OBZOR 23

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů
25. 11. 2019 Cena 5 Kč
Ročník 30

Z aktuálních událostí

■ První část jednání **Podnikového výboru OSŽ při Českých drahách, a. s.**, které se konalo v Praze, v sídle OSŽ, dne 6. listopadu, byla věnována aktuální situaci ve vyjednávání v záležitosti uznávání režijních výhod v Jihomoravském kraji. Předseda PV Vladislav Vokoun zrekapituloval dosavadní výsledky jednání a připomněl shodu všech odborových centrál na železnici k této záležitosti a také nabízenou podporu od regionálního orgánu ČMKOS. Vladislav Vokoun dále informoval o dosavadním vývoji kolektivního vyjednávání na ČD. Uvedl, že podle návrhu, který odbory obdržely od Českých drah, bude vyjednávání zřejmě složitější, než se očekávalo. **„Předpokládal jsem, že vzhledem ke změnám ve vedení Českých drah budou navrhované změny oproti loňské kolektivní smlouvě minimální a my budeme jednat především o mzdách. Navržených změn je však více a některé jsou pro nás nepřijatelné,“** poznamenal Vladislav Vokoun.

První z hostů jednání, Ing. Radek Dvořák, místopředseda představenstva ČD, a. s., přehledně informoval o smlouvách ČD s jednotlivými kraji a věnoval se problematice neuznávání jízdních východ v Jihomoravském kraji. Uvedl, že nabídku Jihomoravského kraje na zlevněnou průkazku pro zaměstnance a jejich rodinné příslušníky České dráhy odmítly.

Další host jednání, Mgr. Soňa Schwarzová, ředitelka odboru 10 GŘ ČD, a. s., přednesla podrobnou informaci o změně organizační struktury personálního odboru GŘ ČD, která již byla schválena představenstvem Českých drah a s odbory dochází k projednání v těchto dnech. Tato organizační změna byla podle slov Mgr. Schwarzové vyvolána zjištěnými nedostatky v práci tohoto odboru. Celkem se ruší 18 pracovních pozic, z nichž je 5 neobsazených. U většiny zaměstnanců dochází k převodu na jiný post, eventuálně odchodu do důchodu, uplatnění se zatím nepodařilo najít u tří zaměstnanců.

Ing. Jana Plocová, předsedkyně ZO OSŽ na GŘ, která se PV zúčastnila jako host, uvedla, že chápe, že změny v personálním odboru jsou v pravomoci vedení společnosti, podle jejích slov ale měla být základní organizace s chystanými změnami seznámena dříve, než byl návrh schválen. Uvedla, že postrádá přesné nastavení vazeb řízení mezi jednotlivými složkami, aby nemohlo dojít ke kolapsu činností.

Následovaly informace o současné situaci v organizační jednotce ZAP (zákaznický personál), kde se řeší dopady do zaměstnanosti z důvodu nově uzavřených smluv s objednateli a v rámci organizačních záležitostí se členové PV věnovali především otázce připravenosti ZO OSŽ na možné formy protestních akcív případě nedohody Českých drah s vedením Jihomoravského kraje ohledně uznávání jízdních výhod zaměstnanců. Členové PV přijali usnesení, v němž vyzývají vedení ČD v případě nedohody s Jihomoravským krajem k dodržování zákonných ustanovení, týkající se jízdních výhod. **„Nebude-li to kraj ochoten akceptovat, budeme reagovat v souladu s usneseními Ústředí OSŽ“**, píše se v usnesení.

■ V rámci jednání **Představenstva OSŽ** dne12. 11. zasedl stávkový výbor OSŽ, který z rozhodnutí Ústředí OSŽ tvoří členové Představenstva OSŽ. Stávkový výbor si zvolil svého předsedu, kterým se stal Mgr. Martin Malý.

V rámci Informací ze zásadních jednání referoval I. místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při ČD Vladislav Vokoun o kolektivním vyjednávání u Českých drah. **„Přestože změny v návrhu kolektivní smlouvy předložené zaměstnavatelem nejsou velké, jejich dopad je poměrně značný,“** řekl a zmínil se i o změně organizační struktury personálního odboru GŘ ČD a o posledním jednání Dozorčí rady Českých drah.

Také místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola se věnoval kolektivnímu vyjednávání i již schválenému Katalogu zaměstnání: **„Jsme připraveni se s odborovými centrálami sejít a připravit společný protinávrh kolektivní smlouvy,“** řekl a zmínil se rovněž o jednání Dozorčí rady ČD Cargo, jejímž předsedou byl zvolen Václav Nebeský, i o diskusi na téma nákladní doprava na železnici.

O dění u SŽDC referoval Petr Štěpánek, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ SŽDC. **„Nemáme dojednaný růst tarifních mezd, není uzavřená třetí změna podnikové kolektivní smlouvy, ani platnost kolektivní smlouvy,“** informoval.

O aktuální situaci v HMS Louny informovala Bc. Renata Dousková, místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně Nedrážního výboru (NeRV) OSŽ. Jak uvedla, zaměstnancům, kteří se přihlásili na Úřad práce, nyní hrozí vyplacení pouze minimální mzdy. Podobná anabáze jako v Lounech se nyní odehrává v Nymburce (zaměstnavatel dává zaměstnancům nové pracovní smlouvy). Telegraficky se Renata Dousková zmínila i o situaci v dalších nedrážních organizacích.

Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý informoval o zasedání Železniční sekce ETF a Plenárního zasedání sociálního dialogu na železnici (více v samostatném článku). Představenstvo OSŽ schválilo přiznání dávky z Podpůrného fondu OSŽ, vzalo na vědomí návrh vzdělávacích aktivit OSŽ na I. pololetí 2020 a informaci o čerpání rozpočtu OSŽ za leden až září 2019 a schválilo několik pracovních zahraničních cest. **-red-**

Zatímco smlouvu s Jihočeským krajem uzavřely České dráhy až 8. listopadu 2019, smlouvu s Krajem Vysočina, jejíž součástí je i trať 224 Horní Cerekev – Tábor, byla podepsána už v dubnu 2019. Na snímku Michaela Mareše, pořízeném v pátek 8. 11. 2019, přijíždí osobní vlak 18408 do zastávky Šimpach.

ČD uzavřely s Jihočeským krajem tři desetileté smlouvy

„1,8 miliard korun jsou obrovské peníze, ale my je investovat musíme, abychom nabízeli služby hodné 21. století,“ řekl generální ředitel ČD Václav Nebeský. České dráhy v pátek 8. 11. 2019 podepsaly s Jihočeským krajem smlouvy o zajištění veřejné železniční dopravy v provozních souborech Elektrická a Motorová trakce a Bechyňkana dobu následujících deseti let. Národní dopravce se ve smlouvě zavázal k postupné obnově vozového parku. Do nákupu nových vlaků a modernizace stávajících vozidel investují České dráhy přes 1,8 mld. korun.

Na základě podepsané desetileté smlouvy vyjede v Jihočeském kraji v průměru 2226 vlaků týdně a 318 vlaků denně. **„Je to pro Jihočeský kraj dostačující množství?“** položil moderátor akce Miroslav Mareš řečnickou otázku. **„Nám šlo hlavně o to, aby měli naši občané přepravu po železnici v čase, kdy to potřebují, v komfortu, který odpovídá dnešní době, a s technickými vymoženostmi, které odpovídají dnešní době, a to vše za přijatelnou cenu,“** odpověděla hejtmanka Jihočeského kraje Mgr. Ivana Stráská. **„A výsledkem našeho snažení jsou tyto smlouvy na tři segmenty, na elektrickou trakci, na motorovou trakci a na Bechyňku, která je mimochodem na provoz nejdražší.“**

Do jižních Čech České dráhy nakoupí celkem 10 dvoudílných elektrických a 7 dvoudílných motorových jednotek, které budou klimatizované, nabídnou Wi–Fi připojení k internetu, zásuvky pro dobíjení drobné elektroniky, LCD informační panely a bezbariérové toalety. **„Naše původní představa byla taková, že vyměníme všechny naše soupravy, ale to byla představa nereálná, jednak cenově, a navíc soutěží všechny kraje a výrobci nestíhají zakázky plnit v čase, kdy to kraje potřebují. Jihočeši se budou možná ptát, proč ta obměna vozidel bude postupná, proč to není najednou, ale je to i z tohoto důvodu,“** dodala hejtmanka Stráská.

Hejtmanka v této souvislostipřipomenula významnou historickou událost z doby, kdy do Milevska, odkud hejtmanka pochází, přišla železnice. **„V Milevsku měli tehdy tak obrovskou radost, že i tradiční milevské maškary se konaly ve znamení železnice. Milevští vyrobili ´vlak´, do toho vlaku zasedla celá městská rada a ctihodní občané, a ten vlak projížděl ulicemi města Milevska. No a o rok později přišla do Milevska skutečná železnice,“** uvedla hejtmanka: **„Já to říkám proto, abychom si uvědomili, že železnice je něco, co v té historické době pro nás opravdu znamenalo spojení se světem. Je to i určitá výhoda, kterou máme a neměli bychom ji promarnit,“** dodala.

„Pro nás, jako pro České dráhy, je to obrovský závazek, protože v rámci těch smluv jsme se zavázali nakoupit a provozovat nová vozidla,“ řekl generální ředitel Českých drah Bc. Václav Nebeský. **„Měli bychom nakoupit deset elektrických jednotek s rychlostí až 160 km/h a sedm dieselových jednotek s rychlostí až 120 km/h. Co se týká odbavení cestujících a jízdenek, tady se v zásadě nic nemění, protože uzavíráme smlouvu v tzv. netto režimu, tzn., že platí tarif a odbavení Českých drah. Pro občany je to komfortní v tom, že odbavení bude pokračovat dál.“**

Vlaky Českých drah ujedou na území Jihočeského kraje každý rok v průměru 4,98 milionu vlakových kilometrů. Konkrétní rozsah se ale bude rok od roku mírně lišit podle aktuální potřeby. **Michael Mareš**

Ze zasedání Železniční sekce ETF a Plenárního zasedání sociálního dialogu na železnici

V úterý 5. 11. se v Bruselu konalo řádné podzimní zasedání Železniční sekce ETF. Zástupci evropských železničních odborů se opět věnovali problematice sledování doby jízdy a odpočinku strojvedoucích. ETF dlouhodobě prosazovalo měření prostřednictvím digitálního tachografu. Nyní však připouští, že je třeba hledat nové řešení. ETF proto rozhodlo založit pracovní skupinu, která provede analýzu technických možností jednotlivých měřicích metod. Jednotné stanovisko ETF poté bude předloženo v rámci sociálního dialogu k projednání se zaměstnavatelem.

