OBZOR 1

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů

12. 1. 2015 Cena 5 Kč

Ročník 26

Z aktuálních událostí

■ **Podnikové kolektivní smlouvy** – to bylo to, co koncem roku 2014 železničáře zajímalo na webových stránkách OSŽ nejvíce. Ve všech třech hlavních železničních podnicích, kde má OSŽ své členy, se kolektivní smlouvu podařilo podepsat včas a v dobré kvalitě. Na Správě železniční dopravní cesty, s. o., byla PKS podepsána již 1. prosince (tarifní nárůst 2,9 %), na Českých drahách, a. s., 16. prosince (nárůst 2,9 %), na ČD Cargo, a. s., 18. prosince (nárůst 3 %). Ke mzdovému nárůstu je třeba připočíst i některá další zvýhodnění a finanční doplatky. Bližší informace uveřejnily všechny tři podnikové výbory OSŽ na stránkách www.osz.org.

Odborové organizace a vedení Správy železniční dopravní cesty, s. o., podepsaly podnikovou kolektivní smlouvu tentokrát již 1. prosince. Ilustrační snímek Michael Mareš

■ **U nedrážních organizací** stále ještě kolektivní vyjednávání probíhá. Konkrétně ve středu 7. ledna 2015 ještě nebyla kolektivní smlouva uzavřena u společností JLV, a. s., AZ Servis a u Střední školy železniční, technické a služeb v Šumperku. Jak informoval Obzor předseda Nedrážního republikového výboru a místopředseda OSŽ Miroslav Novotný, stal se novým generálním ředitelem společnosti Škoda Transportation Tomáš Ignačák, bývalý generální ředitel společnosti Pars nova Šumperk.

■ V pondělí 5. ledna proběhlo v sídle Ústředí OSŽ v Domě Bohemika v pražských Vysočanech krátké **novoroční posezení předsedy OSŽ Bc. Jaroslava Pejši** se zaměstnanci ústředí. Předseda OSŽ popřál zaměstnancům zdraví a štěstí novém roce a vyjádřil přesvědčení, že se společná práce bude dařit alespoň tak, jako dosud.

■ Ve středu 7. ledna 2015 se v dopoledních hodinách v Domě Bohemika sešla **pracovní skupina, která se podílela na přípravě nových webových stránek,** aby vyhodnotila první zkušenosti s jeho fungováním. Mimo jiné bylo konstatováno, že webové stránky začínají plnit svoje poslání (snaha upoutat pozornost, přinášet aktuality z dění na železnici a v odborech), ale stále ještě přetrvávají problémy související s přechodem ze starého na nový web. Částečně jsou problémy způsobeny internetovými prohlížeči (webové stránky se nemusí zobrazovat regulérně s použitím starých prohlížečů). Členové komise reagovali i na kritické připomínky, které ale víceméně pramenily z konzervativního přístupu čtenářů. Komise mimo jiné doporučila věnovat více prostoru novému projektu Asociace samostatných odborů – informačnímu portálu www.odbory.info.

■ Na nejbližším **jednání Představenstva OSŽ** v úterý 13. ledna se bude mimo jiné jednat o prodloužení spolupráce se Sdružením nájemníků (SON). **„Máme již vyhodnocenou spolupráci za uplynulý rok s tím, že pravděpodobně dojde k podpisu smlouvy i na další rok. Například vloni požádalo SON o radu 675 členů OSŽ,“** uvedl místopředseda OSŽ Miroslav Novotný.

■ Proti informacím uveřejněným v Obzoru č. 50 k chystaným školením k podnikovým kolektivním smlouvám došlo ke změně v **termínu školení k PKS Českých drah v Plzni.** Školení proběhne v Plzni dne 4. února, v zasedací místnosti E-centra ČEZ. První ze školení ke kolektivní smlouvě Českých drah se uskuteční v pátek 23. ledna v Přerově.

Série **školení k PKS Správy železniční dopravní cesty** odstartuje v Plzni, a to již v pondělí 12. ledna.

Podrobnější informace o školeních k PKS najdete na www.osz.org v sekci příslušného podnikového výboru. **–red–**

Nabídka rekreací 2015 již brzy!

Katalog rekreací ČD travel na rok 2015 „s dotací“ od zaměstnavatelů bude distribuován od 14. 1. 2015 (tištěná verze se základními údaji).

V pátek 16. 1. 2015 bude zveřejněn úplný obsah na internetu, zároveň se závaznou objednávkou.

Letos nabízí ČD travel 60 % nových kapacit, například: Španělsko - Andalusie, řecké ostrovy Santorini a Lesvos, Egypt aj.

Pokud si chcete skutečně vybrat, jednejte rychle, nečekejte na poslední chvíli.

Pro členy OSŽ a jejich rodinné příslušníky je připravena také **rekreace v apartmánovém domě ORION v řecké Leptokarii.**

Nabídka bude v nejbližších dnech zaslána nejprve předsedům ZO OSŽ a následně, asi s týdenním odstupem, bude zveřejněna na www.osz.org.

Mezinárodní oddělení OSŽ

Vrtochy počasí vlaky nezastaví. Platilo to i poslední den loňského roku na trati z Prahy do Berouna, odkud je snímek Michaela Mareše, pořízený poblíž železniční zastávky Srbsko.

Snažíme se lidem nabídnout co nejhezčí dovolenou a chceme, aby s námi byli spokojeni!

Řekla v úvodu svého vystoupení jednatelka společnosti ČD–Travel, s. r. o. Mgr. Blanka Jíšová, která byla spolu s vedoucím mezinárodního oddělení OSŽ-Ú Ing. Ondřejem Šmehlíkem a jednatelem společnosti Dr. Miroslavem Kaprálkem také hostem jednání Podnikového výboru OSŽ SŽDC, s. o., v Praze 11. prosince 2014. K pozvání zástupců ČD–Travel na jednání PV došlo na základě tří písemných připomínek členů, kteří měli výhrady k nabídce zájezdů a některým cenám pobytů u ČD–Travelu. Mgr. Blanka Jíšová v úvodu poděkovala za možnost účastnit se jednání PV, připustila, že se mohou vyskytnout některé nedostatky, které je možné okamžitě řešit i zavoláním přímo jí. **„Hlavní je pro nás spokojenost zákazníků a jsme tu od toho, abychom nabídli zájemcům o rekreaci takové termíny, které jim budou vyhovovat,“** řekla Mgr. Jíšová. Často se vyskytuje stížnost zákazníků, že některé termíny pobytů jsou už vyprodané, tady je ale možné, aby cestovní kancelář přiobjednala další místa v jiném hotelu a nabídla je zákazníkovi. Je velmi těžké dopředu odhadnout, jaký bude zájem o určitou lokalitu.

Dále Mgr. Jíšová odpovídala na řadu dotazů, které se týkaly nespokojenosti se stravou, možnosti snížení ceny pobytu a přiblížila i obchodní politiku některých cestovek. Vysvětlen byl také rozdíl v cenách u charterových letů a u služby Smart Wings společnosti Travel Service. Řešila se i možnost přiobjednání leteneka také možnost ubytování jedné osoby v samostatném pokoji.

Diskuse k tématu rekreací a zájezdů byla velmi dlouhá, byla zodpovězena řada dotazů, týkajících se konkrétních termínů a míst pobytu, došlo i na problematiku objednávek přes Slevomat. Řada dotazů, vyplývající i z neznalosti fungování cestovní kanceláře, byla objasněna a jistě pozitivně byla členy podnikového výboru vnímána ochota a vstřícnost paní jednatelky k okamžitému řešení stížností a nedostatků, které se mohou vyskytnout. Návštěva zástupců cestovní kanceláře tak jistě splnila svůj účel.

V další části jednání pak Ing. Ondřej Šmehlík spolu s Dr. Miroslavem Kaprálkem podali informace o organizování sportovních akcí v rámci OSŽ a také o tom, že mezinárodní oddělení OSŽ-Ú převzalo aktivity mezinárodního sdružení FISAIC (Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů).

Miroslav Gloss

Slovenské lokomotivy řady 361 nově zajíždějí do ČR

V pátek 19. prosince 2014 mohli cestující rychlíku R 690 z Prahy hl. n. do Děčína v čele svého vlaku spatřit dvojici lokomotiv. Před „sto šedesát dvojkou“ (162.039–2) tentokrát v čele soupravy stanula i slovenská 361.105–0. Lokomotivy řady 361 mají od nového grafikonu zajíždět i do České republiky a výše zmíněný „zásk ok“ souvisí podle mluvčího Českých drah se zácvikem strojvedoucích. **„Řada 361 ZSSK je v letošním jízdním řádu turnusována na trase Praha – Vsetín – Žilina, naopak naše řada 380 je turnusována například na výkony Praha – Bratislava – Budapešť, ale také do Vídně,“** sdělil mluvčí Českých drah.

Lokomotiva řady 361 je dvousystémová lokomotiva vzniklá komplexní rekonstrukcí stejnosměrných strojů řad 162 a 163 ZSSK ve společnosti ŽOS Vrútky, a. s. Z původních lokomotiv je zachována jen skříň a upravené podvozky, včetně trakčních motorů. Rekonstrukcí projde celkem 15 lokomotiv, tzv. „peršingů“, vyráběných v letech 1986 až 1995 v plzeňské Škodovce.

