

Z aktuálních událostí

Jednání **Představenstva OSŽ**, které se konalo 21. července před mimořádným zasedáním Ústředí OSŽ, mělo konstruktivní a rychlý průběh.

V jeho rámci členové Představenstva OSŽ mimo jiné schválili jednu žádost o přiznání dávky z Podpůrného fondu OSŽ a jedno právní zastoupení v řízení před soudem. V rámci bodu Organizační záležitosti poté členové Představenstva OSŽ odsouhlasili návrh zahraniční pracovní cesty (zasedání železniční sekce ETF v Bruselu) a také složení výpravy na 26. mezinárodní soutěž film a video (USIC), která se bude konat ve dnech 24. 9. až 28. 9. 2015 v Obernai ve Francii. V přítomnosti vedoucího Mezinárodního oddělení OSŽ – U Ing. Ondřeje Šmehlíka byla poté vzata na vědomí informace o zabezpečení rekreace v apartmánovém domě Orion v Řecku (v roce 2015) a dále schválen návrh nominace na Regionální mistrovství USIC ve stříbě (31. 7. až 2. 8. 2015) a na Mezinárodní mistrovství USIC v kopané v Soči (říjen 2015). Část bodu Organizační záležitosti byla věnována kampani železničních odborů při Evropské unii (ETF) za zachování vlakového personálu (na zasedání železniční sekce ETF dne 3. června 2015 za účasti zástupce OSŽ bylo jednomyslně schváleno spuštění celoevropské kampaně vyzývající k zachování vlakového personálu; řídicí výbor železniční sekce společně s poradní skupinou pro vlakový personál stanovil datum kampaně na 29. října 2015) s tím, že OSŽ zajistí vytištění a distribuci české verze letáku. „**To není, našťávej, problém Českých drah, přesto cítíme solidaritu s kolegy z jiných železničních správ,**“ uvedl I. místopředseda Vladislav Vokoun.

Ústředí OSŽ souhlasí s prodejem této nemovitosti (při splnění určitých podmínek) s cílem upřednostnit nejvyšší cenovou nabídku.

Informacím ze zásadních jednání vedoucí zprávy z jednání zástupců OSŽ s vicepremiérem a ministrem financí Adrejem Babišem, kde se jednalo hlavně o situaci ve společnosti ČD Cargo: „**U pana vicepremiéra jsme se domluvili na dvou základních věcech: že bude vytvořen materiál popisující situaci ve společnosti a poté bude svolána dopravní tripartita, která bude mít na programu jeden jediný bod – železnice, zejména řešení situace ve společnosti ČD Cargo u jednotlivých vozových zásilek,**“ informoval místopředseda OSŽ Radek Nekola s tím, že situací ve společnosti ČD Cargo by se ve středu 29. července měla zabývat i koaliční rada. „**Každopádně v tuto chvíli je jasné, že je zatím pozastaven proces restrukturalizace s ohledem na uvažované rušení jednotlivých vozových zásilek,**“ dodal Radek Nekola.

Děním ve společnosti ČD nyní hýbe především situace v Zákaznickém personálu (respektive chystaná organizační změna), k tomuto tématu se v úterý 28. července mimořádně seje rozšířený Podnikový výbor OSŽ při ČD, a. s. V rámci Informací ze zásadních jednání zazněly i podrobnosti k probíhající výměně ln karet (více



Člen Ústředí OSŽ Petr Toman byl zvolen do Správní rady Zdravotní pojišťovny Ministerstva vnitra.

najdete na 2. straně tohoto čísla) či informace od místopředsedy OSŽ Miroslava Novotného o probíhající kolektivní vyjednávání v Dopravním zdravotnictví, respektive o situaci ve společnosti FEREX Liberec, která je v konkurzu.

V rámci bodů „Organizační“ a „Různé“ pak například informoval tajemník Petr Štěpánek o volbách do Dozorčí rady Zdravotní pojišťovny Ministerstva vnitra (ZP MV) ČR (Petr Štěpánek pozici obhájil) a Správní rady ZP MV (Petr Toman nový člen SR za OSŽ) a o kontrole NKÚ v ZP MV s tím, že kontrolou nebyly zjištěny žádné nedostatky. Petr Toman poté poděkoval členům Ústředí za to, že jej vybrali. „**Nechal jsem zřídít e-mailovou adresu (211@oszsetaty.cz), na kterou mi mohou lidé, kteří jsou pojištěni u ZP MV ČR, psát své náměty či připomínky,**“ oznámil Petr Toman.



Léto se zatím předvádí ve skvělé formě, někdy se zdá, že to až s teplotami přehání. O to víc to pak láká k vodě. Nechte tedy práci na pak a vyražte třeba na chorvatský Pag. Redakce Obzoru vám přeje příjemné léto - třeba vás bude k letnímu cestování inspirovat naše příloha Železničářské toulky. Snímek chorvatského ostrova Pag pořídil Michael Mareš.

Nehoda u Topolan s sebou stále nese velké množství otazníků

5. června 2011 vykolejilo u obce Topolany na trati mezi Vyškovem na Moravě a Nezamyslicemi (trať 300 Brno – Přerov – Bohumín) v plné rychlosti (85 km/h) 13 vozů nákladního vlaku Vn 52061, ve zúčasti 31 prázdných vozů Falls (Wap). Okresní státní zástupce ve Vyškově na Moravě obžaloval pět zaměstnanců SŽDC (OR Brno, Správa trati Brno) z přečinu obecného ohrožení z nedbalosti z důvodu porušení jejich pracovních povinností při údržbě trati. Za vinu je jim kladeno to, že při své práci nezjistili stav kolejových upevňovačů, která byla podle vyjádření obžaloby uvolněná, v důsledku čehož došlo k předmětné nehodě.

V prvním hlavním líčení před soudem proběhly výslechy obžalovaných, doplněné otázkami soudce, státního zástupce a obhajoby. Jednoho z obžalovaných obhajuje smluvní advokátka OSŽ JUDr. Jarmila Pospíšilová. Z výslechu obžalovaných vyplynulo, že železniční svěrky typu ŽS 3 (upevňovač), které jsou na této trati používány, vyžadují zvýšenou pozornost, neboť jsou náchylné k povolování. Tato

vada byla u těchto upevňovačů zjištěna záhy po jejich zavedení do provozu, už v roce 1985, nicméně s nimi bylo vybaveno několik tisíc kilometrů kolejí na celé síti tehdejších ČSD (nyní SŽDC, s. o.). Provozní pracovníci o této skutečnosti sice vědí a povolené šrouby jsou pravidelně utahovány, po určité době však neustálým dotahováním dochází k deformaci pryžových podkladnic. Tato závada se dá zjistit pouze při demontáži celé koleje, na což je zapotřebí několikadenní výluka.

Podle názoru obžalovaných nebyly však příčinou nehody povolené železniční svěrky (bezprostředně před nehodou byl jejich stav na inkriminovaném místě zkontrolován s negativním výsledkem), ale spíše se mohlo jednat o technickou závadu na jednom z vozů řady Falls. Tyto vozy totiž mohou mít při vyšších teplotách sníženou rejdovost, což může při vyšších venkovních teplotách způsobit jejich vykolejení.

Všechna výše uvedená fakta budou zkoumána při výpovědích svědků na dalším jednání,

kteřé bylo stanoveno na 30. září 2015. Z hlavního líčení, které proběhlo 1. července 2015, není totiž dosud zřejmé, jak se bude chít vypořádat obžaloba se skutečností, že není v současnosti spolehlivě prokázáno, jestli se skutečně zaměstnanci SŽDC, s. o., dopustili konkrétního porušení pracovních povinností v příčinné souvislosti se vznikem této mimořádné události. Toto zjištění je jedním ze základních předpokladů pro to, aby obžalovaní mohli být uznáni vinnými za vznik MU.

Z uskutečnění hlavního líčení však dosud nic takového v neprospekch obžalovaných nevyplývá. Tuto zásadní otázku bude muset soud vyřešit v dalším jednání a bude na obžalobě, aby svá tvrzení unesla ve světle dosud předložených důkazů. V každém případě to bude i test správnosti závěrů těch orgánů, které MU šetřily mimo rámec orgánů činných v trestním řízení.

Další podrobnosti z tohoto soudního líčení najdete také na webu OSŽ.

Miroslav Čáslavský

**Příští číslo
Obzoru
opět s přílohou
Železničářské
toulky
vyjde
17. srpna**

EC 127 rekordmanem! České dráhy před prázdninami posilovaly vlaky

V pátek 26. 6. 2015, kdy pro většinu dětí začaly prázdniny, vypravily ČD oproti jiným pátečním posílám mnoho dalších vozů, které operativně zařazovaly do souprav. Například ve směru z Prahy na Moravu bylo možno spatřit vlak EC 153 se 14 vozy, EC 125 se 14 vozy a EC 155 s 15 vozy. Rekordmanem se 17 vozů se stal EC 127. I tak bylo ve vlacích plno a lidé stáli na chodbičkách. Za toto operativní posílení souprav je třeba poděkovat pracovníkům síťového dispečinku a provozním zaměstnancům DKV Praha (PJ Odstavné nádraží jih).

Ten samý den jel IC 513 Praha – Opava dokonce se dvěma posilovacími vozy – to když se v pátek 26. června ráno zjistilo, že je (povinně místenkový vlak) úplně vyprodán i jeden navíc přidán vůz Bdmpee (80 míst). Po dohodě se

síťovým dispečinkem a DKV Praha byl tento vlak posílen ještě o další vůz Aee (jako 2. vozová třída). I tento vůz byl během dne až na dvě místa rovněž vyprodán (pro zajištění – po přidání do soupravy byl první oddíl „vyprodán“ za 5 minut).

Také o týden později, v pátek 3. 7., byly u vlaku IC 513 dány do prodeje navíc dva vozy řady Bdmpee (kapacita vlaku se zvýšila o 160 míst) – těsně před odjezdem vlaku do Opavy bylo jen jedno místo volné! Přímý spoj z Prahy do Opavy, alespoň podle ARESu, si oblíbilo mnoho cestujících a jeho zavedení se tak jeví jako velmi dobrý počin. Do budoucna se tak může uvažovat i o jiných zajímavých trasách přímých vlaků, například z Opavy do Brna.

–mmc–



Na ilustračním snímku souprava rychlíku opouští vjezdovou skupinu Odstavné nádraží jih.

„Letní tábor Železničář v Potštejně je náročná, leč srdeční záležitost.“

Hovoříme s MILOSLAVOU PEČINKOVOU, místopředsedkyní ZO OSŽ železniční stanice Olomouc hl. n. a členkou PV OSŽ při ČD, a. s.

Základní organizace OSŽ železniční stanice Olomouc hl. n. je již více než dvacet let provozovatelem rekreačního zařízení Letní tábor Železničář v Potštejně, v romantickém údolí na břehu řeky Divoké Orlice, asi 15 km od Ústí nad Orlicí. Co je největší předností tohoto rekreačního zařízení?

Největší předností je nejen jeho romantická poloha, ale také vynikající podmínky pro rekreaci a relaxaci, což je zvláště v dnešní uspěchané době velice oceňované. Za ty roky, co tábor vlastněme, se nám podařilo vytvořit zázemí, které je pro rekreaci potřebné. V areálu tábora se nachází mimo jiné také bazén s ohřívanou vodou, s vodní skluzkou a dětským brouzdalištěm. Rekreativní mohou využít také antuková hřiště a travnatou plochu na malou kopanou, či krytou hernu se stoly na stolní tenis. Nechybí ani knihovna, televize a pro zdatnější rekreaty je zde postavena horolezecká stěna. Na jaře pořádáme oblíbené jízdy na raftech po řece.

Dá se tedy říci, že aniž by rekreativní opustili areál tábora, naleznou zde vše, co patří k dovolené?

Lidé se určitě nudit nebudou, ale bylo by škoda, kdyby nevyužili okolní krásné přírody k procházkám, mimo jiné také na nedalekou zříceninu hradu Potštejn, doporučuji také návštěvu nově zrekonstruovaného zámečku nebo domácího pivovaru přímo v Potštejně a mnoho dalších výletů do okolí. O rekreaty je dobře postaráno, i pokud se týká stravování – tábor je vybaven kuchyní a jídelnou, zajištěna je plná penze, v případě výletů zajišťujeme rekreativním balíčky na cestu. K dispozici je zde 160 lůžek, částečně v dřevěných chatkách s elektrickým

vytápěním, částečně ve zděných budovách. Večer je možno posedět u ohniště a v případě zájmu rekreativní zajišťujeme také dobroty z udrmy či grilu.

Váš tábor je známý také tím, že je zde o prázdninách ustájeno ve volné přírodě čtrnáct koní, na nichž se děti učí jezdit a starat se o ně.

Ano, to je velké lákadlo. Podařilo se nám ve spolupráci s manželí Tomkovými – majiteli koní z nedalekého Vamberka zajistit výuku jízdy na koních. Koně jsou ustájeni na louce, kterou jsme k táboru přikoupili, a jsou velkým zpřístupněním prázdninových letních dětských táborů. Jízdu na koni a starost o ně se děti učí odpovědnosti, neobjasněnosti a lásce ke zvířatům. Letos pořádkáme již 5. ročník koňského tábora.

Provoz takového zařízení je určitě velmi náročný. Co všechno taková starost obnáší a jak se vám daří tábor udržovat?

Ano, práce je opravdu nad hlavu a to nejen s jeho údržbou, ale především se zajištěním chodu tábora, organizací pobytů a zajištěním papírové agendy. Brigádně se na chodu tábora podílí především členové z naší základní organizace, včetně seniůrů. Určitě jim za to patří velký dík. Tábor je v provozu od dubna do konce září, v prázdninových měsících nepřetržitě, v ostatní době na prodloužené víkendy nebo různá školení, případně i školy v přírodě. Provoz zajišťuje personál skládající se z hospodářky, kuchařek, uklízeček a údržbáře, v letních měsících se o děti starají zkušené vedoucí, převážně s pedagogickým vzděláním. Jsme moc rádi, že velká většina našich rekreativních se k nám vrací opakovaně.