Dalším projednávaným tématem byl sociální dumping na železnici (např. zaměstnávání nekvalifikovaného personálu, zaměstnávání agenturních pracovníků atd.). Členové Železniční sekce byli vyzváni, aby se nebáli zveřejňovat případy sociálního dumpingu, neboť zveřejnění nekalých praktik je jedna z možností, jak na dumping upozornit.

Velká pozornost byla věnována mládeži a ženám na železnici. Železniční sekce ETF schválila uspořádání Konference mládeže Železniční sekce ETF. Bude se konat na jaře 2020.

Železniční sekce se rovněž zabývala kauzou agenturních zaměstnanců v maďarské cateringové společnosti HaZ Hungary, která byla založena v Maďarsku jako dceřiná společnost rakouské cateringové společnosti HaZ Austria. Zaměstnanci pracovali za maďarské mzdy, které jsou o dvě třetiny nižší než mzdy rakouské. Na firmu bylo aplikováno ustanovení evropské směrnice o vyslaných pracovnících. Firma však podala žalobu k Evropskému soudu (v červenci 2019) s tím, že na uvedený případ se směrnice o vyslaných pracovnících nevztahuje, neboť zaměstnanci trvale žijí v Budapešti a počátek a konec výkonu práce mají také v Budapešti. Vynesení rozsudku se očekává koncem roku 2019 a poté bude plně medializován.

Plenární zasedání sociálního dialogu na železnici (ETF & CER), konané 6. 11., se shodlo na stěžejním bodu dvouletého pracovního programu sociálních partnerů - „Ženy na železnici“ a na nutnosti najít nejvhodnější společné řešení pro kontrolu doby jízdy a odpočinku strojvedoucích. Pracovní skupina, kterou navrhla založit ETF, bude společná s CER. OSŽ bude mít v této pracovní skupině svého zástupce.

ETF & CER se dále shodly, že v letech 2020 – 2021 implementují a aplikují výstupy společného projektu o mobilním personálu, revidují stávající společná doporučení z přechozích projektů a pokusí se je transformovat do závazných dohod.

PhDr. Helena Svobodová,
vedoucí kanceláře předsedy OSŽ
Kráceno, celá zpráva z jednání je uveřejněna na www.osz.org

Členové Železniční sekce ETF vyjádřili svoji podporu železničářům Ukrajiny, kteří protestují proti plánovanému oddělení infrastruktury od železniční společnosti.

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Pokud Jihomoravský kraj prosadí své, mohlo by být v příštím roce uplatněno podobné stanovisko i v dalších krajích.“

Hovoříme s **KARLEM TOMEČKEM,**
předsedou ZV OSŽ železniční stanice Břeclav

Situace, která nastala v Jihomoravském kraji po rozhodnutí zdejšího hejtmanství neuznávat ve vlaku slevy železničářů (tzv. „režijky“) se vleče již několik měsíců, přičemž kraj stále neústupně trvá na svém stanovisku. Rozhodující závěr by měl být dohodnut na jednání kraje a vedení ČD v úterý 19. listopadu (po uzávěrce tohoto čísla Obzoru). **Jak hodnotíte dosavadní jednání o této otázce?**

Podle návrhu Jihomoravského kraje budou muset zaměstnanci Českých drah, podílející se na jízdě vlaků, platit za takzvanou krajskou jízdenku 480 Kč, resp. 990 Kč (za rodinné příslušníky), na režijní slevu by mohli jezdit i další držitelé režijních slev (SŽDC, ČD Cargo), za které ale kraj požaduje od Českých drah kompenzaci ve výši 1500 korun. Toto stanovisko kraje je pro zaměstnance, jejichž zájmy OSŽ brání, stejně jako pro vedení Českých drah, naprosto nepřijatelné.

Jaký je váš osobní názor na tuto situaci?

Na posledním jednání Podnikového výboru OSŽ při ČD jsem navrhnul, aby vlakové čety uznávaly režijní jízdenky podle zákona o drahách a pokud by kraj s tímto postupem nesouhlasil, musel by věc řešit soudně. Zákon o drahách totiž zaměstnanecké jízdné uznává, Jihomoravský kraj však má jiný názor. Soud by pak musel rozhodnout, kdo má pravdu. K tomuto postupu by ovšem muselo vedení Českých drah dát souhlasné stanovisko. Tento můj návrh byl zapracován do usnesení PV v tom smyslu, že: *„Podnikový výbor vyzývá vrcholový management Českých drah, a. s., aby v případě neochoty přijetí kompromisních a dle našeho názoru i všeobecně přijatelných návrhů ze strany představitelů Jihomoravského kraje postupovalo v souladu s platnou legislativou ČR, což znamená uznání jízdních výhod na území celé ČR v souladu s § 33 zákona 77/2002 Sb. a ustanovení uvedených v § 2, odst. 3, písm. d) a e) v prováděcím předpisu vydaném MD ČR.“*

A pokud kraj bude trvat nadále na svém a nepřijme žádné vstřícné návrhy Českých drah?

Pokud by kraj trval na svém dosavadním stanovisku, přišla by na řadu opatření, schválená představenstvem OSŽ, které pověřilo Ústředí OSŽ v krajním případě i vyhlášením stávky v Jihomoravském kraji. Jinak přichází do úvahy celá řada možných protestních kroků, o nichž by v případě neústupnosti Jihomoravského kraje stávkový výbor mohl rozhodnout. Stávka je až poslední možný krok a závisí na solidaritě všech železničářů. Je totiž zřejmé, že pokud by se Jihomoravskému kraji podařilo prosadit své, mohlo by být v příštím roce, či následujících letech podobné stanovisko uplatněno i v dalších krajích.

Co je podle vašeho názoru příčinou toho, že je Jihomoravský kraj tak neústupný?

Podle mého názoru zde hraje velkou roli politika a zřejmě i neústupnost a neochota těch, kteří o této věci na kraji rozhodují a podobné věci navrhují. V Olomouckém, Zlínském, či Ústeckém kraji byly podobné návrhy rovněž učiněny, nakonec je však vedení těchto krajů stáhlo. Pouze Jihomoravský kraj trvá na svém, přičemž jeho návrhy se v případě jejich realizace dotknou nejen občanů Jihomoravského kraje, ale prakticky všech, kteří do tohoto kraje vlakem zamíří. V případě, že pojedou vlakem, který platí kraj, budou muset mít jízdenku kraje. Zmatky, které podle mého nastanou, se dotknou nejen železničářů, ale všech cestujících.

Děkuji za odpovědi.

Miroslav Čáslavský

Odolnost trati z Prahy na Beroun vůči poruchám se díky rekonstrukci zvýší

SŽDC ve středu 13. 11. slavnostně zahájila optimalizaci tratě v úseku z Prahy–Smíchova do Prahy–Radotína. Díky ní vznikne v metropoli další čyřkolejný úsek, stanice v Radotíně projde výraznou proměnou a zastávka ve Velké Chuchli se posune blíže k obytné zástavbě. **„Tato stavba řeší kompletní modernizaci infrastruktury mezi Smíchovem (mimo) a Radotínem a na ni pak navazují další tři stavby, které jsou momentálně v přípravě. Slibujeme si od toho hlavně to, že se infrastruktura uvede do normového stavu, že tady bude poměrně velmi slušný přínos pro cestující veřejnost, že infrastruktura díky rekonstrukci bude robustní a odolná vůči poruchám, které jsou bohužel na této trati – kvůli stavu zařízení a úrovni technického řešení – velmi časté,“** řekl na úvod slavnostního zahájení stavby Ing. Mojmír Nejezchleb, náměstek generálního ředitele SŽDC, s tím, že se jedná o první stavbu většího rozsahu na úseku mezi Smíchovem a Berounem. **„Je to víceméně poslední úsek koridoru na Plzeň, který ještě nebyl významněji modernizován. A je to také úsek nejzatíženější, kde jezdí nejvíce vlaků příměstské dopravy a infrastruktura není v úplně dobrém stavu.“**

Zhotovitelem stavby (zahájení stavby 08/2019, dokončení stavby 07/2022) je sdružení firem Černošice, které tvoří EUROVIA CS, a. s., STRABAG Rail, a. s., GJW Praha, spol. s r. o., a Elektrizace železnic Praha, a. s. Projektantem je SUDOP PRAHA, a. s. **„Poprosil bych občany o trpělivost, přece jenom takto významné stavební dílo se neobejde bez hluku a nepořádku,“** požádal ve svém projevu předseda představenstva a generální ředitel společnosti EUROVIA CS Martin Borovka: **„A ještě aspoň jedno číslo: postavíme 1,918 km nových protihlukových stěn a za tři roky se tady těším na setkání u úplně nové trati.“**

Závěrem vystoupil starosta Prahy 16 Mgr. Karel Hanzlík, který řekl mimo jiné: **„Dopad na naši městskou část bude relativně velký. Jsem rád, že investor a zhotovitel si to uvědomují a podílejí se na informovanosti občanů, aby to nevnímali jako zlo, ale jako potřebnou a nutnou záležitost s pozitivním dopadem na komfort pro ty, které čtvrté nejvytíženější nádraží v Praze ke svým cestám využívají.“**

Stavba řeší rekonstrukci traťového úseku Praha–Smíchov (mimo) – Praha–Radotín. V rámci stavby budou rekonstruovány všechny dotčené umělé stavby, nástupiště v železniční stanici Praha–Radotín (2021/2022) a zřízena nová nástupiště v přesunuté železniční zastávce Praha–Velká Chuchle (2021), zastávka ve Velké Chuchli se přesune k tamnímu čtyřkolejnému přejezdu, namísto něj se počítá s výstavbou nadjezdu, který bude součástí samostatné etapy stavby.