Od roku 2013 je dodávána vylepšená verze přestavby s označením 361.1, schopná jezdit rychlostí až 160 km/h pod oběma trakčními systémy.

–mmč–

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Rok 2015 nebude pro členy OSŽ ani pro příznivce železnice snadný.“

Hovoříme s **Bc. JAROSLAVEM PEJŠOU,** předsedou Odborového sdružení železničářů

Začínáme rok 2015, jaký, myslíte, že pro železničáře i členy OSŽ tento rok bude?

Na začátku každého nového roku si přejeme mezi známými a přáteli hodně zdraví a štěstí do nového roku, takže i já bych na tomto místě chtěl všem čtenářům Obzoru popřát totéž. Zároveň si ovšem uvědomuji, že tento rok pro nás, členy OSŽ, ani pro příznivce železnice nebude snadný. Z článků v Obzoru čtenáři vědí, že klíčovým pro další vývoj železnice bude převod staničních budov od ČD na SŽDC. Vláda se tímto problémem zabývala na svém posledním zasedání v roce 2014, konkrétně 22. prosince, ale v době, kdy tento rozhovor realizujeme, není dosud zveřejněné usnesení k dané záležitosti. Jak už bylo v uplynulém roce zveřejněno v rozhovoru člena představenstva ČD, a. s., Doc. Dr. Ing. Romana Štěrby, není možné tyto budovy převést pod účetní hodnotou, ve které jsou u ČD vedeny, a my v tuto chvíli nevíme, jaké je stanovisko vlády ČR.

Převod budov by měl být posledním krokem v transformaci Českých drah, která už trvá 20 let, vidíte už opravdu závěr této transformace a cílový stav Českých drah?

Samozřejmě bych byl rád, kdybych už viděl jasné obrysy transformace Českých drah, protože nejde jen o ně, ale i o celou železnici v České republice. České dráhy jsou národním a hlavním dopravcem v ČR. Konkurence, která se zde objevuje v podobě RegioJetu či LEO Expressu, není schopna zajistit plošně veřejnou železniční dopravu. Může provokovat, napadat a osočovat České dráhy, ale plošnou veřejnou železniční dopravu zajistit nemůže. A to pak není jen problém ČD, a. s., ale i SŽDC a všech daňových poplatníků. Jsme svědky toho, jak po komunálních volbách chce například hlavní město Praha zlevňovat roční jízdenku, aby přesunulo co nejvíce občanů z individuální dopravy na veřejnou, ale stejnou snahu nevidíme u státu pro území České republiky.

Myslíte si, že veřejná železniční doprava má v České republice opravdu budoucnost?

Samozřejmě, svědčí o tom zkušenosti ze všech vyspělých evropských států. Jde o to, abychom neudělali v České republice nenapravitelné chyby, které by už nešlo odstranit. A netýká se to jen osobní železniční dopravy, ale i dopravy nákladní. Pokud stát nepochopí význam jednotlivých vozových zásilek na železnici, tak budeme dál zahlcovat nákladní dopravou silnice, ničit je a ohrožovat bezpečnost účastníků silničního provozu.

Posledních více než dvacet let je vlastně naplněno úsilím OSŽ o zachování železniční dopravy u nás a vyřešení problémů, o kterých hovoříte. Vidíte vůbec světlo na konci tunelu?

Samozřejmě, že vidím, bez toho by činnost OSŽ neměla smysl. My letos budeme slavit 25

let existence OSŽ a myslím si, že můžeme být hrdi na naši dosavadní činnost. Oslavy proběhnou v duchu vzpomínání na uplynulých 25 let s tím, že před námi je přinejmenším dalších 25 let, ve kterých naši nástupci budou pokračovat v tom, co jsme zde dosud vykonali. OSŽ je silný a významný odborový svaz a všichni jeho členové mohou být hrdi, že se na jeho činnosti podílejí. Chci jim všem poděkovat a popřát vše nejlepší do nového roku. Jak jsem již řekl na začátku, je to naše společná práce a kéž se nám daří i v dalších letech.

Michael Mareš

Poslední jednání Republikové rady seniorů OSŽ v roce 2014 mělo řadu hostů

Prvním hostem jednání Republikové rady seniorů (RRS) 18. prosince byl výkonný tajemník OSŽ Martin Vavrečka, který pozval členy rady, aby své plánované únorové jednání uskutečnili v RZ Skalka v Rajeckých Teplicích. Po něm se jednání účastnil místopředseda OSŽ Miroslav Novotný. Ten informoval o uzavření kolektivních smluv na SŽDC a Českých drahách, o obsahu jednání Ústředí OSŽ a také změnách ve vedení ministerstva dopravy, na Českých drahách a Cargu. Přiblížil také, jak probíhá kolektivní vyjednávání u nedrážních podniků. V diskusi došlo i na kalamitní situaci na železnici, která nastala v důsledku nečekané námrazy. Řada členů rady sledovala celou situaci a kritizovala skutečnost, že se negativně hovořilo pouze o Českých drahách a zapomnělo se na soukromé dopravce společností LEO a Regio Jet, které sdělovací prostředky vůbec nezmínily. Místopředseda Novotný se zmínil také o situaci v dopravním zdravotnictví a budoucnosti nemocnic, které by měly nést jméno společnosti AGEL, a. s.

Rok činnosti Rady seniorů pak zhodnotil její předseda Kurt Mužík. Všem poděkoval za spolupráci a připomněl, že je už také potřeba ohlížet se po nástupcích v radě, protože všem přibývá nejen věk, ale také nemoci. Velmi ocenil přístup vedení OSŽ k Radě seniorů, vstřícnost a zájem o jejich činnost. Zmínil se o snaze navázat kontakt a spolupráci s rakouskými kolegy, kdy se jednání ve Vídni účastnil i předseda OSŽ, a o dobré spolupráci s kolegy z německé odborové centrály EVG. Díky kontaktům, které Rada seniorů má se svými kolegy z partnerské organizace EVG, se také podařilo uskutečnit exkurzi do řídicího centra dispečerů v Lipsku, řekl pak další z hostů, místopředseda OSŽ a předseda PV SŽDC Mgr. Martin Malý. Díky tomu bylo možné si udělat představu, jaké sociální, mzdové a další podmínky mají naši dispečeři ve srovnání s německými kolegy. Podrobně pak informoval o obsahu uzavřené PKS na SŽDC. Stejně jako ostatní hosté jednání RRS pak popřál všem členům rady krásné a klidné Vánoce, zdraví a rodinnou pohodu.

Jak si stojí webové stránky seniorů, co by bylo třeba zlepšit a upravit, o tom byl písemný materiál místopředsedy rady Karla Hybše. Uvádí zde mimo jiné i řadu zajímavých čísel o sledování tohoto webu. (na stránkách www.osz.org) V roce 2011 bylo na těchto stránkách 15 tisíc návštěvníků, v roce 2012 pak 26 tisíc a návštěvnost postupně narůstala, v roce 2013 byla přes 40 tisíc a v roce 2014 35 tisíc čtenářů. Nesporně zajímavá čísla jsou o přístupu na tento web ze světa, třeba z USA, odkud bylo v roce 2013 na stránky dva a půl tisíce přístupů. Nechybějí ani přístupy z pro nás tak exotických zemí jako je Japonsko.

Závěrečným „kolečkem“, tedy informací členů o aktivitách klubů seniorů v jednotlivých krajích, pak oficiálně poslední jednání Republikové rady seniorů OSŽ v roce 2014 skončilo. Řada z nich pak ještě poseděla a besedovala u mnoha vánočních dobrot, které připravily obětavé členky rady.

Miroslav Gloss

Počítačové kursy budou pokračovat i na jaře

Jednodenním školením pro pokročilé uživatele PC skončil podzimní blok vzdělávacích akcí zaměřených na získání a zdokonalení uživatelských dovedností při práci s počítačem. Ve spolupráci s pardubickou společnosti egenesis, spol. s. r. o. (dříve Genesis, s. r. o.) realizovalo Odborové sdružení železničářů v období září – prosinec 2014 celkem 4 třídenní a 2 jednodenní semináře, kterých se zúčastnilo 38 členů a funkcionářů OSŽ.

Letos se poprvé počítačové semináře uskutečnily v sídle ústředí OSŽ v Domě Bohemika v Praze 9, ubytování a stravování bylo rovněž zajištěno v Domě Bohemika. V rekonstruované zasedací místnosti jsou k dispozici moderní notebooky vybavené operačním systémem Windows 8 a Microsoft Office 2013. Sami účastníci hodnotí kursy velmi pozitivně a považují je za přínosné.

OSŽ bude ve vzdělávání zaměřeném na práci s PC pokračovat i v prvním pololetí roku 2015. Poptávka z řad členů OSŽ bohužel výrazně převyšuje kapacitu kurzů. Na jeden kurz je možné zapsat maximálně 10 frekventantů, aby byla zajištěna kvalita výuky a efektivní komunikace mezi lektorem a posluchači. OSŽ má k dispozici 6 notebooků, další 4 místa nabízíme zájemcům, kteří vlastní notebook vybavený operačním systémem Windows 8 a Microsoft Office 2013.

