

Z aktuálních událostí

■ V úvodu jednání Ústředí OSŽ ve středu 23. 1., v rámci bloku „informace ze zásadních jednání“, zmínil I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun tři záležitosti: podpis PKS, podnikatelský plán a intenzivní vyjednávání se státem a s kraji o spolupráci po roce 2019.

Místopředseda OSŽ Radek Nekola navázal na svého předchůdce hodnocením schůzky zástupců odborových centrál s ministrem dopravy, zrekapituloval dění kolem podpisu kolektivní smlouvy a hektičnost, která její provázela. Třetím bodem, ke kterému se vrátil, byla otázka platnosti kolektivní smlouvy, která by napříště mohla být delší než dvanáct měsíců.

V další části jednání místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ SZDC Petr Štěpánek mluvil o podpisu kolektivní smlouvy (10. 12. 2018) a probíhajících školeních, na nichž zaznamenali spíše pozitivní ohlasy.

Místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně Nezávislého republikového výboru OSŽ Bc. Renata Dousková informovala o kolektivním vyjednávání (a nárůstu u tarifních mezd) u AZD a OHL ZS; zmínila kauzu společnosti Heavy Machinery Services, která je dlouhodobě v insolvenční ústavě, že soud reorganizaci zamítl a došlo k posunu výplat mezd o týden, jinak společnost všechny své závazky plní a zaměstnanců společnosti Legios Loco se to vůbec nedotklo. Referovala i o zájmu odborářů z dopravního podniku města Brna přejít „pod křídla“ OSŽ.

Informaci Renaty Douskové doplnil předseda OSŽ Martin Malý zprávou, že zájem odborářů z dopravního podniku města Brna byl především odevzvaný na kvalitní práci odborných oddělení ústředí OSŽ: „Zapůsobila na ně práce našeho oddělení BOZP, tak kvalitní kontrolu prý nezažili ani ze strany státních orgánů, natož pak odborové organizace. Chtěli by s naší pomocí nastolit lepší kulturu kolektivního vyjednávání, především se jedná o odbornou podporu, právní podporu a organizační podporu.“

Martin Vavrečka, místopředseda OSŽ pro správu majetku, informoval o převzetí hotelu Ostrý od nájemkyně paní Horákové zpět do OSŽ a o dalších možných variantách využití hotelu a poděkoval Petru Tomanovi, členovi správní rady Zdravotní pojišťovny ministerstva vnitra 211 za efektivní práci ve prospěch zaměstnanců všech společností. Bc. Petr Toman, BA (Hons), člen správní rady ZPMV, zvolený na návrh reprezentativních odborových organizací, referoval o jednání, které minulý úterý (15. 1. 2019) vedl se zástupci personálního oddělení ČD na téma ozdravných pobytů, kde bylo domluveno, že zaměstnanci ČD, stejně jako je tomu na SZDC, nebudou muset platit 1500 Kč. Co se týká zaměstnanců ČD Cargo, zatím nedošlo k jednání.

Ústředí OSŽ dále schválilo návrh tiskopisu evidenčního listu ZO OSŽ k 1. 2. 2019 a návrh vzdělávacích aktivit na 1. pololetí 2019 – školení na PC. V organizačních záležitostech se pak členové Ústředí OSŽ zabývali soudním sporem s bývalým předsedou OSŽ Ing. Jaromírem Duš-

kem a Martin Malý poté informoval o zavedení úředních hodin v pokladně v sídle OSŽ z důvodu nárůstu administrativy (každý den od 8 do 11 h). Informaci předsedkyně Revizní komise OSŽ Barunky Balázové a bodem Různých bylo jednání Ústředí OSŽ ukončeno.

■ V Praze 24. ledna přivítal řídící tajemník Podnikového výboru (PV) OSŽ SZDC Miroslav Maincl hosty Podnikového výboru SZDC, předsedu OSŽ Mgr. Martina Malého, personálního ředitele GR SZDC Ing. Pavla Kouckého, Bc. Jitku Dolejšovou a v závěrečné části jednání také Zdeňka Vysloužilá z ASO. Předseda PV Petr Štěpánek poté zhodnotil všech pět dosud proběhlých aktivit k uzavření PKS SZDC. Podle jeho slov měly příznivý ohlas, negativních projevů bylo minimum a zazněla i slova poděkování za uzavřenou PKS. Všechny semináře se zúčastnili zástupci zaměstnavatele, kteří také odpovídali na řadu dotazů.

V další části jednání Ing. Koucký informoval o dokončení realizace organizačních změn. K 1. 1. 2019 byla realizována centralizace finančních účtáren; byl dokončen proces rekonstrukce úseku správy majetku u OR. Jak uvedl, organizační změny se dotkly 97 zaměstnanců. Ing. Koucký dále zmínil řadu změn, které zaměstnanci čekají a které se budou týkat mimo jiné správy majetku a řízení provozu.

Další informace pak dodal předseda OSŽ Mgr. Martin Malý. Komentoval rozdílné mediální výstupy, které se týkaly záměru možného prodeje menšinového podílu „dcery“ Českých drah, společnosti ČD Cargo, držení částí akcií ČD Telematiky, a. s. (cca 30 %) spol. PPF a dohodě odborů s ministrem dopravy. Řada informací se týkala jednání Ústředí OSŽ, které se konalo 23. ledna. Hovořil o změně, ke které má dojít v dozorčí radě ČD travel, kde má OSŽ dva členy a jednomu z nich, Ivě Strbačkové, končí mandát a je několik návrhů na kandidáty.

O projektu, na kterém participuje ASO a který probíhá již tři roky s poněkud delším názvem – „Posilování sociálního dialogu prostřednictvím integrovaného systému podpory spolupráce zástupců zaměstnanců a zaměstnavatelů – iPodpora – 2. etapa“, řekl jeden ze členů pracovní skupiny Zdeněk Vysloužil. Cílem projektu je mimo jiné centralizace veškerých informací na portálu „odborny.info.“ S tím souvisí i otázka, jestli bude ze strany OSŽ zájem participovat na studii.

Na závěr této prezentace konstatoval předseda PV Petr Štěpánek, že předpokládá zájem o další spolupráci v této věci a celou studii budou mít členové PV v elektronické podobě k dispozici. V závěru jednání se členové PV vrátili k informaci, která se týkala doplnění nového člena dozorčí rady ČD travel. PV navrhlo této funkci Miroslava Maincla. Další věci, o které členové PV rovněž hlasovali, bylo vyjádření plné podpory slovenským kolegům v jejich oprávněných požadavcích za uzavření důstojné podnikové kolektivní smlouvy. **-red-**



329 versus 5! Koňská síla je starší fyzikální jednotka výkonu, zavedená Jamesem Watterem. V přepočtu je koňská síla rovna 735,49875 W. Motor regionovy s výkonem 242 kW má tedy v přepočtu cca 329 koní. Snímek Michael Mareš

SŽDC zavede od roku 2020 tzv. „ošlapné“

SŽDC od roku 2020 zavede tzv. „ošlapné“, tedy povinnost osobních dopravců zaplatit za použití přístupových komunikací pro cestující ve vlacích osobní dopravy podle počtu zastavení vlaků ve stanicích. Přístupové komunikace byly dosud financovány plně ze zdrojů Státního fondu dopravní infrastruktury; v roce 2020 ale tato část, konkrétně přímé náklady, přechází na financování formou zpoplatnění.

„Poplatek SŽDC nepřinese nové finanční prostředky, dojde pouze ke změně zdroje financování,“ uvedl Pavel Tesar z tiskového oddělení SŽDC. „Poplatky by se měly vázat na jednotlivé spoje a počet jejich zastavení ve stanicích. Vliv bude mít i hmotnost vlaků,“ dodal.

SŽDC tedy nepřistoupila na návrh, aby „ošlapné“ vycházelo z velikosti stanic, nádražních budov či počtu cestujících. Podle SŽDC by to bylo složité z důvodu dostupnosti dat. „SŽDC zvolila pro určení ceny hmotnost vlaku, a to

z toho důvodu, že to v současnosti byl jediný možný zástupný faktor kapacity vlaku (těžší vlak = více lidí), který umožnil před vydáním prohlášení o dráze zkoumat dopa-

dy zavedení na jednotlivé dopravce,“ vysvětlil Pavel Tesar. Na železnici je v České republice aktuálně cca 2700 zastávek a železničních stanic. **Michael Mareš**

Pozor na porušení kázně při kondičních pobytech!

