OBZOR 18

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů

14. 9. 2015 Cena 5 Kč

Ročník 26

Z aktuálních událostí

■ Celkem 21 účastníků – zástupců osmi odborových centrál (OC) z devíti, které zastupují své členy a zaměstnance státní organizace Správa železniční dopravní cesty, jednalo v Praze 7. září nad návrhem Podnikové kolektivní smlouvy na léta 2016 – 2018, který předložil zaměstnavatel. Jak v úvodu řekl řídící jednání, předseda Podnikového výboru OSŽ SŽDC, s. o., Mgr. Martin Malý, výsledkem diskuse by měl být společný protinávrh odborových centrál a měly by být i projednány všechny připomínky, které k návrhu textu PKS zaslaly odborové centrály. Po podrobném rozboru jednotlivých ustanovení a článků v návrhu PKS a po všeobecné diskusi se podařilo dojednat společné stanovisko odborových centrál k návrhu textu PKS SŽDC 2016 – 2018 i k návrhu textu dohody o zásadách kolektivního vyjednávání ze dne 14. 8. 2015.

■ V úterý 8. září jednalo v Praze, v domě Bohemika, **Představenstvo OSŽ.** V úvodu se mimo jiné hovořilo o jednání dopravní tripartity, která byla po více než dvou měsících odkladů konečně svolána na čtvrteční (10. 9. 2015) večer. Jak informoval předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša, jednat by se mělo mimo jiné i o převodu budov z ČD na SŽDC, o napjaté situaci ve společnosti ČD Cargo, respektive o možné podpoře státu vůči jednotlivým vozovým zásilkám, či o pokračující liberalizaci železniční osobní dopravy, včetně výběrového řízení na provozování drážní dopravy na třech šumavských tratích (ČD se opět odvolaly vůči rozhodnutí Jihočeského kraje vybrat firmu GW Train Regio jako vítěze soutěže). O situaci ve společnosti ČD Cargo podrobně informovali místopředseda OSŽ Radek Nekola s tím, že situací ve společnosti se zabývala také Dozorčí rada ČD Cargo v pátek 28. srpna 2015. Podle jeho názoru vedení společnosti nedělá vše pro udržení stávajícího objemu jednotlivých vozových zásilek, stát však má na provozování jednotlivých zásilek zájem a hodlá je v příštím roce podpořit.

O situaci u nedrážních organizací v gesci OSŽ informoval místopředseda OSŽ Miroslav Novotný. Mimo jiné hovořil o situaci v Dopravním zdravotnictví, kde se blíží k závěru kolektivní vyjednávání, o týdnu otevřených dveří na Střední škole železniční a služeb v Šumperku, či o jednání výkonného výboru Sdružení nájemníků ČR. Mgr. Martin Malý, který jednání představenstva řídil, seznámil členy představenstva OSŽ s průběhem jednání představitelů osmi odborových centrál, které zastupují své členy u SŽDC, a které se uskutečnilo v pondělí 7. září v Praze nad návrhem Podnikové kolektivní smlouvy SŽDC na léta 2016–2018 (který předložil zaměstnavatel). Výsledkem je společné stanovisko odborových centrál. V další části jednání představenstvo OSŽ mimo jiné projednalo plnění rozpočtu za první pololetí letošního roku (ke schválení bude předloženo 22. 9. na Ústředí OSŽ) a vzalo na vědomí zprávu revizní komise OSŽ.

■ Podnikový výbor OSŽ při Českých drahách, a. s., který zasedal v Praze, sídle OSŽ ve středu 9. září za účasti předsedy OSŽ Bc. Jaroslava Pejši, podrobně diskutoval především o dvou záležitostech: s ředitelkou organizační jednotky ZAP (Zákaznický personál) Ing. Jitkou Kubíkovou jednal o konkrétních dopadech organizační změny v ZAP (od 1. 10. 2015) a o vypořádání připomínek odborů; se členem Představenstva Českých drah, Mgr. Františkem Burešem, MBA, LL.M, diskutoval o projektu optimalizace nákladů provozu opravárenství. Podle slov Mgr. Bureše byl tento materiál předložen podnikovému výboru jako prvotní informace, na niž budou navazovat již konkrétní návrhy změn. Jak uvedl Mgr. Bureš, cílem projektu je zprůhlednit hospodaření v opravárenství, především účetně oddělit náklady obchodu, provozu a údržby. Při přípravě projektu, jak uvedl, počítá se spoluprací odborů.