Do jarních kursů budou zařazeni především ti zájemci, kteří se hlásili do podzimních kurzů, ale byli z kapacitních důvodů odmítnuti. Tyto zájemce na tzv. „čekací listině“ bude oddělení kanceláře předsedy OSŽ kontaktovat v průběhu měsíce ledna a informovat je o termínech kursů. Ty by se měly uskutečnit v období březen – červen 2015. Předběžně je naplánován jeden třídenní kurs pro začátečníky, zde nabízíme jedno volné místo, a tři třídenní kursy pro pokročilé uživatele, které jsou již plně obsazeny. Hlásit se tak mohou pouze zájemci s vlastním notebookem vybaveným výše uvedeným softwarem.

Helena Romanova

PŘEDSTAVUJEME

Josef Hlaváček: *Kvalitní informační servis je v dnešní době nutností*

Skončila doba papírová, těmito slovy začínal před lety článek v Obzoru, v němž jsme citovali tehdejšího tajemníka pražského OROSu Ludka Duspivu. Právě on stál u zrodu Informačního systému OSŽ. Mezi prvními, kteří se do systému zapojili, byla i základní organizace (ZO) OSŽ ve Bzenci. **„Na informační síti OSŽ jsme od samého začátku. Na rozdíl od jiných organizací v okolí jsme na systém připojeni už od doby, co informační síť OSŽ vznikla,“** vzpomíná výpravčí Josef Hlaváček, jeden z prvních webmasterů v regionální síti OSŽ. On sám v dubnu 2007 sestavil jedny z prvních webových stránek pro základní organizaci OSŽ ve Veselí nad Moravou (dnes už prehistorické stránky www.oszvnm.ic.cz byly napsány v HTML a jsou dodnes přes veselské webové stránky přístupné). Po sloučení s veselskou organizací stál Josef Hlaváček i u zrodu webových stránek ZO OSŽ Slovácko (www.oszslovacko.org). **„Myslím si, že webové stránky do určité míry prezentují základní organizaci a podílejí se i na vyšší organizovanosti v odborech,“** říká s tím, že ve Veselí nad Moravou mají i díky tomu organizovanost zhruba 80 %. **„Těch, co nejsou odborově organizováni, je minimum, u nás to jsou jednotlivci, maximálně deset lidí, a členové nám spíše přibývají, a to i z jiných pracovišť, například uklízečky z depa od soukromé firmy.“**

Pokrok nelze zastavit, lidé se na internetu a po sociálních sítích umí stále lépe pohybovat a je třeba toho využít. **„Proto řadu věcí řešíme přes náš web, není možné s každým mluvit osobně. Dáváme na web i témata, o kterých se teprve jedná. Kvalitní informovanost rovná se kvalitní informační servis. K tomu slouží i kvalitní webové stránky. Je to rozhodně jeden z důvodů, jedna z priorit, proč být v OSŽ,“** dodává Josef Hlaváček.

Webové stránky ZO OSŽ Slovácko jsou v provozu už téměř osm let. **„Informační systém u nás funguje tak, že Jožka** (Josef Matůšů, předseda ZO, poznámka autora) **napíše informaci na papír, vytiskne ji a rozešle po stanicích. Ve stejný okamžik ji pošle všem členům i elektronicky a jak mi to přijde na e–mail, tak já to hned hodím na naše stránky. Máme tak na našich stránkách** (www.oszslovacko.org) **de facto úplně všechno – od pozvánek na akce po informace zaměstnavatele.“** Velkým přínosem podle Josefa Hlaváčka je i to, že se lze na webové stránky dostat přes intranet. **„Všichni zaměstnanci, kteří mají intranet, se mohou podívat na stránky OSŽ. Kdo má přístup na intranet, tak se dostane na stránky OSŽ, což je v rámci SŽDC cca 80 % lidí.“**

Josef Hlaváček je jedním z prvních železničářů, kteří se začali věnovat programování webových stránek. **„Chtěli jsme se co nejvíce přizpůsobit oficiálním webovým stránkám svazu** (www.osz.org), **takže proto se do názvu vsunulo Slovácko** (www.oszslovacko.org),“ vzpomíná dále. **„A v podstatě v tomto trendu pokračujeme dál. Valašsko má oszvalassko.org, Břeclav zase oszjiznimorava.org,“** dodává.

A jak Josef Hlaváček hodnotí nové webové stránky OSŽ? **„Stihl jsem premiéru a od té doby jsem tam takřka každý den,“** vypráví s úsměvem. **„A můj první dojem? Lehké, svižné, pestré, přehledné. Asi tak jsem si to představoval, v něčem dokonce stránky překonaly mé představy. Teď jen vkládat často a pravidelně čtivé informace. Za naše stránky, na které jsem byl dlouho hrdý, se začínám stydět a uvažuji, že je přepracuji, i když tady vidím jako samouk značný hendikep,“** uzavírá.

Michael Mareš

Ze železniční zastávky Praha–Kačerov odjíždí osobní vlak 2011 do Dobříše.

NAVŠTÍVILI JSME

Praha–Kačerov

Nejen vlaky, ale i zastávky mívají zpoždění, konkrétně ta kačerovská má zpoždění minimálně dvacet let. První známé plány na výstavbu zastávky na Kačerově totiž pocházejí z počátku devadesátých let. Po desetiletích příprav se v neděli 14. prosince 2014 konečně na pražském Kačerově poblíž stejnojmenné stanice metra trasy C otevřela nová železniční zastávka, která cestujícím od poloviny prosince nabízí nejen přestup mezi linkou metra C a vlaky na dobříšské (čerčanské) trati, známé jako Posázavský pacifik, ale také i mezi vlaky linek S8 a S80 a autobusovými linkami MHD.

Na nové zastávce Praha–Kačerov zastavují všechny vlaky linek S8 a S80, které jedou z Prahy hlavního nádraží směrem do Vraného nad Vltavou a dále do Dobříše nebo Čerčan. Nová zastávka přináší mnohým obyvatelům jižního okraje Prahy a z lokalit ležících blízko tratě zajímavou alternativu k MHD. Z Kačerova do Vraného nad Vltavou lze nově dojet za 23 minut, do Modřan dokonce jen za 10 minut. Přitom Posázavský pacifik si Pražané vždy spojovali spíše s trampingem, než s pravidelným dojížděním do práce či do škol, to s novou zastávkou definitivně končí. Nový přestupní uzel ocení hlavně lidé z Dolního Posázaví a Vraného nad Vltavou. Dojíždění se ale zkrátí nejen těm, kteří cestují do oblasti Jižního města, ale i těm, kteří míří do centra hlavního města. Jedinou nevýhodou nové zastávky je její umístění v hlubokém zářezu, železnice tu paradoxně podjíždí i trať metra. Cestující z vlaku tak musí překonat značný výškový rozdíl. Ale i to se má v budoucnu změnit. S otevřením kačerovské zastávky znovu ožívá i stará myšlenka tangenciální linky z Radotína přes Most inteligence (Branický most) a Kačerov do Běchovic. A když už jsme zmínili Běchovice, tak i zde má letos vzniknout nová zastávka Praha–Běchovice střed. Ostatně náznaky peronu už i tady jsou.

Železnice v těchto místech podjíždí i trasu metra C.

Výstavba nové běchovické zastávky je rozvržena do několika etap, vloni na podzim skončila první z nich (stavba č. 3127 TV Běchovice, etapa 0010 PID, zahájení výstavby 11. 8. 2014, ukončení výstavby 20. 10. 2014), kdy byla vybudována část budoucího podchodu pod tratí a zároveň zde byly položeny desky budoucího nástupiště. Předpokládané datum dokončené celé zastávky je 31. 12. 2015.

Kromě výše zmíněné zastávky by letos měla být v metropoli dokončena a otevřena i zastávka Praha–Hlubočepy střed na trati 173, která bude blíže k zástavbě.

Michael Mareš

Budova zastávky je postavena z tvarovek se štípaným povrchem a už je poznamenána sprejery.

VŠIMLI JSME SI

● **MEZI ŠUMPERKEM**, Hanušovicemi a Jeseníkem nepojedou kvůli stavebním pracem půl roku vlaky. Trať již opravu potřebovala, místní občané si však stěžují na to, že se rozsáhlá výluka (od července do konce listopadu) uskuteční současně s uzavřením silnice přes Červenohorské sedlo, kde bude rovněž probíhat velká rekonstrukce.

● **ŠVESTKOVÁ**, Doupovská a Kozí dráha na Litoměřicku mají naději na oživení. Ústecký kraj totiž letos přispěje 12,2 miliony korun na provoz turistických železničních tratí. Pravidelná doprava se na většině z nich zastavila před sedmi lety, kdy si na nich kraj neobjednal základní dopravní obslužnost.

● **ŽELEZNIČNÍ** stanici Horažďovice předměstí čeká velká rekonstrukce. Přestavěno a modernizováno bude nejen kolejiště a nástupiště, ale i zabezpečovací zařízení a informační zařízení pro cestující. Akci provede za více než půl miliardy stavební společnost Berger Bohemia.