Vloni v prosinci byli za velmi neslušné a nevhodné chování z KOP v Luhačovicích vyloučeni dva zaměstnanci ČD Cargo. „Přijeli pod vlivem a odjžděli ještě pod větším vlivem, a to co po nich zbylo, je na dezinfekci a vyvalování,“ uvedla Mgr. Pavla Kreischová z personálního odboru GR ČD Cargo na školení k PKS v Ústí nad Labem. „Proto byli okamžitě vyloučeni z KOP a veškeré náklady spojené s KOP jim budou dány k úhradě, navíc je čeká doživotní zákaz KOP.“

Zatímco zaměstnanci pro KOP 2019 si mohli ještě nezávazně lokalitu v rámci průzkumu vybrat (byť bez záruky), pro příští rok v průzkumu o KOP již nebude uvedena žádná lokalita, zaměstnavatel určí místo, kde zaměstnanec KOP vykoná. „Nové jsou letos zkoušeny Františkovy Lázně, kromě nich jsou to standardně Jáchymov, Poděbrady, Luhačovice, Rajčec Teplice,“ shrnula Pavla Kreischová na školení dne 28. ledna. Podrobnosti ze školení ČD Cargo na www.osz.org. **-mmč-**

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Ministr dopravy nás ubezpečil, že zajistí, aby nedocházelo ke znevýhodnění národního dopravce vůči konkurenci.“

Hovoříme s VLADISLAVEM VOKOUNEM, I. místopředsedou OSŽ a předsedou PV OSŽ při ČD, a. s.

Od GVD 2019/2020 má ve Zlínském kraji zajišťovat zhruba třetinu dopravních výkonů na železnici soukromá společnost Arriva, která zvítězila ve výběrovém řízení na osobní dopravu v trati Býlnice – Horní Lideč – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm. Jak hodnotíte rozhodnutí zlínských krajských zástupců, kteří o této změně rozhodli?

Předem bych chtěl zdůraznit, že rozhodnutí zastupitelstva nepovažujeme za šťastné. Jsme přesvědčeni, že byl upřednostněn jakýsi krátkodobý efekt před zárukou stability a perspektivy rozvoje do budoucna. Zastupitelé (nikoliv všichni) dle mého názoru očividně pominuli skutečnost, že České dráhy – na rozdíl od ostatních dopravců – doposud v tomto kraji zajišťují větší výkon, a to včetně všech mimořádností a dalších služeb, což na ně logicky klade finančně vyšší nároky. Jako „protihodnotu“ poskytují mnohem vyšší záruky na spolehlivost a stabilitu. Rozdíl v ceně navíc nejsou nijak zásadní s ohledem na skutečnost, že České dráhy zajišťovaly prakticky celou krajskou železniční dopravní službu a mohly tak plně uplatnit veškeré synergické efekty. Rozdělení na čtyři soubory dojde ke ztrátě těchto efektů, což může do budoucna vést k celkovému zdražení, snížení kvality, rozsahu a spolehlivosti služeb. V této souvislosti jsem již mnohokrát varoval před naivní představou, že pokud se něco nepovede, vrátíme výkony Českým drahám a jedeme dál.

Pokud bude rozhodnutí realizováno, jak se České dráhy vyrovnají se ztrátou výkonů v této oblasti? Neohroží to pracovní místa u vlakových a lokomotivních čet?

Pokud kraj nezmění své stanovisko, budou muset České dráhy reagovat určitým přeskupením lidských zdrojů, vozidlového parku a opravářských kapacit. Na toto téma vedeme diskusi s managementem ČD. Byli jsme ujištěni, že vedení podniku si váží našich kvalifikovaných zaměstnanců a jednoznačně počítá s jejich využitím i do budoucna. Hodláv tomtosmyslu oslovit všechny dotčené zaměstnance.

Zlínský kraj má při porovnání výkonů v železniční dopravě méně výkonů, než většina ostatních krajů, České dráhy by tedy ztráta výkonů zde nemusela příliš zasáhnout. Přesto je to signál, že i jiné kraje mohou pořádně „zamíchat kartami“ v neprospěch ČD.

Výše popsaná ztráta výkonů skutečně neznamená v celkových objemech pro ČD nějaký fatální finanční a věcný problém. Nejhorším faktorem je způsob jednání a nezohlednění všech aspektů, které hovořily ve prospěch nabídky Českých drah. Navíc nás mrzí, že zastupitelstvo nevezalo v potaz možné dopady na zaměstnance ČD – převážně své občany. Jsem si vědom, že vedení jednotlivých krajů se zájmem sleduje postup při uzavírání dotčených smluv u svých kolegů, kteří často mají tendence tzv. „kopiro-



vat“. Domnívám se však, že vývoj v této oblasti je již tak daleko, že pro tento jev již není dostatečný prostor. S postupujícím časem (termíny uzavření smluv) spíše očekávám nástup reálného pohledu na výhodnost změny dopravce a faktické naplnění slibů ze strany těchto dopravců a zajištění dlouhodobé stability. Myslím si, že nejenom z naší strany bude bedlivě sledováno, zda nedochází velmi rychle k podpisu různých dodatků ve prospěch „nových“ dopravců, které nebudou mít přímou souvislost například se změnou vnějších ekonomických vlivů. Tohle přece musí pochopit každý slušný dopravce, protože v budoucím čase by se mohl dostat do stejné situace. **(Pokračování na straně 2)**

Výpravčí Václav Pikeš daroval krev či plazmu již 400krát

Transfúzní oddělení Klatovské nemocnice uvítalo ve čtvrtek 10. ledna dva neaktivnější dárce v okresu Klatovy a zřejmě i v Plzeňském kraji. Jedním z nich byl Václav Pikeš, výpravčí SZDC ze Střelských Hoštic, který týž den absolvoval jubilejní 400. bezpříspěvkový odběr. Václav Pikeš od roku 1993, kdy daroval krev poprvé, už absolvoval celkem 400 bezpříspěvkových odběrů; z toho 66 odběrů krve (celkem daroval 28 litrů krve) a 334 odběrů plazmy (celkem 234 litrů). Za 25 let aktivního dárcovství posbíral Václav Pikeš řadu ocenění od Medailí prof. Janského, přes Kříže Českého červeného kříže až po ocenění nejhodnotnější: Plaketu Dar krve – dar života, která se uděluje za 250 bezpříspěvkových odběrů krve a jejich složek. „Škoda, že nejsou ještě další ocenění, třeba za každých dalších padesát odběrů. Ne, že by takových dárců bylo nějak moc, ale určitě jsou a bylo by milé je takto připomenout,“ cituje web Klatovské nemocnice Václava Pikeše na svých stránkách s dovětkem, že Václav Pikeš zatím dárcovství krve a krevní plazmy omezuje nehodlám. „Domnívám se, že v 59 letech není pro mě ani hranice 500 odběrů nepřekonatelná.“

Dárce, kteří dosáh-

li hranici 400 bezpříspěvkových odběrů krve a jejich složek, jsou podle Českého červeného kříže v České republice (jak to uvádějí webové stránky Klatovské nemocnice) jen jednotky.

Absolutním rekordmanem v počtu odběrů je Zdeněk Duběnka z Kostomlat na Nymbursku, který loni dosáhl na hranici 600 odběrů, za což se dostal do České knihy rekordů a získal státní vyznamenání od prezidenta republiky.

Michael Mareš s využitím informací webu Klatovské nemocnice; snímek Klatovská nemocnice



Václav Pikeš, výpravčí SZDC ze Střelských Hoštic, absolvoval od roku 1993 celkem 400 bezpříspěvkových odběrů krve a plazmy. Patří tak k neaktivnějším dárcům v Plzeňském kraji.

„Ministr dopravy nás ubezpečil, že zajistí, aby nedocházelo k znevýhodnění národního dopravce vůči konkurenci.“

(Pokračování ze str. 1)

Nemůžeme dojíždět „promíchání“ dopravních společností ke zmatkům ze strany cestujících veřejnosti?

K této a celé řadě dalších nepříjemných situací může samozřejmě dojít a pravděpodobně dojde. Jsem přesvědčen, že situace v této oblasti by byla mnohem lepší a transparentnější, kdyby MD ČR včas, aktivně a objektivně vstoupilo do celého procesu. Kraje byly „vhozeny“ do nutnosti jednání o nových smlouvách za situace, kdy MD ČR jako zástupce státu neměl (a stále nemá) dorečeno všechny potřebné úkony, aby nedocházelo k živelné a nediskriminační liberalizaci veřejné železniční osobní dopravy. Totéž platí i pro kroky, které jsou důležité pro zajištění síťového charakteru železniční dopravy, obratelnosti státu a mimořádných událostí, mezinárodních závazků, provázanosti informačních systémů a prodeje jízdních dokladů, včetně udržení stávajícího komfortu pro zákazníky. K velmi promyšlené (zpackané) příležitosti pořídit nová kolejová vozidla z dotačního programu OPD 2 se ani nechci příliš vyjadřovat. Nebyť aktivita některých krajů, dopadl by zcela žalostně. Vymluva na zmařený projekt tzv. „vlakopůjčovny“ neobstojí, neboť tento měl celou řadu velmi zásadních úskalí a nebral ohled na potřeby a zájmy dopravců a objednatelů (krajů).