Neuvažovali jste někdy o tom, že byste tábor prodali a zbavili se tak starostí, které obnáší? Není málo ZO OSŽ, které již takový krok učinily.

Po pravdě řečeno i takové myšlenky na nás někdy přicházejí, ale tábor nám natolik přirostl k srdci, že i navzdory všem starostem bychom ho nechtěli jen tak opustit. A to nejen proto, kolik práce a úsilí bylo do něj vloženo. Když člověk vidí spokojenost rekreativních, především dětí, tak si řekne, že to stojí za to. Zatím se nám to daří. Ve zkratce se dá říci, že Letní tábor Železničář v Potštejně je náročná, leč srdeční záležitost. Přijďte se k nám podívat a načerpat nové síly ať už na dětský tábor, který nabízíme i prostřednictvím cestovní kanceláře ČD travel nebo na některý z prodloužených víkendů či rodinných rekreací. Aktuální nabídku najdete i na webových stránkách tábora www.ltpotstejn.cz

Děkují Vám za rozhovor. K provozu tábora se ještě v Obzoru vrátíme prázdninovou reportáží.

Miroslav Čáslavský

Vývoj pracovní úrazovosti v roce 2014

K jedné z nejdůležitějších oblastí odborové práce tradičně patří oblast pracovní úrazovosti. Na následek pracovního úrazu nebo nemoci z povolání jen v ČR každým rokem umírá více než 100 lidí. V roce 2014 se v působnosti Odborového sdružení železničářů jednalo o 2 smrtelné pracovní úrazy. Bezpečnost a ochrana zdraví při práci však bývá někdy ze strany některých zaměstnavatelů a i odborových organizací podceňována nebo přehlížena. Odborové sdružení železničářů věnuje této oblasti velkou pozornost prostřednictvím svých svazových inspektorů BOZP, odborových funkcionářů na různých úrovních odborového řízení i ze strany základních organizací OSŽ. Oddělení BOZP OSŽ se touto oblastí zabývá zejména v rámci výkonu své kontrolní činnosti u zaměstnavatelů, dále v rámci pravidelných školení, které OSŽ pořádá, ale i při výkonu metodické, poradenské a konzultační činnosti v jednotlivých ZO OSŽ. Kontrolní činností svazových inspektorů bylo zjišťováno, že někteří zaměstnavatelé včas pracovní úraz neoznámili příslušné odborové organizaci a tento úraz neřešili ani ve vzájemné spolupráci. Na

druhé straně zase některé odborové organizace neprojevovaly dostatečný zájem o šetření pracovního úrazu a o zastupování postiženého zaměstnance v procesu šetření pracovního úrazu a také o jeho odškodnění. V několika případech se dokonce stalo, že zaměstnavatel nechtěl uznat úraz jako pracovní, a až na zásah svazového inspektora byl tento úraz za pracovní uznán. Jako velmi smutné se také jeví, když jsme v rámci kontrolní činnosti zjistili, že příslušná odborová organizace nedostatečným způsobem hájila oprávněný zájem svého postiženého člena tím, že například bezdůvodně souhlasila s nedostatečnou výší odškodnění pro postiženého zaměstnance apod. Problematika šetření pracovního úrazu bývá často pro některé odborové organizace složitá. Proto se tomuto tématu budeme i nadále věnovat v rámci školení BOZP. Celý materiál „Informace o vývoji pracovní úrazovosti v roce 2014“, je pro zájemce k dispozici umístěn na webových stránkách OSŽ, v poloze BOZP/Ke stažení.

JUDr. Petr Kožmín,
vedoucí oddělení BOZP



K narušení střeženého prostoru tunelu sice nedochází tak často, ale občas se to stane, říká výpravčí železniční stanice Chomutov Petr Horčíčka.

NAVŠTÍVILI JSME

Chomutov

Tři soudičky – tři soukromé společnosti – stály před 145 lety u zrodu chomutovského železničního uzlu. Jako první přijel (od Ústí nad Labem) do Chomutova vlak společnosti c. k. privilegované Ústecko-teplické dráhy (8. 10. 1870). V pořadí druhou soukromou společností, která do Chomutova přivedla své koleje, byla Buštěhradská dráha – celá trať z Prahy do Chomutova byla zprovozněna 4. 2. 1871. A konečně třetí společností, která si vzala Chomutov do hledáčku, byla Společnost c. k. Duchcovsko-podmokelské dráhy, která vedla z Podmokel (dnešního Děčína) pod Krušnými horami přes Duchcov do Chomutova (19. 12. 1872). Dnesse z Chomutova rozjíždějí osobní vlaky celkem do pěti směrů: do Mostu (trať 130), Chebu (130/140), Března u Chomutova (124), Jirkova (124) a o víkendech i do Vejprtu (137).

Rozvoj železnice na Chomutovsku ovlivnila těžba hnědého uhlí a těžba uhlí zase výrazně zasáhla do podoby železniční sítě. Tato oblast je velmi bohatá na přeložky. Vznikl tak poslední (u Droužkovic) mají určitě mnozí z nás ještě v živé paměti. 1. 4. 2007 byl zahájen pravidelný provoz na přeložce trati Březno u Chomutova – Chomutov (současné s tím byla zrušena výhybna Společnosti).

Podstatnou součástí této přeložky je tunel, který svou délkou 1758 metrů získal prvenství v České republice a odsunul „Spíčácký tunel“ až na druhé místo (Březenský tunel je v pořadí 150. tunelem na síti SŽDC). Železniční stanice Droužkovice, která nějaký čas sloužila i jako vlaková zastávka, je nyní dálkově ovládána právě z Chomutova. „Dnes už Droužkovice slouží víceméně jen pro křižování vlaků, jako výhybna se od doby, co skončila pravidelná doprava vápence na elektrárnu do Pruněřova přes odbočku Dubina, používají opravdu minimálně.“ říká výpravčí železniční stanice Chomutov Petr Horčíčka.

Výpravčí v Chomutově mají za povinnost „sledovat“ i oba portály „Březenského tunelu“. Když někdo vstoupí do střeženého prostoru, monitoro-

vací zařízení v dopravní kanceláři spustí alarm a z reproduktorů u tunelu se ozve hlášení: „Pozor! Vstoupili jste do střeženého prostoru železničního tunelu a jste sledováni kamerovým systémem. V případě, že tento prostor neopustíte, bude přivolána Policie ČR.“

„V případě, že tam někdo vstoupí, musíme zastavit provoz a do doby, než tunel Policie ČR prohlédne, tam nesmí nic vjet.“ vypráví dále výpravčí Petr Horčíčka s tím, že v minulosti se už dokonce stalo, že do tunelu vjelo i osobní auto. „Někdo si to asi chtěl vyzkoušet, ale to bylo vše ještě ve zkušebnímu provozu. Byla s tím spojena taková záhada, že na těch záznacích bylo vidět, jak auto do tunelu vjíždělo, ale nikde ho nebylo vidět vyjíždět. Stalo se to ještě ve zkušebnímu provozu, takže to všechno asi ještě nechodilo tak, jak má.“ dodává.

K narušení střeženého prostoru tunelu sice nedochází tak často, ale občas se to stane. Naposledy docela nedávno, 7. června. „Byla to skupinka dětí, které stály u portálu, ale po spuštění hlášení prostor opustily.“ konstatuje výpravčí Horčíčka. „Ale bezpečnostní zařízení reaguje i na zvíř, běhá tam například hodně zajíců. Obvykle se ale, když uslyší lidský hlas, leknu a utečou.“

S ohledem na svou délku má Březenský tunel zhruba v polovině únikovou šachtu, jejíž stav je monitorován prostřednictvím počítačového a kamerového systému umístěného rovněž v dopravní kanceláři železniční stanice Chomutov. Monitorovací zařízení únikového východu je rarita, kterou asi v jiné dopravní kanceláři nenajdete. „To zařízení je neustále v pohotovostním stavu a hlídá bezpečnost pro případ, kdyby se musel použít únikový východ. Kdyby něco nefungovalo, rozsvítí se tady kontrolka a musí se to nechat opravit.“ vysvětluje výpravčí Horčíčka s tím, že únikový východ tunelu je něco jako obrovský svíslý válec se schodištěm jako v panelovém domě a lze ho použít při mimořádné události nebo požáru v tunelu. „Aby tato šachta při vzniku požáru nepůsobila efek-

tem komínu, tak při otevření spodních dveří je shora dolů kompresory vháněn proud vzduchu. Elektronickým zabezpečovacím systémem je také hlídán neoprávněný vstup do horních a spodních dveří únikové šachty i technologické místnosti.“ Kontrolní prvky od všech zařízení únikového východu jsou vyvedeny na monitoru v dopravní kanceláři, v případě poruchy výpravčí rovněž zastaví provoz v tunelu. „Hasiči SŽDC potom celý prostor kontrolují a vyčkají zde až do opravy odborným zaměstnancem.“ uzavírá Petr Horčíčka.

Michael Mareš

VŠIMLI JSME SI

● **ŽELEZNIČNÍ NEŠTĚSTÍ** ve Studénce! Ve středu 22. 7. 2015 ráno se ve Studénce srazil vlak SC 512 z Ostravy s nákladním automobilem. Podle prvních zpráv nehodu zavinil řidič kamionu, který vezl plechy. Vjel na přejezd, ačkoliv v té době na přejezdovém zařízení blýskala červená světla a padaly závory, pak v panice utekl. Při nehodě byli usmrceni dva lidé a dalších 13 bylo zraněno, přičemž ve čtyřech případech (včetně strojvedoucího) se jedná o zranění vážná. Celkově byla škoda na místě nehody odhadnuta na 87 700 000 Kč (80 mil. škoda na vlaku, 3,7 mil. škoda na trati, 4 mil. je škoda ostatních účastníků).

● **NA 1. KORIDORU** stále zbývá několik úseků, které ještě neprošli modernizací. V letních měsících se pracuje na úsecích u Brna a to mezi Horními Heršpicemi a Modřicemi a mezi Židenicemi a Maloměřicemi (odb. Hády).



● **NA TRATI 238** začala v polovině května revitalizace trati. V současnosti se dokončuje přestavba stanice Chrudim, kde vyrůstá nové nástupiště a pracuje se na rekonstrukci stanice Slatiňany. Prohládky také celková obnova traťové koleje Chrudim – Slatiňany. Autobusy nahrazují vlaky z Chrudimi do Chrastí a to až do 3. 8. Snímek Martin Hájek.



● **TISÍCE NÁVŠTĚVNÍKŮ** festivalu Masters of Rock, který se o víkend 10. – 13. 7. konal ve Vizovicích, využily k přepravě do areálu vlaky. Ty jezdily mezi Otrokovicemi, Zlínem a Vizovicemi posíleny, takže se bylo možné svést až šestizavazovacími soupravami tvořenými motorovými a přívěsnými vozy 810 a 010 (popř. lokomotivou ř. 742). Snímek Martin Hájek.



● **ZE STRANY** výpravní budovy v Přerově je umístěna pamí lokomotiva 310.0102 vyrobené v První Československé v Praze–Líbni v roce 1902 spolu s „hýtlákem“ pro nákladní vlaky z roku 1910 vyrobeným v závodech barona Ringhofferova v Praze–Smíchově (na snímku Martina Kubíka). Pomník je to pěkný, ale exponáty vystavené pod širým nebem trpí a to ze stran podnebí i vandálů, určitě by jim bylo lépe někde pod střechou v železničním muzeu. Domnívám se, že tak jedinečné originály by si to zasloužily. Dochovaných třístádesetk zase tak moc není a možná by mohla být i tato lokomotiva někdy v budoucnu zprovozněna, některé pomníkové lokomotivy se svého zmrtvýchvstání již dožily.

DŮLEŽITÁ INFORMACE!

Zavedení nového typu In Karty s MAP strukturou pro držitele jízdních výhod

Informujeme všechny držitele In Karet s aplikací železniční průkazka, že počínaje 15. 7. 2015 byla zahájena postupná výměna všech In Karet, které již mají propadlou platnost (tj. platnost, která je zaznamenána vizuálně na lící straně karty vpravo dole u položky „Platnost:“) nebo dojde k ukončení platnosti v období do 1. 1. 2016. Karty s koncem platnosti po 1. 1. 2016 se vyměňují průběžně, a to vždy nejpozději 2 měsíce před vypršením karty.

Předpoklady harmonogram a zásady postupné (hromadné) výměny In Karet

1. Období pro podání žádosti o duplikát In Karty je stanoveno dle následujících skupin:
 - Zaměstnanci GŘ ČD a jejich rodinní příslušníci (dále jen RP) 15. 7. – 31. 8. 2015
 - Ostatní zaměstnanci ČD a jejich RP 1. 8. – 30. 9. 2015
 - Zaměstnanci ČD Cargo a jejich RP 1. 10. – 31. 10. 2015
 - Zaměstnanci SŽDC a jejich RP 1. 11. – 30. 11. 2015
 - Zaměstnanci MD, DÚ, ČD–Telematika, ČD–IS, DPOV, TSS, DVI, ČD travel, VÚŽ, DZ, ČD Reality a jejich RP 1. 12. – 20. 12. 2015
 - Důchodci a jejich RP, pozůstalí 1. 1. – 30. 4. 2016

– Držitelé všech platných In Karet – platnost po 1. 1. 2016
Výměna In Karet se týká i držitelů jízdních výhod, kteří mají aplikaci železniční průkazky v tzv. úschově.
Během roku 2016 nebo později může být rozhodnuto o termínu, který bude stanoven jako poslední den platnosti In karty bez MAP struktury pro všechny kategorie držitelů.