● **RAILJET**, nové zážitky z cest. Obří bigboardy s railjetem, na němž je nasvícená i kabina strojvedoucího a boční okénka, se v minulých dnech objevily podél silnic a dálnic na šestnácti místech v republice – a to v Praze (celkem na 8 místech), Brně (3), Pardubicích (2) a podél dálnice D1 (3). Sugestivní reklama (z okna automobilu to vypadá, jako když „to proti vám jede“) má vesměs kladnou odezvu. České dráhy touto cílenou kampaní chtějí upozornit na rychlé, pohodlné a hlavně přímé spojení Prahy, Pardubic, Brna, Vídně a Grazu od 14. prosince 2014.

● **VLAK 2060** relace Čerčany – Vrané n.Vlt. – Praha zastavuje 3. ledna 2015 v 16.25 h v zastávce Praha–Kačerov. Čísla všech vlaků na trati 210 byla od nového GVD zcela změněna a to po více než čtyřiceti letech. Již například v jízdním řádu 1974/75 začínala čísla Čerčanky 9000 a Dobříšandy 19000. Kdyby nebyly elektronické deníky, měli by s tím dopravní zaměstnanci v prvních dnech po změně docela zmatek. Zastávka Kačerov byla otevřena po čtyřiceti a půl letech po zprovoznění metra C Kačerov–Sokolovská (nyní Florenc). Do 16. října 1970 byla na Kačerově tramvajová konečná linek č. 3 a 14. Trať byla do 9. 5. 1974 zkrácena na smyčku Budějovické náměstí a pak zrušena. Od té doby se píše černé období tramvajové dopravy v oblasti Pankráce. Z trati na Pankrác se stalo pouze torzo k vozovně Pankrác. Léta plánovaná obnova tratě na Budějovické náměstí včetně novostavby do Michle a Dvorce se stále jen odkládá.

ZE SVĚTA

Na 100 nádražích v Německu přibude letos 700 kamer

Zhruba 700 nových bezpečnostních videokamer na přibližně 100 železničních nádražích v Německu dá v roce 2015 instalovat Deutsche Bahn (Německá dráha). Oznámil to v předvečer Štědrého dne v listu Süddeutsche Zeitung předseda představenstva koncernu Gerd Becht, podle něhož tato nová zařízení přibudou k dosavadním 4800 kamerám na 640 nádražích DB. Dalších 1800 videokamer je na regionálních spojích a tratích S–Bahn, uvedl Becht s tím, že nové kamery budou záběry uchovávat až po tři dny.

Po dokončení tohoto projektu videokamery budou moci zaznamenat pohyb cca 80 procent všech uživatelů železnice, uvedl list Handelsblatt. **„Chceme tak rychle a nekomplikovaně pomáhat policii při stíhání trestných činů, neboť bezpečnost našich zákazníků je středobodem našeho snažení,“** zdůraznil Becht. Pod dohledem kamer tak budou všechna velká nádraží, jimiž projíždí a prochází většina cestujících. Pasažéři stále více požadují, aby i menší nádraží byla lépe střežena, neboť jak vyplynulo z různých průzkumů, téměř každý čtvrtý cestující se na německých nádražích a zastávkách necítí bezpečný. Volání po větším nasazení videokamer zesílilo i z řad politiků poté, co byl před dvěma roky zmařen pumový atentát na hlavním nádraží v Bonnu. Dráha a spolkové ministerstvo vnitra dojednaly v létě 2013, aby do roku 2019 bylo společně investováno 36 milionů eur na instalování a modernizaci videokamer. Dalších 24 milionů eur má být poskytnuto pro účely bezpečnosti, úklidu a servisu. Z celkové částky 60 milionů eur pak 15 miliónů dostane spolková policie.

Jan Hála

Dálkový autobusový dopravce to vzdal

City2City, jeden z největších dopravců na trhu dálkové autobusové dopravy v Německu, ukončil svoji činnost v dálkové autobusové dopravě v říjnu 2014. Dceřiná společnost britského dopravce National Express zdůvodnila své rychlé ukončení činnosti na německém trhu tím, že její nízké ceny neumožňují vytvořit perspektivu dalšího rozvoje. V roce 2013 dosáhla ztráta City2City 2,5 milionu eur. Pro rok 2014 je očekávána ztráta v podobné výši.

Z E–R International, 11/2014, zpracoval **–sh–**

Modernizace německých železničních tratí

Železnice investuje 28 miliard eur do železniční sítě a startuje tak dosud největší modernizační ofenzivu. Deutsche Bahn (DB) chce v příštím roce sanovat kolem 80 míst na železničních tratích. Jen v roce 2015 by se mělo do stávající železniční sítě proinvestovat kolem 5,3 miliardy eur, sdělil předseda představenstva pan Volker Kefer. Do roku 2019 by to mělo činit celkem 28 miliard eur, což bude „největší modernizační ofenziva“, která se dosud kdy konala na infrastruktuře železnice Německa. Podle pana Kefera 11,4 miliardy eur poskytne DB z vlastních prostředků a 16,6 miliardy poskytne vláda.

Dosud každý rok vláda na údržbu železniční infrastruktury poskytuje cca o 1 miliardu eur více než dříve. Smlouva k financování by měla být podepsána na počátku roku 2015. DB v příštím roce plánuje výměnu 3800 km kolejnic, 2000 výhybek a 2,5 mil. pražců. Kromě toho by mělo být renovováno 125 mostů.

Z Transportweb, 9. 12. 2014, zpracoval **–sh–**

Evropské peníze pro obnovu trati Hoyerswerda – Polsko

Železniční trať Hoyerswerda – Horka – státní hranice Polska je přednostně budována pro nákladní dopravu a je proto zdvojkolejňována, elektrifikována a vybavována novým moderním sdělovacím a zabezpečovacím zařízením. Část je financována ze zdrojů SRN na modernizaci, část z evropských fondů. Celá modernizace trati by měla být hotova na podzim 2017. Celkové náklady na modernizaci jsou 442 milionů eur, z toho 22 milionů z Regionálního fondu EU, zbytek z peněz SRN na modernizaci železniční infrastruktury.

Z E–R International, 11/2014, zprac. **–sh–**

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 1 – 15. ledna 1990

V této pravidelné rubrice se budeme vracet ke čtvrt století starým zažloutlým stránkám Obzoru. Připomeneme si tak dobu těsně po listopadové revoluci 1989, která přinesla zásadní společenské změny i radikální proměnu odborů a vznik Odborového sdružení železničářů.

Stejně jako dnes, byl Obzor před 25 lety ještě čtrnáctideník (jako týdeník začal vycházet v roce 1991). První lednové číslo Obzoru, jehož vydavatelem byl v té době ještě Ústřední výbor Odborového svazu pracovníků železniční, letecké a vodní dopravy, vyvolává určité rozpaky. Část obsahu totiž tvoří články zástupců ministerstva dopravy; po přečtení mnoha dalších příspěvků byste snad ani nepoznali, že Československo právě prochází radikální změnou. Odborové tematiky obsahuje první číslo jen málo.

Obsáhlý „Novoroční pozdrav ministra dopravy“ (Ing. Františka Podleny) vyjadřuje kromě poděkování železničářům za práci v minulém roce i nutnost vypořádat se v dopravním resortu s důsledky minulosti a rehabilitovat pracovníky, kteří byli postiženi pro své politické názory. Ing. Podlena uvádí, že jediným kritériem pro obsazování funkcí mají být odborné a morální předpoklady a vysoká pracovní výkonnost. **„Nelze připustit, aby se pracoviště a pracovní doba staly místem a časem politických střetů nebo dokonce vyřizování politických sporů, a proto je na místě požadavek odchodu politických seskupení a stran z pracovišť,“** píše se v článku. Dále ministr uvádí, že **„v obou odvětvích resortu - v dopravě i spojích - je potřebné zlepšovat mzdové podmínky, alespoň pro vybrané kategorie pracovníků“.** Ministr dopravy a spojů se dále zmiňuje o chystaném návrhu na rozdělení ministerstva dopravy a spojů na dva samostatné resorty a informuje o tom, že na železnici by měl od 1. 6. 1990 nastat nový způsob řízení ČSD, při jehož přípravě by měly být využity připomínky z pracovišť a také zkušenosti ze zahraničí, především z DB a SNCF.

Ing. Vladimír Sokolík, náměstek ministra dopravy a spojů ČSSR, v článku „Do nového hospodářského roku“ shrnuje výsledky hospodaření Československých státních drah (ČSD) za 11 měsíců roku 1989 a konstatuje mimo jiné, že hospodářský plán zřejmě nebude splněn z důvodu klesajícího zájmu přepravců především o přepravu tzv. hromadných substrátů, klesajících objemů tranzitní železniční přepravy i z důvodu zastaralosti a opotřebovanosti základních prostředků. Kladně hodnotí ukazatel „doběh oběhu vozů“ (4,04 dne), plynulost průvozu tranzitní zátěže a zpravidelnění osobní dopravy i „dílčí úspěchy v úseku kultury cestování“. Ing. Sokolík v článku uvádí i výsledky hospodaření kombinátu Železniční stavby a montáže (do 30. 6. 1989 Železniční stavebnictví), kde jsou podle jeho slov předpoklady, že roční hospodářský plán bude splněn.