Proč MD ČR spolu s některými kraji (včetně Zlínského) nevyužily možnost přímého zadání závazku veřejné služby v železniční osobní dopravě, což jim umožňuje tzv. 4. železniční balíček?

Domnívám se, že to mnohdy úzce souvisí s tím, co jsem zmínil v předchozím textu. Od samého počátku přijetí 4. železničního balíčku

bylo ze strany mnoha odpovědných funkcionářů MD ČR (a nejen jich) veřejně deklarováno, že vlastně není důvod přímého zadání stávajícímu dopravci a pokud ano, tak musí zjednodušeně řečeno nabídnout nižší cenu než ostatní dopravci, jinak se údajně objednatel nebude chovat s péčí řádného hospodáře. Vůbec nebyl brán ohled na jiné podmínky při stanovení ceny ze strany stávajícího dopravce – převážně ČD (viz předchozí text). Z našeho pohledu rovněž došlo ke zcela nesprávné interpretaci zmíněného balíčku, kdy možnost přímého zadání (na omezenou dobu) byla členským státem dána s ohledem na potřebu dorešit legislativní a věcné záležitosti spojené s tím, aby nedocházelo ke zhoršení (výpadku) některých služeb, maření předchozích investic stávajícím (národním) dopravcům a jiným problémům. Pokud by tyto důvody neexistovaly, neměly by přece příslušné orgány EU žádný důvod přímého zadání připsouštit. Divil bych se, kdyby chování MD ČR nemělo určitý dopad na rozhodování některých krajových funkcionářů.

Rýsuje se po nedávném jednání OSŽ s ministrem dopravy nějaká změna k lepšímu ze strany ministerstva dopravy?

Jsem velmi rád, že v posledních týdnech jsme při jednání s ministrem dopravy zaregistrovali podstatnou změnu jeho rétoriky. Pravděpodobně se sám přesvědčil, že naše argumentace se zakládá na reálných a pravdivých faktech. Ujistil nás (myslím odboj), že dokončí materiál, který zajistí, aby nadále nedocházelo k neoprávněnému znevýhodnění národního dopravce vůči domácí i zahraniční konkurenci. Doufám, že své slovo dodrží.

Miroslav Čáslavský

Roční vzdělávací kurz pro funkcionáře OSŽ zahájen

V týdnu od 14. do 18. ledna 2019 se v domě Bohemika první blok ročního vzdělávacího kurzu pro funkcionáře OSŽ, který je organizován ve spolupráci s Dopravní fakultou Univerzity Jana Pernera v Pardubicích. Cílem tohoto kurzu je odborná příprava funkcionářů OSŽ výkon funkce v některém z vrcholných orgánů OSŽ nebo na působení v dozorčích orgánech zaměstnavatelských subjektů. Dvacet frekventantů vybra-

ných příslušnými podnikovými výbory OSŽ a NeRV OSŽ usedne každé dva měsíce na týden do lavic, aby rozšířili a prohloubili své dosavadní znalosti nejen z odborných předmětů z oblasti přepravy a dopravy, ale také získali základy pracovního a obchodního práva, marketingu, cenotvorby či z personálního managementu a psychologie. Na závěr všichni posluchači vypracují písemnou práci na zvolené téma.

Vzdělávací kurz bude pokračovat druhým blokem v týdnu od 11. do 15. března 2019. Poslední blok je naplánován na leden 2020, kdy proběhnou obhajoby prací. Na slavnostním ukončení všichni účastníci obdrží z rukou děkana DFUJP certifikát o absolvování kurzu.

Helena Svobodová, vedoucí kanceláře předsedy OSŽ



Účastníci vzdělávacího kurzu.

PŘEDSTAVUJEME

Luboš Dolejší: „3. března budu slavit první narozeniny.“

Luboš Dolejší je aktivním členem Výboru OSŽ při OR Praha, předsedou ZO OSŽ žst. Střežiměř, dispečerem CDP Praha, a (občasním) výpravčím na trati Benešov u Prahy – Střežiměř (220). Je o něm známo, že zná detaily o výstavbě nového tunelu na čtvrtém železnič-

Luboš Dolejší autorizoval jako výpravčí v roce 1996 ve Voticích, pak sloužil v Ješetích (ty budou zrušeny, až se dodělá koridor), a poté – zejména v době výstavby koridoru (Benešov u Prahy – Votice) – vystřídal téměř všechny stanice z Benešova do Tábora. Od srpna 2016 pracuje na CDP Praha. „Než jsem začal dělat na Balabence (CDP Praha), tak jsem jako kmenový výpravčí z Olbramovic dělal střídače po celém Benešovsku (bývalý PO Benešov spadá od 1. 1. 2019 pod Prahu hlavní nádraží). Měl jsem seznání na deset stanic včetně lokálky. Jezdil jsem až do Zruče nad Sázavou, do Týnce nad Sázavou, do Postupic, do Vlašimí. Dnes občas sloužím jen v těch stanicích, které ještě zůstaly: Heřmaničky, Ješetice, Střežiměř.“ Koničkem Luboše Dolejšího je – byť nerad střílil – myslivost. „Kdyby se myslivci registrovali podle střelby, tak už mě dávno vyhodili. Mně stačí se projít po lese, spíše se věnuji organizační práci než střelbě.“

To, že koridorový tunel povede takřka za barákem, kde se Luboš Dolejší narodil a vyrůstal, mu nikterak nevádí. „Mně se to kladení odporu ani nelíbí. Myslím si, že v našem státě každý do všeho mluví a každému se něco nelíbí, to by se nikdy nic neudělalo,“ říká. Jak už bylo řečeno v úvodu, je Luboš Dolejší aktivním členem Výboru OSŽ při OR Praha. „Prostě, když se něco děje, tak to poukážu. Když se mi něco nelíbí, tak to řeknu,“ říká skromně. Kromě toho je i členem Výboru OSŽ při CDP Praha, ale žádný vyšší ambice prý nemá. „Jsem pouze řadovým členem a jako řadový člen také vystupuji. Ve Výboru OSŽ při OR Praha jsem asi od roku 2007, tehdy to fungovalo tak, že z každého PO tam byli dva zástupci, a já jsem tam jezdil s Jarkou Piskáčkou, která už je v důchodu. Teď tam se mnou jezdí Honza Hřivna, šikovný mladý výpravčí z Čerčan, kde má vzniknout Regionální dispečerské pracoviště (RDP), odkud se má letos ke konci roku začít řídit lokálka z Olbramovic do Sedlčan právě do Čerčan se přesnou dispozicí výpravčí z Benešova.“ Michael Mareš



ním koridoru, který zhruba za tři roky spojí Sudo-měřice u Tábora s Voticemi („Jak by také ne, když tunel povede v Ješetích za barákem, kde jsem se narodil,“ směje se) a ti nejblíže pak o něm vědí i to, že před rokem překonal vážnou nemoc. „V pátek 16. února 2018 jsem přišel z noci a probudil jsem se až 3. 3. 2018 na JIPce na Bulovce. Tak dlouhý spánek po noci asi nemá každý,“ říká s úsměvem. Před rokem mu do smichu nebylo, ale nakonec to dobře dopadlo. „Měl jsem meningitidu (zánež mozkových blan), ke které se přidala plícní embolie. 3. března budu slavit první narozeniny,“ těší se. Život mu zachránila manželka, která zalarmovala záchranku, a ta ho odvezla nejprve na benešovské ARO a odtud do Prahy na Bulovku. „Kdybych byl sám, tak bych asi vystydl. Od loňského června už zase normálně funguji, chodím do práce.“



„Jízdenky pro ČD prodáváme jako zaměstnanci SŽDC na této trati už jenom na závorářském stanovišti v Sepekově a v Písku městě,“ říká výpravčí Eva Fořtová.

