OBZOR 2

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů

21. 1. 2019 Cena 5 Kč

Ročník 30

Z aktuálních událostí

■ **Představenstvo OSŽ**, které zasedalo 8. 1. v sídle OSŽ, věnovalo hodně prostoru informacím ze zásadních jednání. K těm kromě té nejčerstvější (setkání zástupců odborových centrál s ministrem dopravy) vévodily souhrnné informace z kolektivního vyjednávání u ČD, ČD Cargo a SŽDC i u „nedrážních" (RYKO Děčín a Dopravní zdravotnictví).

Místopředseda OSŽ pro správu majetku Martin Vavrečka mluvil o chystané schůzce (23. 1.) pod vedením ministra kultury k zahájení činnosti pracovní skupiny, která se bude věnovat koncepčnímu řešení železniční nostalgie, kde bude zastoupena i Nadace okřídlené kolo.

V bodě „organizační záležitosti" členové Představenstva OSŽ mimo jiné projednali návrh Evidenčního návratového listu ZO OSŽ, návrh vzdělávacích aktivit OSŽ na I. pololetí 2019, schválili návrh zahraniční pracovní cesty na mimořádnou konferenci ETF v Belgii a zabývali se účastí členů Představenstva OSŽ na školeních pro členy a funkcionáře OSŽ.

Představenstvo OSŽ takévyhodnotilo spolupráci se SON jako výhodnou pro obě strany a pověřilo místopředsedkyni OSŽ Bc. Renatu Douskovou podpisem smlouvy na rok 2019. Informací předsedkyně Revizní komise OSŽ Barunky Balážové a bodem „různé" jednání Představenstva OSŽ skončilo.

■ **Podnikový výbor** (PV) **OSŽ při Českých drahách, a. s.**, zasedal v Praze, v sídle OSŽ, 9. ledna. V úvodu předseda PV Vladislav Vokoun poděkoval kolektivním vyjednavačům za dobrou práci. Uvedl, že stejně jako v jiných letech budou České dráhy schvalovat podnikatelský plán na rok 2019 až nyní, po přijetí kolektivní smlouvy.

Hostem celého jednání byl předseda OSŽ Mgr. Martin Malý. Ten v úvodu svého vystoupení zdůraznil, že je podstatné, že se podařilo nasmlouvat výrazně více, než je předpokládaná inflace. **„Otevírání trhu v závazku veřejné služby by mělo být postupné, aby byl dostatečný čas na přípravu,"** řekl dále předseda OSŽ. Odbory podle něj dlouhodobě kritizují novou praxi tzv. „tržních konzultací", které v řadě případů předcházejí přímému zadání při zadávání závazkové dopravy v působnosti ministerstva dopravy i krajů. Právě kvůli mnohdy nekorektnímu postupu objednatelů vůči národnímu dopravci zvažovalo ústředí OSŽ dne 19. 12. 2018 vyhlášení stávkové pohotovosti. Z tohoto důvodu bylo vyvoláno i jednání zástupců odborů s ministrem dopravy, které proběhlo 8. ledna 2019. Projednávala se na něm strategie státu při nakládání s majetkovými podíly v dceřiných společnostech ČD a postup při otevírání trhu železniční dopravy v závazku veřejné služby. Ministr dopravy Dan Ťok dal v obou bodech odborářům částečně zapravdu a vyjádřil ochotu předem konzultovat s odbory další kroky v těchto oblastech. Další schůzka se podle dohody uskuteční 26. února a v březnu by pak mělo dojít k vyhodnocení výsledků dosavadních jednání.

Pravidelný host jednání, JUDr. Ivo Veselý, ředitel odboru 10 GŘ ČD, a. s., v úvodu svého vystoupení kladně zhodnotil průběh i výsledek kolektivního vyjednávání na ČD a poděkoval kolektivním vyjednavačům za spolupráci.

V diskusi se hovořilo mimo jiné o problematice dojíždění zaměstnanců za prací na tratích, které budou provozovat cizí dopravci (Brno – Bohumín, ale i v dalších regionech). **„Pokud se to bude promítat do sociální zátěže zaměstnanců, budeme to muset společně řešit,"** poznamenal k tomu JUDr. Veselý.

Podnikový výbor dále projednal některé organizační záležitosti, zazněla i informace o přípravě plánu akcí sociálního charakteru a o čerpání prostředků ze Sociálního fondu (jak poznamenal Vladislav Vokoun, začít čerpat je možno již nyní).

■ Zasedání **Podnikového výboru** (PV) **OSŽ ČD Cargo** se konalo 10. ledna v sídle OSŽ. V rámci informací ze zásadních jednání hovořil Radek Nekola o průběhu kolektivního vyjednávání, o podpisu kolektivní smlouvy u ČD Cargo, o školeních k PKS ČD Cargo či o schůzce odborových centrál v čele se zástupci OSŽ u ministra dopravy (více na www.osz.org).

Na části jednání byl přítomen i předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, který hovořil o tom, jak pokračuje liberalizace závazkové železniční dopravy – otevírání trhu do roku 2032. **„Sice se notifikuje přímé zadání Českým drahám, ale pak v případě existence konkurenčních nabídek proběhnou tzv. ´tržní konzultace´, což je fakticky také výběrové řízení, ale bez jasných pravidel,"** uvedl a dodal: **„Tohle je záležitost, ke které máme velkou výhradu. Výsledkem té debaty u pana ministra je ale příslib, že napříště se v rámci těchto tzv. rozstřelů zohlední i náklady na zajišťování síťových služeb a další historické zátěže ČD."**

Ve druhé části jednání vystoupil výkonný ředitel ČD Cargo Ing. Tomáš Tóth (více v článku na této straně).

V závěru pak ještě Mgr. Pavla Kreischová informovala o školeních ke kolektivní smlouvě, která letos netradičně startují 17. ledna v Ostravě a která jsou pod záštitou zaměstnavatele. Další termíny školení jsou: 28. - 29. v Ústí nad Labem, 30. 1. v Pardubicích, 31. 1. v Praze, 6. 2. v Břeclavi a 11. - 12. 2. v Českých Budějovicích. **-red-**

Školení o kolektivní smlouvě SŽDC probíhají racionálně a věcně

Školení pro předsedy a členy ZV OSŽ o Podnikové kolektivní smlouvě SŽDC bylo zahájeno ve čtvrtek 10. ledna v Praze a pokračovalo následující den v Přerově. Na programu obou školení bylo kromě shrnutí a vysvětlení nejdůležitějších změn v PKS také podání aktuálních informací z nejdůležitějších jednání OSŽ (přednesl je předseda OSŽ Martin Malý), objasnění změn v zásadách hospodaření FKSP SŽDC pro rok 2019, jakož i změny pracovněprávních a vnitřních předpisů OSŽ, které ozřejmili zaměstnanci ekonomicko–sociálního oddělení OSŽ – ústředí.

Vlastní změny v PKS SŽDC pro rok 2019 přednesl předseda Podnikového výboru OSŽ SŽDC Petr Štěpánek a přítomní tajemníci PV OSŽ SŽDC Miloš Paleček, Miroslav Maincl a Dušan Richter. Za zaměstnavatele byli na školeních přítomni Evžen Pospíšil a Jitka Dolejšová ze zaměstnaneckého odboru GŘ SŽDC. Ti objasnili dotazy přítomných zástupců OSŽ na téma PKS i FKSP.

Předseda OSŽ Martin Malý ve svém vystoupení přiblížil snahu vedení OSŽ o vyřešení problémů, které se na železnici v poslední době projevují. **„Nemůžeme dopustit, aby naši členové žili v nejistotě a obavách z dalšího vývoje na železnici,"** zdůraznil Malý. O všech problémech a nejasnostech, které přetrvávají nejen na ČD, ale i u ČD Cargo, jakož i u SŽDC, bude vedení OSŽ jednat se zástupci ministerstva dopravy 26. února. Průběžně mohou členové OSŽ sledovat úsilí vedení OSŽ na webových stránkách OSŽ, jakož i na webových stránkách jednotlivých podnikových výborů.

Pokud se týká konkrétních změn v PKS SŽDC na rok 2019, upozornil Petr Štěpánek kromě poměrně vysokého navýšení mzdových tarifů také na změny k lepšímu v oblasti KOP či navýšení náborových příspěvků, které by měly napomoci k řešení nedostatku pracovníků některých klíčových profesí u SŽDC. Petr Štěpánek rovněž popsal průběh vyjednávání se zaměstnavatelem a sporné body, které se při tom vyskytly. V průběhu školení poskytli přítomní zástupci vedení OSŽ a ESO OSŽ-ústředí odpovědi na vznesené dotazy z řad přítomných předsedů a členů ZO OSŽ. Obě školení proběhla racionálně a věcně a nezazněla zde žádná kritika, která by se týkala výše dosaženého mzdového nárůstu, nebo dalších kapitol v uzavřené PKS.

Termíny dalších školení o PKS SŽDC byly stanoveny na 18. ledna v Pardubicích, 21. ledna v Českých Budějovicích, 22. ledna v Plzni a 31. ledna v Břeclavi. Podrobný přehled je zveřejněn na webu OSŽ spolu s přehledem školení a seminářů o PKS Českých drah a ČD Cargo. **-čas-**

Záběr ze školení v Přerově, které se konalo v zasedacím sále DPOV Přerov. Na snímku hovoří předseda OSŽ Mgr. Martin Malý.