Obzor č. 1 obsahuje několik článků s tematikou bezpečnosti dopravy a dále mimo jiné informuje o výstavbě městské rychlodráhy v Bratislavě, o opravách kotlů parních lokomotiv v Českých Velenicích, o projektu vysokorychlostní železnice v Sovětském svazu či o celostátním kole soutěže ZENIT posunovačů, který se konal již v listopadu 1989.

Obzor vůbec neinformuje o tom, že od prosince 1989 probíhají intenzivní jednání mezi přípravným výborem nového samostatného a nezávislého Odborového sdružení železničářů a představiteli Ústředního výboru Odborového svazu pracovníků železniční, letecké a vodní dopravy, která vyvrcholila 15. února ustavením OSŽ. Na tyto informace si museli čtenáři počkat až do následujícího čísla, které vyšlo 31. 1. 1990 a jehož obsahu se budeme věnovat příště.

Zdeňka Sládková

Nový portál www.odbory.info poskytne jedinečný komunikační a vzdělávací nástroj

Projekt s názvem iPodpora – „Posilování sociálního dialogu prostřednictvím integrovaného systému podpory spolupráce zástupců zaměstnanců – iPodpora“, registrační číslo: CZ.1.04/1.1.01/02.00014, financovaný z Evropského sociálního fondu prostřednictvím „Operačního programu Lidské zdroje a zaměstnanost a státního rozpočtu ČR“ a ASO (Asociace samostatných odborů) stojí za novým portálem, který poskytne komplexní přehled, ale bude i pomáhat.

Hlavní zásluhu na realizaci tohoto projektu má Bohumír Dufek, předseda ASO, který jako statutární zástupce ASO vzal na sebe veškerou zodpovědnost za projekt, aby systém iPodpora mohl být uveden do provozu. Povídali jsme si ale s **Irmou Procházkovou**, která je mozkem projektu, člověkem, který projekt vymyslel.

Můžete projekt, jehož výsledkem jsou nejen fungující webové stránky, představit?

Je to evropský projekt – integrovaný informační systém, což znamená, že chceme integrovat stávající weby, různé systémy sociálních partnerů na jedné stránce. Sloužit tedy bude úplně každému, každý si v něm najde, co potřebuje. Příjemcem dotace na projekt je ASO, partnerem projektu pak Českomoravská konfederace odborových svazů a poskytovatelem dotace MPSV.

Portál již funguje. Je kompletní?

Na projektu se stále intenzivně pracuje. „Ladit“ se bude i v roce 2015. Webové stránky byly oficiálně spuštěny 27. listopadu, symbolicky k datu 25. výročí generální stávky, a to v rámci setkání organizovaném ČMKOS v Národním domě na Smíchově, kde byli přítomni i zástupci vlády, předseda Senátu, předseda Poslanecké sněmovny i Asociace samostatných odborů, včetně předsedy OSŽ. ASO zde představilo právě zmíněný projekt – portál.

Co je prioritou systému iPodpora?

Systém je prvotně orientovaný na odboráře, sloužit ale bude i široké veřejnosti. Například tam bude odkaz, jak najít zaměstnání, odkaz orientovaný na pracovně právní vztahy, jak se v určitých životních situacích bránit, ale i informace z vládního systému eKLEP, který umožňuje bezchybnou, rychlou výměnu dokumentů, sledování jejich stavu v procesech, sledování připomínkových řízení, avizování o událostech, předávání informací mezi účastníky a bezpečné uchování všech verzí vládní dokumentace jak legislativního, tak i nelegislativního charakteru. Zvláštní část na **www.odbory.info** pak bude sloužit členům odborů, aby se co možná nejrychleji dostali k informacím, které v současné době jsou obtížně dosažitelné.

Jaká je situace nyní?

Pokud například chcete připomínkovat zákony, musíte toto pracně posílat elektronickou poštou, nebo v tištěné podobě. Teď už jsme ale dostali od vlády povolení, že zmíněné informace budou na našem portálu přístupné. Právě díky tomuto portálu se cílová skupina projektu lehce dostane k vládním dokumentům. To je jeden z velmi důležitých přínosů.

A další etapa?

Chceme na portálu umísťovat více aktuálních informací a rozšířit ho o další služby. Neustále pracujeme na tom, abychom získávali od potencionálních uživatelů náměty, co by bylo na portálu potřeba najít, co je zajímá a co by jim pomohlo.

Můžete být konkrétnější?

Na portálu **www.odbory.info** se například objeví anonce, lidé budou moci psát, co by na portálu chtěli najít. Bude tam diskusní fórum, budou tam ankety, možnost posílání dotazů pracovněprávního charakteru, nebo dotazy na řešení různých životních situací. Tedy živá komunikace, podle které si uděláme konkrétnější obraz portálu.

Portál se tedy stále rozvíjí, máte ale jasnou představu, jak by měla vypadat jeho finální podoba?

Neustále se bude rozvíjet. Zpracovali jsme Katalog integrovaných služeb a procesů v rámci klíčových aktivit projektu. Tam je popsaný stávající stav, jaké informace odbory v tuto chvíli mají, jaké informace sbírají. Dále jsme připravili navrhované služby a procesy už pro integrovaný informační systém iPodpora, a mysleli jsme i na bezbariérovou přístupnost apod. Ani toto ale nepovažuji za finální podobu. Bude to živý systém, jehož konec dle mého nenastane nikdy, stále půjdeme dál a dál.

Kdo se bude na tvorbě portálu podílet?

Momentálně na něm pracuje realizační tým projektu a dobrovolníci. Musím zmínit, že zástupci OSŽ od začátku aktivně podporovali realizaci projektu. V přípravné fázi projektu nám pomohli zpracovat analýzu potřebnosti projektu získáváním informací z dotazníkového šetření mezi členy OSŽ, což byla velmi významná pomoc. Co se týče budoucnosti, je představa taková, že až bude portál fungovat naplno, bude zapotřebí stálé práce několika lidí – tým stálých pracovníků. V budoucnosti bychom mohli uvažovat také například o účasti občanských sdružení, která by na portál přispívala, a například by se lidé mohli domluvit na tom, že si parta lidí, kteří se domluví právě přes tento portál, zahraje fotbal. Možností je opravdu mnoho.

Vím, že se váš portál už dostává do povědomí na mnoha místech Česka. Jak?

Ano, vybudovali jsme dvanáct informačních kiosků, které jsou umístěny ve velkých obchodních centrech, tak aby uživatelů bylo co možná nejvíce. 5300 je uvedeno číslo v projektu a tolik lidí musíme získat v nákladu jako uživatelů, tím

splníme hodnotící indikátor. Není potřeba se ale obávat, že by toto číslo bylo nedosažitelné, právě naopak.

Co na projektu a tvorbě portálu bylo nejtěžší pro vás osobně?

Bezpochyby napsat projekt tak, aby byl životaschopný. Nikdo ještě takový systém nebudoval a tak reakce těch, od nichž jsme potřebovali pro jeho život podporu, byly rozpačité. Málo odborových centrál v zahraničí má něco podobného. Projekt posuzovali specialisté a naštěstí se na něj podívali z toho správného úhlu. Jsem za to velice ráda.

Petra Kuldová

www.odbory.info

* Poskytne zaměstnancům komplexní informace a služby;
* Umožní orientaci na trhu práce;
* Ochrání právo zaměstnanců;
* Sjednotí a propojí rozšířené informační nástroje žadatele a partnera;
* Vytvoří nové služby a aplikace pro efektivní řízení, administraci a distribuci informací v odborových organizacích;
* Zajistí sdílení klíčových dat, zdrojů a aplikací napříč subjekty sociálního dialogu;
* Zajistí efektivní komunikaci s vlastními a potencionálními členy v odborech;
* Vytvoří chybějící moderní statistické databáze v oblasti sociálního dialogu;
* Umožní sjednocenou a společnou tvorbu politik a legislativních návrhů;
* Umožní prosazování národních zájmů zaměstnanců v rámci EU;
* Systém bude dostupný celostátně (webové stránky, veřejně přístupné kiosky, aplikace pro mobilní telefony a tablety);
* Projekt zvýší odborné kompetence 1300 zaměstnanců prostřednictvím vzdělávacího programu Ochrana práv v pracovněprávním vztahu a informačního materiálu Průvodce zaměstnance jeho právy.

INFORMACE

Vzájemné uznávání jízdních výhod mezi ČD, a. s., a ZSSK, a. s., pro rok 2015

Upozorňujeme všechny držitele zaměstnaneckých jízdních výhod, že dne 11. 12. 2014 byl zveřejněn pokyn ke vzájemnému uznávání jízdních výhod mezi ČD, a. s., a ZSSK, a. s., pro rok 2015 (dokument č.j. 323/2014–O10).

Podrobnější informace jsou k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod nebo v prostředí intranetu ČD, a.s., na adrese: http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokum.nsf v kategorii Jízdní výhody a pro uživatele Lotus Notes: Soubor/Databáze/Otevřít/ server: Albatros/České dráhy – dokumenty – O10 GŘ – dokumenty personální.