Podrobněji se o obsahu jednání, které probíhalo během uzávěrky tohoto čísla Obzoru, dočtete na webových stránkách OSŽ (www.osz.org).

■ Aktuální informace ze zásadních jednání včetně nejčerstvějších informací o vývoji ve společnosti ČD Cargo v rámci naplánované restrukturalizace, to byly hlavní důvody **mimořádného zasedání Podnikového výboru (PV) OSŽ ČD Cargo**, svolaného na středu 9. září do Pardubic (od 10 h), do zasedací místnosti zdejší ZO OSŽ na hlavním nádraží. **„Chtěl jsem členům PV sdělit, že ministerstvo dopravy se, navzdory všem informacím uváděných v médiích, postavilo k řešení hlavního problému společnosti – a tím jsou jednotlivé vozové zásilky – čelem a hledá cesty, jak do tohoto systému dostat další finanční prostředky,“** uvedl k tomu Radek Nekola s tím, že definitivní stanovisko (ze strany MD ČR) by mělo zaznít ve čtvrtek 10. září odpoledne na jednání Dopravní tripartity. **„Ale není to jenom otázkou fiskálního roku 2016, ale i další budoucnosti tohoto segmentu** (jednotlivých vozových zásilek) **vůbec. Existuje totiž reálný předpoklad, že v roce 2017 budou jednotlivé vozové zásilky provozovány s nulovou ztrátou. To znamená, že vstupy v rámci pomoci státu budou natolik velké, že tento segment nebude již vykazovat ztrátu,“** dodal Radek Nekola. Podrobnosti naleznete tradičně na webu OSŽ (www.osz.org). **–red–**

Ministerstvo dopravy a potažmo stát usilují o to, aby jednotlivé vozové zásilky byly v rámci dopravního systému zachovány. Dočká se společnost ČD Cargo pomoci od státu? Ilustrační snímek nákladního vlaku společnosti ČD Cargo pořídil Michael Mareš nedaleko zastávky Schmilka–Hirschmühle v Německu.

Nabídka kalendářů a diářů na rok 2016

Připomínáme základním organizacím OSŽ nabídku kalendářů a diářů s logem OSŽ:

● kapesní plánovací kalendář „Diář železničáře“, stejná grafická úprava i velikost jako v loňském roce, cena za kus Kč 27,–

● stolní týdenní kalendář (s železničními motivy) cena za kus Kč 60,–

● velký nástěnný kalendář (černobílé fotografie historických kolejových vozidel), výroba na zakázku pro OSŽ, připravováno ve spolupráci s železničním muzeem Lužná u Rakovníka, cena za kus Kč 140,–.

Vaše objednávky očekáváme na e-mailové adrese: osz@osz.org (sekretariát M. Pačesová, tel: 972 241 924 nebo 737 275 101) **nejpozději do 18. září 2015.** Distribuce a přefakturace kalendářů se předpokládá od konce listopadu. **-r-**

Ani přes více než třítýdenní zpoždění by neměl být ohrožen termín přestavby trati z Hanušovic do Jeseníku

Dne 20. července 2015 započala časově velice náročná nepřetržitá výluka na šedesát kilometrů (!) dlouhém úseku trati mezi Bludovem a Jeseníkem, která na Ramzovském sedle překračuje hřeben nejvyšších moravskoslezských hor. Během několikaměsíční výluky, která by podle předpokladů měla se zimní přestávkou skončit až v červnu 2016, bude plně zrekonstruována a zmodernizována trať mezi Bludovem a Hanušovicemi, přičemž dosavadní stanice Ruda nad Moravou a Bohdíkov budou zapojeny do úsekového dálkového řízení ze Šumperka. Tím se rozšíří počet stanic, které jsou v současné době ze Šumperka dálkově řízeny na celkem čtyři (Bludov, Postřelmov, Ruda nad Moravou a Bohdíkov). Při této investiční akci dojde rovněž k celkové rekonstrukci kolejiště, bude zřízena bezstyková kolej a ve všech stanicích a zastávkách budou postavena nová nástupiště, odpovídající evropským normám. **„Práce provádí firma Eurovia CS, a. s., která zvítězila ve výběrovém řízení na tuto stavbu,“** říká Ing. Pavel Suk z technického úseku Stavební správy východ v Olomouci.

V další části tratě, v úseku Hanušovice – Jeseník, bude provedena generální oprava, při níž bude dosavadní štěrkové lože vyčištěno, dřevěné pražce budou vyměněny za betonové a položeny budou i nové koleje.