NAVŠTÍVILI JSME

Milevsko

Poměrně hustá železniční osobní doprava na trati Tábor – Ražice nabízí cestujícím ve všední dny spojení každou hodinu mezi Milevskem a Táborem, samozřejmě s výjimkou dopoledního sedla, kdy vlaky jedou ve dvouhodinovém taktu. „Časně ráno a odpoledne je doprava hustší, především kvůli studentům. Proto tento vlakům říkáme 'studentské',“ konstatuje výpravčí SŽDC Eva Fořtová. Ta sice i v Milevsku pamatuje prodej jízdenek výpravčími, ale ten je už od roku 2011 zrušen (v současné době zde prodej jízdenek zajišťují ČD). „Jízdenky pro ČD prodáváme jako zaměstnanci SŽDC na této trati už jenom v Sepekově (závorář má komerční zkoušky na prodej jízdních dokladů) a v Písku městě, jinde ne. Prodej končí postupně, nebylo to náraz. První skončily Božejovice, potom Milevsko, a nejde se prodávat v Brančích. Jinak komerční zkoušky si někteří udržujeme i nadále, aby nám takzvané nepropadly a mohli jsme zároveň vypomáhat v Sepekově – minimálně jednou za rok. Potřebují nás k vystřídaní ale mnohem častěji.“

Eva Fořtová by se obnovení prodeje jízdenek výpravčími v Milevsku nebránila: „Kdyby se tu s prodejem znovu začalo, tak ano, já jsem pro,“ přitakává. Ovšem tento postoj si nesdílejí všichni její kolegové. „Já osobně jsem tomu, aby výpravčí prodávali jízdenky, nakloněn, protože ve vlaku mají mnozí cestující problém si jízdenku koupit. Jízdenkový automat je složitý na obsluhu. Lidé jsou u něj schopni stát i dvě stanice, než si jíz-

denku zakoupí, anebo nemají drobné,“ dodává Eva Fořtová s tím, že starší lidé proto raději chodí v době, kdy je osobní pokladna ČD ve stanici otevřena. Podle milevských železničářů mají lidé z automatů strach a kvůli tomu raději dávají dokonce přednost autobusu. Nové od prosincové změny grafikonu je v Milevsku prodloužen prodej jízdenek v osobní pokladně ČD i v pracovních dnech dopoledne (dříve byla pauza od půl deváté do půl dvanácté). „Pokladni zde stejně byla, o to hůř se vysvětlovalo lidem, proč jim jízdenku nemůžeme prodat. Vyčítali jí, proč neprodává, když tam stejně sedí. Necháпали, že to není její rozmar, ale jednoduše tak nastavená prodejní doba. Všichni jsme celé ty roky orodovali za to, aby pokladnu dopoledne nezavírali. I pro ni, jako pro dojížděcí, je lepší odpoledne končit o hodinu dříve, než mít tři hodiny přerušeni v průběhu dne,“ myslí si výpravčí Eva Fořtová.

Ještě se ale podle ní stoprocentně neví, zda osobní pokladna bude otevřena i v sobotu o prázdninách. „To bude překvapením pro všechny. Zatím několik posledních let byla v době školních prázdnin, a to zimních a letních, kdy jezdí nejvíce lidí, zavřena, což jsme mnozí necháпали. Snad s touto změnou bude pokladna otevřena i o prázdninách nejen v neděli, ale i v sobotu, v což doufám,“ uzavírá Eva Fořtová.

Dodejme, že přes léto funguje v Milevsku půjčovna jízdních kol Českých drah.

Michael Mareš



V Milevsku chodí na vlak stále dost lidí, byť je nádraží stranou města – přibližně dva kilometry od náměstí. Pokladni přepážka ČD je nyní (v pracovní dny) otevřena od 6.05 h do 14.50 h se dvěma přestávkami (10.20 h – 11.35 h a 12.30 h až 13 h), ale vzhledem k počtu cestujících by klidně mohla být otevřena po celý den.

ZE SVĚTA

Soukromé železnice chtějí v roce 2019 zvýšit svůj podíl na trhu

Dominantní postavení Deutsche Bahn (DB) v železniční nákladní dopravě by dle názoru odborníků mohlo již v roce 2019 padnout. V roce 2017 činil podíl ostatních dopravců 45,4%. Důležitě pro splnění tohoto cíle je však přístup na železniční dopravní cestu, který činí problémy. V tom by se proto měl zlepšit přístup DB Netz a to zejména při plánování a uskutečňování výluk. Rovněž přístup DB Netz při živelných událostech by se měl k nákladní dopravě zlepšit. Není možné, aby důležité železniční tratě byly při živelních pohromách uzavřeny i 36 hodin, protože DB Netz nemá dostatek vlastních sil na zprůjezdnění a přitom je „cizí“ pomoc odmítána.

Z Transportweb, 19. 12. 2018, zprac. –sh–

Dálková osobní doprava v Rakousku

Rakouské ministerstvo dopravy oznámilo, že od 15. 12. 2019 světvěje dálkovou železniční dopravu na deset let národnímu dopravci, ra-

kouským spolkovým drahám ÖBB. Požadované výkony jsou rozděleny do tří fází: před zprovozněním nové trati Graz – Klagenfurt (Koralmbahn), po jejím zprovoznění bez tunelu pod Semmeringem a po uvedení tohoto tunelu do provozu.

V první fázi zůstává jízdní řád beze změny, pouze noční vlaky a spoje Wien – Břeclav budou vedeny v závazku veřejné služby. Nové přejdou do kategorie dálková osobní doprava vlaky Interregio „Donau – Moldau“ v relaci Linz – Praha ve čtyřhodinovém taktu. Po uvedení trati Koralmbahn do provozu (2. fáze) se plánuje dvouhodinový takt v relaci Praha – Wien – Graz – Klagenfurt s prodloužením čtyř párů do Slovinska a pěti párů do Itálie. Nové přejdou do kategorie dálková osobní doprava vlaky Interregio (IR). K nim bude patřit již zmíněný IR „Donau – Moldau“ (Dunaj – Vltava) Linz – Praha, dále IR „Aichfeld“ Bruck an der Mur/Graz – Klagenfurt, IR „Ennstal/Pinzgau“ Graz/Salzburg – Bischofshofen – Saalfelden (Innsbruck), IR „Pyhrn“ Graz – Linz, IR „Alpe – Adria“ Salzburg – Villach (Italien) a IR „Mur/Drau“ Graz – Maribor. Po uvedení tunelu pod Semmeringem do provozu budou vlaky relace Wien – Graz vedeny v hodinovém taktu.

Z „Eisenbahn Österreich“ zprac. Jiří Zajíček

VŠIMLI JSME SI

MINISTERSTVO DOPRAVY uspořádalo v Plzni dne 17. ledna seminář k železničnímu spojení Praha – Mnichov. Seminář se vedle dopravců, představitelů samosprávy a státní správy, zúčastnil i poslanec vládního Hnutí ANO Přemysl Malíš, místopředseda sněmovního výboru pro evropské záležitosti. Účelem semináře bylo zhodnotit aktuální stav přípravy a realizace zlepšení železničního spojení Prahy s Mnichovem. Za českou stranu vystoupili zástupci ministerstva dopravy, SŽDC a sdružení železničních nákladních dopravců ČR ŽESNAD.CZ. Za německou stranu hovořili zástupci Bavorského státního ministerstva bydlení, stavebnictví a dopravy. Podrobnější zprávu najdete na www.osz.org.



ZCELA V ÚROVNI žst. Nymburk hlavní nádraží sídlí třídílná České pošty (na snímku Martina Kubíka). Ukazuje na dobu, kdy existovala vlaková pošta a většina poštovních zásilek byla přepravována vlakem. Nebylo by od věci, v době, kdy jsou dálnice přetížené a někdy i několik hodin nesjíždě, vrátit se k přepravě pošty po železnici? Na plno místech ještě pošty leží na nádražích (např. Rakovník atp.). Při setkání dopisovatelů Obzoru v Poštovním muzeu v prosinci 2018 nám říkal jeho ředitel: „Pošta měla zájem obnovit přepravu po železnici do Brna, ale zjistilo se, že vlečka byla zrušena a pozemky rozprodány soukromníkům!“ Ano, vše se prodalo a teď se bude plakat. Jako se již pláče v Praze, po odpojení nákladového nádraží Žižkov v roce 2015 bez náhrady.

SŽDC snižuje hlučnou zátěž i v místech, kde není možné použít klasickou protihlučovou stěnu. Proto v místě přechodu železnice městskou částí Praha 6 – Sedlec instalovala nízkou sklopnou protihlučovou clonu. Jedná se o vůbec první použití protihlučové clony tohoto typu na síti Správy železniční dopravní cesty.



V ZÁVĚRU loňského roku byl u bývalé vodárny v Čerčanech spolkem Posázavský Pacifik (PP) osazen vodní jeřáb, který je typově shodný s tím, který tady kdysi za dob Dráhy císaře Františka Josefa stával. Členové spolku jej chtějí „oživit“. „Povedlo se nám u bývalé vodárenské věže osadit historický vodní jeřáb, pod nímž bude v budoucnu dřevěná kád. Ta bude napojena na uzavřený okruh s vodou a čerpadlem budeme čerpat vodu z kád do vodního jeřábu a nad kádí ji zase rozprašovat,“ prozradil předseda spolku PP Lumír Běhal s tím, že nové budovaný park u vodárny a vodní jeřáb budou sloužit především k osvětlení turistů v parném létě. „Vodní jeřáb k vodárenské věži patří, při prohlídkách tak můžeme turistům názorně vysvětlit, jak celý proces doplňování vody do lokomotiv fungoval. Nechtěl jsem parkoviště zaplnit návštěvníky, ale umístím sem především takové exponáty, které s vodárnou úzce souvisejí, a vodní jeřáb právě takovým exponátem je,“ dodal Běhal. Prohlídka bývalé vodárny je možná po předchozí domluvě (tel. 777 170 666) nebopřes facebook „Vodárenská věž Čerčany“.