Šárka Pupíková, GŘ ČD, a. s.

PRÁVNÍ PORADNA

Pracovní posudek

Pracovním posudkem jsou veškeré písemnosti týkající se hodnocení práce zaměstnance, jeho kvalifikace, schopností a dalších skutečností, které mají vztah k výkonu práce.

Posudek o pracovní činnosti (pracovní posudek) je dokument (soubor dokumentů) odlišný od potvrzení o zaměstnání; má taky odlišný obsah i odlišný právní režim.

Povinnost zaměstnavatele vydat pracovní posudek je vázána na žádost zaměstnance. Forma žádosti není předepsána; zaměstnanec proto může žádost učinit jakýmkoli seznatelným (a prokazatelným) způsobem (např. ústně, písemně, telefonicky, elektronickou poštou apod.). Nepožádá-li zaměstnanec o vydání pracovního posudku, povinnosti zaměstnavatele uvedené v § 314 ZP vůbec nevzniknou. Zákon nestanoví žádný časový úsek, ve kterém může zaměstnanec svoji žádost zaměstnavateli podat. Zaměstnanec může tedy žádost podat kdykoli během trvání pracovního poměru a po jeho skončení.

Zaměstnavatel je zásadně povinen vydat zaměstnanci pracovní posudek do 15 dnů od podání žádosti. Podá-li však zaměstnanec tuto žádost dříve, než v době dvou měsíců před skončením pracovního poměru (např. týden po uzavření pracovního poměru na dobu 2 let), nastává zaměstnavatelova povinnost k vydání pracovního posudku nejdříve 2 měsíce před skončením pracovního poměru. Zaměstnavateli nic nebrání tomu, aby vydal pracovní posudek i jindy, není to však jeho povinnost – vydání posudku v jiném období se nelze domáhat.

Na uvedených závěrech nemůže nic změnit ani skutečnost, že se zaměstnanec nebo zaměstnavatel případně domáhají v soudním řízení podle § 72 ZP určení neplatnosti rozvázání pracovního poměru. Dokud totiž není soudem pravomocně rozhodnuto o tom, že rozvázání pracovního poměru je neplatné, považuje se rozvazující úkon za platný a pracovní poměr skončený ke dni, kdy měl skončit podle úkonu, který je u soudu napaden.

Pracovní posudek může obsahovat i hodnocení dalších skutečností, které mají vztah k výkonu práce. Může tedy obsahovat hodnocení jeho celkového vztahu k práci a k spolupracovníkům, hodnocení osobních vlastností, které mají bezprostřední vztah k výkonu jeho práce (např. svědomitost, iniciativnost, dodržování povinností vztahujících se k zaměstnancem vykonávané práci, schopnost k řízení a organizování pracovního procesu apod.).

Pracovní posudek je vždy charakterizován vlastními (subjektivními) soudy hodnotitele (zaměstnavatele), zejména práce zaměstnance a jeho schopností. Protože hodnotící úsudek nemusí podle názoru hodnoceného zaměstnance vždy odpovídat objektivním skutečnostem, má zaměstnanec možnost domáhat se nápravy žalobou u soudu podle § 315 ZP. Zaměstnavatel by tak při vypracovávání pracovního posudku měl dbát na to, aby uvedené hodnotící soudy byly podloženy objektivními skutečnostmi, jimiž by v případném soudním řízení správnost hodnocení prokázal.

Při vydávání pracovního posudku by měli zaměstnavatel i zaměstnanec postupovat s přiměřenou mírou rozumnosti a s cílem posudek vydat (zaměstnavatel) a převzít (zaměstnanec).

Nevydá-li zaměstnavatel zaměstnanci na jeho žádost pracovní posudek ve stanovené lhůtě, může se zaměstnanec splnění této povinnosti domáhat žalobou na uložení splnění této povinnosti u soudu. Žaloba zaměstnance musí v návrhu přesně obsahovat, která část pracovního posudku má být změněna a jakým způsobem.

ZP neupravuje a nestanoví lhůtu pro uplatnění tohoto práva u soudu, je potřeba vycházet z obecné promlčecí lhůty, která činí 3 roky a běží ode dne, kdy právo mohlo být uplatněno poprvé. Zaměstnanec se se svým právem na vydání pracovního posudku může poprvé na soud obrátit tehdy, kdy zaměstnavateli uplynuly lhůty, v nichž je povinen pracovní posudek vydat (15 dnů od žádosti zaměstnance o vydání pracovního posudku, nejdříve však 2 měsíce před skončením pracovního poměru).

Jiné informace o zaměstnanci než ty, které mohou být obsahem pracovního posudku, je zaměstnavatel oprávněn o zaměstnanci podávat pouze s jeho souhlasem, nestanoví-li zvláštní právní předpis jinak.

Nesouhlasí-li zaměstnanec s obsahem pracovního posudku, může se domáhat do 3 měsíců ode dne, kdy se o jejich obsahu dověděl, u soudu, aby zaměstnavateli bylo uloženo přiměřeně jej upravit (§ 315 ZP). Žaloba zaměstnance musí v návrhu přesně obsahovat, která část pracovního posudku má být změněna a jakým způsobem.

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

[1] zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

NÁZORY

Leobussy na Šumavě?

Jak už bývá u soukromých železničních dopravců zvykem, místo účasti ve výběrových řízeních se angažují mimo ně: lobbují v zákulisí, a následně se tím ještě chlubí, a tvrdí, že je to ve prospěch nás všech. Společnost Leo Express už kdysi slíbila, že se zúčastní výběrového řízení na provoz linky Olomouc – Opava – Ostrava. Samozřejmě se nepřihlásila. Nějak to vše vyšumělo, stejně jako nepovedené výběrové řízení. Společnost se alespoň zdála jevit zájem o výběrové řízení na provoz po šumavských tratích, ale dopadlo to úplně stejně, do standardního řízení se nepřihlásila vůbec.

Raději se pustila do zákulisního přemlouvání Jihočeského kraje, aby tendr úplně zrušil a přijal návrh ředitele Novotného z Leo Expressu, tedy železniční společnosti, která nabídla dvě třetiny výkonů odjezdit autobusy! Zatímco autobusová firma ČSAD Jihotrans koupila vlaky (GW Train regio) dost možná hlavně kvůli možnosti zúčastnit se tendru, tak vlakový dopravce obchází výběrová řízení a vnucuje bokem autobusy!

Jihočeský kraj ale moc dobře ví, na rozdíl od pana Novotného, jak se věci mají. Že severní části tratí využívá často více lidí, než je možné natlačit do autobusů, a jižní je zase po silnicích nedostupná (vůbec nebo alespoň s myslitelnou jízdní dobou po myslitelném terénu).

Obávám se, že společnost Leo Express předvedla své schopnosti už mnohokrát. Bez existující záložní soupravy a s poruchovostí ostatních souprav rušila bez náhrady vlaky jeden za druhým (včetně posledního večerního) i několik týdnů v kuse, při mimořádnostech to bylo ještě horší, a během velké námrazy nedokázala vypravit ani kolo po téměř tři dny. To hovoří za vše.

Myslím, že je nás více, kteří snahu dostat se pohodlně na Šumavu nepřikládají svému podlehnutí (slovy pana Novotného) „tlaku železničních odborářů“. Ono pro kraj levnější neznamená vždycky lepší, natož lepší pro zákazníka!

Milý pane Novotný, na Šumavu se jezdí za vším možným, jen ne za internetovým připojením v autobusu, který nenaloží větší skupiny turistů! Je sice hezké zasunout elektrickou přípojku, když není kam strčit loď. Zkusil jste si někdy tratě projet? Jestlipak jste zažil, jak se s členem téměř nevejdete do pětivozové soupravy? Jsem zvědavý na počet cyklovleků za vaším autobusem. Snad jedině že byste šel dosavadní cestou: rezervovat dopředu, na stojáka nebereme. To pak bude za nějakou dobu ten autobus opravdu stačit.

Vít Patrák, informátor železniční dopravy

Sebelepší technika nemůže plně nahradit člověka

Jak uvádí tisková zpráva Drážní inspekce z pondělí 15. prosince 2014, ve večerních hodinách toho dne se v Prosenicích na Přerovsku srazil osobní vlak jedoucí z Olomouce do Suchdola nad Odrou s návěstidlem. Šetřením na místě mimořádné události bylo zjištěno, že návěstidlo poškodil projíždějící nákladní vlak, který převážel cívky s dráty. Nákladní vlak s uvolněným nákladem pokračoval z Prosenic do stanice Přerov, kde při vjezdu do stanice poškodil výhybky a další návěstidla. Celkově byla škoda odhadnuta na 6,5 miliónu korun. (vlak a trať 6 milionů, náklad 500 tisíc Kč).

I když tato zpráva není nějak zvlášť aktuální po stránce časové, jistě je stále aktuální po stránce obsahové. Nehody se na dráze děly, dějí a dít budou, tomu se zabránit asi úplně nedá. Co však nutí k zamyšlení, je fakt, že vlak s uvolněným nákladem může pokračovat v jízdě a ohrožovat tak provoz na sousedních kolejích. V dobách ne tak úplně minulých totiž v každé stanici i na trati sledovali jízdu vlaku dopravní zaměstnanci (výpravčí, signalisté, hradlaři, hláskaři), kteří při zjištěné závadě (vadná pružnice, hořící ložisko, uvolněný náklad) okamžitě činili opatření, aby byl vlak zastaven a závada odstraněna.