(Pokračování na str. 2)

Postupným odstraňováním starého kolejiště byly stavební firmou Eurovia zahájeny práce na rekonstrukci trati Bludov – Hanušovice (na snímku).

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Vítězem Železničářských her se stalo družstvo Hanácké folklor z Olomouce

Soutěže tradiční, jako například závody na horských koloběžkách, střelba ze vzduchovky, hod oštěpem, ale i netradiční, jako kupříkladu Čapí skok (chůze na chůdách), Šmakolotoč (poznávání potravin a přísad podle chuti), Táta jde do práce, máma z práce (zábavné oblékání), Jízda snů (jízda na trakaři), to vše bylo na programu IV. ročníku Železničářských her, které se ve dnech 1. až 3. září konaly na Pustevnách v Beskydech. Užít si adrenalinové sporty, či vychutnat chvíle slávy přijelo do Beskyd 18 čtyř členných smíšených týmů železničářů z celé republiky. Zájem o Železničářské hry rok od roku roste, v porovnání s loňským rokem to bylo o pět družstev víc. Železničářské hry, které se konají s výraznou podporou SŽDC a ostatních partnerů, pořádá tradičně ZO OSŽ Mladá Boleslav za pomoci početného množství obětavých dobrovolníků. Prvenství z loňských her v Herlíkovicích obhájil tým Hanácké folklor z Olomouce (na snímku), druzí skončili Rebelové z Kolína (ČD Cargo) a třetí MASH (společné družstvo PO Nymburk, CDP Praha a PO Turnov).

–mmč–

„Nevyřešený převod budov je velice vážný stav i z pohledu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.“

Hovoříme s **Ing. ELIŠKOU ČIHÁČKOVOU,** oblastní inspektorkou BOZP

Jaké nejdůležitější změny v oblasti BOZP se na Brněnsku udály v tomto roce?

Zřejmě nejviditelnější změnou je dokončení rekonstrukce řídícího stavědla v Břeclavi. Z pohledu ochrany a bezpečnosti práce byla tato rekonstrukce poměrně komplikovaná, neboť při kontrole v únoru byla zjištěna řada závad – nevyhovující okna, nesprávně umístěná klimatizace a také namrzající voda před vchodem do budovy z důvodu chybně provedené stříšky nad vchodem. Tyto závady se podařilo odstranit i za pomoci brněnského Oblastního ředitele SŽDC Ing. Miroslava Konečného, takže v současné době je rekonstruované stavědlo bez závad v provozu.

Podařilo se rovněž odstranit některé nedostatky v úklidu pracovišť, tato oblast je však poměrně komplikovaná a nedostatky v tomto ohledu se znovu a znovu objevují.

Co je toho příčinou?

V některých případech se nedaří dodržovat úklidový harmonogram. Úklid provádějí najaté soukromé společnosti a ne vždy je všechno v pořádku. Pomohlo by zřejmě, kdyby byl vypracován podrobný harmonogram úklidu a prováděné práce, aby bylo možno ze strany vedoucích pracovníků jasně poukázat na nedostatky.

Úklid se snad podaří dořešit, jaké nedostatky jsou vážnějšího rázu?

Netýká se to jen Brněnska, ale prakticky celé republiky. Jde o dlouhodobě nevyřešený převod budov v majetku Českých drah do majetku Správy železniční dopravní cesty. Protože tento problém se vleče již velmi dlouho, jsou budovy podudržované, neboť současný vlastník (ČD) do nich investovat nechce a budoucí vlastník (SŽDC) do vyřešení právních vztahů do cizího majetku investovat nemůže. Celá řada budov je již ve velmi špatném stavu, jsou nevyužité a jako by se o ně nikdo nestaral. Nevyřešený převod budov je tak velice vážný stav i z pohledu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Popsaná patová situace stále trvá a to i navzdory úsilí, které do řešení této otázky vkládá mimo jiné i Podnikový výbor OSŽ při Českých drahách.

Co vás jako inspektorku BOZP čeká v oblasti, jíž se věnujete, ve zbytku tohoto roku?

