

Z aktuálních událostí

Republiková rada seniorů (RRS) OSŽ na svém pravidelném jednání, které se konalo 24. dubna v Praze, měla na programu kromě organizačních záležitostí také seznámení se současnou situací na železnici, jízdní výhody seniorů, sportovní hry seniorů a projednání činnosti RRS pro rok 2018. Zasedání rady řídil její předseda Kurt Mužík. Jako host se jednání zúčastnil předseda OSŽ Martin Malý.

Celostátní sportovní hry seniorů pořádá Rada seniorů České republiky od 16. do 19. července v Olomouci a OSŽ na ně postaví dvě družstva. Samostatné sportovní hry se-



Jednání Republikové rady seniorů OSŽ se zúčastnil předseda OSŽ Mgr. Martin Malý (zcela vpravo). Uprostřed předseda RRS Kurt Mužík a vlevo místopředseda Karel Hybš.

niou OSŽ (jejich v pořadí druhý ročník) se pak budou konat v Rajecových Teplicích od 28. do 30. srpna. Na programu bude 11 druhů sportu. Předseda OSŽ Martin Malý informoval o aktuální situaci ve věci prodloužení platnosti zaměstnaneckých jízdních výhod a vysvětlil důvody, proč je v letošním roce prolongace tak složitá. Informoval členy RRS o některých aktualitách na železnici a odpověděl na řadu dotazů.

Členové rady odsouhlasili Prohlášení Rady seniorů České republiky (jejímž je RRS OSŽ členem), které odsuzuje nepravdivé a hrubě zkreslené prohlášení spolku „Senioři ČR“. Tento spolek (jeden z členů Rady seniorů ČR) jednostranně ukončil členství v RS ČR a hodlá nadále vystupovat jako samostatný subjekt. „Tento krok nás mrzí, ale neoslubuje“, připomněl Kurt Mužík prohlášení kolegia Rady seniorů ČR.

V závěru Kurt Mužík pochválil ostravskou oblastní radu seniorů OSŽ za jejich příkladně vedené informační stránky o její činnosti.

Jednou z deseti delegací, které ve dnech 24. až 27. dubna 2018 na pozvání Představenstva OSŽ navštívily Českou republiku, byla i delegace z Gruzie v čele s předsedou Odborového svazu železničářů Zurabem Nasarai. Do Prahy přiletěli Gruzinci letadlem přes Istanbul. Nad otázkou, proč do České republiky nepřišli vlakem, se předseda Odborového svazu železničářů

řů Gruzie Zurabe Nasarai nejprve usmál a pak prohlásil: „To bychom si museli vzít na cestu dovolenou.“

Členové gruzinské delegace byli návštěvou České republiky nadšeni. „Nádherný, muzeum (DHV v Lužné u Rakovníka) jsem doslova nadšen, i k návštěvě CDP Praha nemám co dodat, bylo to prostě super!“ Zajímalo nás, zda mají v Gruzii něco podobného, něco jako muzeum lokomotiv v Lužné u Rakovníka, které během pobytu v ČR navštívili, nebo dispečerské centrum, podobné tomu pražskému. „Ano, i takové CDP u nás máme, i u nás je používán systém centrálního řízení, ale samozřejmě nepotřebujeme CDP v takovém rozsahu, jaký je v České republice; u nás totiž objem dopravy a přepravy celkově poklesl a není takový, jaký býval.“ dodal Zurab Nasarai s tím, že na rozdíl od ČR nemají v Gruzii ani tak velký tranzit.

A jak velká je vlastně síť gruzinských železnic? „Hlavní trasa měří zhruba 400 km, od hranic s Ázerbájdžánem ke Kaspickému moři je to cca 400 km. Jinak železniční síť gruzinských železnic má kolem 1800 km; ve srovnání s ČR je tedy zhruba pětina.“ odvětil Zurab Nasarai. „V podstatě máme jednu hlavní trať a z ní různé odbočky; je to dáno historicky, na tuto hlavní trať je pak napojena železniční trať do Arménie.“ dodal. Gruzinské železnice byly dříve součástí tzv. Zakavkazské dráhy, kde byly společně Arménie, Gruzie a Ázerbájdžán. Po pádu Sovětského svazu se rozdělily republiky a následně i železniční správy. Když



Zurab Nasarai.

jsme se předsedy Odborového svazu železničářů Gruzie zeptali na nejzávažnější kolejový expozit, dostalo se nám odpovědi, že je jim Stalinův vagon, který je k vidění ve Stalinově rodném městě Gori. Také v Gruzii prý zájem o osobní železniční dopravu roste. „U nás je výhodné cestovat vlakem, vlaky jsou levné a bezpečné, dřív byla lidmi preferována spíše silnice, teď už ji železniční doprava předehnal.“ říká závěrem Zurab Nasarai s malým dovětkem, že v Gruzii lze ještě v provozu vidět elektrické či dieselové lokomotivy původem z Československa. „Ale už spíše sporadicky.“ uzavřel.

-red-



Poklepem na kolejnici byla ve čtvrtek 3. května 2018 slavnostně v Chebu zahájena modernizace železniční stanice Cheb. Na snímku zleva oblastní ředitel společnosti STRABAG Rail Ing. Marek Fíka, hejtmanka Karlovarského kraje Jana Vildumetzová, starosta Chebu Zdeněk Hrkal, Ing. Mojmír Nejezchleb (náměstek generálního ředitele SŽDC pro modernizaci dráhy), a Ing. Ivan Pomykáček (místopředseda představenstva a výrobní ředitel společnosti SUDOP Praha).

České dráhy jsou v dobré kondici! Osobní doprava je poprvé v mírném zisku, silná koruna přispěla ke snížení čistého dluhu

Bezmála miliardový zisk (984 milionů Kč) vykazovala v loňském roce Skupina České dráhy, podle mezinárodních účetních standardů skončila v roce 2017 jak nákladní, tak i osobní doprava v černých číslech. České dráhy v segmentu osobní dopravy dosáhly čistého zisku 6 milionů korun (v porovnání s výsledkem roku 2016 je to meziroční zlepšení o 652 milionů korun), silná koruna přispěla ke snížení čistého dluhu Skupiny ČD o tři miliardy korun (na 27,2 miliardy korun) a celkové se tržby celé Skupiny ČD z hlavní činnosti podnikání přiblížily 34 miliardám korun.

„Dnes zveřejňujeme výsledky za rok 2017. Můžete se ptát, proč tak pozdě, ale ono je to dáno podmínkami vůči věřitelům, vůči držitelům dluhopisů. A samozřejmě agentura Moody's čeká, co dnes zveřejníme, protože jsme ve fázi obhajoby ratingu v investičním pásnu.“ uvedl v pondělí 30. dubna před noví-

náři předseda představenstva a generální ředitel ČD, a. s., Pavel Krtek.

Zatímco nákladní doprava (ČD Cargo) zacičila především na rozvoj obchodních aktivit v zahraničí, osobní doprava (ČD) vsadila na vyšší počet přepravených cestujících (v roce 2017 jich ČD přepravily 175 milionů) a tím pádem i na růst tržeb. „Roste nám přepravní výkon, průměrná přepravní vzdálenost vzrostla o pár kilometrů. Roste nám i obsazenost nabízené kapacity, tzn., že máme i vyšší příjem z prodeje jízdenek na pokladnách.“ sdělil dále Pavel Krtek. Českým drahám pomohl i lepší kurz koruna/euro. „Když koruna posílne, tak to osobní dopravě pomáhá, protože ty závazky máme většinou v eurech. Vlastně díky silnější koruně dlužíme méně. Na druhou stranu v nákladní dopravě se to chová úplně obráceně: když je silnější koruna, tak z té hrubé marže má menší počet korun na krytí

svých fixních nákladů.“ dodal Krtek. Podle Pavla Krtky se v uplynulém období managementu podařilo Skupinu ČD stabilizovat.

„Jak víte, museli jsme v roce 2016 refinancovat 300 milionů eur, letos splácíme korunové dluhopisy za 4,5 miliardy korun, příští rok nás čeká refinancovat 400 milionů eur. Takže určitým cílem roku 2018 a cílem do budoucna je stabilizace skupiny pro akcionáře, věřitele, zaměstnance.“

Aktuální témata v osobní dopravě jsou podle Pavla Krtky růst konkurence, postupně otevírání trhu v dálkové dopravě a redefinice obchodního modelu regionální dopravy v krajích po roce 2019 spojená s liberalizací trhu osobní dopravy. „Aktuálně řešíme obchodní model pro roce 2019, protože nám končí, nechci říct všechny smlouvy s kraji, ale 80 %, nebo 75 % smluv (s kraji).“ řekl Pavel Krtek.