Zvýšená motivace opravářů v SOKV by měla společnosti ČD Cargo zajistit více opravených vozů a lokomotiv. Ilustrační snímek M. Mareš

TÓTH: Motivační odměna pro zaměstnance SOKV nad rámec pracovních povinností by měla být nejen dostupná, ale zároveň by měla přispět k zájmu zaměstnavatele opravit více vozů a lokomotiv

Více než hodinu strávil ve čtvrtek 10. ledna 2019 výkonný ředitel ČD Cargo Ing. Tomáš Tóth na jednání Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo, kde nejprve reagoval na dopis, který mu 8. 1. 2019 zaslal předseda Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo Radek Nekola, v němž výkonného ředitele upozornil, že během kolektivního vyjednávání o podobě PKS ČD Cargo, a. s., na rok 2019 nedošlo k uzavření některých záležitostí, které jsou přímo spojené s tímto dokumentem. **„Především se jedná o Návrh produktivní odměny pro zaměstnance SOKV s vyplacením za každý kvartální měsíc. To znamená, že v měsíci dubnu 2019 bychom měli tento dokument uzavřít v dohodě všech odborových centrál a ČD Cargo, a. s., tak, aby byla tato odměna efektivní a zaměstnance motivovala,"** stojí v dopise Radka Nekoly.

Ing. Tomáš Tóth uvedl, že je takovému řešení naklonén: **„Za sebe odpovídám pozitivně,"** poznamenal s tím, že dodatečná motivace zaměstnanců nad rámec sjednané PKS u SOKV je i jeho prioritou a přislíbil v únoru dokončit s odbory debatu o těchto otázkách. Druhým bodem v dopisu předsedy PV OSŽ ČD Cargo byl požadavek na dohodnutí parametrů KOP pro rok 2020 do 30. 6. 2019. **„Nejpozději v měsíci dubnu bychom měli zahájit jednání o posledním návrhu odborových centrál, který jsme zaměstnavateli předali 13. 8. 2018,"** píše Radek Nekola v dopise. **„S termínem dubnového projednání zaměstnavatel souhlasí. Připravíme si návrhy na doplnění či korekce vašeho návrhu a budeme jednat,"** slíbil Tomáš Tóth.

A konečně posledním „požadavkem" OSŽ ve výše citovaném dopisu Radka Nekoly byla příprava obsahu základního dokumentu přípravy PKS ČD Cargo, a. s., 2019 – 2020 v režimu platnosti delší než 12 měsíců. **„Budu na ČD Cargo iniciovat jednání odborných útvarů nad všemi tématy, která byla v rámci posledního kolektivního vyjednávání otevřena, ale z časových důvodů společně neuzavřena. O tom chci mít jasno do konce května, a pak vás oslovíme, abychom nejpozději na konci srpna či začátkem září byli připraveni pro konkrétní jednání na téma formálního znění nové kolektivní smlouvy,"** řekl Tomáš Tóth.

V následné diskusi odpověděl Tomáš Tóth na řadu dotazů z pléna na téma motivační program, rovné podmínky na jednom pracovišti (vyzval členy PV k předání konkrétních případů), rozdílný fond týdenní pracovní doby u ČD a ČD Cargo, redukce směn a odlišnosti u strojvůdců a posunovačů (což nedělá dobrotu) a hovořil i o vyhlídkách na letošní rok: **„Nemám nyní informace, že bychom o něco vyloženě přišli, naopak zahájili jsme některé nově získané přepravy, jako např. pro zákazníka OKD."**

V závěru pak Tomáš Tóth reagoval i na „křiklavé" příklady výkladu PKS ve výkonných jednotkách, vyjádřil se i k absurditám typu „tabulky zbrojení v SOKV Ústí nad Labem". **„Myslel jsem, že to je již vyřešená věc. Toto téma jsem i s ohledem na neefektivní jízdy dieselové trakce opětovně zbrojit otevíral na přelomu let 2017 a 2018. Nyní se nesmí zapomínat i na pohyb po veřejně přístupné vlečce majitele tankovacího místa. Je na škodu, pokud se kvůli měsíčnímu plánu nákladů zbrojí do lokomotiv na třetinu kapacity nádrží, nebo se na konci roku nezbrojí vůbec, jak uvádíte. Rád bych slyšel i názor zaměstnanců ČD Cargo, kteří to mají na starosti. Budu se tím zabývat,"** uzavřel.

Michael Mareš

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Cítím, že z hlediska koncepce a dlouhodobého směřování společnosti se forma kolektivního vyjednávání dostává úplně někam jinam, než by bylo třeba!"

Hovoříme s **RADKEM NEKOLOU,** místopředsedou OSŽ a předsedou PV OSŽ ČD Cargo

Na jednání Ústředí OSŽ (19. 12. 2018) **jste se negativně vyjadřoval k průběhu kolektivního vyjednávání na ČD Cargo a vůbec k celé té atmosféře během kolektivního vyjednávání. Zejména jste dával najevo jistou naštvanost vůči ostatním odborovým svazům...**

Ano, protože cítím, že z hlediska koncepce, prosazování a dlouhodobého směřování textu podnikové kolektivní smlouvy se kolektivní vyjednávání dostává úplně někam jinam! Návrhy ostatních odborových centrál se de facto koncipují až v rámci protinávrhu kolektivní smlouvy a malé odborové centrály dávají připomínky úplně ke všemu a do všeho. A nejen to: své připomínky často hned pověsí na web a teprve až v průběhu kolektivního vyjednávání se dozvídáme, že to je jen jakási hra pro jejich členskou základnu. Tento způsob vůči OSŽ vyznívá poměrně dost negativně, navíc odboráři z OSŽ jsou označováni za ty, kdo jim „hází klacky" pod nohy. Vlastní průběh kolektivního vyjednávání je tak v úplně jiné pozici. Rozhodnost prosadit svoje návrhy a požadavky se rozplynou hned na samém začátku. Dochází tak k rozbíjení základní koncepce směřování kolektivní smlouvy, protože zaměstnavatel toho pochopitelně využívá a argumentuje stylem: „nejdříve se dohodněte vy a až se shodnete, tak se o tom budeme bavit", což je samozřejmě ke škodě věci, protože ve finále na to, co bychom rádi v kolektivní smlouvě měli, není čas a věci důležité a zásadní překrývají pitomosti.

To zní jako kritika do vlastních řad.

Ano, je to kritika i do vlastních řad, a bohužel se to týká i nás, členů OSŽ ve vedoucích funkcích. Kolektivní vyjednávači za PV OSŽ ČD Cargo při zpracování návrhů a námětů do nové kolektivní smlouvy musí zapracovávat některé zcela nerealistické požadavky - pokud je to návrh řadového člena, dá se to ještě pochopit, ale některé absurdity jsou i ve formě usnesení Výborů na jednotlivých stupních naší struktury. Mnohdy nejsme ani my sami schopni vydefinovat dva nebo tři konkrétní body, dvě nebo tři priority, kterých bychom chtěli v daném roce dosáhnout. A samozřejmě zaměstnavatel tuto nejednotnost na straně odborů využívá, když na Dozorčí radě ČD Cargo prezentuje protinávrh odborářů – odboráři si tam napsali 17% mzdový nárůst – jako exces druhé strany, jako že se odboráři zbláznili.

Když jsme v prosinci končili kolektivní vyjednávání, byl v tom neskutečný chaos. Nebylo jasné, co ještě máme rozdělané, které body jsou ukončené, a do toho jsme ještě prodloužili platnost kolektivní smlouvy, aniž si někdo uvědomil, že jsou v kolektivní smlouvě body, které mají vazbu na platnost kolektivní smlouvy!

(Pokračování na straně 2)

„Cítím, že z hlediska koncepce a dlouhodobého směřování společnosti se forma kolektivního vyjednávání dostává úplně někam jinam, než by bylo třeba!“

(Pokračování ze str. 1)

Musím přiznat, že to překotné uzavření kolektivní smlouvy i mě překvapilo: jeden den vyprávíte o nepřekonatelných rozporech a druhý den je podepsáno, navíc s prodlouženou platností.

Myslím, že jste to vystihl přesně. I já jsem najednou zjistil, že měsíc a půl jsme intenzivně jednali, namluvili jsme hodiny a hodiny argumentů, a najednou bylo vše jinak. Mám to tady všechno připravené (zápisy z jednání posledního dne 13. 12. 2018) a chci to vzít s sebou na školení ke kolektivní smlouvě. Ještě toho dne dopoledne odboráři návrhy zaměstnavatele odmítali a najednou během oběda se to změnilo! Jeden po druhém otáčeli a najednou s návrhem zaměstnavatele souhlasí i ti ortodoxní, kteří to ještě před chvílí zásadně odmítali! Běží takzvané kolečko, během něhož se vyjadřují odborové centrály k návrhu a vzniká falešný dojem, že většina je pro. Je tak vytvářen tlak na OSŽ, aby také podepsalo, když „většina je pro“. Členskou základnu OSŽ tvoří 60 procent zaměstnanců ČD Cargo, a to polovina odborových svazů nemá ani 100 členů, vlastně ani 50 členů, takže o jaké většině je tedy řeč?

Není to marný boj? Zákon o kolektivním vyjednávání přece toto umožňuje.