Plánovaný časový průběh hlavních stavebních prací: 05/2020–05/2022 rekonstrukce traťového úseku Praha–Smíchov – Praha–Radotín, 02/2021–12/2021 rekonstrukce železniční zastávky Praha–Velká Chuchle, 03/2021–05/2022 rekonstrukce železniční stanice Praha–Radotín.

Michael Mareš

Zástupci zhotovitelských firem, městské části Praha 16 a investora při slavnostním poklepání na kolejnici. Zleva Milan Koudelka, generální ředitel GJW Praha, Marek Fifka, STRABAG Rail, ředitel oblasti ŽS Čechy, Luděk Valtr, generální ředitel EŽ Praha, Karel Hanzlík, Mojmír Nejezchleb, Martin Borovka (EUROVIA CS) a Petr Hofhanzl (ředitel Stavební správy západ, SŽDC).

PŘEDSTAVUJEME

Marie Štusáková:
„Smrt Jany Štanclové mě osobně zasáhla, s Janou jsme byly více než kolegyně.“

Marie Štusáková, předsedkyně ZO OSŽ v železniční stanici Česká Třebová, pracuje na dráze třiadvacet let. **„Mamka dělala v Poličce osobní pokladní, taťka jezdil jako vlakvedoucí. V roce 1996 jsem i já nastoupila k dráze v Poličce jako osobní pokladní,“** vypráví s úsměvem. **„Ale jak se pak snižovaly stavy, tak jsem postupně přecházela z turnusu do letma a přes Svitavy jsem nakonec skončila v osobní pokladně v České Třebové, “** dodává.

Když pak v roce 2008 vzniklo KCOD, přešla na pozici komandující (osobních pokladních, skladníků přepravy, staničních dělníků) a po mateřské dovolené až do konce letošního června pracovala jako hospodářka/správní referentka. Do odborů (OSŽ) vstoupila hned v roce 1996 a v roce 2001 byla zvolena do závodního výboru (ZV). **„Když končily odbory v Poličce, tak jsme se sloučili s odborovou organizací ve Svitavách, a když v roce 2008 vzniklo KCOD, tak jsem byla kooptována do ZV OSŽ v České Třebové za Martina Pecinu a zvolena místopředsedkyní.“**

Jako asi každého, i ji smrt Jany Štanclové velmi zasáhla. **„Navzdory její zdravotní diagnóze to bylo hodně nečekané a pro mě hodně psychicky náročné. S Janou jsme byly více než kolegyně. Stýkaly jsme se i mimo práci. Když se nám narodili kluci, navštěvovala mě v porodnici i doma. Od začátku byla pro naše kluky tetou a oni ji s oblibou nazývali ´tetou z kopce´. Prostě byly jsme více než kamarádky,“** vzpomíná.

Marie Štusáková po Janě letos v červenci převzala dobře fungující základní organizaci. **„Máme 502 aktivních členů a k tomu asi 250 důchodců,“** říká. **„A co ta práce obnáší? Hlavně je to servis pro členy ZO a jejich zastupování v organizačních složkách při jednáních se zaměstnavateli.“**

Protože Jana Štanclová byla rok nemocná a Marie Štusáková za ni v průběhu její nemoci převzala některé pravomoci, nebyl to pro ni skok do neznáma. **„Ale je pravda, že tam byly a jsou některé věci, které jsou pro mne nové, které musím nastudovat. Jana v tom měla ohromnou praxi, která mi chybí. Ale ono se to poddá,“** věří.

Když se teď na to dívá s odstupem několika měsíců, má pocit, že ji Jana „vychovávala“ pro funkci předsedkyně, ale že to přijde tak rychle, nečekala ani jedna. **„Názorově jsme si byly blízké, i když mezi námi nějaké ty rozepře byly, ale vždycky jsme si to vyříkaly. Měly jsme na řadu věcí stejný názor, prostě jsme si rozuměly.“**

V ZO OSŽ má členy ze SŽDC, ČD ZAP, ČD Cargo, Zásobovacího skladu a Železniční polikliniky. **„Organizování společných akcí tak vzhledem k rozdílným způsobům evidence a čerpání finančních prostředků přináší nejeden problém, se kterým se musíme popasovat. Ale mám místopředsedkyni Milenu Onderkovou** (je také členkou Revizní komise OSŽ), **která má bohaté zkušenosti s účetnictvím. Já jsem vystudovala ekonomiku na obchodní akademii, takže ani pro mě není účetnictví neznámá. Vzájemně si pomáháme,“** říká dále.

V září byla Marie Štusáková kooptována za Janu Štanclovou do Ústředí OSŽ. **„Řeší se tam hlavně problematika na té nejvyšší úrovni, která je pro řadové členy mnohdy neznámá, a Jana nám to vždycky uměla správně profiltrovat. To je teď pro mě nové,“** říká s úsměvem. **„Něco jiného je o tom slyšet a něco jiného je na tom jednání sedět. Teď jsou ty informace daleko podrobnější, například problémy nedrážních pochopitelně tolik nezajímají zaměstnance Českých drah a opačně. Ale překvapilo mě, v kolika nedrážních organizacích máme své členy.“** Kromě toho, že je předsedkyní ZO OSŽ a členkou Ústředí OSŽ, má jako předsedkyně na starosti i Výbor OSŽ RP ZAP Pardubice a je rovněž členkou Podnikového výboru OSŽ při ČD.

Michael Mareš

Železniční stanice Malá Skála by si určitě zasloužila nový kabát, už jen vzhledem k turistickým cílům, pro které je jakousi vstupní branou.

NAVŠTÍVILI JSME

Malá Skála

Jedinečný skalní hrad Vranov (zřícenina hradu na strmém pískovcovém bradlu, která byla přeměněna na romantický Pantheon), zřícenina hradu Frýdštejn, či Žlutá plovárna s pramenem Teplice, to jsou tři hlavní turistické cíle v Malé Skále. Řeka Jizera tady vytvořila romantické kulisy, kterých využila i Pardubicko–liberecká dráha, která v letech 1856 až 1859 v údolí řeky Jizery vybudovala svoji hlavní železniční trať. Jednokolejná trať byla postavena během necelých čtyř let. Trať z Pardubic do Liberce, spojující průmyslový sever s vnitrozemím, měří celkem 161 km a její poslední úsek (Turnov – Liberec) byl otevřen před 160 lety – 1. 5. 1859. V km 115,697 této tratě pak leží železniční stanice Malá Skála.

Železniční stanice Malá Skála by si určitě zasloužila nový kabát, už jen vzhledem k výše uvedeným turistickým cílům, pro které je jakousi vstupní bránou. Zatím však působí omšele a zřejmě tak bude působit i nadále. **„Co se týče investic, případně výraznější opravy budovy nádraží, tak v nejbližších letech žádnou neplánujeme, pouze běžnou údržbu objektů,“** uvedla mluvčí SŽDC Nela Friebová, DiS.

„Tak už se to naše nádraží bude bourat, když o něm píšete?“ zareagovala jedna z místních obyvatelek na dotaz, jak místní obyvatelé zanedbané nádraží vnímají. **„Je to strašné, přiznám se, i mě to drásá srdce,“** dodala s tím, že situace je rok od roku horší. **„Teď už na nádraží není ani záchod pro cestující, lidé očurávají budovu i okolí. Chemický záchod většinou nefungoval, ale lidi na něj stejně nechodili, i když fungoval. Jediné, co nám tady ještě zůstalo, je čekárna, což už mnoho okolních stanic nemá. Nevíme ale, co bude, až tady v prosinci skončí prodej jízdenek, jestli dráha nechá otevřený aspoň vestibul.“**

Pamětníci vzpomínají na skvělou partu lidí, která se o stanici před lety vzorně starala: v oknech byly kytičky, všude čisto, železničáři tehdy pečovali i o malé „nádražíčko“ s kolejemi a tunýlkem naproti nádraží, které prý před nějakými padesáti, šedesáti roky vybudoval Josef Bartoš, místní železničář. **„Na té stráni nad tratí bývaly i malé domečky, ale pak to nějaký vandal rozkopal. Tak jsme udělali mezi cestujícími veřejnou sbírku, na kterou přispěli i místní, a opravili jsme to,“** vzpomíná jedna z bývalých výpravčích, která si přála zůstat v anonymitě. **„Střecha, okna i koleje tohoto nádražíčka jsou nově opravené, ale pamatuji si, že to bylo někdy pro zlost, když k němu přes koleje chodili rodiče s dětmi.“**

Skutečná budova nádraží v Malé Skále ale chátrá, obrazně řečeno, není v dobré kondici, do budovy občas zateče. Možná i to je důvodem fám o jejím zbourání, které mezi lidmi v Malé Skále kolují: **„Pořád se mluví o tom, že se nádraží má bourat. Jednu dobu se řešilo, že nové nádraží bude tam, co je ten hotel** (tj. poblíž původního maloskalského nádraží na železnobrodském zhlaví). **Měla tam být i nástupiště s podchodem, ale obec to zamítla a tak to padlo. Výsledkem je, že se do budovy vůbec neinvestuje, protože se neví, co s ní bude, a přitom v ní bydlí lidé,“** dozvídám se (v místech, kde mělo vyrůst nové nádraží či nová zastávka, stojí dodnes původní nádraží, dnes jsou v něm byty).

Další z místních obyvatel vzpomíná, že kdysi viděl fotografii, na níž je současné nádraží, ale ještě bez krytého peronu. **„Všichni zaměstnanci tam byli nastoupeni, přednostou počínaje a dětmi zaměstnanců konče. Tehdy, za dob slavné éry dráhy, byl ve stanici** (ve službě) **přednosta, výpravčí, dva výhybkáři, pokladní a staniční dělník, “** vzpomíná.

Teď je ve stanici pouze výpravčí, který s pomocí trojstavných pák a drátovodů ovládá výhybky. Původní stavědlo pro turnovskou stranu bylo hned vedle nádraží (dnes opuštěný dřevěný domeček), směrem k Železnému Brodu pak bylo stavědlo u bývalého starého nádraží.