(Pokračování na straně 2)

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Nevěřím, a spolu se mnou převážná většina zaměstnanců všech DKV, že tato změna přinese něco dobrého.“

Hovoříme se ZDENKEM JINDROU, předsedou ZV OSŽ DKV Česká Třebová

Jako částečně uvolněný předseda ZV OSŽ v DKV Česká Třebová pracujete již sedmým rokem. Jakými záležitostmi se v současné době nejvíce zabýváte?

Mimo běžnou agendu chodu ZO je to především aktuální situace v odvětví kolejových vozidel. Hodně času také spolká práce spojená s údržbou a provozem dvou rekreačních zařízení v majetku naší ZO OSŽ, kromě povinností předsedy se zabývám částečně i povinnostmi hospodáře, takže volného času opravdu mnoho nezbyvá. Navíc jsem byl na posledním Podnikovém výboru OSŽ při ČD zvolen jako kandidát OSŽ na člena Dozorčí rady Českých drah za odcházejícího Jaroslava Pejšu. Budu-li zvolen, bude to další práce navíc. Nicméně je povinností zástupců odborářů snažit se o to, aby všechno, co zde předchozí generace po sobě zanechala, sloužilo dál lidem, takže si nestěžuji, i když práce je někdy opravdu dost.

Vaší pracovní profesí je mechanik kolejových vozidel, konkrétně se zabýváte servisem vzduchových zařízení (brzdíče apod.). Díky tomu máte, takřka již z první ruky, k dispozici všechny názory provozních pracovníků ve vašem depu, kterému donedávna hrozila významná redukce, spojená s novou personální politikou vedení ČD ohledně restrukturalizace DKV. Jaká je situace v tomto směru v těchto dnech?

Nevěřím, a spolu se mnou převážná většina

zaměstnanců všech DKV, že tato změna (restrukturalizace) přinese něco dobrého, spíše naopak. Stačí se podívat do minulosti: původní depo v České Třebové zaměstnávalo 2300 lidí, a to výhradně v lokalitě Česká Třebová, v současné době činí personální stav 1270 zaměstnanců, přičemž je to dohromady s provozními jednotkami a pracovišti v Trutnově, Liberci, Hradci Králové a Pardubicích. Ta čísla o němčem svědčí. Opodstatněný pokles je částečně dán i vznikem společnosti ČD Cargo, ale mnoho činností bylo redukováno či „outsourcováno“ (pojmem outsourcing se obecně označuje zajištění určité části činnosti firmy jinou, externí organizací), ne však vždy výhodně pro naši firmu.

Máte obavy, a spolu s vámi prakticky všichni funkcionáři OSŽ, kteří se touto situací zabývají, z nějakých nevratných rozhodnutí, učiněných vedením ČD?

Pokud vedení Českých drah uskuteční své plány, které mají nejen podle mého názoru spíše politické než odborné pozadí, může skutečně dojít i k tomu, že nová struktura nebude fungovat tak, jak by měla. Nejsem sám, kdo kroky vedení ČD kritizuje, nedokážou to pochoptit ani oslovení odborníci, například z Pardubické univerzity a nechápe to ani hejtman Pardubického kraje Martin Netolický, který se svým postojem zasadil o to, aby DKV Česká Třebová nebylo úplně zrušeno.



Jak tedy budou vypadat nejbližší kroky PV OSŽ při ČD v tomto směru?

Ze všech sil se snažíme těmto změnám zabránit a současně navrhnout smysluplné alternativní řešení – o tom však s námi vedení ČD odmítá jednat. Na 9. května je svoláno zasedání PV OSŽ při ČD do Bratislavy, kde budeme nejen tuto situaci probírat i s našimi slovenskými kolegy. Následně by mělo proběhnout mimořádné jednání PV OSŽ při ČD, na němž bude zřejmé ze strany vedení ČD předložena tato organizační změna k projednání. Jak to ale nakonec všechno dopadne, si opravdu netroufám odhadnout.

Děkuji za odpovědi.

Miroslav Čáslavský

Zástupci železničních odborových svazů, kteří přijeli do Prahy na pozvání OSŽ, si prohlédli CDP Praha

Historie, současnost, budoucnost, i takto stručně by se dal pospat program, který ve středu 25. dubna 2018 čekal na zástupce deseti železničních odborových svazů, kteří přijeli do Prahy na pozvání Představenstva OSŽ. Program to byl vsutku reprezentativní. Zástupci odborových centrál ze Slovenska, Maďarska, Srbska, Polska, Rakouska, Německa, Švýcarska, Ruska, Gruzie, Ukrajiny a pochoptitelně i z České republiky měli nevhodně příležitost prohlédnout si moderní Centrální dispečerské pracoviště v Praze, svézt se z Prahy do Lužné u Rakovníka legendárním Stříbrným šípem (M 260.001)

a v Lužné u Rakovníka pak navštívit Muzeum Českých drah, v jehož sbírkách jsou k vidění jak pamí lokomotivy různých kategorií a z různých období, tak i historické motorové i elektrické lokomotivy, motorové vozy či ukázky technických zařízení na železnici. Centrálním dispečerským pracovištěm na pražské Balabence je provázel ředitel CDP Praha Ing. Miroslav Jasenčák, který účastníky akce mimo jiné seznámil i s historií vzniku CDP Praha (budova byla stavebně dokončena v listopadu 2015; v březnu 2016 byl pak zapojen první traťový úsek Zdice – Rokycany). (Pokračování na straně 2)



Zahraniční delegace po návštěvě CDP Praha.

České dráhy jsou v dobré kondici! Osobní doprava je poprvé v mírném zisku, silná koruna přispěla ke snížení čistého dluhu

(Pokračování ze strany 1)

„Určitou výhodou v regionální dopravě je, že tady v minulosti proběhly investiční dotační programy z ROP, takže 20 až 25 % výkonů je vlastně na delší dobu (platnost smluv je v těchto případech prodloužena minimálně o pět let, tj. do let 2023 až 2025 podle toho, jak vozidla z ROP byla nasazovaná). Takže dobrou zprávou je, že jednu čtvrtinu až jednu pětinu (výkonů v regionální dopravě) máme vlastně (po roce 2019) zezmluvněnou,“ dodal.

Momentálně České dráhy vyjednávají s kraji o podobě regionální dopravy po roce 2019. „S každým krajem musíme vyjednávat individuálně, protože každý kraj je zákazníkem, každý kraj má své požadavky na rozsah vlakové dopravy, a každý kraj má především požadavky na nové vlaky,“ poznamenal Pavel Krtek s odkazem na zcela odlišnou situaci v sousedním Rakousku: „Podobně velká země, 9 milionů obyvatel, podobná plocha, podobná historie; a oni mají jen devět zemí, jestli se nemýlím, včetně Vídně. Dopravu (ÖBB) vyjednávají se sedmi subjekty a ještě mají tu výhodu, že ministerstvo dopravy Rakouska si nechalo plno kompetenci pro organizaci regionální dopravy.“

Podle Pavla Krška je třetina krajů Českým drahám „nějakým způsobem nakloněna“, třetina krajů naopak není, a třetina krajů zatím sama řeší svoji dopravní koncepci. „Ale čas nepracuje v jejich prospěch. My říkáme, že obchodně umíme prodloužit smlouvy, ale o rok, o dva, jak si to některé kraje představují, protože to pro nás není ekonomicky zajímavé. Nejsme ministerstvo, ale akciová obchodní společnost, která má akcionáře,

věřitelé za 35 miliard korun, takže slyšíme na prodloužení například o pět let, tři až pět let minimálně. Krajům za to nabízíme, že se můžou rozhodnout pro přímé zadání Českým drahám.“

Při jednáních chtějí České dráhy krajům nabídnout i nové soupravy (rámcové smlouvy byly nebo budou vypsaný pro nové vlaky, celkem jde o devět soutěží). „Vysoutěžit nové vlaky trvá minimálně dva roky, výroba pak další dva. Navíc od ÚOHS (Úřad pro ochranu hospodářské soutěže) máme stanovisko, že rok a půl je diskriminační, že to musí být minimálně dva roky. Když to dáte dohromady, tak na pořízení nových železničních kolejových vozidel máte čtyři roky, a krajské volby jsou na podzim 2020, takže současné politické reprezentace to nemůžou stihnout.“

Závěrem se Pavel Krtek krátce zmínil i o dálkové dopravě (o liberalizaci trhu, o postupném otevírání trhu). „To si myslím, že je pro nás malinko čitelnější, protože jde o menší rozsah, o menší počet linek. Co nám ale vadí, je to, když se nám konkurence vlámla do našich linek, kde máme závazek veřejné služby. Je to určitě kanibalizace tržeb. Proto požadujeme, aby se udělal test ekonomické vyváženosti, který je v souladu se čtvrtým balíčkem EU. Trošku se ale zneužívá právního vakua v tom smyslu, že Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře vznikl až v dubnu 2017 a právní diskuse bývají o období předtím. Jednotlivé státní subjekty si to mezi sebou přehazují, nikdo nechce rozhodnout, kdo má test ekonomické vyváženosti vlastně provést,“ uzavřel.