Železnice se musí vzhopit

Mělo by být v silách evropských železnic, aby podíl na trhu do roku 2030 zvýšily ze současných 18% na 30%. Na tom se usneslo 15 vedoucích evropských železnic, které se spojily k iniciativě „Rail Freight Forward“ (RFF). Hodlají je v tom podpořit tři mezinárodní železniční svazy. Vzorem jim mohou být železnice Rakouska a Švýcarska, které mají v zemi podíl na trhu 32, resp. 37%. Železnice by měly zpracovat nový obchodní model a získat podporu provozovatele železniční infrastruktury, jakož i získat podporu státu při soutěži mezi silniční a železniční nákladní dopravou.

Cíl „30 do roku 2030“ je možné splnit jen za podmínky dodržení úkolů z Bílé knihy EU. Železnice se musí stát atraktivní, tj. výkonná, spolehlivá, cenově zajímavá. K tomu jim musí pomoci i infrastruktura. Železnice musí nabízet nové produkty a zajistit atraktivní přepravu z domu do domu. Železnice spolupřijí, že v Evropě dojde k rychlému narovnání podmínek soutěže mezi silniční a železnici. Externí náklady, např. z pohledu daní za produkci plynů CO₂, musí být podle skutečné produkce.

Z DVZ, 8. 1. 2019, zpracoval –sh–

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 5 – 31. 1. 1994

„Pohlí nás automobilová lobby?“ je název rozhovoru s Ing. Janem Zemanem, ČSČ, aktivistou několika ekologických iniciativ, který byl otištěn na první straně. Ing. Zeman označil jako hlavní problémy dopravy v České republice necitlivé rozšiřování silniční dopravy, nerovnoměrnost ve zdanění železniční a silniční dopravy, nesystémovou dopravní politiku podceňující železnici včetně snižování její konkurence schopnosti zdražováním jízdného i odbouráváním sociálních slev. Podle jeho slov má ale železnice stále ještě šanci. „Státní dopravní politika ale nesmí preferovat zájmy české a světové automobilové lobby, ale reálné potřeby České republiky: ochranu životního prostředí, zvyšování bezpečnosti, efektivnosti ekonomiky a rozvoj integrované dopravní soustavy, nikoliv její rozbití“, uvádí Ing. Zeman v rozhovoru.

Obzor č. 6 – 7. 2. 1994

Na první straně najdeme zpravodajství z Ústředí OSŽ ze dne 1. a 2. února, které bylo věnováno dvěma hlavními bodům: zhodnocení stávkové pohotovosti z listopadu 1993 a transformaci Českých drah. K tomuto bodu se dostal ředitel ČD Ing. Emanuel Šíp se svými spolu-

pracovníky. Diskuse se členy Ústředí OSŽ se týkala transformace železnice, zřizování divizí, odměňování pracovníků, početního stavu managementu, rozdělováním výkonů mezi depy a dalšími otázkami. Jejich podrobnější záznam byl přislíben pro další číslo Obzoru.

Rubrika „Co se děje v ústředí“ se podrobně zabývá jednáním Rady důchodců ČR (myní Republiková rada seniorů OSŽ), která se – jako schválený pomocný orgán U OSŽ – sešla na svém prvním jednání 26. ledna 1994. Na jednání padlo mnoho kritických slov na hlavy představitelů GŘ ČD a ministerstva dopravy za způsob řízení, za devastaci, která na železnici probíhá, i za neodborné záměry, které jsou na železnici bezohledně prosazovány. „Kritika však padla i na adresu OSŽ, a to zejména ve vztahu k nedostatečné publicitě a reaktivaci na různé zkrácené informace a vyjádření představitelů GŘ ČD a MD ČR v období stávkové pohotovosti OSŽ“, uvádí se v článku. Důchodci ocenili, že OSŽ jako jediná odborová centrála na železnici má zájem o činnost důchodců a umožňuje jim členství.

Obzor č. 6 byl osmistránkový, proto mohla být celá jedna strana věnována „Noční lince Obzoru“ včetně zaznamenání otázek a odpovědí na položené dotazy, a dvě strany byly určeny železničním cestovatelům. –zs–

INFORMACE

Pro držitele zahraničních jízdních výhod FIP, OSŽD

1) Železniční společnost **Koleje Wielkopolskie SP. Z o. o. (KW)** poskytuje s účinností od 1. 1. 2019 držitelům zahraničních jízdních výhod jízdní doklady FIP v tomto rozsahu:

Zaměstnanec: 1 jízdenka; mezinárodní průkazka na slevu jízdného 50 %, **rodinný příslušník zaměstnanec:** mezinárodní průkazka na slevu jízdného 50 %, **důchodce:** 1 jízdenka po dobu 45 měsíců následujících po odchodu do důchodu dotyčného zaměstnanec – důchodce (pokud tyto mohli využívat volně jízdenky během své aktivní služby); mezinárodní průkazka na slevu jízdného 50 %, **rodinný příslušník důchodce:** mezinárodní průkazka na slevu jízdného 50 % (pokud tyto mohli využívat volně jízdenky během aktivní služby důchodce), **pozdálci:** mezinárodní průkazka na slevu jízdného 50 %

(pokud tyto mohli využívat volně jízdenky během aktivní služby zaměstnanec či důchodce).

2) U řecké železniční společnosti **Hellenic Railways (OSE)** došlo k restrukturalizaci a nově má své kompetence záležitosti jízdních výhod akciová společnost pro osobní dopravu **TRAINOSE**. Nárokovost na jízdenky FIP zůstává zachována beze změny. Na mezinárodní průkazce na slevu jízdného pro rok 2019 je uveden původní název „OSE“ – platnost takto vystavené průkazky na rok 2019 je do 31. 1. 2020. Na jízdenkách FIP bude již uváděn nový název **TRAINOSE TRANSPORT (TRAINOSE)**.

3) OSŽD – nový přechodový bod: Ukrajina – Moldávie – Medveja Gr.

Šárka Pupíková,
GŘ ČD, a. s.

PŘÁVNÍ PORADNA

Přechod práv a povinností z pracovních vztahů (3/3)

V druhé části uveřejněné v Obzoru č. 2 jsme se věnovali zejména problematice nepřítomnosti uzavírání pracovních smluv přejímajícími zaměstnavateli. Třetí část pojednává o povinnostech dosavadního a přejímajícího zaměstnavatele ve vztahu k odborovým organizacím.

Se zaměstnanci, kteří přešli k přebírajícímu zaměstnavateli, se **ne uzavírá**, jak již bylo uvedeno v předchozích číslech, nová pracovní smlouva, ale přejímající zaměstnavatel **pisemně informuje zaměstnance o změně zaměstnavatele, případně jiných měnících se skutečnostech** (§ 37 odst. 1 ZP) a navazuje na pracovní smlouvu. Před dnem nabytí účinnosti přechodu práv a povinností z pracovních vztahů k jinému zaměstnavateli jsou dosavadní zaměstnavatel a přejímající zaměstnavatel povinni v dostatečném časovém předstihu, **nejpozději 30 dnů před přechodem práv a povinností**, informovat odborovou organizaci (§ 287 odst. 1 ZP) a uveřejnit záležitost s ní **projednat** (§ 287 odst. 2 ZP).

Dále je potřeba zdůraznit, že důsledkem přechodu práva a povinností z pracovních vztahů je na druhé straně skutečnost, že nevzniká zaměstnancům nárok na výplatu odstupného, případně ani zvýšeného odstupného, které může náležet z kolektivní smlouvy, a to z toho důvodu, že nedochází k rozvázání pracovního poměru (ani výpovědí, ani dohodou), naopak na pracovní smlouvě zaměstnanec se fakticky nic nemění. Výjimkou, kdy zaměstnanec má nárok na odstupné, jsou případy, kdy výpověď zaměstnanec byla podána ve lhůtě 2 měsíců ode dne nabytí účinnosti přechodu práv a povinností, resp. v té době byl pracovní poměr zaměstnanec rozvázán dohodou (§ 339a odst. 1 ZP¹).

Rovněž je nutné zdůraznit, že **přechod práv a povinností z pracovních vztahů jiným způsobem**, než v případě stanovených zákoníkem práce nebo jiným právním předpisem, je **vyloučen**. Smlouva o tom, že práva a povinnosti z pracovních vztahů přecházejí na někoho jiného, aniž by šlo o případ stanovený zákoníkem práce nebo zvláštním právním předpisem, anebo smlouva, jejímž předmětem byl převod zaměstnanců k jinému zaměstnavateli, je pro rozpor se zákonem neplatným právním úkonem (rozhodnutí NS ČR spis. zn. 21 Cdo 253/99). Smluvní převod již existujících nároků zaměstnavatele vůči zaměstnanci nebo zaměstnanec vůči zaměstnavateli na jiný subjekt je rovněž nepřijatelný.