V současné době je situace naprosto jiná. Na trati (konkrétně na výše zmiňované Přerov – Ostrava) dnes není již nikdo, kdo by vlak sledoval a závadu zjistil. Trať je ovládána dálkově z jednoho místa (CDP Přerov) a tak pokud dojde k závadě, může mít i fatální následky. Zastánci současného stavu určitě namítnou, že k podobným nehodám dochází jen výjimečně, a že je proto zbytečné, aby na trati, či ve stanici, jízdu vlaků někdo sledoval – jejich platy by byly určitě v souhrnu vyšší, než následky několika podobných nehod. Je to samozřejmě věc názoru, k zamyšlení však tato událost (a jiné podobné) určitě je.

–slav–

V Brně o nádraží v roce 2016

Rok 2014 byl pro obyvatelé Brna úspěšný. Více než šest procent voliček a voličů města totiž prosadilo, že zde na podzim 2016 proběhnou nejen krajské volby, ale i místní referendum o poloze železničního nádraží. K rozhodnutí o jeho termínu pomohla také nová koalice ve složení hnutí ANO, Žít Brno s podporou Pirátů, KDU–ČSL a Strana zelených a nové zastupitelstvo, které 25. listopadu 2014 vyhovělo návrhu přípravného výboru.

Před tímto hlasováním ovšem probíhal urputný souboj o uznání bezvadnosti návrhu na vyhlášení referenda a počtu správně získaných podpisů pod petici. Ty se přitom sbíraly od ledna až do září 2014. Magistrát pod vedením bývalé koalice ČSSD a ODS totiž neustále odmítal uznat požadavek petentů na vyhlášení referenda společně s komunálními volbami v říjnu 2014. O bezvadnosti návrhu tak nakonec rozhodl až krajský soud. A jelikož se tak stalo až po volbách, byl tak schválen nový termín referenda na podzim 2016. Přitom bylo zvláštní, proč obě tyto strany, jejichž název obsahuje pojem „demokratická“, tak tvrdě odmítaly referendum vyhlásit. Brněnskou ČSSD a ODS totiž již dávno přestal zajímat názor „demos“, neboť raději a častěji nadbíhá různým elitářským a zájmovým skupinám.

Je to i logické, protože jde o největší železniční stavbu u nás, která v první etapě spolkne nejméně dvacet miliard korun. A stavět ji na zelené louce někde u řeky je jistě pro tyto skupiny a obě strany lepší než v centru Brna, kde cestující veřejnost vlaky lépe využívá. ODS proto tvrdila, že o nádraží rozhoduje stát, nikoliv Brno, takže je prý zbytečné k referendu chodit. Přitom Zemanova vláda v květnu 2002 rozhodla, že nádraží bude tam, kde ho určí územní plán. A o něm rozhodují zastupitelé Brna!

Schválení největšího místního referenda u nás až na podzim roku 2016 je tedy nejlepším řešením, kterého jsme se mohli v Brně v roce 2014 od nové brněnské koalice přát.

Miroslav Patrik,
koordinátor ČS dopravního klubu

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

Parní lokomotiva U 46.101 odjíždí z Blažejova, v pozadí je místní kostel sv. Alžběty.

Silvestr na Jindřichohradecké

Stalo se již tradicí, že na sklonku kalendářního roku organizuje společnost Jindřichohradecké místní dráhy tzv. „Silvestrovské parní jízdy“. Letos se parní úzkorozchodný vláček vydal na trať v sobotu 27. 12. 2014 z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice a o den později, v neděli 28. 12., pak parní vláček vyjel z Jindřichova Hradce do Černovic u Tábora. Díky mrazivému počasí na konci roku 2014 se cestující veřejnosti a příznivcům železnice naskytla možnost prožít jízdu parního vlaku v zimní krajině České Kanady a Českomoravské vrchoviny. V čele soupravy úzkorozchodných vozů se představila největší parní lokomotiva společnosti JHMD, U 46.101 přezdívaná „Polka“, která byla vyrobena v roce 1953 v Polsku. V soupravě nechyběl ani bufetový vůz s prodejem občerstvení.

Vít Mareš

V žst. Kouřim byly 27. prosince přistaveny k vykládce čtyři vozy řady Es s uhlím ze Světce, naštěstí nákladní doprava se do Kouřimi vrátila, v pozadí vlak Os 19317 relace Kouřim–Pečky, odjezd 14.06 h.

Opravenou lokálkou do Kouřimi k Švehlovu pomníku

O trati Pečky – Kouřim jsem čtenáře Obzoru informoval v lednu 2014, kdy jsem 30. prosince 2013 prošel tehdy po povodni v červnu 2013 vyloučenou trať od sídla dirirujícího dispečera v Plaňanech do Kouřimi. V té době teprve začínaly výlukové práce. Trať byla opět zprovozněna přesně rok po povodni a to právě v den stého výročí Sarajevského atentátu, 28. června 2014. V tomto případě je nutno pochválit jak Středočeský kraj, tak SŽDC, s. o., že byla kouřimská lokálka skutečně zprovozněna k velké radosti místních občanů a turistů, kteří navštěvují bývalé kouřimské hradiště a Lechův kámen či kostel s obrácenými zvony.

Bývalý pomník A. Švehly u Ždánic, původně vedla v serpentinách přímo kolem pomníku Kutnohorská silnice z roku 1840, po II. světové válce nahrazena obchvatem.

Doporučuji si tentokrát udělat asi sedmikilometrovou procházku k bývalému pomníku někdejšího předsedy prvorepublikové agrární strany a trojitého předsedy vlády ČSR Antonína Švehly (1873–1933), který leží nad starou Kutnohorskou silnicí za vsí Oleška a Ždánice. Pomník byl již za Protektorátu znehodnocen a po válce byl přeměněn na pomník obětem nacismu, protože Švehla opět upadl v nemilost. K pomníku se dostaneme od nádraží v Kouřimi po zelené značce přes náměstí dále přes obce Molitorov (zde zámek, nepřístupný, místní průmysl v ruinách) a Diblíkov (zámek z roku 1905, nepřístupný) dále zkratkou (možno pokračovat i po delší trase stále po zelené až k pomníku) mimo značenou cestu kolem ovocné školky lesní cestou (nutno mít turistickou mapu či nové technologie orientace), pozoruhodný je i kostel u hřbitova Ždánice s šindelovou střechou. Možno k pomníku dojít i celou trasu po zelené značce, což je delší o několik kilometrů. Na místě pomníku bylo dříve i slovanské hradiště s výhledem do daleké krajiny Kolínska.

Kdo by se již nechtěl vracet zpět do Kouřimi na vlak, může použít příměstský autobus Kutná Hora – Praha, Háje. Je pozoruhodné, že i na této lince (linka 381,dopravce ČSAD Polkost) jezdící až do vzdálené Kutné Hory, mohou jezdit cestující nad 70 let v rámci PIDu zdarma a dopravce provozuje i francouzské autobusy s elektronickými informacemi v autobusech pouze ve francouzštině! Kdyby použil jakýkoli železniční dopravce převzaté vozy z ciziny bez českých nápisů, tak by dráhu ždímaly sdělovací prostředky „do krve.“ Holt autobusy mají dovoleno vše.

Martin Kubík

Silvestrovský vlak na Kubovu Huť

Na poslední den v roce 2014 zorganizovaly České dráhy s dceřinou společností ČD Cargo a Stiflerovým pošumavským železničním spolkem již tradiční silvestrovské jízdy z Vimperka na Kubovou Huť a zpět. Celkem čtyřikrát vyvezla lokomotiva v nátěru ČD Cargo 749.018–8 „Zamračená“ soupravu sestavenou z vozů Bdt a B249 na nejvýše položenou stanici v Čechách, na Kubovu Huť. Cestující tento vlak využívají k silvestrovskému výstupu na vrchol šumavského kopce Boubín.

Na Kubově Huti probíhala výstava techniky horské služby, byla k vidění pojízdná pohádková kancelář, dále vlaková pošta, kde se rozdávala pamětní razítka, probíhal prodej upomínkových předmětů a občerstvení. Všechny vlaky byly využívány cestující veřejností v hojném počtu a díky zimnímu počasí si tyto jízdy nenechali ujít ani příznivci železnice, aby si vychutnali nádherný bublající zvuk beztlumičové „Zamračené“, rozléhající se v zasněžených šumavských lesích v okolí Kubovy Huti.

Vít Mareš

Silvestrovský vlak se „Zamračenou“ 749.018–8 odjíždí z Kubovy Huti do Vimperka.

PŘEDPLATNÉ OBZORU
vyřídíte na telefonu 9722 41909, mob. 731 648 117 (po - čt 7.00 - 15 h), e-mail: eva.kucharova@osz.org

Moudrost pro tento den

Neohlížej se smutně za minulostí, už se nevrátí.