PŘEDSTAVUJEME

Petr Dvořák:

„Nepřípoje nesmyslně prodlužují jízdní doby.“

Jako člen Podnikového výboru OSŽ při Českých drahách si všímá nedostatků u Českých drah a na tyto nedostatky potom při společných jednáních upozorňuje management. Na jednání PV OSŽ při ČD, a. s., v Račejkách Teplicích letos v únoru například před zástupci představenstva ČD kritizoval nepřipoje vlaků v Pardub-

6250 s odjezdem ve shodný čas (16.22 h). Takže opět přestupová vazba směr Hradec Králové je nulová, přestože další vlak směr Hradec Králové jede v 17 h (R směr Liberec) a osobní vlak dokonce až v 17.26 h.“

Tehdy, v únoru, kritizovali chybějící alternativní spojení za zrušené přímé rychlíky mezi Prahou a Hradcem Králové mezi 10. až 12. h a o víkendech i mezi 12. a 14. hodinou. „Tím jsem chtěl právě zdůraznit důležitost připojení v Pardubicích, jako alternativního směru, kde rozdíl ceny jízdenek je opravdu zanedbatelný.“ říká dále a rovněž svá slova dokládá příkladem: EC 223 s příjezdem do Pardubic ve 12.22 h s nenávazností na vlak Os 6242 s odjezdem z Pardubic ve 12.21 h. „Přitom by to mohla být dobrá alternativa za zrušený přímý spoj Praha – Hradec Králové.“

A takových příkladů, které zbytečně degradují železnici v očích veřejnosti, sype z rukávu nespočet. „Osobní vlak 6241 s příjezdem do Pardubic v 13.38 h a vlak EC 124 s odjezdem z Pardubic v 13.38 h. Pravda, sice za 22 minut odjíždí z Pardubic rychlík 888, ale dojezd do Prahy je o 31 minut později. K vlaku 888 navíc dojde i spěšný vlak 1849 s příjezdem ve 13.53 h.“ Připomínám, že právě tento spoj (6241) měl být veden jako náhrada za zrušený přímý vlak z Hradce Králové. „Tady by stačilo, aby vlak 6241 odjížděl z Hradce Králové v 13.03 h, křižoval s rychlíkem R 1268 ve stanici Stéblová (i po dobu výluk se dá ve Stéblově křižovat), a tudíž by nemusel mít v Opatovicích nad Labem – Pohřebáče šestiminutový pobyt.“

V souvislosti s přestupy v Pardubicích mluví Petr Dvořák o jisté frustraci cestujících a jejich restovcích nespokojenosti. „V době, kdy bojujeme o každého cestujícího a snažíme se obstát v boji s konkurencí, nesmyslně prodlužujeme jízdní doby. Vždyť právě nepřipoje prodlužují jízdní doby!“

Michael Mareš



Tunel úniková šachta jsou monitorovány prostřednictvím počítačového a kamerového systému umístěného v dopravní kanceláři železniční stanice Chomutov.

ZE SVĚTA

Slovenské vlaky dostanou černé skříňky

Státní osobní dopravce Železniční společnost Slovenska (ZSSK) chce v zájmu zvýšení bezpečnosti regionální dopravy namontovat do 30 vlaků komunikační a záznamové zařízení. Tyto aparatury budou sloužit jako vysíláčky pro strojvedce a zároveň i shromažďovat data podobně jako „černé skříňky“, známé z letecké dopravy, informoval 6. července na své webové stránce slovenský deník Hospodárske noviny. „Jde o pilotní projekt, pokud se osvědčí, rozšíříme ho do dalších vlaků.“ sdělila mluvčí ZSSK Jana Morháčová. Přístroje dodá zvolenská firma Orion za cenu 1,92 miliónu eur bez DPH. V tendru, jehož se zúčastnil tři zájemci, byla kritériem nejnižší cena. Projekt bude spolufinancován z eurofondů.

Jan Hála

Nehodovost na železničních přejezdech v Rakousku

V období let 2005 až 2014 zemřelo podle údajů Kuratoria pro bezpečnost dopravě v Rakousku při 707 železničních neštěstích 189 lidí a 793 bylo zraněno. Jak uvedl 2. června rakouský deník Die Presse, 80 procent nehod se stalo

na nechráněných železničních přejezdech především na venkovských komunikacích. Na přejezdech, zabezpečených závory, se stala jen každá pátá nehoda. Na každých 100 kilometrů traťové sítě připadalo (dle údajů z roku 2012) 53 technicky nezabezpečených přejezdů a pouze 36 aktivně zajištěných, tj. závoryami či světelnou signalizací. Rakouská spolková dráha (ÖBB) investuje každoročně cca 25 miliónů eur do železničních přejezdů. Díky postupně zaváděným opatřením v tomto směru se podařilo od roku 2007 snížit počet nehod na dráze o 40 procent. Podle statistiky ÖBB se však každý desátý den stane na technicky zabezpečeném železničním přejezdu nějaké neštěstí.

Jan Hála

Velkou zakázku na klíčové trati v Německu vyhráli zahraniční konkurenti

Velkou zakázku na pět frekventovaných železničních tras v Severním Porýní–Vestfálsku vyhrály s definitivní platností dvě zahraniční společnosti na úkor Deutsche Bahn (Německé dráhy). Po uplynutí desetidenní lhůty na vznesení námitek tak britská privátní společnost National Express a Abellio Rail NRW, dceřiná firma nizo-

zemské státní dráhy, získaly oficiální nárok na provozování vlakové dopravy na pěti regionálních tratích mezi Aachen (Čáchy), Kolínem nad Rýnem a porýnskou oblastí od konce roku 2018, oznámil 30. června Dopravní svaz Porýní a Porúří (VRR).

Odborový svaz strojvedců (GDL) sdělil, že uzavřel s National Express kolektivní smlouvu, podle níž budou strojvedci napříště placeni podle plošného tarifu GDL a „na úrovni DB“. Toto prý umožní rozumný přechod personálu od DB k novému provozovateli. Touto kolektivní smlouvou tak prý i skončuje „pohádka“ o podtarifních plattech u soukromých přepravců, prohlásil předseda GDL v Severním Porýní–Vestfálsku Sven Schmitte.

Podle Tobiasa Richtera, obchodního jednatele National Express, mají strojvedci dostávat v průměru 37 000 eur brutto ročně, přičemž výše platů se bude lišit podle odpracovaných služebních let. Hladké udělení zakázky a kolektivní smlouva jsou pro National Express obzvláště důležité, neboť další velký projekt je doposud právně sporný, uvedl Richter.

Na jaře National Express rozhodl pro sebe budoucí provozování norimberské S-Bahn a tím i kompletní dopravní sítě v tomto velkoměstě. Proti tomu však DB podala úspěšný odpor, o němž má jednat Vrchní zemský soud v Mnichově 9. července.

Jan Hála

Na první straně Obzoru číslo 15 se z výrazného titulu dozvídáme, že diskuse před řádným sjezdem OSZ již byla zahájena. I. řádný sjezd OSZ byl svolán do Prahy na 11. prosince 1990 a jeho hlavním úkolem bylo zhodnotit dosavadní výsledky práce a přijmout programové cíle pro příští roky. Všechny základní organizace OSZ byly vyzvány, aby posílaly svá stanoviska a náměty ke struktuře OSZ. V další etapě se ZO měly vyjádřit k programu OSZ a ke sjezdovým dokumentům. V době neexistence internetu hrál v předsezdavě diskusi důležitou roli právě časopis Obzor. První příspěvek do této diskuse byl uveřejněn již v tomto čísle na straně dvě. Strojvedoucí z LD Přerov v něm mimo jiné navrhuje větší profesionalizaci OSZ „Není únosné, aby celé OSZ táhli čtyři, pět placených lidí,“ uvádí autor a dále navrhuje vznik profesních sekcí tak, „aby každá sekce či případně i profese v ní měla přímou možnost řešení svých záležitostí.“

Obzor ve svém 15. čísle dále uvádí obsáhlý rozhovor s ústředním ředitelem státní organizace ČSD Ing. Ivo Malinou, CSc. V článku se hovoří mimo jiné o rozdělení kompetencí mezi federálním ministerstvem dopravy a Ústředním ředitelstvím ČSD i o řadě námětů na uspořádání ÚŘ ČD, které na ředitelství zasílají jednotlivci i skupiny pracovníků. „V řadě případů jde o dobré myšlenky, které lze v určitém kontextu využít. Některé návrhy však vycházejí z nedostatečných informací. Přijímám iniciativní návrhy, ale strategii, rozvojové koncepce a systémy řízení musí řešit profesionálně,“ uvádí ústřední ředitel ČSD. K časté

kritice vzniku Ústředního ředitelství ČSD jako údajně dalšího a zbytečného článku řízení Ing. Malina uvádí, že pramení především z neinformovanosti o rozdělení pravomocí a odpovědnosti mezi FMD a ÚŘ ČSD. Ivo Malina se vyjádřil i k anketám pro vyslovení důvěry či nedůvěry řídicím pracovníkům, které proběhly na většině pracovišť. „Nesmíme připustit, aby byli odvoláni schopní vedoucí jen proto, že byli náročnými vedoucími,“ uvedl mimo jiné v odpovědi na dotaz, zda by v těchto anketách mohly hrát roli i osobní vztahy na pracovišti.

Obzor přináší i ostrou polemiku jednoho z členů Kolegia železniční dopravy. Tato organizace, která si dala za cíl spolupracovat s ÚŘ ČSD při vytváření funkční železnice, se dostala do střetu s odbory, které její činnost chápaly jako zasahování do svých kompetencí. „Sekce 11 nesouhlasí s tím, aby Kolegium železniční dopravy zastupovalo pracovníky z provozu, jelikož jeho informace nevycházejí z jejich podnětů a připomínek,“ uvedla sekce 11 (pracovníků dopravy a přepravy) OSZ ve svém vyjádření. Kolegium, které vzniklo na dobrovolnickém základě jako jakýsi poradní orgán ÚŘ ČSD, v uvedeném článku na tuto kritiku reaguje, hájí své právo na existenci a trvá na tom, že do práv odborů nijak nezasahuje.

Dvě reportáže v Obzoru č. 15 odrážejí atmosféru prázdnin – první z nich je z pobytu dětí u moře v Bulharsku, organizovaného Odborovým sdružením železničářů, druhá z dětského tábora Jitřenka, který na Šumavě nedaleko Sušice zorganizovala ZO OSZ OŘ Plzeň.

Zdeňka Sládková

Rozsáhlé výluky na Šumpersku

Rozsáhlé výluky zasáhly v současné době Šumpersko a Jesenícko. V pondělí 20. července začala dlouhodobá výluka mezi stanicemi Bludov – Hanušovice – Lipová – Lázně na trati 292 Šumperk – Jeseník – Krmov, která potrvá až do 11. prosince 2015. Během této nepřetržité výluky bude vlaková doprava nahrazena autobusy na celé trati z Jeseníku do Šumperka a do Zábřehu na Moravě. Jízdní kola a ostatní zavazadla budou přepravována pouze v omezené míře. Ve stejném termínu probíhá i výluka

na trati z Hanušovic do Starého Města pod Sněžníkem. V průběhu výluky na obou těchto tratích provede SŽDC rozsáhlou modernizací tratě a stanic.

Od května až do prosince probíhá také výluka na trati ze Šumperka do Koutů nad Desnou (majitel Svazek obcí údolí Desné), kde kromě modernizace stanic a rekonstrukce kolejí je prováděna elektrizace celé trati. Po jejím skončení budou na tuto trať zajíždět nové elektrické soupravy Českých drah.

Čas

PRÁVNÍ PORADNA

UPOZORNĚNÍ – DOPORUČENÍ!

Účastníci mimořádných událostí mohou využít svého práva nevypovídat

V poslední době i nadále dochází k mimořádným událostem (dále jen MU), kdy zaměstnanci – členové OSZ, bezprostředně po MU podávají vysvětlení zaměstnavateli, tzv. zápis se zaměstnancem (vyšetřujícím orgánům provozovatele dráhy, dopravců, např. pro odbor systémů bezpečnosti provozování dráhy, odbor kolejových vozidel apod.), Drážní inspekci, dokonce vypovídají před orgány činnými v trestním řízení (Policie České republiky), aniž by využili svého práva nevypovídat s ohledem na svůj aktuální psychický a fyzický stav. OSZ – ústředí považuje za nutné opětovně a důrazně upozornit členy OSZ na jejich právo nevypovídat (viz níže – poznámka).

OSZ – ústředí doporučuje funkcionářům OSZ, předšedům ZO OSZ, odborovým orgánům a závodním výborům (ZV) ZO OSZ zabezpečit opakovaně informování všech svých členů OSZ s obsahem „Desatera člena OSZ pro krizové situace v dopravě,“ zejména části: „Jak postupovat při MU v dopravě,“ zdůraznit možnost a účinnost využít tzv. krizové linky OSZ (nepřetržitý právní servis), jejíž telefonní číslo je:

602 262 544

OSZ – ústředí dále doporučuje zdůraznit členům OSZ, kteří se budou nacházet v blízkosti účastníků MU – členů OSZ, aby jim poskytli potřebnou součinnost, případně využili tzv. krizové linky.

Jak postupovat při MU v dopravě:

V případě jakékoliv MU není nikdo povinen vypovídat o předmětné skutečnosti ihned na místě nebo bezprostředním skončení směny, pokud se subjektivně necítí být takové vypovědi schopen.