Významnou povinností dosavadního a přejímajícího zaměstnavatele před přechodem práv a povinností z pracovních vztahů je **informovat** odborovou organizaci nebo radu zaměstnanců o této skutečnosti (§ 339 ZP). Současně jsou zaměstnavatelé povinni se sociálními partnery **projednat za účelem dosažení shody:**

- stanovené nebo navrhované datum převodu,
- důvody převodu,
- právní, ekonomické a sociální důsledky převodu pro zaměstnance,
- připravovaná opatření ve vztahu k zaměstnancům.

Byla-li výpověď zaměstnanec podána ve lhůtě 2 měsíců ode dne nabytí účinnosti přechodu práv a povinností z pracovních vztahů ne-

bo nabytí účinnosti přechodu výkonu práv a povinností z pracovních vztahů, nebo byli pracovní poměr zaměstnanec v téže lhůtě rozvázán dohodou, může se zaměstnanec u soudu domáhat určení, že k rozvázání pracovního poměru došlo z důvodu podstatného zhoršení pracovních podmínek v souvislosti s přechodem práva a povinností z pracovních vztahů nebo přechodem výkonu práv a povinností z pracovních vztahů (§ 339a ZP).

Došlo-li k rozvázání pracovního poměru z důvodů uvedených v předcházejícím odstavci, má zaměstnanec právo na odstupné (§ 67 odst. 1 ZP). Právní úprava zaměstnanci nabízí možnost nepřijít k novému zaměstnavateli, a to i tehdy, pokud se zaměstnanec doví o přechodu práv a povinností, respektive výkonu práv a povinností z pracovních vztahů v době, kdy by nestihl podat výpověď z pracovního poměru tak, aby dvouměsíční (či jinak sjednaná) výpovědní doba uběhla ještě před účinností přechodu. Při výpovědi zaměstnanec podle ustanovení § 51a ZP neplatí obecná pravidla pro běh výpovědní doby – pracovní poměr skončí vždy nejpozději v den, který předchází dni nabytí účinnosti přechodu práv a povinností z pracovních vztahů.

De facto se může jednat i o okamžité zrušení pracovního poměru. Podmínkou je, aby výpověď byla dána písemně a bylo nepochybné, že je dáována v souvislosti s přechodem práv a povinností z pracovních vztahů. V zájmu právní jistoty lze doporučit, aby byl tento důvod ve výpovědi zaměstnanec výslovně uveden. Při tomto způsobu skončení pracovního poměru zákoník práce nezakládá zaměstnanci další práva (např. na odstupné).

Aplikace příslušných ustanovení zákoníku práce o přechodu práv a povinností z pracovních vztahů (§ 338 a násl. ZP), uplatnění všech práv a benefitů ve prospěch zaměstnanec, vyplývajících z pracovního nebo kolektivní smlouvy, je významným právem zaměstnanců v pracovních vztazích, které je nutno respektovat.

Do našeho právního řádu byla, v souvislosti s výše uvedeným prostřednictvím „harmonizační“ novely zákoníku práce č. 155/2000 Sb., implementována směrnice č. 77/187/EEC, ve znění směrnice č. 98/50/EC, kterou se zakotvuje ochrana práv zaměstnanců při převodu zaměstnavatele nebo činnosti zaměstnavatele na jiný subjekt s cílem zachovat všechna práva zaměstnanců v případě změn zaměstnavatele.

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

¹ Byla-li výpověď zaměstnanec podána ve lhůtě 2 měsíců ode dne nabytí účinnosti přechodu práv a povinností z pracovních vztahů nebo nabytí účinnosti přechodu výkonu práv a povinností z pracovních vztahů, nebo byl-li pracovní poměr zaměstnanec v téže lhůtě rozvázán dohodou, může se zaměstnanec u soudu domáhat určení, že k rozvázání pracovního poměru došlo z důvodu podstatného zhoršení pracovních podmínek v souvislosti s přechodem práv a povinností z pracovních vztahů nebo přechodem výkonu práv a povinností z pracovních vztahů.

Školení na počítačích – první pololetí 2019

Oddělení kanceláře předsedy OSŽ připravilo pro zájemce z řad členů a funkcionářů OSŽ jarní kurzy „Práce na PC“. Kapacita kurzu je 8 účastníků, pokud mají účastníci své vlastní notebooky vybavené operačním systémem Windows 8 (8.1), 10 a Microsoft Office 2013 nebo 2016, může se kurz rozšířit ještě o dva účastníky. Minimální počet účastníků pro otevření kurzu je šest osob. Díky malému počtu osob ve skupině se lektor může individuálně věnovat každému účastníkovi.

Na první pololetí roku 2019 jsou naplánovány tři třídní semináře: jeden pro začátečníky a dva pro pokročilé uživatele.

5. – 7. března (úterý – čtvrtek) – pokročilí
2. – 4. dubna (úterý – čtvrtek) – začátečníci
18. – 20. června (úterý – čtvrtek) – pokročilí

Účastnický poplatek za školení je stanoven na 500,- Kč/osobu. Potvrzení o úhradě daného poplatku obdrží každý účastník na místě oproti hotovostní platbě. Na konci semináře každý účastník obdrží potvrzení o účasti na semináři (možno využít § 203 odst. 2 písm. c) ZP v platném znění. **Refundace ze strany OSŽ – Ú se neposkytuje!**

Školení probíhá v zasedací místnosti v sídle Ústředí OSŽ (Dům Bohemika, Praha 9), kde je rovněž zajištěno bezplatné ubytování pro mimo-

pražské účastníky. Obědy jsou zajištěny, snídaně a večere si účastníci zajišťují sami na své náklady.

Podrobné organizační pokyny obdrží účastníci jednotlivých seminářů společně s pozvánkou.

Příhlášky na jednotlivá školení zasílejte na e-mail: helena.svobodova@osz.org. S případnými dotazy ohledně počítačových kurzů se obračtejte na vedoucí oddělení kanceláře předsedy OSŽ Helenu Svobodovou (tel: 972 241 907, 777 071 917).

PhDr. Helena Svobodová,
vedoucí oddělení kanceláře předsedy OSŽ

NÁZORY

Posun u sesunu?

Na stránkách Ústeckého kraje se objevila na konci roku odpověď na dotaz ohledně znovuzprovoznění tratě Lovosice – Teplice. V úseku dlouhém 200 metrů poblíž Dobkoviček se totiž sesunul svah během stavby dálnice, a zatímco dálnice už funguje, trať stále čeká (respektive její cestující čekají). Text od tiskové mluvčí kanceláře hejtmana informuje, že v listopadu se uskutečnilo jednání mezi krajem a zástupci SŽDC, z něhož vzešla dohoda o dalším postupu: Projekt opravy se omezí na nejnútnejší obnovu svahu bez jakékoli další investice do modernizace a zvyšování rychlosti. Až bude projekt hotov, kraj se k němu vyjádří a předloží na jaře k posouzení komisí MD ČR. Závěrem se konstatuje, že kraj nadále počítá s objednávaním vlaků na trati.

A o to vlastně nám, cestujícím tratě 097, jde: k zachování přípojů nepotřebujeme vyšší rychlost. My jen chceme zase přestupovat v rámci nástupišť, a ne hledat výlukový autobus až za všemi ostatními autobusy, které na rozdíl od „našeho“ jízdní kola přepravují. Nechceme se obávat o přípoje kvůli husté dopravě skrz Lovosice nebo kvůli nepřízní počasí. A také bychom se chtěli dostat i do stanic, kam autobus nezajede, nebo bychom při cestě měli zájem využít WC nebo pohodlně nastoupit s těžším bremenem. A mohl bych pokračovat. Železniční doprava kolem Lovosic se teď rozvíjí všemi směry. Jedním mají jít plně automatizované vlaky, na dalších příbydou spoje včetně spěšných. Na jeden směr ale chybí 200 metrů...

Vít Patrák, informátor železniční dopravy



Jednotka pendolino v žst. Františkovy Lázně. 18. dubna 2017.

Pendolino – a dál nic

Když před několika lety začaly do nejzapatnějšího koutu Čech zajíždět vlaky pendolino, byla tato skutečnost přivítána obyvateli zdejšího regionu jako vstřícný krok Českých drah, který tuto oblast přiblížil nejen hlavnímu městu, ale i východním částem státu. Zpočátku se jednalo o jeden odpolední spoj, který po tzv. III. tranzitním koridoru přes Plzeň a Cheb zajížděl až do Františkových Lázní (což v hojně míře

využívali i zdejší lázeňští hosté), později přibyl večerní spoj končící v Chebu a zpáteční ranní vlak směřující na Ostravsko.