Michael Mareš

Zástupci železničních odborových svazů, kteří přijeli do Prahy na pozvání OSŽ, si prohlédli CDP Praha

(Pokračování ze str. 1)

Aktuálně jsou do CDP Praha zapojeny čtyři traťové úseky na dálkové ovládní: Česká Třebová – Kolín (včetně), ale zatím kromě Brandýsa nad Orlicí, České Třebové a Pardubic, hl. n., které nejsou zmodernizovány; Kolín (mimo) – Praha Masarykovo nádraží – Kralupy nad Vltavou (mimo), zapojeny jsou všechny stanice kromě železniční stanice Praha – Bubny, která bude zapojena až po rekonstrukci Negrelliho viaduktu a následně rekonstrukci samotné železniční stanice Praha – Bubny; Říčany – Olbramovice; a Zdice – Rokycany. „V současné době odtud řídíme cca 300 kilometrů tratí, finální stav bude 2200 km,“ poznamenal Miroslav Jasněček s tím, že v cílovém stavu se odtud budou řídit všechny koridorové tratě a hlavní odbočkové trasy.

„Aktuálně tady pracuje 250 lidí, cílový stav zaměstnanců bude zhruba tisíce. To číslo ještě není definitivní, uvidíme, jak se to v průběhu následujících let vyvine.“

Dálkové má být z CDP ve finálním stavu řízena zhruba třetina tratí (z Prahy 2200 km, z Přerova 1600 km).

Miroslav Jasněček poté ukázal zájemcům, jak vypadají takzvaný „cvičný“ sál (ten se využíval nejen „na rozezd“, ale v současné době je využíván i na pravidelná školení) a „ostrý“ sál (odkud už se řídí konkrétní traťové úseky), tak i tzv. „holosály“, zatím prázdné sály, které se teprve chystají pro zapojení dalších traťových úseků. „To je v podstatě skládačka, dvojitě podlahy, snížené stropy. Například tady bude úsek Kralupy nad Vltavou – Děčín. Konkrétně na tomto patře, kde se teď nacházíme, jsou úseky Česká Třebová – Kolín, Kolín – Praha – Kralupy nad Vltavou, následně budou připojeny Kralupy nad Vltavou – Děčín a Děčín – Lysá nad Labem – Velký Osek,“ dodal ředitel CDP Praha Miroslav Jasněček s tím, že plánovaná obsazení je rámcově stanoveno pro všechny sály.

První nadzemní podlaží pětipatrové budovy je vyhrazeno pro administrativu (a jako zájem pro zaměstnance), ve druhém nadzemním podlaží je technologie, od třetího až po páté patro jsou dispečerské sály. CDP Praha sídlí v uzavřeném areálu je propojeno na pult centrální ochrany Policie ČR.

Michael Mareš

PŘEDSTAVUJEME

Dušan Richter: „Myslím si, že Podniková kolektivní smlouva SŽDC je dobrá, byť nespĺnila představy všech.“

Dušan Richter nastoupil k ČSD po maturitě, v srpnu 1981, konkrétně ke Správě sdělovací a zabezpečovací distance Nymburk (SaZD), a to jako návěstní a spojový dozorce.



„Začal jsem jako zabezpečovák a skončil jsem jako zabezpečovák,“ říká s úsměvem tajemník Podnikového výboru OSŽ SŽDC. Na dráze pracoval jako návěstní spojový dozorce, poté se stal návěstním technikem. Do konce roku 1989 působil v Poděbradech, pak na deset let odešel od dráhy do soukromého sektoru. „13. 9. 2000 jsem po absolvování výběrového řízení na mistra dílny středních oprav nastoupil do této funkce u SSZT Nymburk. Vrátil jsem se tedy na to samé místo, akorát do jiné pozice (v tu dobu patřila SSZT Nymburk pod SDC Pardubice),“ dodává. V roce 2000 se stal řadovým členem OSŽ, od roku 2002 zastával i funkci předsedy ZO OSŽ SSZT Nymburk.

Ve funkci mistra dílny středních oprav vydržel až do roku 2013, kdy byl přeřazen na funkci IŽD, kterou vykonával až do konce loňského roku. Vloni v květnu, na Podnikové konferenci SŽDC v Praze, byl Dušan Richter zvolen do funkce tajemníka Podnikového výboru OSŽ SŽDC (a následně potvrzen listopadovým sjezdem), za do důchodu odcházejícího tajemníka Adolfa Hradilka. „Na tuto funkci jsem byl navržen Výborem OR Praha a následně konferencí zvolen, sjezd to potvrdil a funkci jsem začal vykonávat 1. 12. 2017. “Plně uvolněným funkcionářem se Dušan Richter stal 1. 12. 2017, takže naplno vstoupil do kolektivního vyjednávání na SŽDC. To znamená, že i na jeho hlavu míří Všetatá výzva? „Myslím si, že ty výzvy nejsou opodstatněné. Ano, rozumím tomu, že řízení provozu se může cítit novou podnikovou kolektivní smlouvou (PKS) poškozené, zejména kvůli sjednocení tarifu a zrušení profesní odměny, kterou oni měli vyšší než pracovníci infrastruktury, ale jinak si myslím, že PKS je dobrá, byť nespĺnila představy všech,“ tvrdí rozhodně. „Berme to ale tak, že jsme začali na nulovém bodě a od tohoto bodu by se měla odvíjet další vyjednávání pro příští léta. Také si myslím, že by zaměstnanci SŽDC mohli být ohodnoceni víc, ale jsme limitováni prostředky, které nám dává ministerstvo dopravy a SFDI.“ Dušan Richter ví, o čem mluví, jako člen vyjednávacího týmu má určitě právo říct svůj názor. „Byl jsem účasten už druhého kolektivního vyjednávání. U toho na rok 2017 jsem byl ještě jako pozorovatel, ale v kolektivním vyjednávání na letošní rok jsem už byl členem týmu, který podle mne dosáhl maxima možného,“ uzavírá.

Michael Mareš



Konečná, Velvary, vystupte! Osobní pokladna je ve Velvarech otevřena a střídají se zde dvě osobní pokladny.

NAVŠTÍVILI JSME

Velvary

Ve velvarském Domově pro seniory už léta pobývá bývalý železničář a náš stálý dopisovatel Jiří Krejčí. Občas ho navštívujeme, občas za ním do Velvar jezdíme vlakem.

Škoda, že Velvary nemají v horní části královského města ještě jednu zastávku, například právě poblíž domova důchodců. Z nádraží je to k němu zhruba půl kilometru a zastávka by se určitě hodila i mnoha obyvatelům této části města, zvláště když SŽDC proti zřízení zastávky nic nenamítá. „Iniciovat vybudování nové zastávky by mělo město. V případě, že vyjde kladné studie přepravního momentu, ekonomiky stavby, atd., stavbu financuje SŽDC,“ potvrdil mluvčí SŽDC Marek Illiaš a dodal: „Po městu v těchto případech požadujeme závazek vybudování a udržování přístupových komunikací.“ V režii SŽDC byla před časem pěkně opravena i zastávka ve Velké Bučíně. Provoz na trati v úseku Kralupy nad Vltavou předměstí – Velvary je organizován podle předpisu D3 a je řízen z Kralupy nad Vltavou předměstí, ze kterých se řídí dálkově i Olovice na trati 110. Mimochodem, ze železniční stanice Kralupy nad Vltavou předměstí se v součtu řídí jízda cca 90 vlaků za 24 hodin.

Na trati 111 (Kralupy nad Vltavou – Velvary) jsou všechny vlaky vedeny v systému 0/0/S. Osobní pokladna má ve Velvarech své opodstatnění. Turnusové se zde střídají dvě osobní



Snímek Jiřího Krejčího je z konce minulého roku. I když má problémy s chůzí, nosí náš dopisovatel korespondenci do poštovní schránky osobně.

pokladny na krátký/dlouhý týden (pokladni vydá za směnu cca 80 dokladů v pracovní dny, o víkendů zhruba polovinu). Může to působit úsměvně, ale občas se stává, že se před pokladním okénkem vytvoří fronta. Je to spíše nárazové při vyhledávání spojení, předprodeji nebo prodeji jízdních dokladů PID a před odjezdem spojů. „O uzavření pokladny v současnosti neuvážíme,“ uvedl mluvčí Českých drah Petr Stáhlavský.

Velvary vznikly na prastaré obchodní cestě, jdoucí od Prahy přes Tursko a Velvary na Roudnici nad Labem a dále do Horní Lužice. Za Karla IV. byly povýšeny na hrazené městečko, od roku 1593 si Velvary přikládaly návlástek královského města.