Jeden z hlavních cílů, které jsem si stanovila, je zlepšení podmínek pro práci na pracovišti opravny kolejových vozidel v DKV Brno-Maloměřice. Změnou technologie oprav se tam v současné době ve zvýšené míře provádějí opravy na střechách hnacích vozidel, přičemž v některých případech zde chybějí lávky a záchytná zařízení. Situace je řešena opatřením, které je nevyhovující a pro zaměstnance nepohodlné a nedostačující. I díky úsilí inspektora BOZP u zdejší ZO OSŽ Zdeňka Bartoně, který se této otázce velice intenzivně věnuje, by se měla situace v dohledné době změnit k lepšímu. Zaměstnavatel uvažuje o zakoupení pojízdné lávky. Určitě to přispěje ke spokojenosti a především ke zvýšení bezpečnosti zdejších mechaniků, neboť objem prací je zde poměrně vysoký.

Děkuji za rozhovor.

Miroslav Čáslavský

Ani přes více než třítýdenní zpoždění by neměl být ohrožen termín přestavby trati z Hanušovic do Jeseníku

(Pokračování ze str. 1)

Celý úsek bude po dokončení rovněž bezstykový. Opravena budou současně i dosavadní nástupiště a bude provedena příprava pro dálkové ovládání. To však v tomto úseku v současné době zavedeno při této výluce nebude. **„Po dokončení prací bude zvýšena traťová rychlost, což se projeví ve zkrácení jízdních dob na této trati,“** přibližuje účel renovace Ing. Miroslav Volek ze správy tratí olomouckého Oblastního ředitelství SŽDC.

Všechna nástupiště na trati Bludov – Hanušovice budou zrekonstruována podle evropských norem. Na snímku zastávka Bludov–lázně.

Na úvodním kontrolním dnu k oběma výše zmíněným stavbám, který se konal 12. srpna 2015 v Jindřichově na Moravě, byli kromě zástupců stavebních firem, investora (SŽDC) a projektantů pozváni i zástupci dotčených obcí na trati. Ředitel Oblastního ředitelství SŽDC v Olomouci Ing. Ladislav Kašpar seznámil přítomné starosty s pracemi, které na této horské trati proběhnou, a spolu se zástupci Českých drah, a. s. (Regionální obchodní centrum – ROC v Olomouci) a zástupci stavebních společností (Eurovia CS, a Společnost Klement – A– HÍD, Krnov–Šumperk) zodpověděl jejich dotazy. Ty se týkaly mimo jiné také opožděného zahájení prací na úseku Hanušovice – Jeseník. Zástupce firmy Klement však starosty ujistil, že přes zhruba třítýdenní zpoždění zahájení prací nebude ohrožen stanovený termín jejich dokončení. (Pozn. aut.: Ani v prvním zářijovém týdnu však na trati nebyla viditelná žádná pracovní činnost).

Starostové rovněž poukazovali na skutečnost, že stavební práce na železnici se kryjí s uzavřením důležité silnice přes Červeno horské sedlo, čímž veškerá automobilová doprava (včetně kamionové) z Jesenicka projíždí na Olomoucko přes Ramzovské sedlo, což na zdejších úzkých silnicích komplikuje náhradní autobusovou dopravu.

Ředitelka ROC Olomouc Ing. Hana Motyková na tuto připomínku reagovala sdělením, že i přes zvýšenou automobilovou přepravu nedochází ke zpožďování NAD a náhradní autobusy dodržují stanovený výlukový jízdní řád. Zároveň požádala starosty o spolupráci při zajištění služeb občanům výlukou dotčeného regionu.

Miroslav Čáslavský

Rovněž železniční stanice Jindřichov na Moravě (na snímku) projde generální opravou kolejiště a nástupišť.

PŘEDSTAVUJEME

Marcela Kohoutová:

„Práce si lidé váží a jejich odchody jsou spíše výjimečné.“

Původním povoláním maloměřické předsedkyně ZO OSŽ Marcely Kohoutové je profese výpravčí. Po absolvování břeclavské dopravní průmyslovky nastoupila v této profesi do Ivančic, později sloužila také v Oslavanech a Brně–Králově Poli. V poslední jmenované stanici občas zaskakuje jako výpravčí dodnes. **„Dělám sice již devátým rokem předsedkyni ZV OSŽ, nejdříve jen jako částečně uvolněná a po přechodu živé dopravní cesty k SŽDC na plný úvazek, ale když je potřeba, udělám nějakou tu směnu na původním pracovišti,“** říká Marcela Kohoutová. Jak dále dodává, je to nutné k udržení kontaktu s touto prací, která se neobyčejně dynamicky rozvíjí, především v oblasti techniky.