Vím, že je tady pluralita odborů, že takový je zákon, ale minimálně v rámci tohoto rozhovoru na to já, Radek Nekola, chci znovu upozornit, že se na to tak trochu zapomnělo a vadí mi to v tom celém kontextu kolektivního vyjednávání a jeho průběhu. Druhá věc je přístup zaměstnavatele, který mne zklamal a jednou ten zápis nechám zveřejnit. V době, kdy se blížíme do finále, zaměstnavatel řekne, že s předloženým návrhem nesouhlasí a rozdává nám opatření pro případ, kdy nebude kolektivní smlouva podepsána. Po obědě tentýž zaměstnavatel předloží úplně nový návrh a najednou vlastně začínáme znova. Celý koncept, který jsme do té doby drželi, se najednou zboří a my během půl hodiny de facto vytváříme novou kolektivní smlouvu s tím, že za sebou s touto změnou zanecháváme spoustu nedostatků a nedodělků, které potom musíme napravovat úplně mimo kolektivní vyjednávání. V tom byla ta moje nazlobenost a rozhněvanost! Sliby zaměstnavatele, které nám dával na začátku, že předloží materiály, které budou motivačním prvkem pro zaměstnance ve společnosti ČD Cargo? Vůbec ničeho jsme se nedočkali! To, co jsme si říkali na začátku, že je třeba výrazně posílit tarify, že se musíme zaměřit na opravárenství, je vlastně pryč a celé to vyšumělo.

Takže s uzavřenou kolektivní smlouvou u ČD Cargo panuje ve vašem případě nespokojenost?

Není to zklamání nad kolektivní smlouvou jako takovou, ale nad tím, že jsme některé věci, byť dobře zpracované, tou rychlou snahou dokončit kolektivní vyjednávání vlastně pohřbili. Až čas ukáže, zda nová kolektivní smlouva dokáže přilákat nové zaměstnance a nakolik odlákat ty stávající.

Jak moc je podstatná změna, že kolektivní smlouva platí až do 31. 3. 2020?

Jde o to si jen na to zvyknout, není to nic výjimečného a spousta podniků u nás i v zahraničí má platnost kolektivní smlouvy posunutou na první čtvrtletí následujícího roku. Také my máme na stole před koncem roku tři důležité dokumenty, které společnost potřebuje uzavřít. Je to obchodní plán s nasmlouvanými zákazníky, podnikatelský plán a kolektivní smlouva. Najednou dost dobře nevíme, co má být dřív, jestli podnikatelský plán nebo kolektivní smlouva. Trochu to připomíná hádanku, jestli byla dřív slepice nebo vejce, prostě náhle se motáme v kruhu, kdy jeden dokument jakoby čeká na druhý.

Příští kolektivní vyjednávání tedy nebude probíhat na konci letošního roku, ale až na začátku toho příštího?

Naopak dříve, jak bylo přislíbeno! V průběhu kolektivního vyjednávání pan výkonný ředitel (Ing. Tóth) podal návrh některé body z kolektivní smlouvy zasadit do většího časového rámce, abychom každý rok nevyjednávali body, které se vlastně opakují. Směřujeme tedy k něčemu, co má SŽDC, a já s tím nemám problém. Vždycky se jedná jenom o to, zda se nezměnila legislativa, nebo zda by nebylo potřeba některý bod změnit, protože se „vyžil“, nebo přestal mít svoji platnost.

Michael Mareš

Pozn.: Níže uvedené počty členů jednotlivých odborových organizací působících v ČD Cargo jsou odvozeny ze srážek členských příspěvků ze mzdy za měsíc listopad 2018: DUO 13 členů, FVČ 16 členů, Cech strojvůdců 39 členů, UŽZ 93 členů, SOSaD 140 členů, Federace vozmistrů 343 členů, Federace strojvůdců 1367 členů, OSŽ 3064. Z uvedených čísel vyplývá, že odborově organizováno je 72,5 % zaměstnanců společnosti ČD Cargo, 60 % z odborově organizovaných zaměstnanců jsou členy OSŽ a cca 2000 zaměstnanců není odborově organizováno.

Celkový pohled na Prostějov místní nádraží z kolejiště. Na konci peronu budova stavědla.

NAVŠTÍVILI JSME

Prostějov místní nádraží

Hanácké město Prostějov má dvě nádraží – hlavní, na trati Olomouc – Brno, které v roce 2006 prošlo částečnou obnovou, a místní nádraží, ležící na lokální trati Prostějov – Kostelec na Hané, kde se trať větví směrem do Litovle a Červenky (trať č. 273) a do Konice a Dzbele (trať č. 271).

Na sklonku loňského roku se po Prostějově roznesla zpráva, že budovu místního nádraží hodlá její vlastník (SŽDC) zbourat a postavit na jejím místě budovu novou, včetně rekonstrukce kolejiště. Místní občany tato informace natolik rozezlila, že začali organizovat petiční akci na záchranu historické budovy „svého“ nádraží, postavenou roku 1889. Zpráva nenechala klidné ani vedení města, které neprodleně vstoupilo do jednání se SŽDC prostřednictvím jejího oblastního ředitelství v Olomouci. **„Očekáváme návrhy dalšího postupu ohledně budovy, dosavadní jednání byla velmi vstřícná,“** přibližuje průběh jednání se SŽDC náměstek prostějovského primátora Jiří Rozehnal. **„Uvítali jsme, že se chystá celková rekonstrukce místního nádraží, současně vnímáme názor občanů města, kteří požadují zachování původní budovy budoucím generacím,“** dodal. Podle jeho dalších slov konečné rozhodnutí padne v okamžiku, kdy bude znám návrh prodejní ceny od majitele, jakož i celková částka na rekonstrukci budovy, která se může pohybovat v řádech desítek milionů korun. **„Budoucí využití budovy v současnosti pečlivě zvažujeme. Vše bude v konečné fázi samozřejmě na rozhodnutí zastupitelstva,“** připomněl Rozehnal.

Interpretace informace o demolici místního nádraží v médiích byla podle dalších slov Jiřího Rozehnala poněkud nešťastná a vyvolala očekávanou reakci. **„Nepovažuji za správné v této chvíli se o demolici vůbec zmiňovat. Vše je třeba řešit věcně, racionálně, koncepčně, s chladnou hlavou a vyžádá si to nějaký čas,“** vyjádřil postoj vedení města.

A jak vypadá místní nádraží v současné době? Jeho chloubou je zřejmě historické kryté nástupiště, které však naléhavě vyžaduje opravu chátrajících částí. Na dveřích někdejší nádražní restaurace již dlouhá léta visí bytelný zámek, uzavřena je i rozlehlá čekárna a od poslední změny GVD zde byl zrušen i prodej jízdenek. Ve stanici tak zůstal pouze výpravčí, kterému vlakovou cestu pomáhá stavět a zajišťovat prostřednictvím elektromechanického zabezpečovacího zařízení a dálkové obsluhy výměn signalista na stavědle č. 1. Stavědlo je umístěno jen pár kroků od dopravní kanceláře, na konci krytého nástupiště, a v souvislosti s plánovaným opravami a modernizací zabezpečovacího zařízení lze v budoucnosti očekávat jeho zrušení. V prvním patře budovy jsou čtyři byty, z toho tři obydlené. Část nádražní budovy slouží jako poštovní úřad.

Stanice má tři dopravní a dvě manipulační koleje, určitou zvláštností jsou trpasličí odjezdová návěstidla ze všech dopravních kolejí. Zabezpečení jízd vlaků mezi sousedícími stanicemi je zajištěno souhlasovými hradly. Stanicí projíždějí osobní vlaky vedené převážně soupravami regionova, příp. motorovými vozy řady 810. Nákladní přeprava je vedena v pracovní dny jedním párem manipulačních vlaků, dvakrát do týdne zde projíždí vlak na vlečku firmy Matonni.

Na protější straně kolejiště jsou patrny zbytky někdejšího lokomotivního depa, které však již dlouhá léta neslouží svému účelu, je v naprosto dezolátním stavu, koleje zde rezaví a zarůstají travou. O jeho demolici se zatím nemluví, významně se však o ni stará zub času.

Miroslav Čáslavský

Neradostný pohled na chátrající a opuštěné prostory někdejšího depa.

VŠIMLI JSME SI

● **V ÚNORU** započne demolice bývalého depa v Sokolově, které město Sokolov odkoupilo za 2,2 milionu korun od Českých drah. Město chce prostor, který po zbourání depa vznikne, využít pro lehkou, nerušící výrobu či skladové haly, případněi k odstavování autobusů z nedalekého terminálu. Demolice objektu vyřeší také kolizi s páteřní cyklostezkou podél Ohře. Objekt depa již delší dobu chátrá a v poslední době zde vznikly v průběhu tří týdnů již dva požáry. Město se proto rozhodlo demolici urychlit. Cestujícím, kteří přijíždějí do Sokolova od Karlových Varů, tak zmizí pohled na ruiny depa a několika opuštěných a chátrajících domků. Napsal to 2. ledna 2019 Týdeník Sokolovska.

● **NOVÝMI ČLENY** představenstva ČD zvolila Dozorčí rada na svém zasedání dne 15. 1. bývalého šéfa polské těžební firmy PG Silesia Michala Heřmana a Michala Vereše ze Železniční společnosti Slovensko. Heřman zároveň převezme post náměstka pro správu majetku, Vereš bude náměstkem pro provoz.

● **HISTORICKÉ** a esteticky krásné pokladny na Praha–Masarykovo nádraží po vybudování nových pokladen na místě bývalých WC se za pár měsíců stanou minulostí. Bude to již jejich druhé zrušení, první se odehrálo někdy koncem 80. let, kdy byly přesunuty do nevyhovující místnosti po bývalé restauraci, po jejich zákazu z bezpečnostních důvodů byly vráceny na původní místo. Nyní to bude definitivní zrušení. Pokladny byly v tomto prostoru z důvodu, že do roku 1985 před nimi byla i zastávka tramvají v Hybernské ulici ve směru od Žižkova a původně i od Hlavního nádraží. Zmizí tak nepřímý poslední pamětník této tramvajové tratě. Současně se zrušením pokladen dojde i ke zrušení stánku se železniční tématikou a prodejním místem Obzoru. K 31. 12. 2018 byl zrušen i oblíbený výčep piva a posledního občerstvení za lidové ceny ve dvoraně. Snímek Martin Kubík.