Od roku 1882 ve Velvarech končí lokální železniční trať z Kralupy nad Vltavou, svého prodloužení se už asi nedočká, pokud pomineme vlečku do cukrovaru. Bývala zde i moderní kovohut (ta byla založena v roce 1926 jako továrna Ostrit na karbonudové brouscí kotouče, roku 1937 přeměněna na Kovohut, dnes společnost METAL TRADE COMAX, a. s.).

V městském muzeu vybaveném bohatými sbírkami je i galerie obrazů Jiřího Karse (v prostorách budovy Městského muzea ve Velvarech probíhala od 27. 4. výstava sběratelky rukopisů a autorky knih Františka Frolíka s názvem Osobnosti Velvarska, Slánska a Kraľupska s ukázkami jejich rukopisů; aktuálně je zde k vidění výstava Paneky v běhu času, a to od 5. 5. do 31. 7. Na této výstavě představuje svoji sbírku panenek a kočárků sběratelka Eva Kindlová). Z Velvar se naskýtá skvostný pohled na jižní část Podřipska, jehož jsou Velvary přirozeným střediskem.

Dodejme, že známá píseň „Ó Velvary, kde jsou mé tovary“ (vznikla pravděpodobně v roce 1591) má svůj reálný základ v loupeži, která se ve Velvarech skutečně stala. Z Panské hospody (dům čp. 10 na náměstí) byla jednomu z hostů odcizena truhla s 996 toly; následně soudní pře se dramaticky odvíjela několik let (1591 až 1602) a dokonce do ní několikrát zasáhl i sám císař Rudolf II.

Nejnámějším velvarským rodákem je patrně Václav Klement (16. 10. 1868 ve Velvarech), průkopník automobilového průmyslu v Čechách a jeden ze zakladatelů firmy Laurin & Klement, dnešní Škoda Mladá Boleslav.

Michael Mareš

ZE SVĚTA

Francouzští železničáři jsou pobouřeni ohrožením svých jistot

Pojíž šesté stávce železničáři, kteří pokaždé významně narušili dopravu, pokračuje jejich původně ohlášená strategie přerušovat krátkodobě železniční spoje až do 28. června. Odboráře, zastupované železničními sekcemi hlavních odborových centrál, pobouřil zejména francouzský prezident Emmanuel Macron, který již 15. dubna stvrdil své odhodlání přeměnit národní železniční společnost SNCF v akciovou a ukončit nynější statut zaměstnanců dráhy. Jeho rozhodnutí pak o tři dny později podpořila i vláda s tím, že současný statut zaměstnanců dráhy (v podstatě s výhodami státních úředníků) skončí k 1. lednu 2020. Již 17. dubna Národní shromáždění odhlasovalo železniční novelu 454 proti 80 hlasům při 29 absencích. Tato zásadní změna znamená ztrátu řady současných sociálních podmínek včetně například i jistoty celoživotního zaměstnání pracovníků SNCF.

Odborové centrály označily postup kabinetu za „násilné řešení“, napsal 19. dubna list Le Monde. Podle vyjádření předsedy „za čtyřdesátitovinu reformu stát na oplátku převezme dluh SNCF“, který je nyní 54,5 miliardy eur. Macron argumentoval mj. i tím, že náklady SNCF na provoz dráhy jsou o 20 procent vyšší, než například v Německu. O převzetí svého dluhového břemene státem vedení SNCF již dlouhou dobu bezvýsledně usilovalo. Ke stejnému datu za necelé dva roky bude kolejová doprava na dálkových tratích oficiálně otevřena konkurenci, při-

čemž na regionálních na zkoušku, uvedl dále deník Le Monde.

Komentátoři připodobňují postup Macrona k politice bývalé britské konzervativní premiérky Thatcherové před více než 30 lety, kdy odstátnila mj. i železniční dopravu s fatálními následky. Francouzský prezident však toto srovnání odmítá a snaží se odboráře usmířit poněkud komickým argumentem, že „on sám je přece také ze železničářské rodiny!“ Tento jeho výrok však sotva mohl ovlivnit postoj odborových centrál, hájících zájmy zaměstnanců SNCF, které již 19. dubna oznámily, že přerušují jednání s ministryní dopravy Borne s tím, že se meziřím setkaly s premiérem Edouardem Philippem.

Jan Hála

40 dívek nahlédlo v rámci Girls' Day do světa techniky ÖBB

Dráha se otevírá dívkám. S tímto mottem ÖBB již dávno poznaly, že typicky mužské a ženské profese patří minulosti. Nejen chlápci se chtějí stát strojvedci, opravovat stroje nebo pokládat koleje. Také dívky sní o vedení vlaků nebo o práci s moderní technikou. Proto ÖBB i letos opět pozvaly zájemce z řad dívek na vídeňský Girls' Day – 26. dubna, aby strávily den ve školících dílnách v St. Pöltenu a výukovém centru ve Wörthu. 40 dívek ve věku od 11 do 16 let přivítala Mgr. Silvie Angelová, členka představenstva ÖBB-Infrastruktur AG pro finance, trh a služby, a vyjádřila naději, že se s některými jednou potká jako se zaměstnanci ÖBB. Skupina dívek

VŠIMLI JSME SI

● **PREMIÉR ANDREJ BABIŠ** při výjezdním zasedání vlády dne 2. 5. v Brně zpochybnil cenu za přemístění brněnského nádraží. Ta byla vyčíslena na 46 miliard korun. Podle Babiše má ještě o celém projektu probíhat diskuse. Centrální komise ministerstva dopravy v dubnu rozhodla, že SŽDC musí ještě zpracovat do studie proveditelnosti připomínky kritiků přesunu. Nejvíce slyšet jsou aktuálně nákladní dopravci sdružení v ŽESNAD. Podle nich přesun výrazně omezí kapacitu brněnského uzlu pro nákladní vlaky, navíc studie vůbec nepočítá s nárůstem počtu vlaků osobní dopravy. První jednání společné komise dopravců a SŽDC se uskuteční příští týden. Stěhováním řece Svatavy už schválilo zastupitelstvo Jihomoravského kraje i města Brna, centrální komise ministerstva dopravy zasedne v polovině května. Poslední slovo totiž bude mít vláda.

● **PARDUBICKÉ NÁDRAŽÍ** slaví v květnu šedesát let od uvedení do provozu. Jedna z nejvýznamnějších budov města zahájila provoz 1. května roku 1958, a to příjezdem vlaku z Bratislavy ve 14,36 hodin. Nádraží je dílem architektů Karla Řepy, Karla Kalvody a Josefa Fandy. Kdo nestihl tyto oslavy, může přijít na hlavní pardubické nádraží 8. či 9. června. V nevyužívaném kině Sirius se bude konat studentský festival Tráv s koncerty i studentskými filmy, ale i prohlídkou nádraží.



● **CHEBSKÉ NÁDRAŽÍ** získá bezbariérový přístup na nástupiště. Modernizace chebského nádraží bude stát okolo půl miliardy korun, zhruba tři čtvrtě této částky půjde z evropských fondů. Výše zmíněný projekt zahrnuje práce na železničním podkru a svršku, jeho součástí bude mimo jiné i vložení nových výhybek, které navíc získají elektrický ohřev. Rychlost vlaků projíždějících nádražím v Chebu se zvýší z 60 na 80 km/h. Stavba přinese také výrazné zlepšení spolehlivosti a bezpečnosti železniční dopravy a zvýšení kultury cestování. Stavba s názvem Modernizace ŽST Cheb je spolufinancovaná Evropskou unií z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF). Celková výše plánovaných nákladů na projekt dosahuje 516 895 367 Kč bez DPH. Míra podpory EU je 83,49 % ze způsobilých nákladů. Výše dotace činí maximálně 15 351 564 euro, tedy zhruba 388,9 milionů Kč. Financování z národních zdrojů zajišťuje SFDI.