Nejvíce členů ZO OSŽ Brno–Maloměřice pochází z této významné seřaďovací stanice, další členové jsou evidováni také v železničních stanicích Říkonín, Tišnov, Nedvědice, Kuřim, Brno–Slatina a Brno–Černovice a na jiných provozních pracovištích. V současné době má maloměřická základní organizace OSŽ 220 členů, kteří se rekrutují jak ze SŽDC, tak z ČD Carga, Českých drah – ZAP, či Depa kolejových vozidel.

„Maloměřice byly vždy jednou z největších seřaďovacích stanic na síti a jsou jí i dnes, pokles nákladní přepravy se však podepsal logicky i zde,“ popisuje předsedkyně ve zkratce maloměřickou stanici. **„Nejvíce lidí odešlo z pozice vlakového doprovodu nákladních vlaků a od posunu. Tam, kde dřív měli posunovači pod spádovištěm na starosti dvě koleje, jich musí dnes zvládnout i osm,“** ilustruje pokles nákladní přepravy. Jak dále dodává, v současné době je situace v oblasti zaměstnanosti víceméně stabilizovaná, k odchodům dochází ponejvíce z důvodu dovršení důchodového věku, či změny zaměstnání. **„Fluktuace je zde ale velice nízká, lidé si práce váží a jejich odchody jsou spíše výjimečné. Uzel má navíc větší možnosti zaměstnat ty, kteří se na svém pracovišti stanou nadbyteční, například při změně technologie práce.“**

Spolupráce s vedením je podle slov Marcely Kohoutové na dobré úrovni, vše podstatné je zakotveno v podnikové kolektivní smlouvě, občas je nutno vyřešit otázky týkající se turnusu, ale k problémům v tomto směru prakticky nedochází. **„Vždy se dá nalézt řešení, které uspokojuje obě strany.“** Daří se i odstraňování závad v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, i když v této oblasti je vše závislé na dostatku finančních prostředků. **„V poslední době se podařilo zlepšit pracovní prostředí například na pracovišti spádoviště, kde došlo k celkové rekonstrukci, zahrnující výměnu oken, změnu původního lokálního vytápění na vytápění elektrickými přímotopy a vymalování. Také na ústředním stavědle a i na jiných pracovištích byla vyměněna okna, problém zatím přetrvává s útulky posunovačů mezi kolejemi a na stavědle 2. Ale snad se i zde podaří nalézt řešení, kterým by došlo ke zlepšení v této oblasti.“**

Kromě funkce předsedkyně ZV OSŽ v Brně-Maloměřicích zastává Marcela Kohoutová také funkci předsedkyně Výboru OSŽ při Oblastním ředitelství Brno, který sdružuje všechny ZO OSŽ v Brněnské oblasti – od Znojma přes Břeclav a Veselí nad Moravou až po Jihlavu a Havlíčkův Brod. Je také členkou Podnikového výboru OSŽ při SŽDC, kde je předsedou Martin Malý. **„Na našeho předsedu PV OSŽ máme štěstí – je uvážlivý, klidný a dokáže vždy nalézt takové řešení, které je přijatelné pro všechny strany,“** dodává závěrem Marcela Kohoutová.

Miroslav Čáslavský

Budova železniční stanice Brno–Slatina je ukryta za topolovou alejí. Před šesti lety byla opravena.

NAVŠTÍVILI JSME

Brno-Slatina

Železniční stanice Brno–Slatina spadá do brněnského železničního uzlu a leží na trati 340, která bývá nazývána „Vlárská dráha“. Je to dvojkolejná trať, která spojuje Brno se slovenskými hranicemi, kam směřuje přes Veselí nad Moravou. V současné době je Vlárská dráha v jízdním řádu rozdělena na dvě tratě: trať číslo 340 Brno – Uherské Hradiště a trať číslo 341 Staré Město u Uherského Hradiště – Vlárský průsmyk.

1. srpna byly zahájeny na trati Brno – Veselí nad Moravou stavební práce v úseku Blažovice – Nesovice, ke kterým se později přidají i práce v úseku Brno–Černovice – Blažovice, který zahrnuje i stanici Brno–Slatina. České dráhy proto přistoupily k úplnému vyloučení jízd vlaků na trati 340 v úseku Brno hl. n. – Nesovice a jejich převedení do náhradní autobusové dopravy. Tento stav potrvá až do 30. listopadu 2015. **„Z důvodu výluk projíždějí v současné době přes Slatinu pouze rychlíky a spěšné vlaky směrem na Olomouc a Ostravu a to v obou směrech. V Blažovicích pak tyto vlaky přejíždějí na jednokolejnou trať Brno – Přerov – Ostrava. Ostatní vlaky jsou nahrazeny autobusovou dopravou,“** vysvětluje výpravčí Vlastimil Jurtík podobu osobní dopravy ve zdejší stanici několik málo dní po zahájení výluky. V uvedených úsecích jsou prováděny práce vedoucí k odstranění propadu traťové rychlosti, jak je oficiálně uvedeno ve výlukovém jízdním řádu. Dosavadní osmdesátikilometrová traťová rychlost bude po skončení výluky zvýšena na 100 km/h, přičemž do rekonstrukce trati by mělo být vloženo více než 800 milionů korun.