● **PODVEČERNÍ NÁLADA** na zastávce PID S 88/trať 210 Bojov. Od čtvrtka do neděle v odpoledním čase je zde otevřen nádražní hostinec. Drážní domek na zastávce je již několik let neobydlen a možná bude demolován, neboť poslední nájemník prý vypouštěl kanalizaci do sklepa. Denní vlaky relace Dobříš – Praha jsou nejméně do konce ledna ukončeny či vycházejí ze žst. Praha–Vršovice místo z Prahy hl. n . GVD 2019 posílil S88 v trati Mníšek pod Brdy – Paha o další dva taktové páry vlaků. **„Ranní 1,5hodinová pauza** (4.57 – 6.30 h) **je stále tragická pro ranní dojíždění do práce!“** řekla mi jedna místní občanka. Co je potom platné posílení dopravy přes den, když se právě ráno do práce lidé nedostanou! Pak volí stejně auto nebo autobus. Navíc stále zaznívá kritika cestujících na hlučné regionovy, které se nehodí na trať 210, kde je extrémní stoupání. Jak známo, vlaky objednává Středočeský kraj, SŽDC – jak pravil v posledním rozhovoru pro médium zdopravy odcházející ředitel provozování dráhy Ing. Miloš Houska, **„...jsme spíš odbor výchovy a pěstování dopravců.“** Pamatuji, že konstruktéři GVD byli ve své době proti taktovým jízdním řádům na některých jednokolejných tratích, neboť ten neumožňuje variabilitu v extrémních podmínkách. Měli pravdu. Snímek Martin Kubík.

PŘEDSTAVUJEME

Jiří Jalůvka: *„Je dnes nelehké argumentovat výhodami členství v odborech.“*

Na posledním loňském jednání PV OSŽ SŽDC byl na místo odstupujícího předsedy ZV OSŽ SŽG Olomouc Radovana Kuděláska zvolen jako nový člen výboru jeho nástupce Jiří Jalůvka. **„Náš předseda přešel na jinou práci, takže se konaly volby a v těch jsem ze tří**

kandidátů byl těsně o jeden hlas zvolen já,“ konstatuje Jiří Jalůvka, který s odborářskou prací bude získávat zkušenosti takříkajíc za pochodu. **„Dosud jsem byl řadovým členem OSŽ, takže se budu muset s celou odborářskou agendou seznamovat postupně,“** dodává.

Jiří Jalůvka se stal členem OSŽ roku 2006, rok poté, co nastoupil do zaměstnání k tehdejšímu středisku železniční geodézie (SŽG). **„Původně jsem dráhu znal jen z cest vlakem do školy, z rodného lašsko–valašského pomezí do Brna na Vysoké učení technické** (VUT), **kde jsem studoval stavební fakultu, ústav geodézie, obor inženýrské geodézie** (IG). **Po ukončení studia jsem rok pracoval v Brně v soukromé geodetické firmě s náplní IG a v Olomouci rok v rámci komplexních pozemkových úprav a důlního měřictví. V průběhu této praxe mě oslovil kolega ze SŽG s nabídkou zajímavého rozšíření profesních zkušeností na pozici železničního geodeta u ČD a po reorganizaci v roce 2008 u SŽDC,“** přibližuje svoji drážní kariéru.

V současné době vede oddělení železničního katastru nemovitostí a dokumentace SŽDC SŽG na regionálním pracovišti Olomouc. **„Náplní mé práce je, ve zkratce řečeno, měření a vytyčování hranic pozemků, vyhotovování geometrických plánů a všechny související práce. Někdy je také nutné v katastrálních mapách, původem z doby císaře Františka Josefa I., opravit chyby, které jsou po provedené digitalizaci v některých lokalitách výrazné,“** přibližuje práci geodeta železničního katastru. **„Je to tragikomické, když je zobrazení parcely drážního pozemku v katastrální mapě vedeno mimo drážní těleso nad skalami a vzrostlými lesy, kudy dráha nikdy vést nemohla“.**

Pokud se týká vztahu k OSŽ, je Jiří Jalůvka v některých věcech poněkud kritický. Nelíbí se mu, stejně jako mnoha dalším členům OSŽ, například fakt, že neexistuje téměř žádný rozdíl mezi zaměstnancem – nečlenem odborů a registrovaným členem. **„Člen platí příspěvky, výhody má však, až na výjimky, téměř stejné jako ten, který v odborech není,“** připomíná například zásady čerpání FKSP. **„V naší ZO se to prakticky projevuje tak, že z 97 zaměstnanců SŽG Olomouc je v OSŽ registrována zhruba třetina tohoto počtu. Neříkám, že je to špatně nebo dobře, je to tak. Je dnes nelehké argumentovat výhodami členství v odborech. Kupecké počty ovládá každý, nejen geodet,“** dodává.

Dá se tento přístup k odborům nějak změnit? **„Snad by prospělo, kdyby členové odborů měli nějaké viditelnější benefity, které by přivedly do odborů i ostatní. Výhodu právní pomoci jsme s kolegy zatím naštěstí nemuseli využít a našemu výhodnému pojištění dnes šlapou na paty i veřejné komerční produkty v silném konkurenčním prostředí.“**

Jsou snad odbory zbytečné? **„Ne, to si nemyslím. Odbory mají svůj význam, jen jej není jednoduché prezentovat. Na podnikovém výboru lze vidět pracnou, nelehkou snahu a zájem jednotlivých členů o zlepšování nedostatků. V praxi u řadových členů, jako vše v životě, samozřejmě začíná a končí u peněz, i přes sounáležitost a dobrou vůli. Práce pro odborové sdružení byla, je a bude často nevděčná, ale pokud se nemýlím, je to snad jediná společensky a legislativně uznávaná forma dialogu mezi zaměstnanci a zaměstnavatelem, za kterou můžeme být ve svobodné, demokratické společnosti vděčni,“** konstatuje závěrem Jiří Jalůvka.

Miroslav Čáslavský

ZE SVĚTA

Kolektivní smlouva obou odborových svazů s Deutsche Bahn platí do února 2021

Kolektivní smlouva o tarifech, kterou po delším vyjednávání uzavřel Odborový svaz strojvůdců (GDL) s koncernem Deutsche Bahn (Německou drahou) v pátek 4. ledna, následovala po již předtím sjednané dohodě s OS železničářů (EVG) ještě z prosince minulého roku. Podle této smlouvy se platy zhruba 36 000 pracovníků, reprezentovaných GDL, zvýší ve dvou stupních v souhrnu o 6,1 procenta, přičemž v prvním stupni od 1. července 2019 stoupnou o 3,5 procenta a o rok později ještě o 2,6 procenta. Mimoto obdrží zaměstnanci jednorázovou částku 1000 euro, uvedl deník Handelsblatt. Místo zvýšených mezd však železničáři budou moci zvolit další dovolenou či zkrácené týdenní směny, jež budou možné od 1. ledna 2021. Kolektivní smlouvy s oběma odborovými svazy, jejichž platnost je zpětně od října 2018 do konce února 2021, tak dává cestujícím záruky, že nebudou vystaveni riziku výluk a zpoždění vlaků. **„Přes veškeré turbulence jsme dokázali nalézt základ pro společnou shodu,“** zdůraznil Claus Weselsky, šéf GDL. **„A je to i poprvé, kdy bylo dosaženo dohody bez rozhodčího řízení a stávek,“** dodal. **„Jelikož se nám podařilo dát dohromady velký balík dohod, můžeme se nyní silně soustředit na naše téma jakosti a spolehlivosti dráhy,“** zdůraznil personální přednosta DB Martin Seiler. GDL mj. souhlasil i s další digitalizací, takže, jak prohlásil Weselsky, **„pro naše lidi to neznamená nic jiného, než, že se budou celoživotně vzdělávat. Ale to známe již celá desetiletí, neboť doposud máme ještě strojvůdce, kteří se učili řídit parní lokomotivy a dnes jezdí na ICE–spojích.“**

Handelsblatt nicméně upozornil, že smír na dráze může eventuálně narušit odbojnější z obou odborových svazů, GDL, který je před případnou stávkou povinen podstoupit nejprve rozhodčí řízení, avšak toto ustanovení platí jen do konce roku 2020 a tedy nikoli až do února 2021.

Jan Hála

Chorvatský národní dopravce HŽPP získal exkluzívní 10letou smlouvu

Vláda Chorvatské republiky uzavřela desetiletou smlouvu na provozování drážní osobní železniční dopravy v závazku veřejné služby s národním dopravcem „HŽ Putnički prijevoz“ (HŽPP) na období od ledna 2019 do konce roku 2028. Stát se zavázal poskytnout národnímu dopravci HŽPP kompenzaci ve výši 4,62 mld. kun (cca 16 mld. Kč).

Podle ministra dopravy Olega Butkovice nedosahuje železnice žádoucího stavu a vláda se zasadí o dosažení dlouhodobých cílů ohledně železniční sítě i dopravních služeb. HŽPP provozuje 60 mezinárodních a 736 vnitrostátních vlaků denně na 35 tratích. V podmínkách desetileté smlouvy je závazná podmínka obnovy zastaralého vozidlového parku.

S firmou Končar KEV se připravují smlouvy na nákup 21 dieselových a elektrických jednotek podle rámcové smlouvy z ledna 2014 na 44 jednotek. Náklady na nová vozidla se odhadují ve výši 1,2 mld. kun (cca 4,2 mld. Kč), se spolufinancováním z evropských fondů.