Dodejme, že v roce 2015 proběhla v úseku Stará Paka – Malá Skála stavba s názvem „Odstranění propadů rychlosti v úseku Stará Paka – Malá Skála“, která mimo jiné zahrnovala pročištění a doplnění kolejového lože, výměnu prvků kolejového svršku a zřízení bezstykové koleje s výjimkou železničního mostu v km 87,470. Byla také provedena optimalizace poloměrů oblouků, která umožnila upravit převýšení a zvýšit traťovou rychlost až na 100 km/h pro vlaky jedoucí s nedostatkem převýšení do 130 mm. Nosné konstrukce a spodní stavby vybraných železničních mostů a propustků byly sanovány.

Michael Mareš

Skalní hrad Vranov (vlevo), známý jako Pantheon, je dominantou Malé Skály už od nepaměti, malé nádražíčko (vpravo) naproti nádraží vybudoval místní železničář Josef Bartoš zhruba před šedesáti lety. Dodnes je lákadlem zejména pro malé děti.

VŠIMLI JSME SI

● **NEJKRÁSNĚJŠÍM NÁDRAŽÍM** jsou Rozsochy. Titul Nejkrásnější nádraží letos získala tato železniční stanice (na trati 251, v kraji Vysočina) 2578 hlasy. Z deseti finalistů vybrala veřejnost na 2. místo Čelákovice ve Středočeském kraji, a na 3. místě skončilo nádraží ve Slezských Rudolticích v Moravskoslezském kraji. Výsledky 13. ročníku soutěže vyhlásila v úterý 12. 11. 2019 Asociace Entente Florale CZ – Souznění. Letos lidé navrhli na titul Nejkrásnější nádraží celkem 67 stanic a zastávek, o oceněných rozhodlo 11 457 platných hlasů.

● **ČÍM DÁL MÉNĚ** je v manipulačních vlacích zařazován služební vůz – hytlák. Děje se tak od doby, kdy se rozdělila železnice a každý si hraje na svém písečku. Každá náprava se vyúčtovává, včetně hytláku, tuto účetní operaci opět odnášejí provozní zaměstnanci – vlakový doprovod manipulačních vlaků tak musí sedět na lokomotivách, místo aby si při jízdě odpočinuli po náročné posunovací službě za každého počasí ve svém voze, kde je i WC a větší prostor. No nic, prostě se zase ušetřilo na lidech. Snímek Martin Kubík.

● **VÝPRAVNÍ BUDOVA** dálkově řízené žst. Lochovice je v současné době renovována. V minulosti zde sídlil přednosta, dirigující dispečer–výpravčí, či domovská stanice vlakových čet pro trať Zadní Třebaň – Lochovice. Nyní zde není žádný provozní pracovník. Jediné, co zde zbylo, je stanoviště „muvky“ a bývalá výtopna. Pohled z vlaku Os 7904 relace Beroun – Protivín, ve vlaku je samoobslužný systém odbavování v celé trati: 116 km. Snímek z 19. 10. Martin Kubík.

● **VE STŘEDOČESKÉM KRAJI** se v současné době budují moderní terminály veřejné dopravy přímo propojující vlaková a autobusová nádraží za přispění Evropské unie, díky čemuž se Pražská integrovaná doprava stává atraktivnější, neboť je tak cestujícím umožněn přímý přestup z vlaků na autobusy typu „hrana – hrana“. Kupříkladu v Kolíně je nový zastřešený dopravní terminál v ulici Pod Hroby (na snímku Tomáše Martínka) v provozu více než rok. Nahradil tak bývalé autobusové nádraží situované naproti vlakovému nádraží (přes silnici). Jeho výstavba přišla na zhruba 60 miliónů Kč (většinu zaplatila Evropská unie), přičemž ostrý provoz byl zahájen 11. 7. 2018. První dvě pozice nejblíže náměstíčku využívá kolínská městská hromadná doprava, zbytek zastávek slouží regionální a dálkové autobusové dopravě. Nyní je zde před dokončením kompletní rekonstrukce interiéru tamní nádražní budovy v hodnotě cca 40 miliónů Kč. Obdobné dopravní terminály se nyní stavějí v Benešově či Týnci nad Sázavou.

ZE SVĚTA

Státní finance do rozvoje dráhy, ne do kapitálu vedení DB, žádají odboráři

Odborový svaz železničářů (EVG) ve Spolkové republice Německo se postavil proti záměru Křesťanskodemokratické unie (CDU) poskytnout každoroční kapitálovou „injekci“ jedné miliardy eur do roku 2030 Deutsche Bahn (Německé dráze).

„Tyto peníze by měly naopak směřovat do kolejových fondů, neboť potřebujeme naléhavě více investic do infrastruktury,“ prohlásil 1. října šéf EVG Alexander Kirchner. **„Dosavadní předpokládané prostředky zdaleka nestačí na to, aby po desetiletí zanedbávaná síť byla znovu uvedena do pořádku,“** zdůraznil Kirchner. **„Pokud by ale v souhrnu 11 miliard eur bylo investováno do kolejových fondů, bylo by to bez problémů,“** poznamenal. **„Kromě toho budou mít všechny železniční firmy nějaký prospěch z toho, když vlaky budou jezdit přesněji, jelikož bude možné dříve odstranit z kolejí největší stavební činnosti,“** dodal předseda EVG, jež je největší odborovou organizací v německé železniční dopravě.

Jan Hála

Nedostatek strojvedoucích by měli nahradit migranti

V projektu, který je v Německu jedinečný, jsou uprchlíci v Bádensku–Württembersku školeni jako strojvedoucí. Mají pomoci zmírnit nedostatek personálu u železničních dopravních společností. Podle odhadů v současné době v Německu chybí několik tisíc strojvedoucích.

Prvních 15 migrantů ve věku 22 až 36 let zahájilo roční výcvik na funkci strojvedoucího v Mannheimu. Integrační trenér financovaný spolkovou zemí jim pomůže s problémy s komunikací a s řešením správních postupů. Bádensko–Württemberský ministr dopravy Winfried Hermann řekl: **„Máme problém: každý čtvrtý vlak nevyjede nebo přijede pozdě, protože nejsou strojvedoucí.“** Hermann dále zdůraznil: **„Na trhu si strojvedoucího nekoupíte, nejsou.“**

To je důvod, proč spolková země vytváří fond strojvedoucích, ze kterého si mohou společnosti půjčovat personál. To by však bylo drahé a nezbavilo by to železniční společnosti jejich odpovědnosti za vyškolení těchto lidí. Nákladný projekt (za více než 1 milion eur) byl vytvořen státem společně se Spolkovou agenturou práce. Jejím cílem je působit proti nedostatku zaměstnanců v železničním průmyslu a současně integrovat migranty do společnosti a trhu práce. Z DPA, 30. 10. 2019, zprac. **–sh–**

DB Energie spustila celoevropskou soutěž na dodávku zeleného proudu

Od roku 2038 chce Deutsche Bahn (DB) získávat 100 % trakčního proudu z obnovitelných zdrojů. Nyní dceřiná společnost DB Energie poptává dodavatele na příkon 500 GWh na dobu 8 let. Lhůta pro podání nabídky byla do 18. 11. 2019. Končící energetické smlouvy hodlá DB postupně nahradit obnovitelnými zdroji.

Celková roční spotřeba trakční elektřiny DB dosahuje 10 000 GWh, což odpovídá spotřebě elektřiny města jako je Hamburk. Pro srovnání, SŽDC poptává ročně 1344 GWh.

Aktuálně DB pokrývá více než 57 % trakční spotřeby elektřinou z obnovitelných zdrojů. Do roku 2020 se podíl OZE zvýší na 61 %. V září sjednala DB s energetickým koncernem Innogy z Essenu nákup elektřiny z větrného parku v Severním moři (od roku 2024).

Podle handelsblatt.com **–rš–**

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 45 – 7. 11. 1994

Obzor podrobně informuje o návštěvě generálního ředitele ČD Ing. Šípa na ZV OSŽ v tehdejším lokomotivním a vozovém depu Břeclav. Setkání se konalo 26. října a generální ředitel a jeho spolupracovníci na něm vysvětlovali a obhajovali transformaci a privatizaci Českých drah i transformaci lokomotivních a vozových dep (od 1. 1. 1995) na depa kolejových vozidel.

Obzor přinesl rovněž informaci z tiskové konference dopravní komise sociální demokracie z 24. 10., na níž zaznělo mimo jiné, že dopravní komise nesouhlasí s připravovaným zrušením studijních slev, postrádá dopravní politiku státu, varuje před rozpadem regionální doprav a trvá na zachování výroby železničních kolejových vozidel. Negativní stanovisko zaznělo rovněž v otázce avizovaného 50% zdražení jízdného na železnici.

Obzor č. 46 – 14. 11. 1994

„Transformace Českých drah bez sociálního programu je pro odbory nepřijatelná“ je titulek zprávy z dvoudenního zasedání Ústředí OSŽ, které se konalo v Praze ve dnech 2. a 3. listopadu. Jednání se zabývalo mimo jiné hospodařením OSŽ, kolektivním vyjednáváním na Českých drahách a řadou dalších zásadních otázek. Ústředí vyjádřilo nesouhlas s transformací Českých drah, pokud nebude doprovázena kvalitním sociálním a personálním programem. Bylo poukázáno především na závažné dopady na zaměstnance. Součástí jednání byla mimořádná valná hromada s. r. o. Národní dům – KDŽ v Praze (tvořili ji všichni členové ústředí), na níž se rozhodovalo o prodeji obchodního podílu, který byl v držení OSŽ, neboť majitel Národního domu chtěl ND pronajmout soukromému zájemci. Valná hromada souhlasila s tím, aby vnitřní zařízení (v majetku OSŽ) bylo odprodáno za zůstatkovou hodnotu novému pronajímateli.