● **V ŽST. PRAHA-VRŠOVICE** osobní nádraží zrekonstruoval nájemce skladišť (sklad keramických dlaždic) původní dřevěná skladiště, takže jejich historická hodnota zmizela. Je zajímavé, že se toto území nachází v památkově chráněném pásmu. Takováto oprava je snad ještě horší než demolice. Byl narušen i pohled na chráněnou vodárnu a potažmo na celé nádraží původní Dráhy císaře Františka Josefa (KFJB). Snímek Martin Kubík.

odjela po společném snídání zvláštním vlakem do St. Pöltenu a dále autobusem dražní společnosti Postbus do Wörthu, kde se detailně seznámily s výukovým centrem. Zpět do Vídně se vrátily opět zvláštním vlakem. Roman Štěrba

První přímý nákladní vlak z Číny dorazil do Vídně

Po 14 dnech jízdy zdolal první přímý nákladní vlak z Čínské republiky trasu dlouhou 9800 kilometrů do rakouského hlavního města, kam dorazil 27. dubna. Jeho náklad sestával ze 44 kontejnerů s elektronickými díly i dalším zbožím. Na takzvané Hedvábné cestě chce Rail Cargo Group (RCG), dceřiná nákladní firma Rakouské spolkové dráhy (ÖBB), dle prohlášení šéfa ÖBB Andrease Mattha provozovat ročně 400 až 600 vlaků. „Pro ziskovost nákladní dopravy jsou takové dlouhé trasy – podobně jako u letecké dopravy – naprosto důležité,“ zdůraznil Mattha. Díky smlouvě s tranzitní zemí – Ruskem – se má doba jízdy nákladního vlaku v budoucnu zkrátit na deset dní, podotkl spolkový ministr dopravy Norbert Hofer ze Svobodné strany Rakouska (FPÖ). Podle údajů ÖBB trvá doprava nákladů po moři o čtyři týdny déle, než po kolejích. RCG, která je po Deutsche Bahn (Německé dráze) v kolejevo nákladní dopravě na druhém místě v Evropě, obstarává nákladní dopravu i mezi Čínou a Německem, uvedl rakouský deník Der Standard 2. května. Roční obrát této firmy, jež zaměstnává 8700 pracovníků, činí zhruba 2,2 miliardy eur. Jan Hála

Obzor č. 19 – 17. 5. 1993

Základní organizace OSŽ, především v Pražské a Plzeňské oblasti, žily v době vydání Obzoru č. 19 přípravami na výstražnou stávku, která byla vyhlášená na 19. 5. v případě, že nedojde k dohodě se zástupci GR Českých drah. Připomeňme, že stávková pohotovost byla vyhlášena především se dvěma důvody: podle odborářů katastrofické scénáře Českých drah mohly bezprostředně ohrozit zdraví zaměstnanců i bezpečnost cestující veřejnosti, druhým důvodem byly nedostačující mzdové prostředky pro odvětví dopravy a přepravy (přidělené prostředky nepokrývaly celý rok 1993), což vytvářelo nerovné výchozí podmínky při restrukturalizaci Českých drah.

„Privatizace zdravotnictví přinese zklamání péče.“ tvrdí v rozhovoru MUDr. Dalibor Stejskal, ředitel Železniční nemocnice Praha a člen pracovní skupiny pro zpracování koncepce zdravotnických služeb na Ministerstvu dopravy ČR. Podle jeho slov je nutno zpřehlednit veškeré financování zdravotnictví a omezit zbytečné činnosti. V Železniční nemocnici Praha již v té době proběhla restrukturalizace administrativy i zdravotnických pracovníků, z nichž řada odešla do privátní sféry, především zubní a oční lékaři. „Naším cílem je, abychom poskytovali služby kvalitnější a levnější než poskytuje všeobecné zdravotnictví.“ uvedl MUDr. Stejskal.

Číslo 19 pokračuje ve zpravodajství z předsejzdových odvětvových konferencí, například na konferenci odvětví 12 (lokomotivní hospodářství) se kritizoval ten fakt, že není rozdíl mezi členem a nečlenem OSŽ, což se týká mezi plnočlenných z tohoto členství. Na této konferenci proběhly také velmi složité a dramaticky volby zástupců na sjezd i do Ústředí OSŽ, takže konference skončila až v 0.55 h.

Obzor č. 20 – 24. 5. 1993

„K dohodě nedošlo – stávkovalo se!“ říká titulky na první straně čísla. Jak se dále uvádí v textu, představitelé krizového štábu sdělili ministrovce dopravy Janu Stránskému, že jsou ochotni o splnění svých požadavků jednat ještě v předvečer vyhlášené stávky, ten však jednání odmítl. Stávka proto proběhla v určeném termínu, ve středu 19. května od 5.00 do 6.00 hodin. Do stávky se zapojilo 70 % zaměstnanců železničních stanic. Obzor přinesl z průběhu výstražné stávky reportáže z Prahy–Vršovic, Čerčan, Pardubic, Kolína a České Třebové.

Obzor dále přinesl zpravodajství z dalších šesti předsejzdových odvětvových konferencí. Některé měly hodně živý průběh, například od účastníků sekce OSŽ železničního opravárenství padaly kritické výtky na adresu představitelů OSŽ kvůli jejich apatii a zaznívaly nekompromisní názory na průběh privatizace opravárenství. **-zs-**

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

EU rozdává mladým zdarma lístky na cesty vlakem po Evropě

Tisíce osmnáctiletých občanů Evropské unie získávají zdarma lístky na cesty vlakem do jiných států EU. Zástupci Evropské komise dne 3. 5. v Bruselu představili projekt, jehož cílem je seznámit mládež ze zemí spojenecké. O 15 tisíc jízdenek se lze přihlásit v červnu.

Mladí lidé, které ze zájemců vybere porota, získávají jízdenku Interrail-Ticket, s níž mohou v létě měsíc cestovat po čtyřech zemích EU. Počet lístků určených pro jednotlivé členské státy odpovídá velikosti jejich populace.

Hlásit se lze přes Evropský portál pro mládež, a to jednotlivě či ve skupinách do pěti lidí. Uchazeči ale musí dopředu oznámit cíle svých cest. Části z nich pak mohou využít autobusem nebo trajektem.

Další kolo podávání žádostí se předpokládá na podzim. Za letošek chce komise vyslat do ciziny 20 až 30 tisíc osmnáctiletých.

Projekt nazvaný DiscoverEU (Poznej EU) je zatím v pilotní fázi, na kterou je vyhrazeno 12 milionů eur (306 milionů Kč). Od roku 2021 by se ale rozpočet mohl navýšit až na 700 milionů eur (téměř 18 miliard Kč). Pak by EU dokázala podpořit cestování přibližně 200 tisíci osmnáctiletých, napsala agentura AP. Iniciativu navrhl Evropský parlament, s nápadem přišel německý europoslánc Manfried Weber z Evropské lidové strany.

„Každý mladý Evropan by měl k 18. narozeninám dostat Interrail Ticket, aby mohl objevit krásu a rozmanitost Evropy,“ poznamenal předloni. *tyden.cz, 3. 5. 2018*

PŘÁVNÍ PORADNA

Provozování kamerových systémů na pracovišti (2/2)

V první části jsme se věnovali kamerovému systému z hlediska zákona o ochraně osobních údajů a v této druhé části si přiblížíme provozování kamerových systémů na pracovišti.

K základním právním a povinnostem každého zaměstnavatele v pracovněprávní oblasti patří nejen právo a povinnost přidělovat zaměstnancům práci podle pracovní smlouvy a vytvořit jim pro práci vhodné prostředí, včetně zavedení opatření zajišťujících ochranu jejich bezpečnosti a zdraví, ale rovněž právo a povinnost kontrolovat pracovní činnost zaměstnanců a dodržování stanovených pravidel. Platná právní úprava dává zaměstnavateli rovněž právo učinit příslušná opatření pro zabezpečení svého majetku, včetně práva kontrolovat efektivnost těchto opatření a jejich dodržování zaměstnanci i třetími osobami. Musí k tomu však zvolit jen takové prostředky a formy, které jsou vhodné a zbytečně neobtěžující.

Jednou ze stále častěji používaných „kontrolních forem“ je nepochybně provozování kamerových systémů. Je proto namístě si připomenout příslušnou právní úpravu, jakož i z ní vyplývající postup, který je nutno při provozování kamerového systému, resp. při jeho zavedení, dodržet.

Kamerový systém v pracovněprávním vztahu:
Ochrana soukromí zaměstnanců na pracovišti je zakotvena v ustanovení § 316 odst. 2 a 3 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZP“):

(2) Zaměstnavatel nesmí bez závažného důvodu spočívajícího ve zvláštní povaze činnosti zaměstnavatele narušovat soukromí zaměstnance na pracovištích a ve společných prostorách zaměstnavatele tím, že podrobuje zaměstnance otevřenému nebo skrytému sledování, odposlechu a záznamu jeho telefonických hovorů, kontrole elektronické pošty nebo kontrole listovních zásilek adresovaných zaměstnanci.

(3) Jestliže je u zaměstnavatele dán závažný důvod spočívající ve zvláštní povaze činnosti zaměstnavatele, který odvodňuje zavedení kontrolních mechanismů podle odstavce 2, je zaměstnavatel povinen přímo informovat zaměstnance o rozsahu kontroly a o způsobech jejího provádění.

Informační povinnost označení monitorovaného prostoru:

- informační tabulky,
- vstup do monitorovaného prostoru, monitorovaného objektu,
- obsah: minimálně piktogram/obrázek kamery, identifikace správce, odkaz na místo/osobu k získání podrobnějších informací, d) podrobné poskytnutí informací o provozu kamerového systému.

Vzhledem k tomu, aby se předešlo problémům mezi zaměstnavatelem a zaměstnanci a následně i pracovněprávnímu sporu, je vhodné, aby byl zaměstnavatelem vydán **vnitřní předpis**, který by stanovil jasná pravidla, přičemž platí, že čím má zaměstnavatel více zaměstnan-

ců, tím by pravidla měla být detailnější, protože vztahy na pracovišti jsou pak anonyjnější. Nejlepším řešením je, aby tato pravidla byla součástí pracovního řádu.