Podle Željko Ukice národní dopravce HŽPP zajistí kontinuální pokračování železniční dopravy pro všechny občany. Jak uvedl, byly zpracovány četné studie a přímé zadání závazkové dopravy vychází pro stát nejefektivněji.

Podle railwaygazette.com **–rš–**

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 3 – 17. 1. 1994

Generální ředitel ČD Ing. Emanuel Šíp spolu s dalšími představiteli managementu informoval dne 6. 1. v lokomotivním depu Praha–jih odborové i hospodářské zástupce lokomotivních a vozových dep o chystané transformaci tohoto odvětví. Zpravodajství z akce vyšlo pod titulkem **„Cílem je částečná nebo úplná privatizace“.** Ing. Šíp zdůraznil, že transformace, jejímž cílem je oddělení obchodní činnosti od provozu, by měla proběhnout urychleně, poté by mělo dojít k dalším transformačním krokům, jejichž cílem byla částečná nebo úplná privatizace. O žádné z variant nebylo v té době rozhodnuto. O tom, která možnost bude zvolena, měly podle slov Ing. Šípa rozhodnout zájmy zpracovatelů privatizačních projektů a zájmy investorů.

Obzor dále přináší nejzajímavější dotazy a odpovědi z Noční linky Obzoru a v příloze otiskuje celé znění kolektivní smlouvy Českých drah na rok 1994.

Obzor č. 4 – 24. 1. 1994

„Parlamentním klubům poslanců byl předložen obraz současného stavu Českých drah“, uvádí Obzor č. 4 na první straně. Šlo o dopis bývalého železničáře, který se snažil upozornit poslance na situaci na železnici, která podle jeho názoru postrádá perspektivnost a racionalitu. Podle autora dopisu dochází k lacinému rozprodeji majetku Českých drah s katastrofickými důsledky, k růstu nákladovosti a k perspektivě zhoršení či omezení přepravních možností pro většinu obyvatel. Upozorňuje, že před zahájením restrukturalizace nedošlo k podrobné analýze podnikatelských záměrů. Zdůrazňuje, že jen při prodeji sedmi opravárenských závodů byl stát připraven o více než 600 milionů korun. **„Přitom některé z dříve modernizovaných opravárenských závodů byly´výhodně´prodány či lépe´darovány´za méně než 10 % stanovené prodejní ceny,“** píše se v dopise poslancům. Autor zdůrazňuje, že příprava restrukturalizačních kroků by měla být kvalitní a objektivní a měly by se při ní vzít v úvahu poznatky o důsledcích předchozího rozhodování a návrhy by měly být propracovány kvalifikovaně, včetně uvedení předpokládaných ekonomických efektů variant.

Na straně 1 najdeme kritikuna adresu ministra dopravy Jana Stráského za jeho nekvalifikované výroky v tisku vůči železnici a dále informaci o tom, že na Slovensku k 1. 4. 1994 zanikají výkonné jednotky v dosavadní podobě. V textuo situaci na železnicích na Slovensku je zmíněn i rozkaz generálního ředitele ŽSR, kterým zakázal zaměstnancům ŽSR vyjadřovat se k problémům železnice bez souhlasu tiskového tajemníka GŘ ŽSR.

–zs–

Termíny seminářů OSŽ na I. pololetí 2019

Ústředí OSŽ dne 19. 12 .2018 schválilo termíny seminářů, které jsou organizovány na základě požadavků a potřeb funkcionářů ZV ZO OSŽ. Zvýšená pozornost bude věnována funkcionářům nově zvoleným, kteří dosud žádný seminář neabsolvovali. Semináře jsou určeny pro předsedy ZO OSŽ, místopředsedy ZO OSŽ a členy ZV ZO OSŽ, případně i pro nové členy jednotlivých Výborů OSŽ, pro funkcionáře, kteří v ZV ZO OSŽ zabezpečují činnost na úseku BOZP, pro hospodáře a pro členy RK ZO OSŽ a budou zaměřeny na jednotlivé problematiky a aktuální změny v daných oblastech.

1. 5. 3. AŽD, Praha 9

Gestor: Bc. Renata Dousková.

Seminář pro funkcionáře ZO OSŽ a funkcionáře NeRV OSŽ k problematice pracovněprávní – ZP, interní předpisy OSŽ (pojištění odpovědnosti), GDPR, dále k problematice BOZP (pracovní úrazy, kontrolní činnost nad stavem BOZP, OOPP, ochrana před nebezpečnými látkami).

2. 6. 3. – 8. 3. RZ Prudká u Tišnova

Gestor: JUDr. Petr Kožmín.

Třídenní seminář pro pokročilé inspektory BOZP ze ZO OSŽ.

3. 20. 3. – 22. 3. Hotel Lesní chata – Kořenov

Gestor: Zdeněk Görner.

Třídenní seminář (v oblasti účetnictví a hospodaření ZO OSŽ) pro nově zvolené hospodáře, případně předsedy, funkcionáře ZO OSŽ a členy RK ZO OSŽ, kteří se nezúčastnili seminářů v posledních 5 letech nebo vůbec.

4. 27. 3. – 29. 3. Hotel Lesní chata – Kořenov

Gestor: JUDr. Petr Večeř.

Třídenní seminář pro předsedy, místopředsedy, členy ZV ZO OSŽ, případně i nové členy Výborů OSŽ se zaměřením na pracovněprávní problematiku, předpisů souvisejících, prováděcích, dále vnitřních předpisů OSŽ a vnitroodborovou činnost apod.

5. 1. 4. – 5. 4 Hotel Lesní chata – Kořenov

Gestor: JUDr. Petr Kožmín.

Týdenní seminář pro funkcionáře ZV ZO OSŽ působící na úseku BOZP, kteří dosud žádným školením neprošli, případně absolvovali toto školení již před delší dobou.

6. 10. 4. – 12. 4. RZ Prudká u Tišnova

Gestor: Zdeněk Görner.

Třídenní seminář (v oblasti účetnictví a hospodaření ZO OSŽ) pro hospodáře, členy RK ZO OSŽ, případně i předsedy ZV ZO OSŽ (pro pokročilé).

7. 15. 4. – 17. 4. RZ Prudká u Tišnova

Gestor: JUDr. Petr Večeř Třídenní seminář pro předsedy, místopředsedy, členy ZV ZO OSŽ, případně i nové členy Výborů OSŽ se zaměřením na pracovněprávní problematiku, předpisů souvisejících, prováděcích, dále vnitřních předpisů OSŽ a vnitroodborovou činnost apod.

Pokyny pro účastníky seminářů (školení):

Přihlášky na semináře:
telefonicky: **Monika Vitnerová – 737 275 104,**
e–mailem: **monika.vitnerova@osz.org.**

Přednášková činnost: zabezpečena členy lektorského sboru OSŽ – ústředí.

Účastnický poplatek seminářů (Kč/osoba): do 3 dnů je ve výši **300,– Kč; nad 3 dny – 500,– Kč.**

Potvrzení o úhradě poplatku obdrží každý účastník od organizátorů daného semináře.

Potvrzení o účasti na semináři obdrží každý účastník od organizátora daného semináře, možno využít ustanovení § 203 odst. 2 písm. c) zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

Refundace mzdy ze strany OSŽ–ústředí se neposkytuje.

Doprava na školení bude uvedena v pokynech na pozvánce na daný seminář.

Mimo výše uvedené semináře jsou v níže uvedených termínech a místech plánovány speciální **jednodenní semináře** pro hospodáře a členy ZO OSŽ, případně i předsedy ZO OSŽ se zaměřením na provádění roční závěrky v ZO OSŽ, rozpočet, inventarizaci majetku, pohledávek a závazků a na případné změny v legislativě ve vztahu k hospodaření ZO OSŽ.

Jednodenní semináře budou uskutečněny v následujících termínech a místech:

6. 2. Brno – budova žst. Brno hl. n.
7. 2. Přerov – budova DPOV Přerov
12. 2. Praha – zasedaci místnost – Dům Bohemika
13.2. Plzeň – budova žst. Plzeň hl. n.
14. 2. České Budějovice – zasedací místnost SOKV (ČD Cargo)
19. 2. Pardubice – zasedací místnost žst. Pardubice hl. n.
26. 2. Ústí nad Labem – zasedací místnost SŽDC.

Semináře se uskuteční v uvedených termínech a místech od 9.00 hodin do 15.00 hodin. Občerstvení bude pro účastníky zajištěno v hodnotě do 90,– Kč na osobu.

Gestor: Zdeněk Görner.

Přihlášky na jednodenní semináře:
telefonicky: **Monika Vitnerová – 737 275 104,**
e–mailem: **monika.vitnerova@osz.org.**

JUDr. Petr Večeř, ESO OSŽ-Ú

Přehled smluvních advokátů a právníků OSŽ

Vzhledem k tomu, že v posledním období došlo ke změnám (kontaktní telefonní čísla) u smluvních advokátů a právníků OSŽ, kteří poskytují právní poradenství, ekonomicko – sociální oddělení Odborového sdružení železničářů – ústředí vám poskytuje následující informaci:

■ **JUDr. Karel BABORÁK, advokát, advokátní kancelář se sídlem na adrese:**
Lázeňská 76, 561 12 Brandýs nad Orlicí,
– e–mail: judr.baborak@seznam.cz,
úřední hodiny:
– dle telefonické domluvy u asistentky advokátní kanceláře paní Stanislavy Švorcové – tel.: 491 617 551, 603 535 501,
– tel.: 603 562 677 (i pro případy mimořádných událostí),
– OSŽ – ústředí, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9 – dle telefonické domluvy.