Obzor dále informuje o tom, že v rámci příprav na vznik dep kolejových vozidel proběhlo dne 27. 10. 1994 setkání zástupců ZO OSŽ a přednostů lokomotivních a vozových dep ze střední Moravy. Jednalo se především o zaměstnaneckých a mzdových otázkách. Regionální tajemník Vladislav Vokoun ostře kritizoval návrh sociálního a personálního programu, který předložilo GŘ ČD. Návrh byl podle něj naprosto nepropracovaný, problémů se jen dotýkal a neřešil je. Setkání sloužilo jako příprava na chystané celostátní jednání dep.

Na dvou stranách se Obzor věnuje 40 letům podniku Automatizace železniční dopravy. **–zs–**

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Snad nebudeme mít škatuli místo historické budovy

Minulost, současnost i budoucnost drážních budov leží na srdci nejen železničářům, ale i široké veřejnosti. Jedním z důkazů tohoto faktu může být článek z pera PhDr. Ivo Rušáka, překladatele a tlumočníka ze Vsetínska, který se v článku „Dvě tratě, tři přístupy“ zamýšlí nad osudem nádraží ve Vsetíně a v souvislosti s tím také nad přístupem SŽDC k problematice nádražních budov v širším měřítku. Článek vyšel na webových stránkách zelpage.cz a rozhodně stojí za přečtení. O článku bylo jeho autorem informováno také vedení SŽDC, města Vsetína a někteří jeho zastupitelé. Rozhodně bude zajímavé sledovat, jakou reakci vyvolá.

V úvodu článku se Ivo Rušák zamýšlí nad historií některých tratí na Vsetínsku a na moravsko–slovenském pomezí, přičemž oceňuje snahu vedení Československého státu o architektonické ztvárnění budov na těchto tratích. **„Veškeré stavby na obou zmiňovaných tratích vyprojektoval významný železniční architekt Augustin Škudla. Ten navrhl jednotný styl všech staveb od nejmenšího strážního domku až po velké staniční budovy. A protože se stavělo v oblasti Valašska a moravských i slovenských Kopanic, neváhal si vypůjčit některé zdobné prvky (např. stylizované slunce ve štítech budov) od architekta Dušana Jurkoviče, jenž je při vytváření svého ´slovanského´ stylu hojně používal,“** píše se v článku. Jak autor dále v článku konstatuje, následující historické etapy se k těmto stavbám, bohužel, nechovaly příliš ohleduplně. Konkrétně vsetínské nádraží bylo v průběhu let (zejména 60. a 70. léta minulého století) značně zanedbáváno a v současné době se dokonce uvažuje o jeho zbourání a jeho nahrazení nevzhlednou betonovou krychlí. **„Snad nebudeme mít škatuli místo historické budovy!“** obává se autor, který dále dává za příklad přístup sousedních slovenských železnic (ŽSR) k nádražním budovám na slovenské části tratě Veselí nad Moravou – Myjava – Nové Mesto nad Váhom. **„Některé strážní domky jsou již v soukromých rukách a jejich majitelé se o ně se zjevnou láskou starají. Všechny nádražní budovy jsou již opravené, tedy pro další generace zachované v původním stylu, a tedy se dá předpokládat, že pro ně bylo nalezeno i náležité nové uplatnění,“** konstatuje Ivo Rušák.

Následuje srovnání s přístupem SŽDC na téže trati, které je se slovenským přístupem naprosto nesrovnatelné. **„Vše se odráží i na železničních stavbách, které zatím neprošly žádnými podstatnými opravami, a vypadá to, že na této straně tratě je viditelnou změnou pouze vsazení nových, energeticky úspornějších (leč zcela nestylových) oken.“**

V závěru se autor vrací ke vsetínské nádražní budově, která by se podle jeho názoru měla opravit v původní architektonické podobě, přičemž by mohla být nabídnuta pro malé obchody a služby a v patrech hlavní budovy by mohly být buď levné byty, či dlouhodobě pronajímané kanceláře. **„Je mi dost proti mysli to, že SŽDC a město postupují při správě cizího majetku (tedy našich peněz, které jsme jim jako daňoví poplatníci svěřili) tak, že za naše peníze zbaví město a region jeho typické vstupní brány, zbaví se možnosti např. levných bytů pro mladé či prostě budoucích příjmů městské (tedy veřejné) pokladny a zisky z tohoto prostoru přesměrují do pokladny soukromé. To mi nepřipadne jako přístup dobrého hospodáře a zákonný postup při správě cizího majetku...,“** píše autor v závěru.

Celý text článku, doplněný četnými fotografiemi, je možné si přečíst na webu https://www.zelpage.cz/clanky/komentar–dve–trate–tri–pristupy.

Miroslav Čáslavský

PRÁVNÍ PORADNA

Práce přesčas a její roční limit

Práce přesčas není v pracovním poměru nic neobvyklého, aby se z ní nestal jen tzv. strašák pro zaměstnance, kteří se kromě budování profesní kariéry chtějí věnovat i rodině nebo koníčkům, stanoví zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů (dále i ZP) samozřejmě pravidla (např. limit, nařizování, odměňování apod.) práce přesčas.

Definice přesčasové práce

Prací přesčas se podle ZP rozumí práce konaná zaměstnancem na příkaz zaměstnavatele nebo s jeho souhlasem nad stanovenou týdenní pracovní dobu (nebo mimo rámec rozvrhu pracovních směn).

Práci přesčas je možné konat **jen výjimečně.** Zaměstnavatel ji může nařídit jen z vážných provozních důvodů, a to i na dobu nepřetržitého odpočinku mezi dvěma směnami, popřípadě za podmínek uvedených v § 91 odst. 2 až 4 ZP i na dny pracovního klidu. Nařízená práce přesčas nesmí u zaměstnance činit více než osm hodin v jednotlivých týdnech a 150 hodin v kalendářním roce.

Práci přesčas nad rozsah uvedený v předchozím odstavci může zaměstnavatel zadat jen na základě dohody se zaměstnancem.

U zaměstnanců s kratší pracovní dobou je prací přesčas práce přesahující stanovenou týdenní pracovní dobu, těmto zaměstnancům není možné práci přesčas nařídit.

Prací přesčas není, napracovává-li zaměstnanec prací konanou nad stanovenou týdenní pracovní dobu pracovní volno, které mu zaměstnavatel poskytl na jeho žádost, Za dobu práce přesčas přísluší zaměstnanci mzda, na kterou mu vzniklo za tuto dobu právo, a příplatek nejméně ve výši **25 %** průměrného výdělku, pokud se zaměstnavatel se zaměstnancem nedohodli na poskytnutí náhradního volna v rozsahu práce konané přesčas místo příplatku.

Dosažená mzda a příplatek ani náhradní volno nepřísluší, je-li mzda sjednána již s přihlédnutím k případné práci přesčas (to lze učinit zejména v pracovní smlouvě, nejvýše však v rozsahu 150 hodin práce přesčas za kalendářní rok, u vedoucích zaměstnanců je hranice 416 h ročně).

Limity pro práci přesčas

Práci přesčas může zaměstnavatel nařídit jen „z vážných provozních důvodů“, maximálně na osm hodin týdně a do limitu 150 hodin za rok. Do ročního limitu se nepočítají přesčasy, za které bylo poskytnuto náhradní volno.

Nad uvedený limit pak lze pracovat přesčas jen tehdy, když s tím zaměstnanec souhlasí. Ani v takovém případě to ale nesmí přesáhnout osm hodin týdně – tentokrát už se ale limit nepočítá pro každý týden zvlášť, ale jako průměr za určité období. To může činit nejvýše **26 týdnů** po sobě jdoucích – **pouze** v kolektivní smlouvě lze toto období prodloužit na **52 týdnů**. Za rok tedy nesmí přesčasová práce překročit **416 hodin**. Ani do tohoto limitu se nepočítají přesčasy, za které bylo poskytnuto náhradní volno. Speciální úpravu stanoví ZP pro zdravotnictví.

Změny od roku 2012

Odměnu za práci přesčas je od 1. 1. 2012 možné zahrnout do „běžné“ mzdy, zaměstnanec už za ni nemusí dostat speciální 25% příplatek nebo náhradní volno. Možnost sjednávat mzdu už s ohledem na práci přesčas přinesla novela ZP. Podmínkou však je, že se na takovém řešení firma se zaměstnancem výslovně dohodla. Zákonem stanovená hodinová odměna ve výši nejméně 25 % mzdy (nebo náhradní volno) v takovém případě náleží běžným zaměstnancům až nad rámec limitu 150 hodin. Ten lze překročit jen s jejich souhlasem. U vedoucích pracovníků se pak dosavadní limit zvýšil. Mohou si dohodnout, že odměna za práci přesčas je zahrnuta do mzdy až do hranice 416 hodin ročně. V letech 2007 až 2012 přitom platilo, že přesčasovou práci bylo možné zahrnout do „paušálu“ jen u vedoucích pracovníků; ostatním vždy náležel buď příplatek, nebo náhradní volno. Právní úprava se tak nyní vrátila ke stavu, který v ČR platil do konce roku 2006.

Od roku 2019 se na těchto pravidlech nic nemění.

Zdroj: MPSV, zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů

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

PROLONGACE ROK 2020

K prodloužení platnosti jízdních výhod ČD pro rok 2020 je stanoveno období **od 15. 11. do 14. 12. 2019.**

Prolongační částky pro rok 2020 jsou stanoveny takto:

Zaměstnanci	1100 Kč
Rodinní příslušníci zaměstnanců a důchodců (manželé, manželky, registrovaní partneři)	1250 Kč
Pozůstalí (vdovy, vdovci, vyjma sirotků)	1250 Kč
Důchodci	600 Kč
Děti do 26 let (děti zaměstnanců, důchodců a sirotci)	600 Kč

Provedením úhrady prolongační částky je prodloužena platnost aplikace železniční průkazka na In Kartě na další období, a to do 12. 12. 2020.

Prolongační částka uhrazená pro rok 2019 je platná do 14. 12. 2019.

Úhrada prolongační částky:

Prolongační částku lze uhradit u pokladní přepážky ČD s UNIPOK – hotově, platební kartou nebo EPIK, nebo v eShop ČD prostřednictvím platební karty, nebo účtu ČD Kredit na webové adrese https://www.cd.cz/eshop/).