Za odepření výpovědi nemůžete být postizeni! Nemusíte ani uvádět, proč se obáváte, že byste si přivodili trestní stíhání. Vždy musíte být poučeni, v jakém procesním postavení vypovídáte. Pokud již bylo doručeno usnesení o zahájení trestního stíhání, jste v pozici obviněného a nemusíte vypovídat vůbec, popř. můžete vypovídat, jak uznáte za vhodné, svoji výpověď však nesmíte nikoho křivě obvinít. Nejpозději v této fázi je nutné být vždy zastoupeni advokátem.

Vždy máte právo si svou výpověď přečíst. Pokud její obsah nesouhlasí s tím, co jste uvedli, máte právo na opravu textu a jeho doplnění. Bez takové opravy nikdy neúplnou nebo chybnou výpověď nepodepisujte! Zejména bez konzultace s advokátem nepodepisujte dohody o změně pracovní smlouvy a dohody o uznání závazku k náhradě škody! Takovým podpisem předem uznáváte svou vinu!

V každém případě jste povinni se po MU podrobit kontrole, zda nejste pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.

Členové OSZ si v některých případech neuvědomují, že učiněná výpověď nebo podpis určité písemnosti, může mít pro ně do budoucna významné negativní důsledky, mnohdy nevratné, které nelze vůbec změnit anebo je lze změnit pouze velice obtížně. Není dostatečně vnímána odpovědnost za výpověď (sdělení) a následný podpis, na který je pohlíženo jako na právní jednání v písemné formě a tímto způsobem je komplikovatelně napadnutelný. Zbytečně poté dochází k neřešitelným důsledkům z hlediska trestněprávní, občanskoprávní a pracovníprávní odpovědnosti.

Mikuláš Hubičský,
manager pro kolektivní vyjednávání

JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSZ – ústředí

Poznámka:

Pracovní řád SŽDC, s.o. – čl. 30 odst. 2 – Další důležité povinnosti zaměstnance: (písm. n) „podávat potřebná vysvětlení o plnění svých pracovních povinností svému nadřízenému, případně dalším vedoucím zaměstnancům, dozorcům a kontrolním orgánům SŽDC, které jsou oprávněny taková vysvětlení požadovat, vyjma případů, kdy se zaměstnanec v přímé souvislosti s mimořádnou událostí necítí schopen vysvětlení poskytnout. Neposkytnutí vysvětlení v takovém případě není považováno za porušení povinnosti“

Pracovní řád ČD, a.s. – kapitola 5 – Základní povinnosti zaměstnanců a vedoucích zaměstnanců vyplývající z pracovníprávního vztahu: čl. 1. bod 3. písm. r) „podávat potřebná vysvětlení o plnění svých pracovních povinností svému nadřízenému, případně dalším vedoucím zaměstnancům, dozorcům a kontrolním orgánům ČD, které jsou oprávněny taková vysvětlení požadovat, vyjma případů, kdy se zaměstnanec v přímé souvislosti s mimořádnou událostí necítí schopen vysvětlení poskytnout. Neposkytnutí vysvětlení v takovém případě není považováno za porušení povinnosti“

Pracovní řád ČD Cargo, a.s. – bod 16.3. – Základní povinnosti zaměstnanců a vedoucích zaměstnanců – (písm. o) „podávat potřebná vysvětlení o plnění svých pracovních povinností svému nadřízenému, případně dalším vedoucím zaměstnancům, dozorcům a kontrolním orgánům ČD, které jsou oprávněny taková vysvětlení požadovat, vyjma případů, kdy se zaměstnanec v přímé souvislosti s mimořádnou událostí necítí schopen vysvětlení poskytnout. Neposkytnutí vysvětlení v takovém případě není považováno za porušení povinnosti“

Hasiči v Liberci ovládají i lezení po skalách

Nejpoužívanějším zásahovým automobilem u Hasičské záchranné služby SŽDC v Liberci je rychlý zásahový vůz Nissan Patrol. „Používáme ho zejména v případech dopravních nehod, spadlých stromů a jiných vyprošťovacích záležitostech,“ říká velitel směny „C“ liberecké HZS Josef Šperl. „Vůz je vybaven potřebnou vyprošťovací technikou, motorovými pilami a dalším potřebným vybavením,“ dodává.

Mezi další automobily, které liberecká HZS používá, patří Renault Midliner (rok výroby 1997), což je terénní auto s cisternou o obsahu tři a půl kubíku, vhodné pro zdejší převážně horské oblasti. „Je to jediné auto svého druhu u HZS SŽDC v České republice, které díky svému vybavení zvládne jízdu nejen po polních cestách, ale i lesním terénem s mnohdy prudkým stoupáním, či klesáním,“ chválí toto auto Josef Šperl. „Používáme ho jako tzv. prvovýjezdové vozidlo při událostech na horské železniční trati, kde např. vlak srazil lesní zvěř. Jen v květnu letošního roku jsme měli takových zásahů šest.“

S velkou cisternou Tatrou 815 vyjíždějí liberečtí hasiči k větším požárům, mezi něž patří i květnový výjezd k lesnímu požáru u Mnichova Hradiště, kde jiskřící zablokovaná zdřz v vagonu zapálila lesní porost. „Tady nám pomáhali i naši kolegové z HZS Nymburk,“ připomíná velitel směny vzájemnou spolupráci hasičských jednotek. Jak dále dodává, na Liberecku mají hasiči znesnadněnou svoji práci především často velice obtížně dostupným terénem Jizerských a Lužických hor, kde nejsou výjimkou ani padající skály. „Není tomu tak dávno, kdy u Jilemnice narazil vlak do spadlé skály v naprosto nepřístupném terénu. Zraněného strojvedoucího jsme museli transportovat z místa neštěstí pěšky.“



Budova HZS SŽDC Liberec se nachází v těsném sousedství liberecké výpravní budovy vlakového nádraží.



Členové družstva „B“ liberecké HZS u části své techniky – zleva chemický automobil Avia, velitelský vůz Jeep Cherokee, rychlý zásahový automobil Nissan Patrol a cisterna Renault Midliner.

A takových případů, kdy se k místu mimořádné události dostaneme po několika kilometrové pochůzce, je více. „Právě proto by liberečtí hasiči přivítali „dvoucestný“ automobil, jaký mají jejich kolegové v Nymburce jako jediní u HZS SŽDC. Je to auto, které může najet ze silnice na koleje a pokračovat v jízdě po trati.“

Kromě nymburských hasičů sousedí liberecká jednotka se svými kolegy v Ústí nad Labem

a v České Třebové, ve šluknovském výběžku a na peážní trati Hrádek nad Nisou – Varnsdorf pak spolupracuje s polskými hasiči. Určitou zajímavostí přitom je, že zmíněná peážní trať na polském území (z ČR do Německa) patří SŽDC.

Liberecká HZS SŽDC se skládá z celkem třiceti pracovníků, včetně vedení a žen – spojářek. Hasiči jsou rozděleni do tří směn – A, B a C. V každé směně je zastoupen kromě řidičů alespoň jeden chemik a v žádné směně nechybí specialista – lezec. „Ve zdejšímu terénu bychom se bez lezců neobešli. Zajišťují výřezy stromů ve skalách nad tratí a také kontroly viaduktů, například kořenovského na trati Tanvald – Kořenov,“ připomíná velitel směny Šperl. Jako jediní v republice mají na starosti i případné nehodové události na jediné visuté lanové dráze v provozu ČD, a s., z Horního Hanychova na Ještěd, kde rovněž navicují případnou evakuaci cestujících. „Zatím se taková věc ještě našťásti nestala, ale připraveni být musíme.“

Práce hasičů je velice těžká a náročná, ale hasiči ji mají rádi. Speciální hasičská škola v České republice existuje například v Příbrami či Chomutově – její absolventi mají kvalifikaci hasiče, strojníka nebo technika. Mezi hasiči však převládá lid s „civilním“ povoláním, jako třeba jeden z libereckých hasičů Libor Dymek, velitel směny „B“. „Jsem sice vyučený automechanik, ale práci hasiče bych již neměl. Dnes ale nedovedu posoudit, jak budu na tuto práci stačit například v šedesáti letech. Člověk při ní totiž občas dostává pořádně zabrat.“

Miroslav Časlavský

NÁZORY

Dnešní pohledské nádraží: pusto, prázdno, nepořádek

Bylo, nebylo. Bylo jedno krásné nádraží v obci s krásným jménem Pohled. Bylo dlouhá léta plné květin a cestujícím i turistům se velmi líbilo, často si květiny fotili. Bohužel letošní jaro byly všechny odstraněny. Proč? Prý mohly za to, že léta nebyla umytá okna, ze stropu visely pavučiny, nebyl utřen prach, který se na schodech do podchodu změnil v chuchvalce a cestující jej museli dýchat.

Když ČD někde rekonstruuje nádraží, tak ho nazývá branou do města. Pohledské nyní není branou, ale spíš dračí slojí, ve které se každé slovo rozléhá, parapety a podlaha jsou plné mušičích mrtvolek, o úklidu nemluvě. Asi za to opět mohou květiny, ale kde jsou? Cestující jsou znechuceni a utíkají na peron, aby nemuseli čekat na vlak v neútlulém a smutném prostředí.

Ohlasy cestujících v knize přání a stížností mluví za vše:

... Málo kytek, občerstvení a je zde špinavá podlaha.

... Vypadá to bez kytek příšerně (a není to jen můj názor). Z nejkrásnějšího nádraží se stalo nejošklivější.

... Proč byly odstraněny květiny? Je s podivem, že květiny překážely, a ta neskutecná špína na podlaze a schodech nikomu nevadí.

... Nemáte rádi kytky, nemáte rádi lidi, ani nás, cestující.

... Bylo to hezké nádraží. Jsem Pohledák a stydím se na to, co se tady stalo. Hnus!

Pohledské nádraží je jako memento po nádraží, kde ještě nějaká květina zbyla. Kultura cestování ČD má asi jiné trendy - pusto, prázdno a nepořádek. -po-

K zamyšlení: Snad jen slyším trávu růst...

Nedávno se mně dostal ve vlaku do Prahy do ruky časopis Blesk. V něm byl na půl stránky inzerát na nábor pracovníků do firmy AWT. Hledali všichni profese od dilenských až po strojvedoucí, až do počtu 300 pracovníků. Pak se doz vím, že přibližně stejný počet chce Cargo posoupsět.

Trochu mě z toho mrazí. Nechci domýšlet. Kdysi, není to tak dlouho, jsme bojovali proti prodeji Carga za 12 miliard. Ten byl chytán



Ušetřené minuty by mohly cestujícím na trati 026 rozšířit nabídku zastávek na znamení

V období od 12. do 26. května probíhala nepřetržitá výluka traťové koleje v úseku Police nad Metují – Teplice nad Metují na trati v jízdním řádu označené 026 (Týniště nad Orlicí – Broumov) za účelem provedení hlavních prací na stabilizaci skalního zářezu u Dědova, kde vlaky dlouhá léta ohrožovalo občasně padající kamení. Během výluky došlo ke snesení části tratě kolem skály, aby mohl být zajištěn přístup těžké techniky a odvoz vytěžené hlíny s kamenivem (na snímku). Po dokončení všech prací, které se předpokládá během srpna, bude kolem skály v úseku o délce cca 200 metrů zvýšena traťová rychlost

ze současných 20 km/h na 60 km/h. V jízdních dobách vlaků tak zbyde prostor pro zkrácení případných zpoždění, které se na trati 026 většinou přenášejí čekáním na zpožděné přípojné vlaky ve Starkoči nebo Teplicích nad Metují.

Na trati 026 je už několik let aplikován model jízdního řádu zastavovat na znamení taktu, který však až na výjimky vzhledem k jízdním dobám neumožňoval zastavování vlaků každou hodinu ve všech zastávkách a to ani na znamení. Minuty navíc v jízdních dobách vlaků získané zvýšením traťové rychlosti by tak mohly rozšířit cestujícím nabídku možných spojení. Alespoň na zastávkách Březová u Broumova, Česká Metuje a Náchod Běloves by tak mohly vlaky od nového jízdního řádu zastavovat na znamení každou hodinu. A že se jedná o turisticky atraktivní oblast, kde je rozšíření nabídky zastavování vlaků, více než opodstatněné asi není třeba dodávat. První návrh jízdního řádu 2015/2016 dostupný na webových stránkách Královéhradeckého kraje však zatím s rozšířenou nabídkou zastavování spěšných vlaků v některých zastávkách nepočítá. Jestli někdo z odpovědných úředníků zúčastněných na přípravě jízdního řádu také myslí na cestující a další rozvoj turistiky, poznají cestující už během srpna, kdy vstoupí v platnost jízdní řád pro období 2015/2016. Text a snímek MK

-kap-



Náš fotografický objektiv zachytil dne 4. 7. u železniční stanice Davle na „Posázavských linkách“ v čele soupravy vozů Ce „Čtyřkolák“ 434.2186.

Čtyřkolák u Davle

Mezi nostalgickými a historickými vlaky, které se každým rokem vydávají na koleje SŽDC, zaujímají u cestujících obecně a milovníků naší železnice stále oblíbené místo tzv. „Posázavské linky“. Parní vláčky, které se několikrát v letní sezoně vypravují z Prahy do malebného údolí řeky Sázavy. A připomínají tak dobu, kdy tato trať patřila o víkendech především trempům a obyvatelům okolních trempsých osad. Nezapomenutelné zážitky (nejen) pro dětské cestující z jízdy s parním vlakem je možno spojit rovněž se zážitky kulturními, například návště-

vou Sázavského kláštera, Muzea a štoly v Jilovém u Prahy, prohlídkou zámku Český Sternberk apod.

Trasu každého vlaku pak obvykle lemují podél trati desítky železničních fotografů-šotoušů, snažící se o co nejlepší záběr. Především na jednom z nejhezčích traťových úseků u Sázavy, kde si železná dráha musela prorazit svou cestu skalami pomocí četných zářezů a tunelů.