Při posuzování problematiky kamerového systému je třeba vzít v úvahu Listinu základních práv a svobod, která v čl. 7 zaručuje nedotknutelnost osoby a jejího soukromí, a to včetně postavení zaměstnance na pracovišti při výkonu pracovních povinností, jakož i obecnou úpravu ochrany osobnosti v zákoně č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů. Pokud jde o vztah k zaměstnancům, je nezbytné se řídit také úpravou ZP, který stanoví, že výkon práv a povinností vyplývajících z pracovněprávních vztahů nesmí bez právního důvodu zasahovat do práva oprávněných zájmů účastníků pracovněprávního vztahu a nesmí být v rozporu s dohodami, a samozřejmě úpravou danou v zákoně č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZOOÚ“). Právní úpravu pak doplňují některá rozhodnutí českých soudů i Evropského soudního dvora.

Je třeba zdůraznit, že **provozování kamerových systémů** je v současné době, při splnění dalších předpokladů, jak z hlediska zákona o ochraně osobních údajů, tak i kontrolní činnosti Úřadu pro ochranu osobních údajů (dále jen „ÚOOÚ“) a příslušné soudní judikatury považováno za jednu z forem **zpracování osobních údajů**, které pak v důsledku toho podléhá dotčené právní úpravě ochrany osobních údajů.

V tomto směru je třeba odkázat na příslušná stanoviska ÚOOÚ, z nichž tím zásadním a výchozím je **Stanovisko č. 1/2006: Provozování kamerového systému z hlediska zákona o ochraně osobních údajů**, které mj. obsahuje následující závěry:

- provozování kamerového systému je považováno za zpracování osobních údajů, pokud je:
 - vedle kamerového sledování provádění i záznam pořizovaných záběrů, nebo
 - jsou v záznamovém zařízení uchovávány informace, a zároveň
 - účelem pořizovaných záznamů, případně vybraných informací, je jejich využití k identifikaci fyzických osob v souvislosti s určitým jednáním;
- údaje uchovávané v záznamovém zařízení (obrazové i zvukové) jsou osobními údaji za předpokladu, že na jejich základě lze přímo nebo nepřímo identifikovat konkrétní fyzickou osobu;
- užití kamerového systému je zásadně možné i bez souhlasu subjektů údajů (dotčených fyzických osob) s využitím § 5 odst. 2 písm. e/ ZOOÚ, ale jen tehdy, jsou-li přítomny respektovány dále uvedené zásady.

Závěrem připomínáme, že za porušení povinností při zpracování osobních údajů je ÚOOÚ oprávněn uložit **pokutu**, která může vůči právnické osobě dosáhnout do 5 milionů Kč.
Zdroj: www.uoou.cz **Luděk Šebřle**, analytik rozborář ESO OSŽ–ústředí **JUDr. Petr Večeř**, vedoucí ESO OSŽ–ústředí

I tak by se dalo mluvit o „Setkání svazových inspektorů BOZP na železnici“, které pořádalo dne 25. 4. oddělení BOZP OSŽ – Ú. Smyslem setkání bylo porovnávat práce jednotlivých odborových svazů v oblasti BOZP a výměna zkušeností lidí, kteří mají i dnes, po letech, společné problémy a pracoviště - železnici.

Úvodní slovo si vzal vedoucí oddělení JUDr. Petr Kožmín. Uvítal účastníky setkání a připomněl, že na 28. dubna připadá Světový den bezpečnosti a ochrany zdraví při práci – vzpomínkový den na oběti pracovních úrazů – smutně připomenutí i našich bývalých kolegů, jejichž smrt v kolejích, případně na jiných drážních pracovištích, byla předčasná a zcela zbytečná. Dále pak ve svém vystoupení prezentoval zapojení Odborového sdružení železničářů v kampani Evropské agentury pro bezpečnost a ochranu zdraví pro práci, jejíž současný název a zaměření na roky 2018–2019 je „Zdravé pracoviště má chemické látky pod kontrolou“.

Z tohoto důvodu bude kontrolní činnost oddělení BOZP OSŽ – Ú v následujícím období, mj. zaměřena i na oblast nakládání s nebezpečnými látkami u zaměstnavatelů. Zaměstnanci oddělení BOZP OSŽ – Ú, svazový inspektor BOZP, ve svých vystoupeních přiblížili přítomným kolegům z jiných odborových svazů také náplň práce oddělení, výsledky kontrolní činnosti a svoji spolupráci se ZO OSŽ, v rámci které každoročně probíhají školení nových i stávajících inspektorů BOZP.

V dalších příspěvcích naopak vyslechli zajímavá vystoupení zástupců dalších odborových svazů, např. FVČ, CS ČR, FS ČR, FV a ADP. Hlavním tématem této výměny poznatků, zku-

šeností a názorů bylo např. vybavení a stav pracovišť a zařízení u zaměstnavatelů, riziková práce na železnici, pracovní podmínky strojvedoucích, dispečerů a výpravčích, hygienický stav nocležení i náročná práce vlakových čtů.

Společně pak konstatovali, že obdobné nedostatky a závady BOZP se vyskytují všude na pracovištích i v provozované dopravní cestě, bez ohledu na dotčeného zaměstnavatele a mís-

to kontroly. I když se naše odborové cesty před lety rozešly, problémy, prostředí i mnoho známých máme nadále společně.

Troufám si zde napsat, že původní záměr, kterým bylo porovnání zkušeností v oblasti BOZP různých odborových svazů a naše vzájemné seznámení, vyšel na sto procent. Doufáme, že naše setkání nebylo poslední.

Dana Žáková



Snímek ze setkání svazových inspektorů BOZP na železnici.

NÁZORY

Úspory elektrické energie na úkor snížení bezpečnosti dopravy

Provozovatel dráhy SŽDC odpovídá plně za bezpečnost železniční dopravy. V poslední době jsou na něj vyvíjeny tlaky od některých společností nákladních dopravců, aby nedovolil další používání kolejových obvodů, které jsou liniovým systémem pro detekci pohybu vlaků a součinnosti vlaku se zabezpečovacími zařízeními, a nahradil je počítači náprav – tedy bodovým systémem. Zdůvodňují to tím, že když na trati nebudou izolované styky, tak dojde k výrazné úspoře elektrické energie u jednotlivých nákladních dopravců. Byli ve své snaze tak úspěšní, že o tom dokonce přesvědčili příslušné úředníky na ministerstvu dopravy. A tak dostal provozovatel dráhy nařízení, aby již kolejové obvody nebudoval, nevyměňoval a místo toho, aby použil pro detekci pohybu vlaků počítače náprav. Jako záminka byla použita ta skutečnost, že v rámci EU je nově nasazován nový systém vlakového zabezpečovače ETCS a národní systém vlakového zabezpečovače LS nesmí být již budován. Celá řada úředníků bez příslušného odborného vzdělání je přesvědčena o tom, že kolejové obvody používané na našich tratích jsou jen pro funkci vlakového zabezpečovače národního systému LS. To je ovšem zásadní omyl. Kódování pro vlakový zabezpečovač je jejich doplňující funkce a při aktivaci ETCS je možné toto kódování vypnout a kolejový obvod bude i nadále fungovat jako detekční prostředek pro přítomnost vlaku v daném úseku. Železniční správa, která vymění vybudovaný liniový systém indikace vlaků na trati za bodový systém, si výrazně zahrává se snížením bezpečnosti dopravy. Některé železniční správy EU již toto stanovisko přehodnotily a používají počítače náprav jako doplňující

a kombinují je právě s kolejovými obvody. Pro zpětný trakční proud je cesta mezi jednotlivými kolejovými obvody zajištěna prostřednictvím stykových transformátorů, proto není pravda, že na stycích dochází k jiskření a opalování. Provozovatel dráhy má velmi odborně zmapována místa, kde mu vznikají ztráty elektrické energie, k tomu zřejmě nepotřebuje rady zvenčí. Chci mimo jiné upozornit také na to, že na hnacím vozidle je dnes strojvedoucí sám a musí rozhodovat, jestli pojede nebo nepojede. Také na něm dnes je odpovědnost za odjezd vlaku. Výpravčí nebo dispečer postaví vlakovou cestu a je již na strojvedoucím, že odjede nebo projede kolem návěstidla dovolujícího jízdu vlaku. Hlavní tratě jsou dnes dispečersky řízeny, to znamená, že ve stanicích již nejsou

signalisté a ani výpravčí. Tito lidé, zjišťovali volnost koleje pro vlakovou cestu a to přímo pohledem. Dnes tuto jejich činnost nahrazují právě kolejové obvody, kterým říkáme „strážci tratě“. V řadě případů, nejen u nás, ale i v zahraničí, kde byly místo kolejových obvodů nasaženy počítače náprav, došlo k tomu, že při „resetu“, když počítač započítal nesprávně, zůstal v daném úseku vlak nebo vůz.