Potvrzení dokládaná v době prolongace:

V době prolongace je nutné doručit na Evidenční centra jízdních výhod pro důchodce a pozůstalé nová potvrzení o pobírání invalidního, vdovského, vdoveckého či sirotčího důchodu. Tato potvrzení musí mít platnost pro rok 2020 *(lze dodat potvrzení vystavené listopad, prosinec 2019)* a je možné doručit je osobně nebo zaslat doporučenou poštou či v elektronické podobě naskenované e–mailem.

Průkazy pro bezplatnou jízdu:

V době prolongace lze požádat v souladu s předpisem ČD Ok 9 o průkazy pro bezplatnou jízdu (týká se pouze zaměstnanců ČD, a. s., a důchodců ČD, a. s., kteří splňují podmínky pro vydání tohoto průkazu).

Příjem požadavků o vystavení průkazů s platností pro rok 2020 bude umožněn od 15. 11. 2019. Průkazy vydané v roce 2019 *(vč. potvrzení o úhradě manipulačního poplatku r. 2019)* jsou platné do 14. 12. 2019, bez ohledu na to, zda je uhrazena prolongační částka pro rok 2020 či nikoliv.

Další přepravní podmínky platné pro držitele zaměstnaneckých jízdních výhod:

První vozová třída:

– **Jednorázový doplatek** do 1. vozové třídy pro držitele jízdních výhod v kategorii „Rodinný příslušník – dítě“ a „Důchodce“ ve věku 65+ se rovná rozdílu mezi zvláštním jízdným ve 2. vozové třídě a obyčejným jízdným v 1. vozové třídě,
– **Časový doplatek** si lze zakoupit kdykoliv v průběhu kalendářního roku do In Karty u pokladní přepážky nebo eShop ČD za podmínek a cen uvedených v platném tarifu TR 10 (čl. 170 – 171 a ceník 2C), tedy i pro cestující ve věku 65+, časový doplatek týdenní i u průvodčího ve vlaku bez manipulační přirážky.

Časové příplatky k zaměstnaneckým jízdním výhodám:

– **Časový příplatek pro komerční vlaky a lanovku** – 690 Kč pro zaměstnance a rodinné příslušníky včetně dětí 15+ (tj. RP zaměstnanců, důchodců a vdovy, vdovci, sirotci 15+)/350 Kč pro důchodce a děti, včetně sirotků –15 let (pro přiznání levnější ceny u dětí do 15 let je rozhodující věk v okamžiku provádění prolongace),
– **Časový příplatek pro zavazadla** – 490 Kč pouze pro zaměstnance, pro další kategorie držitelů jízdních výhod tento příplatek určen není. Úhradou příplatku není nijak dotčena povinnost zaplatit jednorázové úschovné v úschově během přepravy (UBP) dle tarifu TR 10 ve výši 20 Kč.

Časové příplatky mají platnost ode dne provedení (úhrady) následující prolongace do dne vyhlášení prolongace dalšího roku podle metodického pokynu k prodloužení zaměstnaneckých jízdních výhod *(tzn. časové příplatky pořízené v r. 2019 mají platnost do 14. 12. 2019, časové příplatky pořízené v době prolongace pro rok 2020 platí od 15. 11. 2019).* Tyto příplatky je možné nahrát pouze na zaměstnaneckou In Kartu.

Úhrada časových příplatků a jejich pořízení probíhá stejně jako při prolongaci r. 2019.

Při prolongaci na pokladní přepážce ČD s UNIPOK nejsou příplatky vydávány automaticky, ale pokladník musí jejich výdej ručně potvrdit. Proto v případě, že má držitel In Karty s aplikací železniční průkazka na příplatky nárok, je nutné požádat pokladníka o jejich výdej.

Jednorázový příplatek k zaměstnaneckým jízdním výhodám

Držitel jízdních výhod, který nepředloží ve vlacích, které nejsou vedeny v závazku veřejné služby (komerční vlaky) nebo na lanové dráze časový příplatek, zakoupí si jednorázový příplatek pro komerční vlaky a lanovku ve výši 125 Kč *(jednotná cena pro každého cestujícího bez ohledu na věk nebo vozovou třídu)* pro libovolný počet jízd (v době jeho platnosti) držitelů jízdních výhod. Jednorázový příplatek platí vždy od 00:00 hodin prvního dne platnosti do 24:00 hodin následujícího dne.

Uznávání jízdních výhod v rámci obvodu vymezeném objednávkou Jihomoravského kraje (JMK)

Podmínky uznávání In Karet s aplikací železniční průkazka v rámci obvodu vymezeném objednávkou JMK, s účinností od 1. 1. 2020, budou řešeny samostatným opatřením, které vyjde v nejbližší možné době po zveřejnění pokynu k prolongaci 2020.

Kompletní informace k prolongaci roku 2020 naleznete v Metodickém pokynu k prodloužení platnosti zaměstnaneckých jízdních výhod ČD pro rok 2020 (dokument č.j. 4013/2019–O10, ze dne 4. 11. 2019). Pokyn je k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod a současně je pro zaměstnance ČD, a.s. zveřejněn v IS NORMIS.

Šárka Pupíková, GŘ ČD, a. s.

NÁZORY

Ještě k trati 253 Vranovice - Pohořelice a režijkám

Jak bylo uvedeno v Obzoru č. 21/2019, jezdil na trati sólo vůz 809. Jako na jedné z prvních tratí zde byl vyzkoušen a zaveden systém 0/0/S. Jezdil jen strojvedoucí, prodával jízdenky, podával informace. Spotřeba nafty oproti autobusu byla poloviční, kratší byla i jízdní doba, která by se dala jistě ještě zkrátit. Jezdil zde i „Dukát“ expres (pojmenovaný na počest Ing. Dukáta, který podrobně sledoval frekvenci, potřeby pohořelických podniků, připomínky obcí, aj.) jen do zastávky Přibice a zpět. Vlečky – toto je další problém dnešní doby. Již při stavbě průmyslové zóny v Pohořelicích se jednalo o možnosti navážet na stavbu materiál. Vše ztroskotalo na nápravovém tlaku, který je zde jen 16 tun. Byl požadavek na 18 t či 20 t. To by znamenalo rekonstrukci všech mostů, mostků a propustí. Protože vše závisí na penězích a ze strany státu není žádná podpora či tlak na budování a využívání vleček, končí vše na silnici. Ve Vranovicích je vlečka Lesů ČR (státní podnik). Za posledních 30 let zde bylo naloženo jen několik vozů. Vše se odváží každý den auty. V průmyslové zóně ve Vranovicích našel investor (sklad a výkup obilovin) místo vedle trati, že bude obiloviny posílat vlakem. Po zjištění, za jakých podmínek musí vybudovat a provozovat vlečku a zjištění ceny, od svého záměru upustil a vše odvážejí opět auta.

Režijní jízdné

Při vzniku integrovaného dopravního systému v Jihomoravském kraji bylo snahou zajistit co nejlepší provázanost a návaznost všech druhů dopravy. Kraj si to vyřeší na svém území ke spokojenosti všech občanů. Systém se bude neustále vylepšovat a zjednodušovat. Bylo několik vzorů, hlavně Švýcarsko. Kde jsme dnes? Každý kraj si hraje na vlastním písečku, do toho něco objedná ministerstvo a něco si vezmou na triko dopravci. O jednotném jízdném ani nemluvím. Konkurence? Jezdit Praha – Ostrava dovede asi každý. Za těchto cca 400 km by měl každý dopravce zajistit ještě dopravu na 400 km regionálních tratí. Požadavky krajů by měl zpracovat a zajistit stát.

Zpět k režijkám na území Jihomoravského kraje. Již od prvopočátku se KORDIS (organizace zajišťující pro kraj integraci) snažil znepříjemnit cestování železničářům neprovázaností vlakových spojů. Ukázkově např. Šakvice. Přípoj od Hustopečí přijíždí papírově jednu minutu po odjezdu vlaku (R či Sp) směr Břeclav, míjí se na zhlaví. Pokud ho chcete použít, musíte jet z Hustopečí autobusem několik minut před vlakem. Souběžná jízda. Zdůvodnění: vlak je přípojem jen na Brno a k odvozu cestujících od rychlíku. Další příklad z jihu. Chcete jet směr Čejč? Vlak (i autobusy) v Zaječí jsou trasovány jen k rychlíkům, jedoucím z Brna, do nichž můžete přistoupit jen v Modřicích a Šakvicích. Jedete-li z ostatních stanic či zastávek, počkáte si více než hodinu. A nebo využijete komplikované cestování autobusy, které je několikanásobně delší a hlavně zaplatíte za autobus. Jak to vyřešit? Osobní auto nebo necestovat.

Oldřich Vybíral

Konec knižního jízdního řádu

Dle informací na serveru zdopravy.cz končí prodej knižního jízdního řádu pro veřejnost. Přitom ještě nedávno se SŽDC, s. o., dušovala, jak vydá knižní jízdní řád se všemi dopravci. Dalo se to čekat, protože od nového GVD končí prý všechny pokladny, kde zaměstnanci SŽDC prodávali jízdní doklady. Navíc si zvykli tvůrci výlukových jízdních řádů měnit časy NAD, jak je napadne, NAD jezdí kolikrát s náskokem oproti knižnímu vydání. Takže již stejně nic neplatí. Lidé jsou donuceni neustále před cestou vlakem pouštět internet a kontrolovat aktuální stav elektronického jízdního řádu. Když jsem to občas neudělal, přišel jsem na vlak a ten jel v jiném čase nebo vůbec. Knižní jízdní řád jsem i přesto kupoval a bral na výlety, abych měl přehled a nemusel pořád koukat místo do krajiny do mobilu, jak činí čím dál více lidí. No nic, nová doba požírá své děti. Úsměvné je, že i přesto bude knižní JŘ vydán pro služební účely, takže jeho cena na černém trhu a burzách vzroste do závratných výšin. Proč bude vydán pro služební účely, když má každý zaměstnanec SŽDC/ČD, a. s., před sebou PC, již nechápu vůbec – asi kdyby byl black out!! To se ale v době dálkového řízení nehne stejně ani kolo. Takže nevím.