Tak šťastnou cestu a hezké prázdninové zážitky, vážení.
A. K. Kýzl

Posázavský motoráček vyrazil do Posázaví

První prázdninový víkend byl zahájen pravidelným provozem společnosti KŽC v Posázaví. Tento vlak, tzv. „Posázavský motoráček“ jezdí vždy o prázdninových sobotách od 4. 7. do 29. 8. z Lysé nad Labem přes Prahu a Vrané nad Vltavou do Čerčan a odpoledne ve stejné trase zpět. Mimo tento vlak vypravuje společnost KŽC ještě zvláštní vlak ve dnech 5. 7., 1. 8., a 22. 8. do horní části údolí Sázavy v trase

Praha hl. n. – Čerčany – Kácov a zpět. V sobotu 4. 7. a v neděli 5. 7. 2015 se představil v Posázaví na „Posázavském motoráčku“ motorový vůz zvaný „Kredenc“ M 262.1168 a přípojny vůz 020 Bix, v němž probíhal drobný prodej občerstvení a upomínkových předmětů. Tento vlak mohou využít nejen milovníci pěší turistiky, ale i cyklisté k návštěvě zajímavých pamětihodností v okolí řeky Sázavy. **Vít Mareš**



Letní výletní vlak KŽC Posázavský motoráček přijíždí v sobotu 4. 7. do zastávky Petrov u Prahy.

Z ostravského Svinova spolu jeli i k Betlému

Klub důchodců ČD, Ostrava-Svinov, patří mezi aktivní organizace působící v rámci Odborového sdružení železničářů Ostrava. Svým členům nabízí po celý rok zajímavý program. Vedoucí Alžběta Lehotaiková (která byla dříve 14 let jeho kronikářkou), prozradila, že se pravidelně scházejí každou středu v prostorách, jež poskytl za symbolické nájemné městský obvod Ostrava-Poruba. Klub eviduje 60 členů. Nezapomíná se v něm na pravidelné gratulace jubilantům, jak se patří v kolektivu, jehož jednotlivci se většinou znají velmi dlouho. Organizují se pravidelně oslavy MDŽ, Dne železničářů a předvánoční posezení. Pořádá se hodně akcí zaměřených na turistiku a zájezdy, hlavně v letním období. Někdy si členové klubu vyrazí vlakem na otočku do Vysokých Tater, jindy na Čeladnou v Beskydech a do dalších zajímavých míst. Už několik let spolu jezdí na rekreaci do Kr-

konoš, sledují se výhodné zájezdy, které nabízí stránky internetového slevomatu, a když se objeví něco výhodného, nabídka se využije.

Na začátku léta se Klub důchodců ČD Svinov vydal na autobusový zájezd na trase Kohútka-Lysá pod Mokyty-Horní Lideč-Certovy skály. Tento zájezd si členové také platili (klub dostal i příspěvek od OSŽ), takže Anna Židková měla na starosti kasu, aby vše klaplo.



Členové Klubu důchodců ČD Ostrava-Svinov v Lidči.

Kolešovka opět ožila

Jak je u zasvěcené části veřejnosti známo, k letnímu koloritu na Rakovnicku patří již neodmyslitelně provoz na 12 km dlouhých kolejích, vedoucích z Krupé (SŽDC č. 124) do Kolešovic, kterým se říká „Kolešovka“.

Tato trať byla uvedena do provozu dne 15. 9. 1883, aby sloužila zejména k přepravě cukrové řepy do cukrovaru v Kolešovicích. Postupem času se začaly po těchto kolejích vozit i další komodity a zboží a posléze přibyla i doprava osobní. Pravidelný provoz zde byl ukončen v prosinci 2006. Již ale následující léto byl na kolejích zahájen letní muzejní provoz.

I po dobu letošních letních prázdninových měsíců ožije „Kolešovka“ každou sobotu (11. 7.–29. 8.) nostalgickými jízdami parních vlaků. Z Lužné u Rakovnicka budou vypravovány do Kolešovic vždy dva páry vlaků, přičemž odjezd z Lužné je v 9.52 a ve 13.52 hodin. Muzejní provoz zajišťuje Klub historie kolejové dopravy (KHKD, s. r. o.) ve spolupráci s pracovníky DHV ČD.

Mimo parní jízdy se mohou zájemci těšit i na prohlídku výstavy historických drážních vozidel, expozice KHKD v Kněževsi. V sobotu 11. 7. zahájila provoz „Kolešovky 2015“ v čele soupravy historických vozů pamímašinka řady 555.0153. Tak některou prázdninovou sobotu v Kolešovicích na viděnou, vážení.

Po osvobození v roce 1945 převzaly ČSD téměř dvě stovky kusů „válečných“ lokomotiv DR 52, které vznikly z řady DR 50. Cílem nacistické mašinérie v období II. světové války bylo vyrobit lokomotivy co možná výrobně i provozně nenáročné. U ČSD byla těmto strojům přiručena řada 555.0 (a přezdívala „Němky“). Vzhledem k poválečné situaci našich drah byly lokomotivy řady 555.0 v provozu přínosem. Poznatky z jejich konstrukce a zkušenosti z provozu byly poté využity při výrobě lokomotiv řady 556.0. Výkon 1216 kW; maximální rychlost 80 km/h; služební hmotnost 84,3 tuny.
A. K. Kýzl



Parní mašinka „Němka“ 555.0153 v čele zvláštního vlaku dne 11. 7. při odjezdu z železniční stanice Krupá do Lužné u Rakovnicka.

Vídeňské hlavní nádraží v jízdním řádu 2016

V souvislosti s blížícím se dokončením stavebních prací na hlavním nádraží ve Vídni (Wien Hbf.), tedy napojením nástupišť 3–12 na předpolí na východní straně stanice a tím jeho plným zprovoznění, se objevil i první předběžný seznam všech vlaků osobní dopravy, které během 24 hodin projedou přes tato nástupiště v jízdním řádu 2016. Mělo by to být 309 vlaků jedoucích denně a dalších asi 200, které pojedou jen v některé dny v týdnu, nebo sezónně. Podle toho budou od 13. 12. 2015 všechny vlaky ze ve směru Linz – Salzburg vedeny tunelem (Lainzer Tunnel) přes Meidling přímo na hlavní nádraží Wien Hauptbahnhof, žádný dálkový spoj již nepojede na/z nádraží Wien Westbahnhof. To se týká i mezinárodních vlaků z/do Polska, Česka, Rumunska a Srbska, i ty budou mít výchozí/konečnou stanici na Wien Hbf.

Vlaky kategorie ICE, které jezdí z/do Německa přes Passau, již nebudou jezdit až na letiště, ale ukončí svou jízdu rovněž na hlavním nádraží. Dálkovou dopravu mezi stanicemi Wien Hbf a Flughafen Wien Schwechat mají obstarávat v půlhodinovém taktu vlaky kategorie RJ (34) a IC (33). Kromě toho budou na letiště z centra Vídně i nadále vedeny vlaky CAT a rychlodráhy linky S7.

Podle Eisenbahn Österreich přeložil a upravil J. Zajíček

Železničářské hry 2015

I v letošním roce se mohou všichni příznivci dobré nálady, krásné přírody a sportovních výkonů těšit na neopakovatelnou atmosféru Železničářských her. Tato již tradiční sportovní-společenská akce se koná s podporou SŽDC a ostatních partnerů již počtvrté. Tři ročníky dokázaly nemožné, stále se rozšiřující zájem. Nejen děti si rády hrají, to mohou potvrdit nádražáci ze všech koutů naší republiky, ale také ze Slo-

Moudrost pro tento den

Jediné slovo stačí na to, aby vybudovalo nebo zničilo štěstí.

Sofokles

VÝROČÍ MĚSÍCE

Tratě a traťové úseky

SRPEN

Domažlice – Poběžovice – Bor – Tachov
1. 8. 1910 – 105 let
Staňkov – Poběžovice
6. 8. 1900 – 115 let
Velké Březno – Lovečkovice – Verneřice (částečně zrušená trať)
18. 8. 1890 – 125 let
Křimov – Reitzenhain (zrušená trať)
23. 8. 1875 – 140 let
Frýdlant v Čechách – Heřmanice (zrušená úzkorozchodná trať)
25. 8. 1900 – 115 let

ČD BUS ŠUMAVA

Informujeme držitele zaměstnaneckých jízdních výhod, že s platností od 1. 7. do 25. 10. 2015 platí akční nabídka ČD Šumava 2015 v Jihočeském kraji, vyhlášená v PTV ve znění změny 1 účinné od 3. 7. 2015 (vyhláška PTV číslo 030/13/2015). V rámci této nabídky platí v autobusových linkách ČD BUS ŠUMAVA zvláštní tarif ČD (podrobnosti obdržíte u pokladních přepážek ČD nebo na <http://www.cd.cz/jihocesky-kraj/cd-sumava/-24035/>).

Upozorňujeme, že v autobusových linkách ČD BUS ŠUMAVA neplatí zaměstnanecké jízdní výhody! **Sárka Pupíková**, GR ČD, a. s.



Snímek z vyhlášení vítězů při loňských Železničářských hrách.

SPORT

Mezinárodní mistrovství USIC ve volejbalu

Ve dnech 10. až 17. 6. 2015 se výprava českých volejbalistů zúčastnila Mezinárodního mistrovství USIC v běloruském městě Gomel. Z 12 zemí jsme se umístili šestí, když na místě 1. byla Indie, 2. Rusko, 3. Bulharsko, 4. Kazachstán, 5. Bělorusko. Za námi zůstalo 7. Švýcar-

ska, 8. Belgie, 9. Francie, 10. Německo, 11. Polsko a 12. Řecko.

Děkují všem, kteří se na zabezpečení akce podíleli. Účastníkům pak za krásný sportovní zážitek a vzornou reprezentaci.

Miloš Paleček, vedoucí výpravy



Zleva kloučící: Lenka Paurová, Martin Janák, Staňa Fořtík, Tomáš Vydra, Aleš Zemka Vláda Rybníček, stojící: Václav Slezák, Jan Pražák, Martin Licek, Tomáš Zemek, Milan Kvidera, Michal Janák, David Žita, Bob Šponar, Barunka Sasínová a Miloš Paleček.

Text a snímek Eva Kotarbová

Koncepce železniční dopravy a výběrová řízení

Když liberalizovat, tak liberalizovat, když privatizovat, tak privatizovat. Proč, no protože se to tak má. A konkurence, ta spolu s trhem vyřeší vše. Prostě je to vše tak jednoduché a teoretici mají jasno. Proto je nutné mít více dopravců a jejich konkurence způsobí ráj na zemi a hromadná doprava bude přímo fantastická. Praxe však ukazuje něco jiného a tak se vrší jedna chyba za druhou a stojí nás to všechny nějak moc. Na železnici především. Schází totiž jedno. Odborné analýzy stavu a vize, co vlastně chceme. A je jedno, zda dopravu řídí stát nebo kraj.

Doprava je vždy systém a aby fungoval, musí mít koncepci. Ve středu zájmu musí být dopravní obsluha území celé ČR a zájem cestujícího, tedy občana ČR, který si tuto dopravu a její organizátory platí jednak z daní, jednak jízdným. Bohužel, ze současné praxe vyplývá, že tyto požadavky a zájmy asi nejsou zrovna prioritou. Jinak by vše muselo vypadat úplně jinak. A chceme vůbec nějakou veřejnou dopravu osob? **Chceme železnici a navíc jako páteř? Chceme, aby se razantně zvýšily počty přepravených osob (ale i zboží)?**

Odpověď je jasná, pokud dáme na slova odborníků a lidí praxe (což ale není v módě nebo se to nehodí, nezapadá to do kšeftů či do teorii teoretiků). Potřebujeme totiž rozumným způsobem snížit přepravu konané silniční dopravou. A to proto, že tato doprava je neúnosně drahá, námi všemi dotovaná a ekologicky i energeticky neúnosná. Jen ročně, podle střízlivých počtů, je v deficitu skoro 70 mld., a to bez započtení zanedbané údržby silnic a neúnosných požadavků na výstavbu silnic a dálnic. V externalitách jsou škody z této dopravy vyčísleny přes 200 mld. Kč, a to nejen podle našich propočtů, ale i zahraničních, takže o objektivitě by se nemělo pochybovat. Dopady do zdravotního stavu obyvatel jsou ročně skoro 60 – 70 mld. Kč, desítky miliard stojí dopady z dopravních nehod jak v sociální, tak medicínské oblasti. A světe div se, to vše si uživatelé silniční dopravy neplatí, ale platíme to všichni a o to více schází peněz např. ve zdravotním systému. Kupodivu např. zastance spoluúčasti pacientů na léčbě a příznivce poplatků ve zdravotnictví toto nějak nezajímá. Kupodivu však podobně „odborníky“ velmi rozčilují dotace do osobní železniční dopravy ve výši cca 12 mld. Kč ročně. Zajímavé, že? Zejména v porovnání s uvedenými částkami.

Takže sňahu státu, společnosti, krajů a všech lidí se zdravým rozumem by mělo být, dostat lidičky i zboží co nejvíce na koleje a snížit tak negativní dopady dopravy a dokonce tak i dopravu zlevnit. Přitom potenciál v ČR je kolem 500 milionů přepravených osob ročně. Pak by i jinak vypadaly tržby a osob.