O zájmu cestujících o pendolino svědčí skutečnost, že vlaky jsou celotýdenně velice slušně obsazeny.

Určitou vadou na kráse tohoto nadstandardního spojení je ovšem skutečnost, že večerní (resp. odpolední) spoj SC/IC 504, který ze stanice Ostrava hlavní nádraží vyjíždí v 15.15 h a z pražského „Wilsonáku“ o tři a půl hodiny později, je použitelný pouze pro občany Mariánských Lázní či Chebu (pokud bereme v potaz sídla nacházející se na území Karlovarského kraje). Z jediného důvodu: do Chebu přijde pendolino, z Prahy objednané ministerstvem dopravy, ve 21.17 h a cestující pokračující odtud ve směrech na Sokolov a Karlov Vary, na Aš, nebo na Luby u Chebu zde musejí na nejbližší spoj objednaný krajem čekat více než hodinu a půl. Velmi výhodné rychlé a pohodlné spojení skrz celou republiku je tak degradováno.

Rešením snad bude, pokud k tomu dojde, protažení večerního spoje až do Karlových Varů. Karlovarský kraj se o toto snažil již pro letošní jízdní řád. K tomu, aby jednotka ř. 680 mohla zajíždět až do našich největších lázní, byly vytvořeny technické předpoklady při nedávné rekonstrukci karlovarského horního nádraží. Tímto prodloužením bude tento problém vyřešen pro cestující směřující na Sokolovsko a Karlovarsko. Cestující do Františkových Lázní, Aše a Lubu budou muset hodinu a půl čekat i nadále?

Robert Koutný

Stav výpravní budovy Hořice v Podkrkonoší je havarijní

Hořice v Podkrkonoší leží na trati 040 v km 26,3, stanice je obsazena výpravním i osobním pokladnou Českých drah, a s.

Horší je to s celkovým dojmem stanice. Nádražní restaurace již delší dobu zeje prázdnou – není divu, dle vývěsky požaduje SŽDC za pronájem 168 (!) tisíc za rok a to je cena bez služeb a DPH, navíc je nájemce nucen dopředu zaplatit trojnásobek měsíčního nájmu jako kauci. Do „výhodného“ obchodu se patrně nikdo nežene a proto zůstává místnost zdevastovaná a prázdná.

První pohled na výpravní budovu vydává zdání opraveného nádraží, avšak při bližším zkoumání jsem zjistil díry ve střeše nástupiště, které devastují dřevěné sloupy a upadlý okap nad vstupem do dopravní kanceláře, jehož zbytky se povalují na perónu. Nové nástupiště u první koleje je sice pěkné a úroveň, ale při mimořádném křížování (pravidelně se zde v současné grafikonu nekřížují osobní vlaky, pouze



Léta neřešená díra ve střeše žst. Hořice v P. devastuje dřevěné sloupy, co nato SŽDC?

Mn) zůstalo původní sypané u třetí koleje. Ve stanici je čilá nakládká dřeva. 17. ledna zde bylo spatřeno osm rozložených vozů.

Martin Kubík



Hořice v Podkrkonoší – na manipulační koleji nakládká osmi vozů dřevem, stav nástupiště po rekonstrukci, 17. 1.

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



Prosincová změna jízdního řádu přinesla cestujícím na trati 024 Ústí nad Orlicí - Mlýnský Dvůr mimo jiné překvapení v podobě nasazení elektrické jednotky řady 440 RegioPanter na víkendový spěšný vlak Pardubice - Lichkov a zpět. V sobotu 5. 1. 2019 odřekl Leo Express dva vlaky Ex 1354 a 1364 v úseku Bohumín - Ústí nad Orlicí a s jednou elektrickou jednotkou se vydal místo do Bohumína na trať 024, aby v rámci prezentační akce během pobytu ve stanicích Letohrad, Jablonné nad Orlicí a Lichkov (na snímku) představil, co může nabídnout na spěšné vlaky do Pardubic a možná do Wrocławu.

Dopravce Leo Express se představil na trati 024

Zastupitelé Pardubického kraje krátce před Vánoci schválili plán kraje jednotou o zajištění provozu na tratích Ústí nad Orlicí - Štítý a Dolní Lipka - Hanušovice od 15. prosince letošního roku jen se společností Leo Express Tenders.

Společnost Leo Express zatím cestující z Orlickoústecka moc neznají, protože jejich vlaky na koridoru v Ústí nad Orlicí ani v České Třebové pravidelně nezastavují. Kdo však Leo Express zná, ten ví, že zatím provozuje jen pět elektrických jednotek s ostrými obraty bez provozní zálohy, které jsou příčinou zpoždění nebo odříkání vlaků.

Asi proto, aby se cestující na trati 024 měli na co těšit, odřekl Leo Express v sobotu 5. 1. 2019 vlaky Ex 1354 v úseku Ústí n. O. - Bohumín a Ex 1364 v úseku Bohumín - Ústí nad Orlicí a s jednou elektrickou jednotkou se vydal místo do Bohumína na trať 024, aby v rámci prezentační akce během pobytu ve stanicích Letohrad, Jablonné nad Orlicí a Lichkov představil, co může nabídnout na spěšné vlaky do Pardubic a možná do Wrocławu. Na ostatní vlaky je v plánu nasazení cca 15 let starých motorových jednotek Coradia Lint, které Leo Express získal z Německa do dlouhodobého pronájmu. Veřejnosti je plánuje představit během další prezentační jízdy, někdy během letošního roku.

Četné otázky z řad zvědavců většinou zůstaly nezodpovězené, protože všechno se teprve připravuje, nebo je v jednání. Akce bylo využito i pro nábor nových zaměstnanců. Kdo chtěl, mohl využít i nabídky svezení zdarma, a ti, kdo jeli Leo speciál naproti vlakem Českých

drah nebo se naopak vlakem ČD vraceli, pak mohli díky víkendovému nasazení jednotky RegioPanter hned porovnat, co je lepší.

Martin Kalousek



Souprava se vracela zpět do Prahy na vlaku 2058. Vlak projíždí lesnatým úsekem, trati 210 mezi zastávkou Mokrovraty a Malou Hrašticí.

Vlakem na Skautský zimní přechod Brd

V sobotu 26. 1. 2019 se konal již tradiční Skautský zimní přechod Brd. Na tento zajímavý pochod se scházejí skautské oddíly ze

širokého okolí a ke startu svého pochodu používají jako dopravní prostředek vlak.

Letos, stejně tak jako v letech minulých, na toto skautské setkání posílily České dráhy vlak 2053 z Prahy do Dobříše. Místo turnusové „Regionovy“ byla nasazená lokomotiva 749 107-9 zvaná „Zamračená“ či „Bardotka“ se soupravou tří modernizovaných patrových vozů.

Počasi bylo studené se sněžením, dalo by se říci, že by ani psa nevyhnal, ale jak skauti, tak i příznivci železnice si tuto akci nenechali ujit.

Vít Mareš

Severokorejští diktátoři dávali vždy přednost vlakům

Skutečnost že severokorejský prezident Kim Čong-un odcestoval letos v lednu do Pekingu nikoli mnohem rychlejším letadlem, ale svým zvláštním vlakem, jen potvrzuje tradici, kterou zahájil před lety již jeho děd Kim Ir-sen. Tento zakladatel komunistické Korejské lidové demokratické republiky ve své obavě z případné letecké havárie upřednostňoval sice mnohem zdoluhavější, zato však bezpečnější cestování po kolejích. Takže když v roce 1984 podnikl svou nejdelší pouť do Evropy, kdy postupně zavítal přes Sovětský svaz do Polska, Československa, Maďarska, Jugoslávie, Bulharska, Rumunska a Německé demokratické republiky, cestoval vlakem. Kim Ir-sen, jenž stanul v čele KLDK v roce 1948, zemřel v roce 1994, kdy ho vystřídal Kim Čong-il a po jeho smrti v roce 2011 se jako třetí pokračovatel dynastie stal prezidentem Kim Čong-un.

Jak uvedl 8. ledna rakouský deník Der Standard podle článku jihokorejského listu „Chosun Ilbo“, Kimův zvláštní vlak je chráněn ocelovým pancířem a disponuje moderní komunikační technikou. Podrobnější informace o jeho interiéru poskytl ruský expedito Konstantin Pulikovskij, jenž se v něm mohl v roce 2001 svést a o rok později uveřejnil některé detaily o jeho vybavení. „Na palubě se servirovaly vybrané ruské, čínské, korejské, japonské a francouzské speciality se stříbrnými tyčinkami, k čerstvému humru se podávala francouzská vína a hodovníkům zpestřovaly kulinařní požitky mladé průvodčí zpívající ruské a korejské písně,“ vzpomínal bývalý Putinův diplomat. Jan Hála

Traťový úsek Zruč nad Sázavou – Kácov by měl být do letošní letní sezony opraven

V roce 2017 došlo k omezení provozu na horní větvi tzv. Posázavského pacifiku, přičemž v úseku Zruč nad Sázavou – Kácov došlo k úplné vyloučení traťové koleje. Důvodem byl špatný stav trati. Ve zmiňovaném traťovém úseku byly na několika místech defekty koleje, jež nešly odstranit běžnými opravami ani prostou údržbou, přičemž většina pražců (zde jsou betonové i dřevěné) již dosáhla hranice životnosti, což má vliv na stabilitu koleje. Za další tu docházelo k uvolňování kamenů z nestabilních skalních stěn v bezprostřední blízkosti trati.