Martin Kubík

České dráhy, proč se likvidujete?

Když jsem v 90. letech přecházela z drážní organizace přímo k Českým drahám, bylo na nádraží plno. V přepravě fungovalo tranzito, informace a samozřejmě pokladny. V dopravě vozová, posunovači, operátorky a výpravčí. Úplně jasně vzpomínám, jak si holky v tranzitě „mákly“!!! Drahou se posílaly motorky, v létě také lodě, organizace posílaly své výrobky jako spěšniny: váhy všech kusů, které šly na jednu adresu, byly sečteny a podle km byla vypočítána celková cena. A když někdo jel se zavazadlem, poslal si ho jako spoluzavazadlo. TO BYLO!!! Napřed byly zlikvidovány výhodné spěšniny, pak i zavazadla a nahradily je Kurýry (1 ks/140 Kč), ono ale vůbec nezáleželo na tom, jestli jste posílali zapomenutý svazek klíčů nebo 15kg kufr. Stále 140 Kč. Teď už se ruší a stále ruší další a další pracoviště – tranzito už skončilo, k vlakům lítaly informátorky, ty už ale také končí a jejich práci má zastat pokladní. Jen si nedovedu představit, když v době, kdy bude mít pokladní „skupinu“ = fronta cestujících, bude muset ještě honem běžet na perón ke zpožděnému vlaku pro služební zásilku. Uf!!! Někde se ruší i pokladny, které vždycky obsluhovali výpravčí. Dráhy „padají“ na kvalitě. Co pomůže výrok, že přeprava po kolejích je ekologičtější? Kdo tam „nahoře“ sedí? Známý, který něco na ministerstvu dopravy vyřizoval, mi řekl, že je to domov důchodců – tomu věřit nechci, ale určitě tam nesedí lidé „od fochu“. Dříve platil jakýsi žebříček – z dobrého výpravčího se stal náměstek, pak přednosta a třeba vystoupal až na ministra dopravy. Tento postup dnes neplatí, pro České dráhy je to ale velká škoda. Opravdu!!!

Hana Dostálová

SŽDC: Prezentace nabídky nemovitostí je odrazující

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) tvrdí, že zájem o pronájem či koupi nemovitostí je malý. Stačí se na nabídky podívat. (https://www.szdc.cz/o–nas/nemovitosti). I pro získání základních informací je třeba nejprve projít obsáhlé přílohy, jednu po druhé, kde jsou velmi byrokratickým způsobem stanoveny další a další odrazující podmínky. Často jde pouze o texty zcela bez fotografií nabízených objektů.

Nelze se ubránit přesvědčení, že se tak děje úmyslně, aby se nikdo nepřihlásil a mohla se připravit zakázka pro demoliční firmu. Některé objekty dokonce SŽDC nenabízí vůbec, a to ani obci, na jejímž katastru se nacházejí, natož ostatním obcím v okolí, pro které může být objekt vzhledem k místním podmínkám zajímavější. SŽDC pak místo jednání posílá demoliční výměry či rovnou bagry!

A pak si tato „Dobrá správa – zachraňujeme minulost pro budoucnost“ ještě stěžuje, že se jí nedostává prostředků, např. na lepší zabezpečení přejezdů.

Štěpán Hálek

Reakce SŽDC

Na takto obecné osočení se špatně reaguje. To, že budovu nechceme nabídnout k prodeji, může mít řadu důvodů. Například k ní není právní přístupu k pozemku, přístupová komunikace může být ve vlastnictví třetího subjektu. Budova se nachází v ochranném pásmu dráhy a není vhodná ani pro bydlení, ani pro komerční využití. Budova je ve velmi špatném technickém stavu. Pozemek pod budovou můžeme potřebovat pro budoucí rozšíření dráhy, typicky při narovnávání oblouků, položení druhé koleje atd. Pozemek pod budovou budeme potřebovat pro technologickou stavbu nutnou pro drážní provoz atd. Způsob uveřejňování nabídek nemovitostí k prodeji musí respektovat zákon o prodeji státního majetku, který SŽDC jako státní organizace musí dodržovat. I způsob prodeje se řídí tímto zákonem a má přesně daný postup, který trvá řadu měsíců, ne každý kupec chce tento postup absolvovat.

Každý prodej majetku, který přešel do práva hospodaření Správy železniční dopravní cesty a projednáním bude prokázána jeho nepotřebnost pro další provozování železniční dopravní cesty, musí SŽDC, s. o., předkládat cestou ministerstva dopravy k udělení souhlasu vlády ČR formou samostatných žádostí pro každý konkrétní případ a to po souhlasu Správní rady SŽDC, s. o. Takto projednané a doložené žádosti o souhlas s převodem trvale nepotřebného majetku budou předkládány prostřednictvím zakladatele, tj. Ministerstva dopravy, vládě k udělení souhlasu s prodejem. Před projednáním ve vládě zajišťuje MD u každého případu mezirezortní projednání.

Marek Illiaš,
tiskový mluvčí SŽDC

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

Koncový úsek trati z Lobodic do Tovačova byl v roce 2011 navržen na zrušení, ke kterému však nedošlo, a tak mohl být dne 19. 10. 2019 pořízen snímek lokomotivy 730.002 v Tovačově.

Nový život odprodané lokomotivy začíná na Tovačovce

Předposlední říjnový víkend v Tovačově patří tradičně slavnostnímu výlovu Hradeckého rybníka. Při této příležitosti vypravuje spolek Kroměřížská dráha na trať Kojetín – Tovačov hned několik zvláštních osobních vlaků, na které se snaží sehnat určitým způsobem výjimečná vozidla. Snahou spolku je každý rok překvapit cestující a fotografy nasazením lokomotivy, která v Tovačově ještě nebyla.

V letošním roce se v čele vlaků do Tovačova poprvé objevila unikátní motorová lokomotiva „Kanár" T457.0002, která je jednou ze tří vzhledově odlišných prototypů dnešní řady 730, které pražská továrna ČKD vyrobila v roce 1978. Až donedávna byl tento lokomotivní unikát součástí flotily hnacích vozidel ČD Cargo.

V rámci prodeje zbytného majetku se lokomotiva 730.002 dostala do soukromých rukou a tak se mohla veřejnosti předvést v čele soupravy trojice historických osobních vozů Balm (Bix) spolku KPKV Brno, které byly opraveny za spolufinancování z programu Podpora obnovy historických kolejových vozidel Ministerstva dopravy ČR.

Martin Kalousek

Proměny v žst. Řetenice

Správa železniční dopravní cesty zahájila v letošním roce rozsáhlou rekonstrukci železniční stanice Řetenice na „Podkrušnohorské magistrále" (trať SŽDC č. 130). Její součástí je rovněž i úprava navazujících mezistaničních úseků ve směru na Teplice v Čechách, Oldřichov u Duchcova a Úpořiny (SŽDC č. 131). Cestující tak musí počítat až do května 2020 (kdy má být rekonstrukce dokončena) s řadou výluk a dopravních omezení.

V současných dnech je tak prostor železniční stanice téměř k nepoznání. Od staniční budovy zmizelo zastřešení u první koleje a všude vůkol vládne čilý stavební ruch. Stanice, nacházející se doslova „ve stínu" zdejší sklárny, je známá dlouhými soupravami vozů řady Uacs se sklářskými písky, které musí být dopravovány do fabriky i po dobu stavební činnosti v kolejišti. Jinak by to znamenalo dlouhé šňůry nákladních vozidel, což si asi nikdo nedovede představit.

Ve stanici bude vybudováno nové ostrovní nástupiště v délce 120 metrů a padesátimetrové vnější nástupiště. Z lávky, vedoucí k nádražní budově nad objektem sklárny z ulice Tolstého a nad kolejištěm ve směru od Újezdečka, bude umožněn bezbariérový přístup pomocí dvou výtahů. Na místě bývalé vozové služby vyrůstá dle projektu nová technologická budova.

Zakázku, která vyjde investora, SŽDC, na téměř jednu miliardu korun, získalo sdružení firem Chládek a Tintěra a Elektrizace železnic Praha, a. s. V současné době zde probíhá výluka a tak například rychlíky „Krušnohor" (Praha–Cheb) jedou z Ústí nad Labem do Bíliny odklonem přes Úpořiny. Cestující, jedoucí do Teplic, musí z Ústí a z Bíliny použít náhradní autobusy. Navzdory současným komplikacím by mělo po ukončení stavebních prací dojít ke zvýšení bezpečnosti cestujících a ke zkrácení jízdních dob.

Na samý závěr snad jedno malé povzdechnutí: kdy se podobné rozsáhlé rekonstrukce konečně rovněž dočká i honosná, historická nádražní budova v sousední stanici Teplice v Čechách???

A. K. Kýzl

Pozn. redakce: Budova nádraží v Řetenicích byla Správou železniční dopravní cesty označena jako zbytná a bude demolována.

V železniční stanici Řetenice panuje nyní, v rámci její rekonstrukce, čilý stavební ruch. Cestující tak musí až do května 2020 počítat s občasnými komplikacemi.

Vytížené manipulační vlaky ČD Cargo v regionech

Při mé říjnové cestě směr Vysočina jsem byl mile překvapen vytížeností manipulačních vlaků na některých regionálních tratích v režii ČD Cargo. Manipulační vlaky jsou to hlavní, co dělalo a dělá železnici železnicí. Jsou to potůčky komodit, které se slévají do hlavního železničního proudu (což hlavně v 90. letech 20. století manažeři železnice a státu nechtěli pochopit!). V žst. Uhlířské Janovice jsem 23. října v 9.37 h zastihl při posunu vytížený Mn 84274 s lokomotivou 742.377–5. Mn 84274 v Uhlířských Janovicích jízdu od Kolína končí a při jízdě zpět má jako Mn 84271 obsluhovat další regionální trať z Bečvár přes úvraťové Zásmuky, vlečku rezerv Bošice či koncovou dopravnu Kouřim. Svou jízdu pak končí opět v Kolíně, dle jízdního řádu v 15.44 h. V dopravně a nákladišti Zásmuky se dříve obsluhovaly Uhelné sklady, ty sice stále fungují, ale po železnici již léta nepřepravují nic, ač mají sídlo přímo u manipulační koleje v obvodu dopravny. Před lety mi jeden zaměstnanec řekl, že se s dráhou nedohodli; není to čas pro nějakého manažera?