■ **JUDr. Jarmila POSPÍŠILOVÁ, advokátka, advokátní kancelář se sídlem na adrese:**
OSŽ – Jeremenkova 23, 772 00 Olomouc,
– tel.: 972 742 391,
– e–mail: jar.pospisilova@tiscali.cz,
úřední hodiny:
– každé pondělí a pátek v měsíci od 9.00 do 12.00 hodin (Jeremenkova 23, Olomouc), jinak dle telefonické domluvy v sídle advokátky na adrese: Havlíčkova 22, 796 01 Prostějov, (tel.: 582 340 648, sekretářka paní Ivana Homolová).

■ **JUDr. Michal VEJLUPEK, advokát, advokátní kancelář se sídlem na adrese:**
Hradiště 97/4, 400 01 Ústí nad Labem,
– telefon: 475 216 681, 603 289 106, fax: 475 208 162,
– e–mail: m.vejlupek@volny.cz, www: http://www.advokat–ul.cz,
úřední hodiny:
– dle telefonické domluvy – na výše uvedených číslech.

■ **JUDr. Petr VEČEŘ, vedoucí ekonomicko–sociálního oddělení OSŽ – ústředí:**
Nádražní 1, 659 30 Brno (zasedací místnost ZV ZO OSŽ žst. Brno hl. n. – 1. poschodí),
– tel.: 972 624 519 (Brno), 972 241 961 (OSŽ–ústředí, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9), mob. tel.: 737 275 068,
– e–mail: petr.vecer@osz.org.
úřední hodiny:
– dle telefonické domluvy v termínech: 29. 1.; 18. 2.; 25. 3.; 29. 4.; 20. 5.; 17. 6. 2019 vždy od 9.00 do 14.00 hodin.

ESO OSŽ-Ú

PRÁVNÍ PORADNA

Přechod práv a povinností z pracovněprávních vztahů (2/3)

V první části uveřejněné v Obzoru č. 1 byly charakterizovány základy přechodu práv a povinností z pracovněprávních vztahů a problematika pojmu „outsourcing.“ Druhá část se zabývá zejména problematikou nepřípustnosti uzavírání pracovních smluv přejímajícím zaměstnavatelem.

Z hlediska přechodu práv a povinností z pracovněprávních vztahů je dále důležité zdůraznit **závaznost obsahu kolektivní smlouvy uzavřené u dosavadního zaměstnavatele a skutečnost, že závazky vyplývající z takové kolektivní smlouvy zavazují rovněž přejímajícího zaměstnavatele** po dobu účinnosti kolektivní smlouvy, nejdéle však do konce následujícího kalendářního roku.

Při respektování ustanovení platné úpravy v zákoníku práce lze konstatovat, že pro přechod práv a povinností z pracovněprávních vztahů je zásadní, že přejímající zaměstnavatel obecně vstupuje do práv a povinností dosavadního zaměstnavatele (§ 339 ZP). Z tohoto důvodu je zřejmé, že závazky kolektivní smlouvy přecházejí v celém svém věcném rozsahu na přejímajícího zaměstnavatele v rámci přechodu práv a povinností z pracovněprávních vztahů. Z tohoto důvodu je možno u přejímajícího zaměstnavatele spatřovat okruhy zaměstnanců, které mají rozdílná práva vyplývající z kolektivních smluv. Tato určitá „nerovnost“ zaměstnanců však bude pouze dočasná, po dobu platnosti a účinnosti jednotlivých kolektivních smluv u dosavadního a přejímajícího zaměstnavatele. Tuto „nerovnost“ zaměstnanců může řešit zaměstnavatel společně s odborovými organizacemi v rámci kolektivní smlouvy. Při řešení nelze dojednat pro zaměstnance nižší právní nároky, než které byly sjednány v původní kolektivní smlouvě.

Ve výše uvedených případech (§ 338 odst. 2 ZP) **přecházejí** na přejímajícího zaměstnavatele nejen práva a povinnosti z pracovního poměru nebo jiného pracovněprávního vztahu (uvedená zejména v § 75 ZP a § 76 ZP), ale **i všechny neuspokojené nároky**, vzniklé mezi dosavadním zaměstnavatelem a zaměstnancem do dne převodu, a to včetně nároků přiznaných na základě pravomocného rozhodnutí soudu (např. náhrada škody zaměstnavateli zaměstnancem, nevyplacená mzda nebo její část zaměstnavatelem, odškodnění zaměstnance v důsledku jeho pracovního úrazu apod.).

Nepřípustným postupem ze strany zaměstnavatele lze v praxi označit snahu přejímajícího zaměstnavatele uzavírat se zaměstnanci nové pracovní smlouvy. Každý takovýto pracovněprávní postup nebo možné přesvědčování zaměstnanců, že se jedná o postup nutný z hlediska právní úpravy, je neopodstatněné. Při přechodu práv a povinností z pracovněprávních vztahů přechází všechna práva a povinnosti sjednané s bývalým zaměstnavatelem na zaměstnavatele nového – přejímajícího přímo ze zákona, bez jakýchkoliv dalších jednání, či deklarací a uzavírání jakýchkoliv jiných smluv. Platná právní úprava žádné sjednávání nových smluv a uzavírání nových pracovních poměrů nejen nepožaduje, ale naopak zakazuje.

Přejímající zaměstnavatelé se mohou o takové změny pracovních smluv u zaměstnanců pokusit z různých důvodů a motivů. Zpravidla se bude jednat o snahu nových zaměstnavatelů ignorovat výše uvedená ustanovení zákoníku práce za účelem sjednávání jiných podmínek pracovního poměru se zaměstnanci na úrovni nových pracovních poměrů, tedy bez výhod, kterých tito zaměstnanci dosáhli u bývalého zaměstnavatele (např. z důvodu dlouhodobého pracovního poměru, kolektivních smluv apod.) s cílem dosáhnout úspory finančních prostředků.

Určitým potvrzením uvedeného předpokladu může být situace, kdy zaměstnavatelé navrhují změny v nových smlouvách oproti pracovním smlouvám zaměstnanců u bývalého zaměstnavatele v podobě sjednávání, např. nových zkušebních dob s těmito zaměstnanci. K tomu je potřeba uvést, že v takovém případě by se jednalo o část pracovní smlouvy, která je od svého počátku absolutně neplatná, a to i tehdy, když zaměstnanec takovou smlouvu podepíše. Z ustanovení § 35 zákoníku práce vyplývá, že zkušební doba může být sjednávána nejpozději v den vzniku pracovního poměru. Protože u přecházejících zaměstnanců se však nemůže jednat o vznik nového pracovního poměru (trvá i nadále pracovní poměr sjednaný s bývalým zaměstnavatelem), nemůže být platně sjednána ani zkušební doba.

Dalšími důvody možných snah o sjednání nových pracovních smluv se zaměstnanci mohou být i další otázky, a to například jiné mzdové zařazení, odlišné vymezení druhu práce, místa výkonu práce nebo dalších podmínek práce zaměstnanců.

Mikuláš Hubicsák,
manager pro kolektivní vyjednávání

JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ – ústředí

NÁZORY

Kocourkov na druhou pokračuje

Tak jsem se dozvěděl od jednoho pravidelného cestujícího z tratě Dobříš – Praha, že existují v současné zvláštní době na železnici výdejny jízdních dokladů dvou kategorií. Například osobní pokladnu v žst. Dobříš obsluhují pracovníci SŽDC, pokladna kategorie SŽDC prý nemá oprávnění vydávat složitější požadavky cestujících, například obnova zákaznických In–karet není možná. Proto byl tento pán poslán do nejbližší výdejny od Dobříše do žst. Příbram, kde sice není již ani výpravčí SŽDC, anžto je trať řízena dálkově, ale za to je tam zatím výdejna podniku ČD, a. s. Jelikož trať Dobříš – Příbram nebyla „dosud“ dostavěna, ač plány na spojení tratě existovaly již před rokem 1914, musel tento zákazník ČD, a. s., a potažmo i SŽDC, jet autobusem soukromníka do 15 kilometrů vzdálené Příbrami. Ano, každý cestující po železnici, a je zcela jedno s jakým jede dopravcem, je dle mého názoru i zákazníkem SŽDC, protože každý dopravce odvádí poplatky za použití kolejí. Proto by měla SŽDC, státní organizace, vydávat také papírové (elektronické jsou v pořádku se všemi tratěmi, papírové již nevydává) jízdní řády, kde by byly všechny tratě a ne paskvil, který vydaly ČD, a. s., takový jízdní řád by si již ani komiksový Alois Nebel na WC nečetl. Navíc by mě zajímalo, proč ČD, a. s., všechna léta před rokem 2019 vlaky jiných dopravců uváděla. Je to cíl nového vedení? Dobře. Ale pak platí předchozí věta. Občany nezajímá, co kdo provozuje, občan by rád jel ekologickým vlakem a o to by mělo jít všem!

Martin Kubík

Železniční stanice Dobříš na ilustračním snímku Michaela Mareše.

Reakce tiskového mluvčího ČD, a. s.