V polovině října loňského roku se zde opět rozeběhly stavební práce zaměřené na kompletní opravu železničního svršku a spodku, přičemž v následujících dnech započaly opravy

vy na navazujícím úseku z Kácova do Ledečka. Zmiňovaná rekonstrukce traťového úseku Zruč nad Sázavou – Ledečko o délce 30 km v hodnotě 616,9 milionů Kč má být hotova do konce června, odkdy tu začínou železnici využívat spousta rekreatantů či vodáků sjíždějících řeku Sázavu, a tak by bylo na místě prodloužení vozebního ramena rekreačního Sp Želivka v relaci Zruč n. S. – Praha ze Světlé nad Sázavou.

Díky těmto stavebním pracím bude trať v dlouhodobém časovém horizontu opravena bez provozních omezení ke spokojenosti cestujících, kterých je zde v letní sezoně opravdu hodně.

Tomáš Martinek



Dlouhodobá výluka traťové koleje v úseku Zruč nad Sázavou – Kácov započatá v roce 2017 začíná na železničním mostě přes Ostrovský potok ve Zručí n. S. V pozadí zručský zámek. Na fotografií je zachycen stav trati před započetím stavebních prací dne 29. 9. 2018.

Zastavte se na zastávce

Zastavte se na zastávce, tak otec Josef a dcera Lea Luxemburovi pojmenovali svoji výstavu fotografií, která nyní probíhá v Městské knihovně v Milevsku. Na celkem 26 panelech naleznete zhruba stovku fotografií zastávek, od pěkných po ošklivé, o které se nikdo nestará. Výstava v síni Městské knihovny se konají pravidelně už několik let, ale zastávky zde mají svoji premiéru. Milevský fotograf Josef Luxemburg je známý překvapivými náměty výstav, napsal Týdeník Milevské noviny, kde 71letý důchodce v minulosti pracoval.

Milevsko, Božejovice, Habartice, Železnice, České Budějovice, Červená nad Vltavou, Kanina či Lhotka u Mělníka, Stožec, Nové Údolí, Častolovice, Kryštofovo Údolí, německý Oybin,

Kyjev...., to je jen neopatrný vyčet nádraží, která mají na výstavě alespoň jednu fotografii.

Několik fotek na výstavě je i z Lucemburska. „Jezdím tam a připravuji pro lucemburské velvyslanectví v Praze kalendář pro příští rok. Spolupracuji s velvyslanectvím v Praze,“ vysvětluje Josef Luxemburg. A má to nějakou souvislost s příjmením? Zajímám se. „Se sestrou jsme se o to také kdysi zajímali a došli jsme k závěru, že asi za Napoleona, když tudy táhnul s armádou, tak tady někdo zůstal,“ směje se.

Výstava ve výstavní síni Městské knihovny v Milevsku trvá do 18. 2. 2019 a je otevřena každý všední den s výjimkou úterý od 8 do 17 hodin.

Michael Mareš



„Nejdřív jsme fotili zastávky, které nás zaujaly, ale to jsme ještě netušili, že bychom někdy v budoucnu mohli tyto fotografie vystavovat,“ říká Josef Luxemburg (na snímku). „Tady například vidíte fotografie Modrého šípku na nádraží v Kutné Hoře městě,“ ukazuje.

Tip na zajímavou výstavu

V Muzeu hl. m. Prahy na Florencii je možno do 31. března spatřit výstavu Zlatá Praha, věnující se dobovým zprávám z ilustrovaných časopisů, jako byla Zlatá Praha, Světlozrání či Květy v období přibližně 1870–1890. Některé ilustrace se zabývají železniční tematikou, jako je příjezd císaře Františka Josefa I. na nádraží císaře Františka Josefa v roce 1874, zpodobnění nádraží Praha-Těšnov (tehdy Severozápadní nádraží), první podoba železničního mostu pod Vyšehradem či pražského Semmeringu. Jetami kresba těžké nehody

Moudrost pro tento den

„Tajemství změny je soustředit veškerou svou energii ne na boj se starým, ale na budování nového.“

Plátón, řecký filozof (427 př. n. l. - 347 př. n. l.)

Pozvánka na 39. a 40. seminář Historie dopravy

Vážení přátelé historie dopravy, rád bych vás pozval na dvě přednášky cyklu seminářů Historie dopravy, které se konají na Vzdělávacím a informačním pracovišti Doprvní fakulty Jana Pernera na Florencii, ul. Pod Výtupnou 2.

1., Historie transverzální dráhy Rakovník – Beroun“, přednáší Ing. Jiří Zahradník v úterý 12. února od 15 h. Ing. Zahradník se vyučil v oboru Sdělovací a zabezpečovací technika na železnici, absolvoval Střední průmyslovou školu sdělovací techniky v Praze a následně VŠ dopravní v Žilíně, obor Bloky a spoje. Od roku 1962 působil na Službě Sdělovací a zabezpečovací techniky Správy Severozápadní dráhy v Praze a od roku 1977 na Odboru sdělovací a zabezpečovací techniky FMD).

2., Průmyslová úzkokolejka Spolku pro chemickou a hutní výrobu v Ústí nad Labem“, přednáší Ing. Jiří Mašek v úterý 26. února 2019 od 15 h. Ing. Mašek absolvoval studium na VŠ chemickotechnologické v Pardubicích. Pracoval a dosud pracuje ve společnostech ze skupiny bývalého Unichemu a Spolku pro chemickou a hutní výrobu na různých technických pozicích. Spolupracoval a spolupracuje se zájmovými sdruženími Zubrnická muzeální železnice, Společnost železniční nebo Železniční muzeum Jaroměř. Účast na seminářích je bezplatná, pozvete své přátele a známé.

Těším se na setkání. Vlastislav Mojiš

osobního vlaku v roce 1869 u Běchovic (na snímku), otištěná v časopise Světlozrání, s popisem: „Po příhodě nešťastné na železnici blíž Běchovic (dne 3. února). Dle přírody kreslil F. Chalupa.“

V přízemí probíhá výstava Praha 1848–1918 (potrvá do 24. února), kde je možno mimo jiné spatřit ozdobný talír, připomínající otevření prvního pražského nádraží v roce 1845 (tehdy Praha-státní nádraží, Masarykovo).

Martin Kubík



SPORT

V Ústí nad Labem se „koulelo“

Ve čtvrtek 17. ledna se tu konal obvodní turnaj v bowlingu, kterého se zúčastnila více než stovka hráčů, zaměstnanců, ale i důchodců všech podniků na železnici. V šesti hrách se soutěžilo o nejvyšší počet bodů, a to ve čtyřech kategoriích – muži do 45 let a nad tento věk a totéž u žen. Žen bylo méně, zhruba třetina proti mužům (31), ale ty nejlepší se součtem bodů téměř vyrovnaly mužům na předních místech.

Nejllepší výsledek ze všech hráčů (do 45 let a nad 45) a první místo v tabulce ze všech čtyř

kategorií získal Vladimír Hornák, důchodce ČD Cargo s 1110 body. Na dalších místech za ním pak skončili Ivo Zábřž a Roman Pilař, také důchodci. Nejlepší tři hráči do 45 let se umístili v pořadí – Dušan Závadský s 1050 body (ČD Cargo, SOKV Ústí nad Labem), Radek Panský, (SŽDC, OŘ Ústí nad Labem), Miloš Holý (SŽDC, OŘ Hradec Králové).

Z žen do 45 let se nejlépe dařilo Svatavě Závadské (ČD Cargo, SOKV Ústí nad Labem) s 1033 body, dále pak Šárce Jinkové (SŽDC,

OŘ Ústí nad Labem) a Soně Marešové (ČD Cargo, PJ Ústí nad Labem). V kategorii žen nad 45 let se umístili na prvních místech Jaroslava Lhotáková, (SŽDC OŘ Hradec Králové), Marie Kolářová, důchodkyně ČD Cargo, a Jana Hinterholzingrová z ČD ROC Ústí nad Labem.

Turnaj organizačně zajišťovala Regionální sportovní komise OSŽ Praha za dohledu předsestry sportovní komise Standy Noska a dalších členů této komise.

Miroslav Gloss



Snímek z turnaje.