Nicméně se s takovým postojem při koncipování dopravy nesetkáme. Než se začne mluvit o liberalizaci dopravy, než se vypíše jakákoliv výběrová řízení na dopravce, než se začne mluvit o potřebnosti či nepotřebnosti tratí, budov, zastávek apod., musíme mít nastavený systém – systém veřejné dopravy v ČR. Takový, který by lákal lidi je používat, který by byl pro cestující levný, pohodlný, komfortní. S jednotným tarifem, předplatními síťovými jízdenkami, bez ohledu na použitého dopravce, žádné lomené jízdné, zajištěné nekomplikované připoje atd. atd. A od toho máme přeci ministerstvo dopravy, aby spolu s krajskými a obecními samosprávami vytvořily jízdní řád dopravy v ČR. No a pak už stačí nabrat ty dopravce do tohoto systému. Jen to má smysl. Třítřít totiž dopravní systém v malé ČR na 14 dopravních politik, hrát si odděleně na místní a dálkovou dopravu, nerespektovat, že jakákoliv doprava v zemi je celostátní, je chybou. I lidé z Dolních Kotečů chtějí jet na Šumavu či do Podbořan a chtějí tam dojet za rozumný čas a cenu s minimální námahou.

Dalším samozřejmým požadavkem je koordinace všech druhů dopravy a znalost toho, kolik stojí nebo může stát jeden km u jednotlivého druhu dopravy. A od toho má mít stát odborné instituce, které to spočítají. **Pak asi nebude možné tvrdit, že autobus má náklady kolem 20 – 30 Kč/km a vlak vždy přes 100 Kč/km.** Bude snadné posoudit nabídky dopravců a jejich realitu či poctivost. A ekonomická a odborně stanovená fakta musí být respektována. Není možné, aby jak tomu dnes je, krajské



Zajímají se kraje o to, jak co nejlépe zajistit dálkovou dopravu? Ilustrační snímek Michael Mareš

funkcionáře nezajímalo, kolik skutečně stojí km jízdy autobusu a bral jen to, co jim řekne dopravce. Z čeho se asi platí náklady na opotřebení a opravy silnic, na zastávky, odstavování vozidel, kolik stojí dopady do zdraví lidí atd. Opravdu se to pokryje částkou 20 Kč/km nebo se to platí z něčeho jiného? Jak je možné, že to odpovédně nezajímá?

No a jsme u toho, proč současná praxe a snaha liberalizovat dopravu a nabírat kvanta dopravců je špatná. Pokud totiž není vytvořena jasná koncepce celostátní dopravy, pak toto nemá smysl. A dokazuje to i stav se soukromými dopravci na trase Praha – Ostrava, kde lze těžko mluvit o nějakém razantním přínosu. Spíš je zde otázka, jak na to dopláci finančně systém dopravy, která je dotovaná a dotovaná být musí. Asi se zlepšila kvalita přepravy, snad je i větší čistota, slušnější jednání, ale to je přece samozřejmost a ne výdobytek privatizace či konkurence dopravců. Stát totiž musí nastavit parametry a ty by měl jakýkoliv dopravce splnit, tedy i ten státní – národní (a stát by k tomu měl pro něho vytvořit podmínky a nemluvit prakticky o jeho likvidaci, jak jsme slyšeli v minulosti z úst řady politiků, zejména naší slavné pravice). A státní podnik i jeho vedoucí představitelé není problém uhlídat a poručit jim. Soukromým poručet tak úplně nejde. A při znalosti nákladů pak není problém je také zařadit. Těžko by se pak mohly vyskytovat velké rozdíly mezi dopravci. Leda, že by je platil někdo jiný či se náklady pokrývaly z jiné činnosti. A na druhé straně si řekněme ještě jednu tvrdou pravdu. **Ani ti soukromí dopravci nejezdí jen za své.** I je dotují. Platí opravdu plnou cenu za dopravní cestu? Kolik platí za použití nádraží, nástupiště, jejich údržbu, odstavňové plochy a další související náklady, včetně třeba i externalit a dalších? Navíc dochází celkově k deformaci dopravního systému, protože se pak už jezdí jen tehdy, když se to vyplácí. Jenže veřejná doprava musí fungovat po celý den, celý týden. A kdo ji bude zajišťovat v neatraktivním čase? Jen národní dopravce, aby se mohlo tvrdit, že je nerentabilní a dotovaný?

Požadavek na podřízení se systému integrované dopravy v celé ČR by měl být samozřejmostí pro všechny dopravce. A dopravce, který by to odmítal, by neměl dostat povolení k jízdě na státní infrastrukturu, nemohl by si vybírat časy, ve kterých bude jezdit, pokud by to nebylo v rámci systému celostátní veřejné dopravy. A samozřejmě by musel hradit plně náklady na provoz svých vlaků. Pokud toto není splněno, pak zcela logicky dochází ke snižování efektivity provozu, vlaky jezdí ve špičkách v neúnosně krátkých intervalech, kapacita tratí nestačí a obsazenost spojů není dost vysoká, není prostor pro nákladní dopravu a naopak v sedlech nechce jezdit nikdo, protože požadavek na zisk a úspory toto znemožňují. Takže proč to nefunguje tak, jak to má být? **Máme snad málo odborníků nebo málo odvážných říci pravdu a prosadit logická a správná řešení? Nebo to nikoho nezajímá, nikdo to**

nepožaduje? Je to snad jen hra za naše peníze a nervy?

Tady jen malou odbočku. Opravdu více dopravců zajistí dopravu levně a kvalitně? Může skutečně malý dopravce mít kvalitní a moderní vozidla, dostatečné rezervy vozidel, personálu, dostatečně technické vybavení a přitom mít nízké ceny? Není na místě si přiznat, že do celostátní dopravy patří velký a silný dopravce s celostátní působností, který může zásludností provozu lépe řešit, i když to je dražší? Uvědomuje si to někdo? Takže ať se to někomu líbí nebo ne, potřebujeme velkého dopravce typu Českých drah s obsluhou většiny území ČR (a kterému lze poručit) a ty menší dopravce mít spíš jako třesničky na dortu. **Vždy ale v rámci systému celostátní dopravy – tedy v integrovaném systému.** A jsme opět u toho, že vše musí mít nějakou koncepci, systém, logiku. Navíc se tu vyskytuje i podezření, zda nemá někdo zájem dát dopravu do rukou jiného velkého dopravce, kterého by nevlastnil tento stát. I o tom vrabci cvrkávají, ale kdo by dal na vrabce!

A nyní ta tolik diskutovaná výběrová řízení na dopravce. A zejména ta, které proběhlo v Ji-

hočeském kraji. V čem je chybné a proč by nemělo být platné? Třeba už jen proto, že doprava je zde pro všechny občany ČR. **Ptal se někdo občanů ČR, jakou chtějí mít v tomto kraji dopravu,** jak se tam chtějí dostávat, jaké by měly být počty spojů, jejich vybavení atd.? Nebo se to má týkat jen místních? Obávám se, že ne. Občané v ČR si přece státní samosprávu, stejně jako veřejnou dopravu platí. Tak by měli mít dostatek informací, dostatek možností se vyjádřit.

Zajímá se třeba kraj o to, jak zajistit co nejlépe dálkovou dopravu do míst Jihočeského kraje? Třeba o pravidelné R a Sp z Prahy do Volar, Českého Krumlova, obnovu atraktivních rychlých a přímých spojení Šumavy, Prachatic, Vimperka např. s Prahou a dalšími kraji a městy ČR? Opravdu nejde jen o dopravu místní a pro turisty. Organizace dopravy v kraji musí být v souladu s dopravou pro celou republiku. Jak výběrové řízení řeší připoje v uzlech – Českých Budějovicích, Strakonících, Čičenicích a jinde? Jak je zajištěna koordinace místní a dálkové dopravy, jak je koncipována celodenní doprava po běžné cesty a potřeby obyvatel? Jak to bylo s nimi projednáno? Byly požadavky státu, samosprávy, obyvatel zakomponovány do výběrového řízení?

Jaký byl požadavek na počet spojů? Dojde ke zlepšení? Bude na všech trasách ve špičce max. hodinový interval a v sedle max. dvouhodinový? Přitom není potřeba takt, ale zajištění přípoje. Prostě jde o to, aby spoje byly pro cestující použitelné v libovolném čase. Jinak tuto dopravu nebudou využívat.

Jak kraj stanovil požadavek na integraci jízdného, aby cestující nemuseli platit u každého dopravce zvlášť, aby existovala jedna síťová celostátní jízdenka, která by platila vždy a všude? Nebo se snad funkcionáři domnívají, že nalákají počty cestujících lomeným a tedy i dražším jízdným, jednotlivými jízdenkami, neustálými platbami na trasách? Navíc uznávání celostátních jízdenek a tarifů musí být samozřejmostí, zejména když jde o dopravu dotovanou, tedy krajem zaplacenou dopravci. Takže aplikací takových podmínek nemůže dopravci vzniknout škoda. Leda, že by podmínky byly organizátorem nastaveny nějak podivně.

A bude tedy zde jezdit více dopravců? Jeden třeba v místní dopravě, jeden v dálkové? Jak to kraj chce řešit? To cestující bude čekat jen na ten vlak, na který bude mít jízdenku?

Blíží se soumrak trati 097?

Jak se mohli, v souvislosti se sesuvem svahu na rozestavěnou dálnici D 8 u obce Litočovice nad Labem, dozvědět diváci ČT 1 ve zprávách 22. 5., příslušná místa začínají uvažovat o tom, že v budoucnosti již nedojde k opravě železniční trati č. 097, která byla tímto sesuvem v úseku cca 100 m také poškozena. Velká voda s sebou brala v červnu 2013 vše, co jí stálo v cestě, včetně celého železničního náspu, aby v místě, kde vedly původně železniční koleje, zel dnes hluboký vymletý kaňon.

Informace o tom, že zničený úsek se pravděpodobně již nebude opravovat, je o to překvapující, že ještě před několika málo týdny, při návštěvě ministra dopravy na rozestavěném úseku D 8, bylo všechno jinak. A s opravou trati se po odtěžení sesutého svahu počítalo. Překvapující je i docela smířlivý postoj zástupce Ústeckého kraje k tomu, že k obnově kolejí pravděpodobně nedojde. Kraj prý bude ale požadovat „kompenzaci“ v podobě investice do jiné severočeské regionální trati. Nicméně není jisté, zda se nejedná o vypuštění takového zkušebního „balonku“, co na to řekne veřejnost.

Myslím, že ponechat „status quo“ by pro tyto koleje znamenalo jejich postupný soumrak. Již dnes je zde patrný úbytek cestujících, které odrazuje v Radejčíně přestup z vlaku na autobus a obráceně. Do autobusu vás navíc nevezmou s kolem a je problémem i přeprava víc než jednoho dětského kočárku. Pro mnohé cyklisty, kteří s oblibou využívali k přepravě do Chotiměře vlak, je to prostě konečná. Pro České dráhy se jedná denně o dvě zbytečné jízdy, kdy jede ráno prázdná souprava do Radejčína a večer se vrací prázdná zpět do Teplíc. Obávám se i toho, aby po čase nějakou chytrou hlavu nenapadlo, že je neekonomické, aby na 24 km trasy jel vlak a zbývajících 14 km autobus. A tak se



Stane se nádraží v Radejčíně pro vlaky na trati č. 097 definitivně konečnou stanicí?

navrhne v zemi oblíbené řešení a mezi Teplícemi a Lovosicemi bude místo vlaku jezdit autobus. Celá trať bude postupně chátrat, neboť nákladní doprava zde není žádná. Jeden z možných scénářů je i takový, že koleje postupně rozkradou sofiistikované bandy lupičů (nebyl by to u nás první případ).

Je jasné, že oprava zničeného úseku by stála spoustu peněz a frekvence na této trati není zas taková, aby si drahá na sebe vydělala. Nicméně nesmí to být jediný kritérium. Pro obyvatele okolních obcí je vlak (zejména v zimě) spolehlivým dopravním prostředkem,

Opravdu toto chceme v dopravě ve 21. století, kdy potřebujeme co nejvíc přepravovat po kolejkách?

Pokud taková integrace nebude samozřejmostí, řada cestujících veřejnou dopravu nebude používat a přesune se na silnice, zejména do svých automobilů. A to snad není cílem dopravní politiky ČR. Nebo ano? Zdá se, že nutnost takového řešení nechápují ani na ministerstvu dopravy. Hlavně, že bude mnoho dopravců. Vždyť tím ušetříme. Opravdu?

Jaký si dal kraj cíl co se týče zvýšení počtu cestujících na železnici, aby se zefektivnila doprava, zvýšily tržby a odlehčily silnice? Jak to ve výběrovém řízení zajistí?

Jak byl vyřešen problém dopravy ve špičkách, v sezoně? Vždyť kdo sem jezdí ví, že často v sezoně nestačily ani 5 vozové klasické soupravy. Kdo s nimi nyní bude jezdit? Jak to bude zajištěno? **A opravdu taková souprava může stát do 90 Kč/km?** Nebo se to bude řešit vloženými drahými autobusy, které navíc pro cestující nemají požadovaný komfort cestování? Kde o tom kraj informoval? Jak se kraj ve snaze šetřit vypořádal s tím, aby po těchto tratích se rozvíjela nákladní doprava, která je hlavní složkou efektivity kolejové dopravy?

Obávám se, že na tyto otázky by asi odpovědi moc vyčerpávající nebyly. **A dokud se toto nevyřeší, nelze považovat taková výběrová řízení za platná ani za vyhovující, spíš za nežádoucí.** Ale to není jen chyba krajů. Je to i chyba státu, ministerstva dopravy, které by mělo mít jasnou koncepci dopravy ve státě. Pak by nemohlo k něčemu takovému docházet a vyvolávat tyto otázky. **Jenže ono už v tom ministerstvu to není v pořádku, protože i tam se podléhá jakémusi tlaku na tzv. liberalizaci dopravy.** Jak si jinak opět vysvětlit zámyr na výběr dopravců na R trasy. Opět jsou tam stejné vady na kráse. A poslouchat pak vývoody, že důležité je dostat tam konkurenci a že třeba ta tarifní pravidla jsou vedlejší a počkají, je nehoráznost. Výsledkem všech těchto snah bude jen to, že lidi ve veřejné dopravě bude ubývat, protože nebudou mít chuť si komplikovat cesty a platit jak mourovatí. Opravdu toto chceme? Přitom stačí aspoň trochu okopírovat systém třeba Švýcarska a vzít si z něho příklad hlavně v tom, že tam jedna síťová jízdenka, nepřilíš drahá, platí jak na železnici, v místních autobusech, tak v městských dopravách.