Nestresujeme proto strojvedoucí dalšími úspornými opatřeními, vždyť i tak v důsledku generační výměny ubývají. Všichni dopravci mají dnes možnost měření elektrické energie přímo na hnacím vozidle – to již naše firmy umí instalovat.

Ing. Josef Schrötter, nezávislý železniční expert

Účtenky JLV byly řádně odeslány

Uveřejňujeme reakci zástupce JLV na příspěvek M. Zikmunda z Obzoru č. 6, v němž upozornil na problematiku účtenek vydaných JLV, které údajně nebyly registrované v EET:

Provedenou kontrolou bylo zjištěno, že účtenky, které nebyly možné na daňovém portálu prostřednictvím bezpečnostního kódu poplatníka (BKP) ověřit, byly správci daně řádně odeslány a jsou v celkovém přehledu výpisu tržeb registrovaných prostřednictvím EET konkrétního poplatníka. Konkrétní důvod, proč toto ověření není u správce daně funkční, nám není znám. Ministerstvo financí uvádí nejčastější

příčiny při ověřování registrace účtenek prostřednictvím systému MF následovně:

„Důvodem neúspěšné registrace účtenky je v drtivé většině případů chybné zadání požadovaných údajů. Doporučujeme proto pečlivě přezkontrolovat údaje zadané při registraci účtenky. V případě, že ve Vámi zadaných údajích naleznete chybu, můžete účtenku opravit a znovu ji zkusit zaregistrovat. Oprava zadaných údajů je možná bezprostředně po registraci účtenky nebo v hracím účtu, v sekci Moje účtenky. Pokud nebyla účtenka nalezena i přesto, že jste zadali údaje správně, může být problém způsoben na straně obchodníka, např. chybou tisku účtenky, nesprávným nastavením pokladničního zařízení, apod. Některá pokladniční zařízení jsou nastavena tak, že čas tištěný na účtenku není shodný s časem, který pokladniční zařízení odesílá v rámci datové zprávy do systému evidence tržeb. Ministerstvo financí dlouhodobě apeluje na výrobce pokladničních zařízení, aby dbali na soulad obou časových údajů, neboť je podle zákona o evidenci tržeb nutné. Více informací k evidenci tržeb, náležitostem účtenky atd. naleznete na webu www.etrzby.cz.“

Naše zkušenost je taková, že toto ověření nebylo bohužel funkční ani v jiných dalších případech, kdy jsme se tímto způsobem pokoušeli ověřit vydané a řádně zaregistrované účtenky. Údajná nesrovnalost v čase vydání účtenky mohla být způsobena úplným vybitím baterie registračního zařízení (tabletu). Pak se může stát, že v ojedinelých případech může dojít k posunu systémového času, který je na tomto zařízení nastaven. K nápravě dojde ve chvíli, kde je registrační zařízení připojeno přes WiFi k internetu a systémový čas je aktualizován. Tato skutečnost však nemá absolutně žádný vliv na procesy, které souvisejí s elektronickou registrací tržeb, pouze dojde k vyčištění nesprávného časového údaje na účtence. Pro doplnění je dále nutné zmínit i skutečnost, že v článku je nesprávně uveden čas 48 hodin, který má poplatník pracující ve zjednodušeném režimu EET na odeslání tržby. Dle Zákona č. 112/2016 Sb., o evidenci tržeb je poplatník povinen tyto údaje odeslat správci daně do 5 dnů od uskutečnění evidované tržby.

Z výše uvedených důvodů žádáme o tiskovou opravu, neboť zveřejnění článku „Nepoctivci na kolejích“ došlo k poškozování dobrého jména nejen JLV, a. s., ale pausálně i všech našich pracovníků, kteří poskytují cateringové služby ve vlacích a s. České dráhy formou franšizy a plní všechny povinnosti, stanovené zákonem.

Ing. Jan Valeš, ředitel pro obchod a marketing JLV, a.s.

Řeknu, nebo neřeknu?

Od doby právního rozhodnutí, že České dráhy smejí odbavovat cestující buď na všechny dopravce, nebo na žádný, nastal naprostý chaos v informování cestujících o těchto spojích. Na všechny odbavovat nelze – mají nekompatibilní systém nebo i lepenkové jízdenky. Potud OK. V předpisích je, že ČD nepodepsaly smlouvu o vzájemném odbavování. To je ale k informování o časových polohách těchto spojů irrelevantní; podepsanou smlouvu nemají ČD ani se zahraničními dopravci Thaly, Eurostar, ScotRail atd., o nichž běžně zaměstnanci informují.

V čem je problém? Knižní jízdní řád ČD zahrnuje v tabulkách i navazující soukromé spoje (GWTR, JHMD, RC, KZC, MBM), ale elektronický nikoliv. A tak na webu ČD najdeme tabulky s přípoji jiných společností tam, kam ČD nejedí, ale současně je nenajdeme ve vyhledávacím programu Jízdní řád, ani v aplikaci Můj vlak. V pokladničném zařízení UNIPOK k dispozici jsou. Informační přepážky ale běžně nemají UNIPOK k dispozici. Knižní jízdní řád už léta nefasují. Ale co je nejhorší: nemají ani žádný apel, jak se k dotazům onoho typu postaví. Chybí jakási jednotná technologie k informování o spojích nekonkurenčních dopravců.

Proč dopravců nekonkurenčních? S GWTR si ČD byly konkurenty naposledy v výběrovém řízení. KZC sice jezdí na stejné trase, ale uznává jízdenky ČD – je to konkurence? Je vlak DLB Dresden – Liberec konkurencí ČD i v úseku Dresden – Zittau? Já tvrdím, že právně knižní řád rozlišuje nejlépe, kdo je konkurenční (neobsažen) a nekonkurenční (obsažen).

Ve finále jsou tedy tři možnosti, jak se k problému ČD mohou stavět: a) neinformovat o odjezdech ostatních společností úplně; b) informovat jen stroje o časech odjezdu; c) nechat to

řešit zaměstnance samotného. První možnost znamená ztratit například přes léto tisíce cestujících, kteří jen kvůli nejasněmu přípoji v Č. Budějovicích zvolí do Č. Krumlova autobus.

Nyní platí třetí varianta, a tak záleží čistě na zaměstnanci. To není nic optimálního, a tak se od konce listopadu (!) snažím přes své nadřízené dosáhnout nějaké změny (přednostně na variantu b), provázenou doplněním elektronických řádů). Marně. Občas se však v Obzoru vyskytl pod článkem také vyjádření mluvčího ČD s adekvátní reakcí.

Vít Patrák, informátor železniční dopravy

Vyjádření Českých drah

Přestože v současnosti není možné provádět přímé odbavení na tratě obsluhované jinými dopravci, mohou zaměstnanci Českých drah poskytovat informace o navazujících spojitých dopravcích vedených v závazku veřejné služby. K tomu mohou využít buď zařízení UNIPOK nebo lokální počítač s přístupem do intranetu/internetu a systém IDOS.

Abyste nadále nedocházelo k případným nejasnostem a předešlo se možným nedorozuměním, bude od 10. 6. doplněno znění procesního listu V–12 takto:

Bod 3. Při vyhledávání spojení do nebo ze stanic obsluhovaných vlaky navazných železničních dopravců, vedených v závazku veřejné služby, využijte vyhledávací spojení v UNIPOK (záložka „Spojení“ po odstranění zatržítka „Jen vlak ČD“), prostřednictvím IDOS nebo tištěného knižního jízdního řádu ČD. Cestujícího současně informujte, že jízdní doklady lze vystavit pouze do nebo ze stycích stanic, vyhradně pro vlaky ČD.

Mgr. Petr Štáhlavský
tiskový oddělení GR Českých drah, a. s.



Zvláštní vlak s „Bobinkou“ projíždí po trati 202, po cestě jede automobil Škoda 1000, foceno mezi zastávkou Bechyňská Smoleč a dopravnou Sudoměřice u Bechyně.

Fotovlak na trati Tábor – Bechyně

Letos uplyne 115 let od zahájení provozu na trati Tábor–Bechyně, což je nejstarší elektrizovaná železniční dráha u nás. Za projektem této dráhy, stejně jako elektrizaci železnic všeobecně, stál světoznámý vynálezce František Křižík. K upomínce tohoto výročí připravil Klub přátel kolejového autobusu pro příznivce železnice v poslední dubnovou sobotu 28. 4. tři páry zvláštních vlaků.