Henry Wadsworth Longfellow

Placená inzerce

CK Halmatour nabízí zájezdy

www.dovolenavlakem.cz, www.halmatour.cz

VÝROČÍ MĚSÍCE

Tratě a traťové úseky

LEDEN

Planá u Mariánských Lázní - Tachov
16. 1. 1895 – **120 let**

Milí přátelé, literáti!

Je tomu právě rok, co jste na tomto místě mohli číst moji výzvu k napsání společné knihy. Vše dobře dopadlo – kniha je na světě, a protože byla úspěšná, chceme letos pokračovat druhým dílem. Přidejte se k nám a staňte se i vy jejím spoluautorem!

Stejně jako vloni zajistím veškeré práce a náklady spojené s přípravou, editací a tiskem ve vlastní režii, za mediální podpory železničního tisku. Na vás je pouze dodání jedné až deseti stran textu a odkoupení alespoň jednoho výtisku knihy. Vytvořme tedy společně druhý díl antologie známých i neznámých literárních autorů na naší železnici!

Uvítáme ukázky z knih, články, poezii i prózu, pohádky, povídky, s železniční i neželezniční tématikou. Přidat se může každý! Jedinou podmínkou je naplnění názvu knihy – jsme **„Literáti na trati“**. Ať už profesí či láskou k železnici. Je jedno, zda jste ostřílený autor nebo si píšete jen tak pro radost. Podělte se o svoje dílo s ostatními.

Přestože si vyhrazuji právo určitého výběru, věřím, že se na podzim všichni sejdeme na autogramiádě. Seberte tedy odvahu a pojďme do toho! Po loňských zkušenostech mohu říct: „Stojí to za to!“ Další informace získáte na e–mailové adrese: frantisek.tylsar@seznam.cz nebo na tel. čísle 776 582 331, popř. na webu http://profandu.webnode.cz/literarni–projekty/ .

František Tylšar
vlakvedoucí, redaktor, člen JčKOS

Dočká se v roce 2015 trať 097 opravy?

Jednou z tratí, pro kterou měla červnová průtrž mračen v roce 2013 fatální následky, jsou koleje, vedoucí z Teplic v Čechách do Lovosic (SŽDC č. 097). Tehdy se v prostoru nad obcí Litochovice nad Labem utrhla část svahu pod zdejším kamenolomem a tisíce kubíků zeminy, včetně železniční trati, se daly do pohybu, přičemž došlo k zavalení části rozestavěné dálnice D 8. V místech, kde do nedávna vedly koleje, zeje dnes hluboký kaňon, široký cca 100 metrů.

Podle původních plánů mělo dojít k opravě poškozeného úseku trati do konce roku 2014. Bohužel, jak se později ukázalo, sesutý svah vykazoval stále známky nestability a v případě silných dešťů hrozily další sesuvy. Do dnešních dnů byla značná část materiálu odtěžena, nicméně vyhráno ještě zdaleka není. Kvůli nestabilnímu podloží nemá asi cenu budovat zde mohutný železniční násep, který by mohl být v budoucnu opět poškozen. A tak termín opravy a zprovoznění kolejí v úseku z Radejčína do Lovosic je stále v nedohlednu. Možné řešení, které by tento problém vyřešilo, je přemostění onoho kritického místa. Což ale naráží na značnou finanční náročnost. A ruku na srdce, trať si na sebe nevydělá. Argumentem snad může být to, že koleje, vedoucí úbočím Českého středohoří, lze využít v případě nesjízdnosti koridorové trati Ústí nad Labem – Lovosice. Což se také v minulosti již několikrát stalo.

Pohled na dílo zkázy od Dobkoviček. Zde do června 2013 vedla železniční trať.

Vše souvisí se vším. A tak například nemožnost přepravy jízdních kol v autobusech náhradní dopravy mezi Radejčínem a Lovosicemi odrazuje v letní sezoně plno cyklistů od využití vlaku a České dráhy, a. s., přicházejí o spoustu zákazníků. Na prahu nového roku přejme proto těmto kolejím, aby se letos situace vyřešila a trať mohla opět sloužit v celé své délce, jak tomu bylo od jejího zprovoznění v prosinci 1897.

A. K. Kýzl

P.S. Tváří v tvář podobnému problému se nabízí otázka, nebylo-li neuvážené zrušit útvary Železničního vojska.

Konec „dirigenta“ v Humpolci

Se skupinou Chinaski lze zanotovat „Nic není, jak bejvávalo..“ Od 14. 12. skončil po 120 letech obsazený post výpravčího, naposledy dirigujícího dispečera, v Humpolci. Dirigující dispečer byl odsunut do Havlíčkova Brodu. SŽDC opět ušetřila a dopravní kancelář v Humpolci osiřela. V dopravně D3 Humpolec zbyla pouze osobní pokladna s velmi omezenou prodejní dobou.

Dříve se naivně myslelo, že posty dirigujících dispečerů nejsou ohroženy a že takto obsazená stanice vydrží. Ani tato jistota již několik let neplatí. Viz v nedávné historii zrušené posty dirigentů: Žlutice, Lochovice atd. A po masivním zavádění dalších dálkových řízení bude rok od roku hůř a výpravčí se stane vymírajícím povoláním. K čemu pak bude i dopravní školství? Pro těch pár dálkových dispečerů? Na stránkách http://oszzvzsthbr.mstranky.cz/zpravodaj je již informace: Stop stav přijímání zaměstanců řízení provozu…

Martin Kubík

Humpolec 28. 7. 2011, v té době se o „přemístění“ dirigenta ještě ani nemluvilo.

Adventní zájezd do Wroclawi

Ráno 4. prosince 2014 jsme se sešli na náměstí Sv.Čecha v Ostravě, abychom se vydali na cestu do jednoho z nejstarších měst v Polsku, do Wroclawi.

Velká část města se rozkládá na ostrovech, které tvoří řeka Odra a její ramena. Díky tomu se Wroclawi přezdívá „Benátky střední Evropy“. Město je v Evropě na třetím místě v počtu mostů, mostků a lávek přes Odru a je jich celkem více než 300. Naše prohlídka začala na Tumském ostrově, což je nejstarší část města s komplexem církevních budov a katedrálou Sv. Jana Křtitele. Abychom viděli toto nádherné město z ptačí perspektivy, vyjeli jsme výtahem na ochoz věže katedrály a pokochali se pohledem do okolí na všechny strany.

Dále naše cesta vedla do Haly Targowé, což je tržnice plná květin, ovoce a vánočních dobrot a různých drobných dárků. Následně jsme navštívili Univerzitní muzeum a také jeho nejcennější interiér, Aulu Leopoldina a kapli. Vše nás uchvátilo svou překrásnou výzdobou a malbami. Velkou zajímavostí jsou na mnoha místech rozmístěné malé kovové sošky trpaslíků, které symbolizují různá řemesla i chování lidí; je jich asi 130 kusů.

Poté nás naše průvodkyně vedla kolem kostela Sv. Alžběty a domečků, které mají přezdívku Jeníček a Mařenka, až na náměstí, kterému se polsky říká Rynek. Druhé největší náměstí v Polsku zdobí nádherná radnice,která je perlou gotické architektury. Po prohlídce náměstí jsme měli rozchod a každý si zde mohl podle svého zájmu prohlédnout bohatou nabídku zboží a to jak ve stáncích, tak i v obchůdcích nebo si zajít do hospůdky či cukrárny.

Příprava takového zájezdu není jednoduchá a paní Květa Vysloužilová měla zájezd perfektně připravený a zvládla roli průvodkyně na výbornou. Na dopravci požadovala jen dobrého řidiče, který zná Wroclaw. Na zpáteční cestě se ale pan řidič podřídil GPS a ta ho nějak podivně navigovala, takže nám zpáteční cesta trvala o hodinu déle než cesta tam. Jinak ale cesta proběhla bez úrazu a nehody a v předvánoční náladě

Každý z nás si vezl domů plno zážitků a někteří i dárečky nebo pěkný vánoční hrneček.

Helena Čiklová

SPORT

Mistrovství v běhu na lyžích se uskuteční v Harrachově

Regionální sportovní komise OSŽ Pražské oblasti připravuje na dny 21. – 23. ledna 2015 Mistrovství České republiky železničářů v běhu na lyžích mužů a žen pro rok 2015. Závody se budou konat v uvedených třech dnech (středa – pátek) ve Ski areálu Harrachov. Na pořadu je běh na 10 a 15 km volně i klasicky (kategorie muži – ženy) a sprint štafet 2x3 km volně.

Závodníci budou ubytováni v hotelu OSŽ Lesní chata v Kořenově.

Bližší informace na www.osz.cz, rubrika sport.

–čas–

OBZOR

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. - Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš, redaktoři PhDr. Zdeňka Sládková a Miroslav Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 9727 42390), odborná referentka Eva Kuchařová. **Sídlo redakce**: žst. Praha hl. n. (nová provozní budova), tel. 9722 41909, mob. 731 648 117. **Korespondenci zasílejte na adresu:** Redakce Obzoru, Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9, e-mail: obzor@osz.org, e-maily jednotlivých redaktorů: jmeno.prijmeni@osz.org. Stránka OSŽ: www.osz.org. Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. - **Objednávky předplatného vyřizuje redakce**(obzor@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