To budeme o tom stále uvažovat jen teoreticky? Už přes třicet let?

Ing. Antonín Minařík

Železnice na letiště v Praze: občas „tuk“ a pořád nic

Již desítky let se jeví jako naprostá abnormalita, že naše hlavní město nemá železniční spojení se svým letištěm, což je v Evropě nevidané. Dále je zcela nenormální, že hlavní město nemá odpovídající kvalitní spojení se sedmdesátitisícovým Kladnem, odkud většina občanů dojíždí za prací do Prahy. Obě tato konstatování mají na sebe návaznost. Tato důležitá trať není ani zásadně rekonstruována a elektrifikována.

Občas se o této věci sem tam někdo zmíní a stále není nic. Není ani kopnuto a takto to jde stále a stále dál a v nejbližších letech to tak asi zůstane. Je to možné v případě, že existuje silná lobbistická skupina či skupiny, které věci brzdí. Zřejmě nikdo nemá sílu věci změnit.

Něco málo by možná udělat šlo. Když už nic z výše uvedeného, tak alespoň nasadit v úseku Praha Masarykovo nádraží – Kladno Ostrovec (možná až Kralupy či Rakovník) přednost-

ně nové motorové jednotky, ať už dodané či dodávané v budoucnu místo současných Regionov. Toto spojení rozhodně prioritou má.

V nedávné době bylo v západní oblasti od Prahy zprovozněno celkem pět zastávek. Rozhodně záslužný čin. Nyní je třeba tento krok vyhodnotit co do jeho přínosu, tj. zejména o kolik stoupl počet cestujících. Hlavní problém je ten, že železniční doprava je nepřijatelně drahá a tak pravdivá analýza tohoto kroku je nutná. Pokud by se ukázalo, že přínos je viditelný, jistě by bylo dobré, aby provoz zajišťovaly Regionovy.

Tento článek není psán proto, že si dělá nároky na jediné správné myšlenky, ale proto, aby se rozvinula diskuse na zde uvedená témata, aby se získal přehled, co úspěšné je, a co není, neboť zejména železničáři toto velmi zajímá.

-lv-



Dnes již „historický“ obrázek z radejčinského zářezu z října 2006, kdy na trati č. 097 vládli ještě „Orchestrioni“.



Zůstane návštěv Stůj! už napařád 300 metrů od železniční stanice Radejčín?

se kterým se dostanou do města, do práce, do školy, k lékaři apod. Čtenáři jistě znají mnohé záběry z ucpané komunikace 1/8 v Bořislavi či ve Velemině, plně kamilionů. Věříme proto, že nakonec zvítězí zdravý rozum a že koleje, které slouží od roku 1897, budou nakonec opraveny.

Stále slycháme stejnou písničku, že na nic nejsou peníze. Na druhou stranu jsme téměř denně konfrontováni se stále novými a novými korupčními kauzami. Spočítal by někdo, kolik se v této zemi za posledních pětadvacet let rozkradlo (pardon – zprivatizovalo) peněz a státního majetku? Asi dost těžko. A právě zde jsou ony „černé díry“, kterými státu utíkají do soukromých kapes peníze. Pak se není co divit, že ve veřejném sektoru je jich zoufalý nedostatek. Ale to už by byla jiná, docista úplně jiná poudačka.

A. K. Kýzl

Poskytování právní pomoci v rámci Odborového sdružení železničářů v roce 2014

Poskytování právní pomoci v rámci Odborového sdružení železničářů (dále jen OSŽ) se řídí Stanovami OSŽ a dále zejména Řádem právní pomoci OSŽ. Podle uvedeného řádu mají členové OSŽ právo na právní pomoc v oblasti pracovníprávní, ve věcech sociálních zabezpečení a trestněprávních, souvisejících s pracovníprávními vztahy.

Poskytování právní pomoci v rámci OSŽ – ústředí

1) Právní pomoc zastoupením v řízení před soudem

V období od 1. 1. 2014 do 31. 12. 2014 byla na základě žádostí členů OSŽ zprostředkována ESO OSŽ – ústředím právní pomoc zastoupením v řízení před soudem 23 (dvacet tři) členům OSŽ, rovněž došlo k navýšení finanční částky poskytnuté právní pomoci u 7 (sedmi) členů OSŽ. U 1 (jednoho) člena OSŽ došlo historicky poprvé k odvolání člena OSŽ proti výši finanční úhrady ze strany OSŽ – ústředí u schválené právní pomoci.

Z uvedeného počtu bylo:

■ **20 případů** – trestněprávní povahy (včetně přípravného trestního řízení), ve smyslu ustanovení § 273 (obecně ohrožení) trestního zákoníku (dále jen TZ); ustanovení § 143 TZ (usmrčení z nedbalosti); a ustanovení § 146 TZ (ubližení na zdraví) – zastoupení poškozených v trestním řízení a současně problematika náhrady škody;

■ **2 případy** – se týkaly pracovníprávní problematiky – neplatné rozvázní pracovního poměru výpovědí zaměstnavatelem;

■ **1 případ** – se týkal úhrady nadstandardu následného léčení po pracovním úrazu.

■ **1 odvolání** člena OSŽ proti výši finanční úhrady ze strany OSŽ – ústředí u schválené právní pomoci; Ústředím OSŽ (odvolacím orgánem dle ŘPP OSŽ) byla potvrzena výše schválená Představenstvem OSŽ.

■ **2 žádosti** – členů OSŽ o zastoupení v řízení před soudem nebyly schváleny. Jednalo se o žádost o poskytnutí právní pomoci v řízení před soudem o neplatném skončení pracovního poměru a v řízení před soudem v souvislosti s pracovním úrazem. Představenstvo OSŽ na svém jednání dospělo ke stanovisku, že v obou případech soudních řízení, podle článku IV. bod 3 (Podmínky pro poskytování právního zastoupení v řízení před soudem) Řádu právní pomoci OSŽ (dále jen ŘPP OSŽ), **nespatřilo naději na úspěšný výsledek.** Navíc v druhém případě jmenovaný žadatel přestal být členem OSŽ.

Ve 23 (dvaceti třech) případech zastoupení členů OSŽ v řízení před soudem schválených v roce 2014 a 7 (sedmi) navýšených finančních částek u schválených právních pomoci se OSŽ – ústředí podílelo na úhradě nákladů řízení 100 %, maximálně však do výše 50 000,- Kč. V 1 (jednom) případě zastoupení člena OSŽ v řízení před soudem se OSŽ – ústředí podílelo 80 % na úhradě nákladů řízení, omezeno maximálně do výše 40 000 Kč. V 1 (jednom) případě zastoupení člena OSŽ v řízení před soudem se OSŽ – ústředí podílelo 50 % na úhradě nákladů řízení, omezeno maximálně do výše 25 000 Kč.

U jedné navýšené finanční částky schválené právní pomoci byla spoluúčast člena OSŽ ve výši 10 %, maximálně 5000,- Kč.

Při rozhodování o stanovení výše podílu, jakým se zastupovaný – člen OSŽ podílí na nákladech řízení, bylo zohledněno, v jaké míře člen OSŽ svým jednáním způsobil skutečnost (míra zavinění), že se věc může řešit jen soudní cestou. V případech týkajících se rovněž náhrady škody zaměstnavateli nebo v trestních věcech v souvislosti se škodou způsobenou zaměstnavateli bylo přihlídnuto i k tomu, zda žadatel má uzavřené pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou zaměstnavateli při výkonu povolání prostřednictvím ZO OSŽ u Kooperativa pojišťovny, a. s. Rovněž bylo přihlídnuto k doporučení příslušného ZV ZO OSŽ a k pravděpodobnosti úspěchu sporu.

V roce 2014 bylo ukončeno 13 řízení (soudní), většina (12x) řízení byla ukončena úspěšně. Ze strany žadatelů nebyly 2 schválené právní pomoci využity.

1x – ve věci náhrady škody požadované zaměstnavatelem po členovi OSŽ soud žalobu zaměstnavatele zamítl;

1x – ve věci možného ublížení na zdraví dle ustanovení § 148 TZ a náhrady škody v příčinné souvislosti s dopravní nehodou skončeno ve správním řízení projednáním jako přestupku, sankce ve výši 2.000,- Kč; náhrada škody po členovi OSŽ nepožadována;

2x – ve věci usmrčení z nedbalosti dle ustanovení § 143 TZ nezahájeno trestní stíhání a neuplatňována náhrada škody po členech OSŽ;

1x – ve věci pracovního úrazu skončeno vyplacením náhrady škody v souladu se zákoníkem práce;

2x – podminěné zastavené trestní stíhání pro spáchání trestného činu obecně ohrožení z nedbalosti dle ustanovení § 273 odst. 1, 2 písm. b) TZ se zkušební dobou 18 měsíců;

4x – nezahájeno trestní stíhání ze spáchání přečinu obecně ohrožení z nedbalosti dle ustanovení § 273 odst. 1, 2 písm. b) TZ;

1x – ve věci náhrady škody v příčinné souvislosti s ublížením na zdraví členovi OSŽ dle ustanovení § 146 TZ skončilo uhrazením náhrady škody členovi OSŽ.

1x ve věci náhrady škody v příčinné souvislosti s MU Městský soud v Praze (odvolací soud) potvrdil rozhodnutí Obvodního soudu pro Prahu 3 o finanční úhradě škody ze strany člena OSŽ. V uvedeném případě jmenovaný hradi nižší část

ku pojistného k výši pojistné částky než měl (neodpovídalo jeho výši 4,5 násobku průměrné hrubé mzdy) u pojištění za škodu způsobenou v souvislosti s výkonem povolání zaměstnavateli (pojistná smlouva mezi OSŽ a Kooperativa pojišťovna, a. s., č. 595037052-8).

2x došlo k nevyužití schválené právní pomoci členy OSŽ. V prvním případě nevyužití právní pomoci (úhrada nadstandardu následného léčení po pracovním úrazu) člen OSŽ nesouhlasil s výší vlastní finanční spoluúčasti u schválené právní pomoci, proti které se odvolal a když Ústředí OSŽ potvrdilo schválenou výši finanční spoluúčasti člena OSŽ, tak se sám rozhodl ve sporu nepokračovat.

Ve druhém případě nevyužití právní pomoci (obecně ohrožení ve smyslu ustanovení § 273 TZ a současně problematika náhrady škody) člen OSŽ při schvalování právní pomoci už nebyl zaměstnancem ČD Cargo, a. s., ale nadále byl členem OSŽ. Následně přestal hradi členské příspěvky a dle Stanov OSŽ už nebyl členem OSŽ.

V současné době je právní pomoc v řízení před soudem poskytována aktuálně 40 členům OSŽ.

V roce 2014 zůstal opakovaně zachován trend z minulých let ve skladbě právního zastoupení, tj. největší nutností, byl požadavek ze strany členů OSŽ o zastoupení v trestním řízení (včetně přípravného). Jde o případy MU, kdy jsou žadatelé trestně stíháni pro trestný čin obecně ohrožení podle ustanovení § 273 TZ a podle ustanovení § 143 a § 146 odst. 1 TZ. Uvedené případy jsou pro OSŽ, tedy širokou členskou základnu velmi důležité, zejména z hlediska včasnosti efektivního právního jednání (ukončení) a v tomto čase zpravidla nenahraditelnými a téměř nezastupitelnými v dalším období při ochraně základních práv a chráněných zájmů zaměstnanců. Dle ŘPP OSŽ by se mělo jednat o výjimečný akt.

2) Poskytování právní pomoci členům OSŽ jinou formou než zastoupením v řízení před soudem

Ekonomicke – sociální oddělení OSŽ – ústředí poskytlo v roce 2014 – 3.279 porad a konzultací v oblasti pracovníprávní, trestněprávní a sociálního zabezpečení. Z uvedeného počtu bylo 2.144 řešeno telefonicky, 494 osobně a 641 bylo písemných podání.

Uvedené formy právní pomoci (poradenství) se převážně týkaly problémů v následujících oblastech:

■ vznik, změna a skončení pracovního poměru (např. způsoby ukončení – dohoda, výpověď, mzdové nároky při skončení pracovního poměru, změna druhu vykonávané práce, místa výkonu práce a pravidelné pracoviště pro účely cestovních náhrad apod.);

■ náhrada škody (včetně problematiky pojištění u Kooperativa pojišťovny, a. s.) a stanovení její výše;

■ pracovní doba (ve vztahu ke kolektivní smlouvě, zákoníku práce, NV č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě a NV č. 590/2006 Sb., kterým se stanoví okruh a rozsah jiných důležitých osobních překážek v práci);

■ mzda a náhrady mzdy (zejména zařazení dotarifních stupňů – katalog prací, smluvní mzda, uplatňování výkonových odměn, mimořádných odměn a mzdových příplátků, odměna za pracovní pohotovost mimo pracoviště apod.);

■ zastupování při výpovědích členů OSŽ před vyšetřovacími orgány provozovatele dráhy, dopravců, Drážní inspekce ČR, Oblastních inspektorátů práce, OČTR.

Dalšími frekventovanými oblastmi byly problematika čerpání dovolené, FKSP/sociální fondy (SF), pracovní úrazy a jejich odškodnění.