Další milé překvapení mě čekalo po návštěvě hřbitova v Herálci, kdy jsem zachytil v plné jízdě opět vytížený Mn 82552 při vjezdu do dopravny Herálec v 13.50 h, vedený dvojící lokomotiv řady 742, předtím křižující s osobní vlakem Os 15963 v dopravně Lípa.

Martin Kubík

Mn 84274 čeká v žst. Uhlířské Janovice na souhlas k posunu, 23. 10., 9.37 h.

Stožec dříve a nyní

Nákladiště zastávka (nz.) Stožec (na snímku) leží na trati Číčenice – /České Budějovice/Černý Kříž – Nové Údolí. Šumavské dráhy, jak známo, provozuje od jisté doby soukromá firma GW Train Regio, trať patří SŽDC. 16. října prováděla údržbové práce tentokrát jedna soukromá stavební firma v nz. Stožec a okolí - oprava propustků a odvodnění. Na trati je zavedeno dálkové řízení, tímto se stala i konečná stanice Nové Údolí dálkově řízenou žst.

Ve Stožci pamatuji do roku 1990 i manipulační sklad dřeva s menší pilou, ta byla zrušena a vše se vozí v NP Šumava kamiony. Byl jsem svědkem, jak kamion se dřevem jel i po uzounké silničce České Žleby – Strážný. Do roku 1989 fungovalo i překládkové nákladiště v tehdy pohraničníky střeženém Novém Údolí, kam téměř denně mířilo až patnáct vozů pro německého příjemce.

Budova nz. Stožec z roku 1910 slouží nyní jako penzion, výstup a nástup cestujících se uskutečňuje poblíž PZZ, zastávka je vybavena informačním systémem. Do privatizace provozovatele tratě byla v letním období ve Stožci deponována parní lokomotiva se soupravou pro nostalgické jízdy Šumavské léto s párou, to skončilo, následně skončil i rychlík Praha – Nová Pec – Nové Údolí, ten jezdí nyní pouze do Českého Krumlova jako jediný spoj ČD na šumavských tratích. Ještě za provozu rychlíku do Nového Údolí jsem byl svědkem, že na odjezdové tabuli v Praze hl. n. byla jako cílová stanice uvedena pouze stanice Český Krumlov. Na Šumavu tak jistě omezili své cesty i železniční zaměstnanci či držitelé slevových síťových produktů ČD, a. s., na tom nejvíc tratili podnikatelé kolem tratě. To patrně Jihočeský kraj nezajímá vůbec, neboť jen málokterý politik zná souvislosti.

Bohužel se v Jihočeském kraji neustále setkávám s nevraživostí vůči lidem z Prahy a Středočeského kraje, zejména vůči ochranářům přírody, ty tam doslova někdy inzultují (opravdu, mám to ověřeno…). Čím to je, čím to je? Jako v jedné písničce.

Martin Kubík

Moudrost pro tento den

Všechny změny, i ty, po kterých jsme nejvíce toužili, mají svoji melancholickou stránku, protože to, co opouštíme, se stalo částí nás samých. Musíme zemřít jednomu životu, abychom mohli začít nový.

Anatole France,
francouzský spisovatel, (1844 – 1924)

Trať do Štítů oslaví 120 let

Chcete se projet po úseku, kde již není objednávána pravidelná osobní doprava? Chcete se projet po trati, kde od nového jízdního řádu bude jezdit jiný dopravce a tudíž se rozloučit s provozem pod hlavičkou ČD? Pak v sobotu 7. prosince vyrazte na trať 024, neboť místní dráha Dolní Lipka – Štíty oslaví 120 let. Při této příležitosti bude vypraven parní vlak vedený lokomotivou 423.009 „Velký Bejček" s dobovými dvounápravovými vozy, který se na cestu z Letohradu vydá ve 13:35 po návratu z dopolední 31. mikulášské jízdy, která se tradičně uskuteční mezi Letohradem a Dolní Lipkou. Během pobytu v Králíkách (14:35 – 15:15) dobere parní lokomoti va vodu a do Štítů dorazí v 16 h. Tam je připraven doprovodný program. Na zpáteční cestu se vlak vydá již za tmy v 17 h, aby do Letohradu přijel v 19 hodin. Ve vlaku bude platit běžné jízdné dle tarifu TR 10 včetně „režijek". Každý cestující si k zakoupené jízdence musí zaplatit pouze doplatek na historický vlak ve výši 40 Kč.

Martin Hájek, Pardubice

Předplatné Obzoru
tel. 737 275 079
marie.bartova@osz.org

ZE SPORTU

Regionální mistrovství USIC v badmintonu

Ve dnech 7. – 9. 11. se konalo v Olomouci regionální mistrovství USIC v badmintonu. Zúčastnilo se šest výprav – Velká Británie, Německo, Švýcarsko, Belgie, Dánsko a domácí Česká republika. Shodné bylo nakonec i pořadí po posledním odehraném zápase. Hrálo se ve dvou skupinách po třech účastnících. Každé utkání mezi jednotlivými státy se hrálo na 8 zápasů (3x dvouhra muži, 1x dvouhra ženy, 2x čtyřhra muži, 1x čtyřhra ženy, 1x mix).

Byli jsme svědky vynikajících výkonů a neskutečně těsných výsledků. Náhodní diváci nám nevěřili, že se jedná o amatérské hráče, jejichž hlavním povoláním není sport, ale práce na železnici. Finále mezi Velkou Británií a Německem, které mělo opravdu neskutečnou úroveň, rozhodl po remíze 4:4 na zápasy a po stejném počtu vyhraných setů až vyšší počet vyhraných jednotlivých míčů.

Naši reprezentanti podávali dobré a bojovné výkony, bohužel v tak silné konkurenci to na lepší než šesté místo nestačilo. Poděkování za velmi dobrou reprezentaci našeho železničního sportu patří hráčům, pořadatelům, rozhodčím, sponzorům, prostě všem, kteří přispěli k úspěšnému průběhu akce.

Miroslav Maincl,
vedoucí výpravy

Naši reprezentanti v badmintonu.

Regionálního mistrovství USIC ve sportovní střelbě

Ve dnech 3. – 6. 10. 2019 se zúčastnila výprava českých železničářů Regionálního mistrovství USIC ve sportovní střelbě, které se konalo v dánském Aarhusu za účasti družstev Švýcarska, Německa, České republiky, Belgie a domácího Dánska. Naši sportovci podali standardní výkony a v hodnocení družstev se umístili na třetím místě, za druhými Švýcary a vítězným družstvem Německa. V soutěži jednotlivců se nejlépe umístil Josef Jeremiáš, který obsadil 3. místo v disciplíně vzduchová pistole na 10 m. Celá akce proběhla v přátelské atmosféře a byla ze strany dánských organizátorů dobře zajištěna. Děkuji výpravě našich sportovců za vzornou reprezentaci a přeji mnoho úspěchů v další sportovní kariéře.

Dušan Richter,
tajemník PV OSŽ SŽDC, vedoucí výpravy

Výprava českých železničářů na regionálním mistrovství USIC ve sportovní střelbě.

Elektromechanika v žst. Čisovice má své dny sečteny

V žst. Čisovice, které leží v km 19,1 na trati Praha hl.n. – Vrané nad Vltavou – Dobříš (210,S 80 PID) budou v nejbližších týdnech zrušeny poslední zbytky elektromechaniky; již v roce 2016 byla nahrazena mechanická návěstidla světelnými. Nyní dojde ke zrušení závorování výměn. Přestavníky zde nikdy nebyly, vždy se výměny v žst. Čisovice přestavovaly ručně, ale výpravčí je závoroval a elektricky uzavíral závěrem výměn z dopravní kanceláře. Bylo to pravděpodobně z důvodu kdysi náročného místního posunu, žst. Čisovice byla totiž od vzniku vlečky do Kovohutí Mníšek pod Brdy (přibližně v roce 1956) i přípojovou a tarifní stanicí vlečky, která do roku 2016 odbočovala z širé tratě mezi žst. Čisovice a Mníšek pod Brdy v km 18,046.

Celkový pohled na opravenou výpravní budovu Čisovice, do 90. let i sídlo přednosty či hlavní pokladny.

Vlečka byla i přes urgence dopravních aktivistů vytrhána a odpojena, ač původně Středočeský kraj (a je to stále platné ve výhledu do budoucnosti) počítal s přestavbou vlečky pro osobní dopravu v rámci PID.

Do 17. listopadu byla na trati 210 nepřetržitá výluka. Patrně z důvodu silniční opravy se střídavým provozem v úseku Měchenice – Zbraslav, není(!!) žst. Měchenice obsluhována NAD, to nepamatují ani pamětníci. Proč tedy nebyly vlaky otáčeny v žst. Měchenice? Navíc po rozkliknutí tratě 210 na portálu Českých drah vyskočí na zájemce o jízdu vlakem tolik informací a jízdních řádů ohledně výluk na trati 210, že radši pojede autobusem PID nebo vlastním autem. Přiznávám se, že i já osobně jsem jel do žst. Čisovice autem.

Na trati 210 jsou již posledních 15 let výluky, nic proti tomu, jsem rád, že se trať modernizuje, protože má tak před sebou budoucnost, která nemusela být, když jichtělo středočeské hejtmanství za časů ODS (2005) i ČSSD(2009) likvidovat, ale na trati v horní části i nadále zůstává traťová rychlost 50 km/h, kterou dle informací nelze zvýšit, neboť rychlost na trati Dobříš – Vrané odpovídá možnostem GPK (poloměry oblouků, přechodnice, vzestupnice, převýšení) či dalším technickým omezením, ty patrně bez náročného výkupu pozemků u trati nelze změnit.

Martin Kubík

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