V čele soupravy, sestavené ze tří nákladních vozů a přípojného vozu řady 020, se představila muzejní „Bobinka“ E 422.0003 z roku 1957, vyrobená v závodech V. I. Lenina v Plzni. At-

mosféru osmdesátých let navodili nejen dobově obléčení cestující, ale i s vlakem souběžně jedoucí dobové automobily značky Škoda. Díky nádhernému slunečnému počasí a přírodě v jarním rozkvětu si příznivci během celého dne užívali zážitků z jízdy nostalgického vlaku plnými doušky.

S muzejní Bobinkou a soupravou historických vozů se můžete setkat i vy, v letních měsících o víkendech a státních svátcích bude i letos broudit koleje Bechyňky v rámci akce „Léto na Bechyňce“.

Vít Mareš



Výpravčí žst. Brandýs nad Labem přestavuje výměnu při posunu parního vlaku, 28. 4. po 11. hodině.



Arcivévodá Jiří (Georg) Habsburg návštěvou v Brandýse–Staré Boleslavi, obrázek jako z doby monarchie.

Do Brandýsa nad Labem opět zavítal Karel I.

28. dubna byl vypraven z Prahy–Braníka tradiční parní vlak Karel I. do Brandýsa nad Labem. Vlak byl slušně obsazen a doprovázen osobním přednostou žst. Praha–Smíchov Petrem Pavlíkem, který měl akci jako vždy profesionálně zajištěnou. V Brandýse se konala v zámeckém parku přehlídka vojáků v historických uniformách, vojenská kapela zahrá-

la českou a císařskou hymnu.

Letošní akci zaštil a osobně navštívil arcivévodá Jiří Habsburg, vnuk císaře Karla I. Letošní akce byla také připomínkou poslední návštěvy císaře Karla v Brandýse v roce 1918. Z jeho návštěvy existuje i film – jak vystupuje z vlaku v žst. Stará Boleslav a projíždí ulicemi města.

Karel zemřel ve vyhnanství na ostrově Madeira 1. dubna 1922 na zápal plic.

Martin Kubík

Modrý vandr tentokrát na Konicku

Tradiční turistický pochod „Modrý vandr“ letos pořadatelé zorganizovali v málo známých, ale krásných přírodních partiích Konicka. Pochod, rozšířený i o cyklotrasu, se pořádá v sobotu 9. června a jeho organizátory jsou ZO OSŽ železniční stanice Olomouc hl. n. a ZO OSŽ SDC Olomouc ve spolupráci se SŽDC s. o.

Start je stanoven pro trasu 12 km od 8.20 – 10.20 h od železniční zastávky Lutotín (trať Prostějov–Konice–Dzbel), pro trasu 16 km od 7.20 – 8.50 h ze železniční zastávky Náměstí na Hané (trať Prostějov–Litovel–Cervenka) a pro cyklotrasu 48 km ze železniční stanice Olomouc hl. n. od 8.00 – 9.00 h (1. nástupišť u bufetu). Cíl všech tras je do 17.00 h v Ptenském Dvorku (nejbližší vlaková zastávka Pten na trati Prostějov–Dzbel). Pořadatelé zvou všechny příznivce krásné a klidné přírody s mnoha zajímavostmi a těší se na hojnou účast.

–čas–

Společná výstava členů skupin Foto a Literáti na trati – PhotoLitera 2017

Útulné prostory Galerie Holandský dům v Berouně hostí od 30. dubna do 25. května 2018 výstavu fotografií členů skupiny Foto a veršů členů skupiny Literáti FISAIC (Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů) PhotoLitera 2017 (od roku 2015 funguje FISAIC „pod křídly“ OSŽ, I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun je prezidentem ČZS FISAIC). „Myslím si, že je strašně hezké spojení veršů a fotografií, že to k sobě prostě patří. A také jsem moc ráda, že tento projekt doputoval k nám do Berouna,“ uvedla v pondělí 30. dubna na slavnostní vernisáži Mgr. Alena Šustrová, vedoucí Městského kulturního centra v Berouně.

Vlastní výstavu a projekt PhotoLitera 2017 (který vznikl pod záštitou FISAIC) přiblížila výkonná tajemnice Českého zemského svazu (ČZS) FISAIC Ing. Jarmila Šmerhová. „V České republice funguje devět zájmových skupin s různými zájmy a volnočasovými aktivitami. Jan Týc je vedoucím skupiny fotografů, František Týlišar pak vedoucím skupiny Literátů; tyto dva pánové se domluvili na tomto zajímavém projektu, který je vystavován již posedmé.“

Jan Týc poté přítomné informoval o projektu PhotoLitera 2017. Uvedl, že nápad na projekt vznikl vloni, kdy se rozhodl oslovit zájmovou skupinu Literáti na trati a „skloubit tak fotografie a literáti“. V Galerii Holandský dům je vystaveno 34 fotografií a veršů. Jan Týc uvedl, že by podobný projekt měl vzniknout v roce 2019, ale opačně, než dosud. Tentokrát by nejprve vznikl soubor poezie a k nim se budou doplňovat fotografie. Poslední slovo měl František Týlišar, který mimo jiné představil i skupinu Literáti na trati i jejich publikaci poezie a prózy, která letos vydá výtvořky svých členů již popáté – tentokrát odděleně poezii a prózu.

Galerie Holandský dům v Berouně (Holandská 118) je otevřena od pondělí do pátku od 9 do 12 h a od 13 do 17 h, v sobotu od 9 do 12 hodin.

Michael Mareš

Moudrost pro tento den

„Matka je nádherná bytost, která nosí dítě devět měsíců ve svém lůně, dva roky v náručí a celý život v srdci.“

Manuel Fernando Silva (1973)



Snímek ze slavnostní vernisáže v Galerii Holandský dům v Berouně.

Zásmuky, příklad promarněných šancí

V neobsazené dopravní D3 Zásmuky je ke spatření stará informační cedule z doby, kdy ještě železnice byla železnicí se vším všudy: „Příchod k pokladně odbavování spěšnin a zavazadel“.

V roce 2006, za úřadování středočeského hejtmána Bendla (ODS), byla mimo jiné zastavena pravidelná osobní doprava na trati Bečváry–Zásmuky–Bošice, a to přesto, že nádraží v Zásmukách leží blízko centra. Na zrušení

nakládky dřeva a vlečka do továrny na výrobu rohoží. Uhelné sklady v prostoru VNVK dosud sídlí, ale léta po železnici nevozí ani uhlíčko, vlečka do továrny GAPA byla vytrhána. Těsně u kolejiště dopravní Zásmuky sídlí dokonce i zbrusu nová potravinářská továrna Hügl Food, ale ta nebyla pro jistotu na železnici vůbec napojena. Pak se nemůžeme divit, že ČD Cargo nemá co vozit a silnice praskají ve švech, stačí se podívat na nekonečné fronty kamionů například



Foto jako z filmu pro pamětníky. Nápis nade dveřmi do bývalé čekárny a výdejny jízdenek a podeje zavazadel spěšnin v Zásmukách. Za chvíli se novozelezníčář zeptá: „To jsme také vozili, vážně?“

Do Zásmuk se dá dostat vlakem pouze s dopravcem KŽC Dopravy o víkendech od 30. června do 26. srpna. Úvratová stanice Zásmuky byla do počátku 80. let 20. století obsazena výpravčím, ve stanici byla silná vykládka uhlí,

před Uhríněvsi, Říčany, na silnici od Jesenice atd. Jako příklad promarněných šancí nám mohou sloužit i Zásmuky.

Martin Kubík



Zásmuky – mrtvé kolejiště a neojetá kolej k uhelným skladům, stav 24. 4.

Mezi Berounem a Královým Dvorem probíhá rekonstrukce železniční trati

Díky rekonstrukci tratě budou moci vlaky v budoucnu mezi Berounem a Královým Dvorem projíždět rychleji. Kromě kompletní rekonstrukce železničního svršku a spodku budou znovu zprovozněny koleje 213–219, provedena kompletní rekonstrukce zabezpečovacího zařízení a sdělovacího zařízení, změn dozná také trase. Proběhne kompletní rekonstrukce všech nástupišť v železniční stanici Beroun a v zastávce Králův Dvůr. Modernizací dojde ke zvýšení kapacity trati



a traťové rychlosti až na 120 km/h.

Hlavním přínosem kromě zkvalitnění železniční dopravy a vybudování nové moderní železniční stanice v Berouně (na snímku) je pak přínos této stavby ke zkrácení jízdní doby mezi Prahou a Plzní, která by po dokončení všech staveb na tomto úseku měla být pod jednu hodinu, což zajistí vyšší konkurenceschopnost železniční dopravy.

Ukončení celé stavby se předpokládá v září 2019.

–mmč–



Koncem března se členové Klubu důchodců při ZO OSŽ DKV Břeclav v hojném počtu zúčastnili zájezdu do Dunajské Středky, kde navštívili termální lázně.

OBZOR
WWW.OSZ.ORG

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. - Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085, michael.mares@osz.org), redaktori PhDr. Zdenka 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