ZV ZO OSŽ poskytovalo ESO OSŽ – ústředí právního poradenství v oblasti uzavírání kolektivních smluv a nároků, kolektivních sporů, návrhu interních pracovníprávních předpisů zaměstnavatelů, pracovníprávního postavení odborových orgánů a převodu (prodeje) nemovitosti.

Další odborná oddělení OSŽ – ústředí poskytovala poradenství členům OSŽ v převážně větší telefonicky v oblastech svého působení.

Hospodářsko – finanční oddělení – zodpovídalo 1017 dotazů (z uvedeného bylo 956 řešeno telefonicky, 61 osobně), nejčastější dotazy byly k pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou zaměstnavateli při výkonu povolání – administrativních (např. vyplnění přihlášky, předávání přihlášek apod.) i věcných (např. sazby pojistného, pojistné krytí, výše plnění, pojištění na vyšší částku v průběhu roku apod.) záležitostí, problematiky výpočtu důchodu a stanoveného věku pro odchod do důchodu. Dále hospodaření ZV ZO OSŽ v oblasti účetnictví, problematiky členských příspěvků (dlouhodobá dočasná pracovní neschopnost, insolvence, exekuce).

Oddělení BOZP – poskytl 814 porad a konzultací (z uvedeného bylo 375 řešeno telefonicky, 196 osobně a 243 písemně), zejména v oblasti BOZP, další problematikou byly pracovní úrazy, nemoci z povolání a jejich odškodnění (podrobněji viz “Zpráva o činnosti BOZP OSŽ – ústředí za rok 2014.”).

Mezinárodní oddělení – zodpovídalo 171 dotazů (z uvedeného bylo 138 řešeno telefonicky, 22 osobně a 11 písemně) v převážně většině se jednalo o dotazy k zásadám používání finančních prostředků SF a FKSP na dotace poukazů na rekreaci. Dále bylo poskytováno poradenství k uvolňování zaměstnanců pro sportovní činnost a také pro činnost vedoucích na táborech dětí a mládeže. Byly zodpovězeny i otázky

týkající se způsobu přidělování KOP a cestovního pojištění, které je ke KOP poskytováno.

V problematice SF/FKSP docházelo i k duplicitní činnosti MO OSŽ za činnosti personalistů zaměstnavatele.

Redakce OSŽ Obzor – představovala pozitivní roli ve zprostředkování a předávání dotazů a žádostí členů OSŽ příslušným odborným oddělením a v oblasti publikování aktuálních témat v pracovníprávní oblasti.

Revizní komise OSŽ – poskytlo 39 porad a konzultací (z toho bylo 6 řešeno telefonicky a 33 osobně), těžiště činnosti spočívalo v kontrolní činnosti, kontrole účetních dokladů a s tím souvisejícími materiály a v metodické pomoci ZO OSŽ.

Republiková rada seniorů OSŽ – poskytla 40 porad a konzultací (z uvedeného bylo 26 řešeno telefonicky a 14 písemně) zejména v oblasti elektronické pošty OSŽ a RRS OSŽ, zájezdové činnosti OSŽ, informovanosti o Radě seniorů ČR, činnosti Klubů důchodců, čerpání příspěvků na činnost Klubů seniorů a možnostem čerpání prostředků z Podpůrného fondu OSŽ.

Poskytování právní pomoci uvolněnými funkcionáři ZO OSŽ

Uvolnění funkcionářů poskytli v roce 2014 – 9668 porad a konzultací (z uvedeného bylo 4 935 telefonicky, 3 953 osobně, 780 písemně).

Právní poradenství poskytnuté členům OSŽ, zejména v oblastech mzdy a náhrady mzdy, pracovní doby (včetně dovolené, práce přesčas, pracovní pohotovosti), sportovní činnosti; SF/FKSP; domácí a zahraniční rekreace, pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou při výkonu povolání u Kooperativa pojišťovny, a. s.; problematiky uzavírání kolektivních smluv, kolektivních sporů, benefit poskytovatých zaměstnavatelem (např. životní a doplňkové penzijní spoření apod.).

V prvotní informovanosti o vzniklých MU v roce 2014 došlo k mírnému zlepšení, přestože v praxi má konkrétní činnost členů OSŽ při vzniklých MU nadále rezervy.

ESO OSŽ – ústředí přijalo řadu opatření s cílem zlepšit prvotní činnost účastníků MU. Tato problematika byla detailně rozebrána na aktech, školeních, publikována v týdeníku OSŽ Obzor a zveřejňována na webových stránkách OSŽ.

Článek – “Účastníci mimořádných událostí mohou využít svého práva nevypovídat” – byl uveřejněn v č. 4/2014, č. 42/2014 týdeníku Obzor, ze dne 27. 1. 2014, resp. 27. 10. 2014 a opakovaně umístěn na hlavní straně webových stránek OSŽ (v části, často vyhledávané). Dále bylo v č. 8/2014 týdeníku Obzor, ze dne 24. 2. 2014 uveřejněno “Jak postupovat při mimořádné události v dopravě”.

Obě upozornění jsou nadále volně přístupná ke stažení na webových stránkách OSŽ v sekci “právní poradna”.

V oblasti náhrady škody zaměstnavatelé v celé řadě případů porušovali ustanovení § 263 odst. 3 ZP – projednání výše náhrady škody zaměstnavatele s odborovou organizací, a dále obcházelí ustanovení výše skutečné náhrady škody (ignorace odečtení amortizace ze strany zaměstnavatele) požadované po členovi OSŽ, které je rovněž obsaženo i v některých interních předpisech (např. SŽDC, s.o. – Výnos č. 1 k předpisu SŽDC (ČD) Op 21/od 5.8.2014 – Směrnice č. 110/ČD, a.s. – Op 21 apod.).

Ve výše uvedených interních předpisech zaměstnavatel zakotvil povinnost a priori (předem) projednat s odborovou organizací výši náhrady škody požadované po členovi OSŽ, před samotným projednáním se zaměstnancem.

Zaměstnavatel buď ZV ZO OSŽ nesdělil vůbec, že vyžaduje náhradu škody po členovi OSŽ nebo ZV ZO OSŽ pouze informoval o výši požadované náhrady škody po členech OSŽ většinou v době, kdy výše náhrady škody byla už dříve podepsána (uznána) členy OSŽ, kteří bez jakékoliv porady a kontaktování členů ZV ZO OSŽ, uvolněných funkcionářů OSŽ nebo ESO OSŽ – ústředí, podepisovali výši náhrady škody předloženou zaměstnavatelem.

Dále zůstal zachován trend z dřívější doby, kdy zaměstnavatel předkládal členům OSŽ k náhradě škody, zpravidla v její plné výši. Při stanovování výše náhrady škody se zaměstnavatel pouze řídil ustanovením § 257 odst. 2 ZP (tj. čtyřapůlnásobkem průměrného měsíčního výdělku před porušením povinnosti, který člen OSŽ způsobil škodu). Zaměstnavatel pomíjel ustanovení § 272 ZP (tj. že se při určení výše škody na věci vychází z ceny v době poškození nebo ztráty).

Problematické náhrady škody byly ze strany OSŽ (ESO OSŽ – ústředí) věnována zvýšená pozornost a byla poskytována opakovaná metodická pomoc. Rovněž došlo v roce 2014 ze strany ESO OSŽ – ústředí k novelizaci

metodické pomůcky “Pojištění odpovědnosti” v Dokumentech OSŽ 4a, ve které byla podrobně rozebrána a doporučena činnost ZV ZO OSŽ při řešení náhrady škody se zaměstnavatelem. Problematika pojištění byla rovněž uveřejněna v týdeníku OSŽ Obzor č. 2/2014, ze dne 13. 1. 2014 – “Nepojištění členové OSŽ – upozornění” a na webových stránkách.

Krizová linka, jako časově nepřetržitý právní servis členům OSŽ, zejména při vzniku MU, při organizování a provozování drážní dopravy, za účelem právní ochrany a oprávněných zájmů členů OSŽ, patří mezi základní formy prvotního právního poradenství, má své nezastupitelné místo a jednoznačné, nezpochybnitelné opodstatnění.

Provoz krizové linky v průběhu roku 2014 zabezpečovali zaměstnanci ESO OSŽ – ústředí a oddělení BOZP, v součinnosti se smluvními advokáty OSŽ.

Prostřednictvím krizové linky bylo v roce 2014 poskytnuto 36 telefonických porad členům OSŽ, včetně těch, které byly aktuální v reálném čase a souvisely se vznikem MU.

Na webových stránkách OSŽ v “Právní poradně” byly aktuálně zveřejňovány a doplňovány informace z oblasti právního poradenství, ochrany pomoci, Podpůrného fondu OSŽ, mezd a odměňování a z dalších oblastí. Nejdůležitější články z oblasti právní poradny jsou zpřehledněny v sloupci “Důležité!” V současné době je na webových stránkách OSŽ uveřejněno 98 souborů o celkové kapacitě cca 22,6 MB.

ESO OSŽ – ústředí organizovalo a metodicky řídilo činnost smluvních advokátů s důrazem na právní pomoc a ochranu členů OSŽ – účastníků MU. Z celkového počtu 23 žádostí o právní pomoc zastoupením v řízení před soudem byli smluvní advokáti zainteresováni v 19 schválených žádostech, které se týkaly členů OSŽ – účastníků MU.

Přetrvávajícím problémem u členů OSŽ zůstává skutečnost, že zaměstnanci i přes mnohá upozornění podepisují různé pracovníprávní a personální dokumenty, aniž by se s jejich obsahem řádně seznámili, popřípadě si vzali čas na rozmyšlenou, pokud jim není obsah zcela jasný anebo s ním nesouhlasí. V dané situaci se nelze spoléhat na tvrzení zaměstnavatele, že se jedná o pouhou formální záležitost, která nebude mít žádný vliv na cokoliv. Zaměstnanci si nadále neuvědomují, že podpis jakékoliv písemnosti, zvláště pak dohody (zejména změny pracovní smlouvy, skončení pracovního poměru dohodu, uznání závazků a náhradě škody a dohody o způsobu náhrady škody, protokolu o projednání náhrady škody podle ustanovení § 263 ZP, dohod odškodnění pracovního úrazu apod.) může mít do budoucna velice obtížné.

U členů OSŽ není dostatečně vnímána odpovědnost za právní jednání v písemné formě (podpis), které je komplikované napadnutelné. Následně dochází k neřešitelným závěrům z hlediska pracovníprávního poradenství. Výše uvedené skutečnosti nabývají na významu především v době častých organizačních změn u zaměstnavatelských subjektů, kdy se v jejich rámci mění řada ustanovení původních pracovních smluv zaměstnanců.

Na výše uvedené ESO OSŽ – ústředí opakovaně upozorňovalo na webových stránkách a v týdeníku Obzor č. 19/2014, č. 37/2014, ze dne 12. 5. 2014, resp. 22. 9. 2014 – “Dohoda o rozvázní pracovního poměru”; “Nepodepisování závazků o náhradě škody v době šetření Policie

ČR (jeho neukončení) – doporučení”.

Dalším přetrvávajícím trendem v oblasti právní pomoci byly případy, kdy u členů OSŽ, na základě jejich žádosti o posouzení svých nároků v pracovníprávní oblasti, odborné oddělení konstatuje evidentní porušení předpisů ze strany zaměstnavatele, ale členové OSŽ v obavách z možné ztráty zaměstnání nebo z možné diskriminace ze strany zaměstnavatele (přímá nebo nepřímá), nechtějí a nepožadují řešit pracovníprávní spor. V těchto případech se uplatnění svých nároků a zájmů nedožadují, ať již formou podnětu, požadavku, stížnosti, respektive soudní cesty.

Právní poradenství bezplatnou formou, je službou, kterou členové OSŽ velmi intenzivně využívají.

Vzhledem k úrovni pracovníprávních vztahů lze očekávat, že právní poradenství, ochrana pracovníprávních vztahů, oprávněných zájmů členů OSŽ a právní pomoc zastoupením v řízení před soudem má, a s vysokou pravděpodobností bude mít v dalším období, vzrůstající trend.

Z ekonomických a sociálních důvodů to bude často jediná možnost, kterou se může člen OSŽ domáhat svých právních nároků, chráněných a oprávněných zájmů.

Přes výše uvedené skutečnosti lze konstatovat, že v roce 2014 byly všechny žádosti o právní poradenství, jak členů OSŽ tak i funkcionářů OSŽ, bez prodlení průběžně a kvalifikovaně vyřizovány.

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

¹ Kdo z nedbalosti způsobí obecně nebezpečí tím, že vydá lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu tím, že zapříčiní požár nebo povodeň nebo škodlivý účinek výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných podobných nebezpečných látek nebo sil nebo se dopustí jiného podobného nebezpečného jednání, nebo kdo z nedbalosti takové obecně nebezpečí zvýší nebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.

² Odnětím svobody na šest měsíců až pět let nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán, spáchá-li takový čin proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona.

³ Kdo z nedbalosti způsobí obecně nebezpečí tím, že vydá lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu tím, že zapříčiní požár nebo povodeň nebo škodlivý účinek výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných podobných nebezpečných látek nebo sil nebo se dopustí jiného podobného nebezpečného jednání, nebo kdo z nedbalosti takové obecně nebezpečí zvýší nebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.

⁴ Odnětím svobody na šest měsíců až pět let nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán, spáchá-li takový čin proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona.

⁵ Výnos č. 1 k předpisu SŽDC (ČD) Op 21, č. j. 31928/08 – PRAV / Směrnice SŽDC č. 110/

⁶ Předpis o předepisování náhrad škod zaměstnancům podle zákoníku práce, č. j.: 56997/2007 – O25.