Železniční doprava prošla v uplynulých letech zásadní reformou podle pravidel EU. V případě České republiky rozhodli politici o reformě nejprve podle tzv. francouzského modelu, kdy je většina činností soustředěna v holdingu integrované železnice a vedle něj je jen malý manažer infrastruktury. Později Francie zvolila příklon k modelu tzv. integrované železnice a model používaný v Německu nebo Rakousku. Naopak politici v České republice zvolili příklon k tzv. britskému modelu, kdy došlo k úplnému oddělení infrastruktury a dopravců. Zvolený model transformace a otevření železničního trhu privátním dopravcům po vzoru Velké Británie nebo Skandinávie samozřejmě zcela mění dosud zažitá schémata fungování drážní dopravy a to včetně služeb cestujícím. I když České dráhy zůstávají národním dopravcem a zajišťují největší rozsah osobní dopravy, již nejsou univerzálním dopravcem a už vůbec nejsou provozovatelem dráhy. To samozřejmě znamená změny v odbavení cestujících, poskytovaných služeb nebo ve vydání jízdních řádů. Je přirozené, že v těchto nových podmínkách transformované železnice nefinancují České dráhy vydání jízdních řádů nebo provoz zákaznických aplikací pro jiné dopravce, kteří se svými náklady nijak nepodílí na těchto činnostech. Jedná se o bonusy a výhody poskytované přímo zákazníkům Českých drah, ať jde o cestující nebo objednatele veřejné dopravy. Změny na železnici se přirozeně dotkly i odbavení cestujících. To provádějí příslušní dopravci, resp. jejich obchodní partneři, za smluvně stanovených podmínek. Platí to i pro České dráhy. Ty mají síť vlastních pokladen, ve kterých nabízejí komplexní odbavení a servis ve vnitrostátní dopravě. Vybraná síť frekventovaných pokladen pak zajišťuje také odbavení do zahraničí. Kromě toho však existuje i síť smluvních prodejních míst, kterou zajišťuje SŽDC a jejich zaměstnanci. Prodejní doba a rozsah poskytovaných služeb je zde stanoven především s ohledem na dopravní činnosti, které zaměstnanci SŽDC vykonávají tak, aby nebyla narušena plynulost železniční dopravy. Jedná se především o základní odbavení cestujícího jízdenkou z nástupní stanice, včetně dokoupení zákaznických aplikací do již vyrobených čipových In-karet. V mnoha případech se mohou cestující také odbavit sami prostřednictvím internetu nebo mobilního telefonu, a to včetně nákupu vybraných mezistátních jízdenek, nebo pořízení In-karty, kterou je možné mít nyní ve virtuální podobě také přímo v mobilním telefonu. Za zmínku stojí, že už přibližně pětina objemu našich transakcí při odbavení cestujících se dnes děje elektronicky prostřednictvím internetu nebo mobilních telefonů. Pokud se ještě vrátíme k uvedenému případu, mohou zákazníci z Dobříšska využívat pokladny Českých drah podle své spádovosti např. v Příbrami, Vraném nad Vltavou (210), Sedlčanech (223), Dobřichovicích, Řevnicích, Zadní Třebani (sdílený prodej), Karlštejně (sdílený prodej), Berouně či Zdicích.

Petr Šťáhlavský

Reakce tiskové mluvčí SŽDC

SŽDC se rozhodla obnovit vydávání knižního jízdního řádu. Vyšla tak vstříc cestujícím, kteří negativně reagovali na neexistenci souhrnného jízdního řádu v knižním provedení. SŽDC připravuje knižní jízdní řád 2020, samozřejmě se všemi dopravci.

Radka Pistoriusová

Absurdní aneb Odposlechnuto ve vlaku

Poslouchat cizí hovory se nemá, ale ve velkoprostorovém voze se tomu ubránit nelze. Spolucestující osoby se tak, zejména od „nádražáků“, dozvědí pikantnosti ze zákulisí, nad nimiž zůstává zdravý rozum stát.

Domníváte se, že může existovat firma popotahující zaměstnance za instalaci vlastního firemního software na zaměstnanecký počítač? Jste přesvědčeni, že něco podobného je nesmysl hraničící se zdravým rozumem, přesněji řečeno se svéprávností „popotahujícího“ nadřízeného? Nikoli. Takovouto firmou jsou České dráhy, a. s.

Zaměstnanec v profesi strojvedoucí, vybaven laptopem obsahujícím „služební“ pomůcky. V jedné organizační složce – z odposlechnutého nelze zjistit, ve které – zaměstnanec na přidělený laptop nainstaloval jízdní řád ČD (přesněji řečeno vyhledávač spojení) volně (bezplatně) dostupný komukoli na celém světě na webu ČD, a. s.

Společnost ČD, a. s., přísně dbá na čistotu SW na přidělených služebních počítačích – nejen laptopech – (lze používat pouze licencovaný SW) a v oné organizační složce mají elektronického udavače, který na nebohého zaměstnance práskl, že na přiděleném laptopu má nepovolený SW. Zdravému rozumu se vymyká skutečnost, že volně stažitelný počítačový program ČD, a. s., je současně považován za nepovolený SW na počítačovém zařízení ČD, a. s. Člověk by pochopil, že zaměstnavatel bude mít výhrady proti instalaci kompletního vyhledávače IDOS Universal, který si zaměstnanec pořídil za svoje peníze.

Takže provinivší se zaměstnanec musel ze služebního počítače ČD, a. s., vymazat počítačový program ČD, a. s., ačkoli z hlediska ochrany autorských práv – tedy zákona – se nemůže jednat o nelegální SW… kdokoli v celičkém světě se může na webu ČD, a. s. přesvědčit o tom, že u nabídky příslušného programu není ani zmínky o tom, že tento program nesmí být instalován na služebních počítačích ČD, a. s. Z hlediska správce webových stránek je to samozřejmě nesmysl, ale jak vidět, v rámci ČD, a. s., jedna ruka neví, co dělá ruka druhá.

U ČD, a. s., je zkrátka zřejmě možné vše. V „normálně“ fungující firmě by se šel na „kobereček“ zpovídat nadřízeným zaměstnanec rozhodující o SW vybavení zaměstnaneckých (strojvůdcovských) PC za to, že základní součástí není rovněž firemní vyhledávač spojení. Nikoli zaměstnanec, který si iniciativně na služební PC nainstaloval firemní vyhledávač spojení, který konec konců může sám při výkonu služby využít. Ten by byl naopak pochválen. Např. v případě ujetí plánované RG jízdy z důvodu zpoždění si může najít spojení náhradní… Nicméně z tohoto pohledu bohužel nejsou ČD, a. s., „normálně“ fungující firmou. Zlé jazyky uvádějí, že tento přístup je příčinou ztráty některých výkonů na regionálních tratích ve prospěch jiných dopravců, samozřejmě na úkor cestující veřejnosti. Vlakem totiž jezdí i hejtmani a povídají si…

Miroslav Zikmund

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

Od nového jízdního řádu jezdí na trati 024 RegioPanter. Snímek ze žst. Letohrad Martin Kalousek.

RegioPanter nově na trati 024

Prosincová změna jízdního řádu přinesla pro cestující na trati 024 Ústí nad Orlicí – Mlýnický Dvůr mimo jiné také příjemné překvapení v podobě nasazení elektrické jednotky řady 440 RegioPanter na víkendový spěšný vlak Pardubice – Lichkov a zpět. A protože zpátky jede z Lichkova o víkendech spěšný vlak do Pardubic až pozdě odpoledne, mohl být nasazen RegioPanter i na další vlaky s obraty mezi Ústím nad Orlicí a Lichkovem, kde nahradil klasickou soupravu s lokomotivou řady 162 a řídícím vozem.

RegioPanter je zatím asi nejlepším vozidlem, které kdy ČD na osobní vlaky v elektrizovaném úseku trati 024 nasadily. Škoda, že se jedná jen o víkendové nasazení po dobu jednoho roku, protože příští rok bude asi všechno jinak.

Martin Kalousek

V rámci výstavby železnice na letiště má ve středních Čechách vzniknout téměř 1400 nových parkovacích míst

Součástí modernizace trati Praha – Kladno s připojením na Letiště Václava Havla má být i výstavba 1374 nových parkovacích míst typu P+R (park+ride) v obcích podél této trasy. Tyto doprovodné investice pomohou snížit provoz na silnicích a posílit přestupní vazby na železniční dopravu. Na nejvýznamnější rozšíření parkovacích ploch se mohou těšit v Hostivici, kde SŽDC plánuje výstavbu dvou záchytných parkovišť P+R (P+R Jih s 252 místy a P+R Sever s 209 místy) s celkovou kapacitou 461 míst. Stovky dalších parkovacích stání vzniknou v Jenči (256), Kladně (273) a u zastávky Malé Přítočno, která nahradí stanici Unhošť (384). V Kladně projekt počítá s výstavbou parkoviště P+R, ale také B+R (bike+ride). V bezprostřední blízkosti železniční stanice Kladno město bude možné odstavit 46 automobilů a 84 jízdních kol.

Cílem modernizace trati Praha – Kladno s připojením na Letiště Václava Havla je proměnit stávající železnici na moderní dvoukolejnou a elektrizovaný koridor a ze stanice Praha–Ruzyně vybudovat odbočku na mezinárodní letiště. Ve špičce tak bude možné vypravit z centra Prahy na letiště až 6 párů osobních a spěšných vlaků za hodinu. Praha se tak stane jedním z mála evropských velkoměst, která cestujícím umožní dostat se z centra na letiště do 30 minut.

Michael Mareš,
s využitím tiskové zprávy SŽDC

V Kladně projekt počítá s výstavbou parkoviště P+R, ale také B+R (bike+ride).

Původní trať Plzeň-Doubravka – Chrást u Plzně měla být zachována alespoň jednokolejně

V noci ze 17. na 18. listopadu loňského roku projel po druhé traťové koleji staré tratě Plzeň-Doubravka – Chrást u Plzně poslední vlak. V následujících dnech byl veškerý provoz převeden na novou přeložku skrz Ejpovické tunely, vybudovanou v rámci optimalizace tratě Plzeň – Rokycany a původní trať začala být od km 100, 1 postupně likvidována. Na jejím místě má vzniknout naučná cyklostezka.

Na jednu stranu by to byla užitečná věc, neboť těleso této tratě vede zajímavými turistickými místy při okraji přírodního parku Horní Berounka, kam se sice cyklostezka hodí, avšak původní trať měla být zachována pro potřeby alternativní odklonové trasy pro případ nárůstu železniční dopravy alespoň jednokolejně, což by stačilo. Tzv. Lobezké koleje v žst. Plzeň hl. n. byly v rámci modernizace plzeňského uzlu značně zredukovány a výstavba nového seřaďovacího nádraží v Plzni Koterově je prý nereálná z důvodů hlukové zátěže.

V případě zachování staré tratě by se mohly některé nákladní vlaky odstavovat v žst. Chrást u Plzně, jež je pro tyto účely dostatečně dlouhá. Při současném provozu sice není moc ekonomické udržovat starou trať v provozu, jak někteří tvrdí, ale na druhou stranu se musí brát ohled na budoucí rozvoj železniční dopravy. Vždyť v dnešní době se zkracují intervaly Os a Sp vlaků okolo velkých aglomerací. Co až jednou vznikne mezi Plzní a Rokycany příměstská doprava v intervalu 30 minut ve špičkách pracovních dní, do toho hodinový takt rychlíků v relaci Praha – Plzeň, mezitím nějaké to pendolino. (To byla pěkná pitomost jej zavádět do této oblasti, kde nemá význam, leda jej tudy zavést do Německa až po dokončení koridoru na území obou států, jinak to zde nemá smysl.)

Navíc jaká tu potom bude kapacita pro nákladní vlaky? Určitě jednou bude potřeba tudy vézt kromě opěvovaného pendolina též mezinárodní Nex směrem na západ. Takže s Ejpovickými tunely se mělo výhledově počítat pro vysokorychlostní vlaky a v místě původní tratě přes Chrást udělat stavební uzávěru, aby ji bylo možné opětovně zprovoznit, až jednou dojde k nárůstu železničního provozu a tím pádem k potřebě zvýšení kapacity tratě.

Na jednu stranu se všudypřítomně redukuje infrastruktura při modernizaci železniční sítě, na druhou stranu se tvrdí, že je potřeba převést převážnou část výkonů ze silniční dopravy na dopravu železniční, což je třeba, ale s tímto trendem (omezování železniční infrastruktury) si to poněkud protiřečí. Na jednu stranu chápu, že ve stanici s nejmenším počtem kolejí a výhybek se řídí provoz jednodušeji, na straně druhé, co slibovaný budoucí rozvoj železniční dopravy?

Tomáš Martínek

Původní hlavní trať SŽDC 170 Plzeň-Doubravka – Chrást u Plzně je nyní od km 100,1 postupně likvidována kvůli nové přeložce přes tzv. Ejpovické tunely, vybudované v rámci optimalizace tratě Plzeň – Rokycany. Na snímku torzo staré trati se zachovalým před věstníkem a dosud zatím existujícími sloupy trakčního vedení s branami u obce Druztová, jež se nachází na okraji přírodního parku Horní Berounka. Snímek z 30. 12. 2018.

Moudrost pro tento den

„Velcí lidé diskutují o myšlenkách, průměrní o událostech a ti malí o jiných lidech."

***Eleanor Rooseveltová**,*
americká politička (1884 - 1962)

Doubravecká lokálka

TT club pořádá ve dnech 16. a 17. 2. 2019 (sobota 9 až 18 hodin, neděle 9 až 16 h) ve 14. ZŠ Plzeň (Zábělská 25) výstavu železničních modelů a provozních kolejišť různých velikostí Vstupné dobrovolné.

–red–

Pozvánka na seminář historie dopravy

Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, vás srdečně zve na Seminář historie dopravy, který se uskuteční v úterý 22. ledna 2019 od 15 h ve Výukovém a informačním pracovišti DFJP v Praze (Pod Výtopnou 367/2, u odstavné plochy ÚAN Florenc) na téma Mezinárodní železniční organizace a úmluvy. Přednáší Ing. Peter Sorger a jedná se o 38. seminář cyklu Historie dopravy.

–mmč–

Arriva uzná na ML tarif ČD

Pět dní před začátkem nového grafikonu ještě nebylo veřejně známo, zda bude tarif ČD uznáván novým dopravcem ve spojích městské linky (ML) Roztoky – Hostivař. Tento dopravce (Arrriva) neměl ve stejnou dobu na svém webu dokonce ani sebemenší zmínku o provozu těchto vlaků.

Zapátral jsem tedy dotazem na jejich zákaznické lince. Dozvěděl jsem se, že ano, tarif ČD na lince platí, ale pokud chci tuto informaci najít v písemné podobě (například v dodatku k tarifu PID), pak se musím obrátit přímo na ředitele. Stačilo mně tedy slovní ujištění, ale do pěti minut jsem měl druhý telefonát od stejné operátorky, že jsme si možná špatně rozuměli, a že tarif Českých drah platí. Trochu zmaten jsem se znovu ujistil, že tedy platí. A to stejným způsobem jako u dopravce KŽC na spojích objednávaných Prahou: tarif ČD bude pasivně uznán, ale nikoliv vydáván. Nemusíme tedy během přestupu hledat barevné automaty a označovače integrovaných systémů, ale stále jet s jedním lístkem z kterékoli drážní kasy.

Vít Patrák,
informátor železniční dopravy

Neutěšený stav nákladiště Praha–Strašnice.

Nákladiště Strašnice skomírá - a nová zastávka Eden

Rekonstrukce kolejiště po bývalém ve své době největším ranžíru Praha–Vršovice (zrušen v roce 2000) probíhá. Již se rýsuje budoucí nová zastávka Praha–Eden, v místech nové zastávky na staré trati KFJB bylo ještě před pár lety hradlo Železný most. Nákladiště Strašnice je zatím provizorně napojeno ze staré trati, ale v současné době byla položena i nová výhybka do nákladiště, která budu obočovat z nové zastávky.

Stav samotného nákladiště Strašnice je dosti tragický, plac neudržovaný s obrovskou louží, prakticky jediná komodita, co se zde občas nakládá, je starý papír, ale dle stavu ojetosti kolejnic je více než nahodilá. Domnívám se, že když již bude jistě nákladně zapojeno nákladiště do nové trati Hostivař–Vršovice, mělo by být rekonstruováno a přepravci vybízení k větší aktivitě. Co na to ČD Cargo a jeho obchodníci?

Martin Kubík

Budoucí zastávka Praha–Eden s odbočnou výhybkou směr nákladiště Strašnice. Zcela vpravo vlak PID na staré trati. Stav 27. prosince 2018.

Osobní vozy Bdt 279 sloužící dosud v Plzeňském kraji je do budoucna zapotřebí dochovat pro výletní a nostalgické vlaky

S příchodem letošního grafikonu 2018/2019 jsou v Plzeňském kraji nasazeny nové RegioPantery řady 650, jež jsou zatím turnusovány na rameni Horažďovice předměstí – Přovany – Svojšín (tato série 650.009 – 17 určená pro Plzeňský kraj je již v České republice schválená, čili pro získání Průkazu způsobilosti stačilo pouze vykonání Technicko – bezpečnostní zkoušky, neboť jde o schválený typ, který navazuje na dvojici 650. 007 – 008 pořízenou pro linku na ostravské letiště v Mošnově). Díky tomu zde dochází k odstavování velkoprostorových osobních vozů Bdt 279, které již slouží jen v Plzeňském kraji. Tyto vozy se velmi osvědčily na cyklovlacích, Mikulášských vlacích na Křivoklát, na zvl. Sp vlaku do pivovaru Chodovar a i na jiných výletních vlacích. Nepostradatelné by jistě byly též například na zvláštních Sp vlacích z Prahy do Lužné u Rakovníka, když se tam pořádají železniční akce, nebo na vlaku od muzea k Berounce a podobně.

Pro tyto účely by bylo na místě vyčlenit především vozy se sedadly s původní hrubou bordovou koženkou s prohlubněmi v opěradlech, jež jsou osvědčené a industriální. Někdo jistě namítne, že je to neekonomické, ale vedle Rybáků Be a Ce je potřeba udržet taky pár těchto velkokapacitních vozů, které budou mít v budoucnu také historickou hodnotu.

Zrovna tak je potřeba zachovat nějaké vozy BDs, které jsou ideální pro přepravu jízdních kol. Rozhodně není na místě všechny staré osobní vozy likvidovat, nebo modernizovat pro vlaky vyšší kvality, ale je potřeba některé zachovat pro budoucí generace, neboť budou mít do budoucna svojí historickou hodnotu a budou potřeba kvůli narůstajícímu počtu nostalgických vlaků.

Tomáš Martínek

V Plzeňském kraji dodnes slouží na Os a Sp vlacích, popřípadě rychlících na lince R11 velkoprostorové vozy Bdt 279 s kotoučovými brzdami a podvozky typu GP. Tato oblast je již v České republice jediná, kde jsou tyto vozy nasazovány (v Jihočeském kraji, Olomouckém kraji a v Moravskoslezkém kraji jsou obdobné vozy ř. Bdt 262 ex Bt a Bdt 280 s hnědými sedačkami a vlnitou střechou), bylo by je potřeba do budoucna zachovat pro nostalgické a výletní vlaky zejména ty s původním industriálním rázem a čalouněním sedadel bordovou červenou koženkou.
Snímek Tomáš Martínek

OBZOR
WWW.OSZ.ORG

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. - Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085, michael.mares@osz.org), redaktoři PhDr. Zdeňka Sládková (tel. 737 275 084, zdenka.sladkova@osz.org) a Miroslav Čáslavský (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