Pokud se týká nákladní dopravy, ze stanice Brno–Slatina odbočuje několik nákladních vleček – ta zřejmě nejdůležitější a pravidelně využívaná vede na asi tři kilometry vzdálené brněnské letiště v Brně–Tuřanech, kam se v cisternách dopravuje letecké palivo. Další vlečky jsou v současné době využívané jen občas, případně vůbec. Jedná se například o vlečku Železničního stavitelství, kde bývají odstavovány lokomotivy od soukromých železničních dopravců, či o vlečku někdejšího podniku Zetor, která je v majetku brněnské spalovny SAKO. **„Na této vlečce občas uskladňuje tramvajové koleje Dopravní podnik města Brna. Jinak je ale tato vlečka využívána jen velice zřídka,“** připomíná výpravčí. Zcela nevyužívané jsou v současné době vlečky do slévárny Diefenbacher, či do někdejšího podniku Ovoce – zelenina.

Ve stanici je celkem šest dopravních kolejí, které jsou kryty světelnými návěstidly, a jedna kolej manipulační. Ovládání výhybek se děje pomocí elektromotorů ze dvou závislých stavědel, v dopravní kanceláři je umístěn elektromechanický řídící přístroj. **„Ve směru na Černovice je doprava zajišťována autoblokem s jedním oddílovým návěstidlem, na opačnou stranu – do Šlapanic – pak automatickým hradlem,“** přibližuje výpravčí současné zabezpečovací zařízení ve stanici a na přilehlých traťových úsecích.

Budova železniční stanice Brno–Slatina byla v roce 2009 opravena při příležitosti návštěvy papeže Benedikta XVI. Ten 27. září 2009 sloužil na brněnském letišti v Brně-Tuřanech před sto dvaceti tisíci lidmi mši, na niž velké množství věřících přijelo také vlakem právě na slatinské nádraží.

Určitou kuriozitou, málo na nádražích vídanou, je alej vzrostlých topolů, vysazených mezi kolejištěm a výpravní budovou. V budově slatinského nádraží má své sídlo také inspektorka BOZP OSŽ a zasedací místnost zde má i předsedkyně ZO OSŽ Brno Maloměřice.

Miroslav Čáslavský

Výpravčí Vlatimil Jurtík sloužil původně v železniční stanici Moravský Písek. Po zavedení dálkového řízení mezi Břeclaví a Přerovem přešel do železniční stanice Brno–Slatina.

VŠIMLI JSME SI

● **NÁDRAŽÍ PRAHA-BUBNY**, včetně památkově chráněných částí, se bourá. Radnice Prahy 7 označila demolici budov, která začala 7. 9., za barbarství. Starosta tohoto pražského obvodu spolu s primátorkou Prahy se proto pokoušejí rozhodnutí investora o využití demoličního výměru zvrátit. Radnice nesouhlasí hlavně se záměrem zbourat bývalé dílny Státních drah, které jsou podle ní technickou památkou. S majitelem proto prý jedná už půl roku. Majitel pozemků chce na zbouraném území postavit novou čtvrť s luxusními i klasickými byty i kancelářemi.

● **ŽST. OLOMOUC** si připomněla 170. výročí od zahájení provozu na trati Olomouc – Praha rekonstruovaným nádražím. Modernizace zde probíhá již druhým rokem a jejím výsledkem je mimo jiné šest zmodernizovaných nástupišť a nový informační systém. Dokončení celé přestavby a modernizace olomouckého nádraží je stanoveno na 31. srpna 2016, kdy bude stavba, na niž celkové náklady dosahují téměř dvou miliard korun, předána do plného provozu.

● **V SOUČASNÉ DOBĚ** probíhá kompletní nátěr železničního mostu na Františkově ve Velkém Meziříčí, jenž provádí firma Firesta Brno. Tento 236 m dlouhý viadukt překonávající Balinské údolí řeky Oslavy se nachází v km 24,694 regionální tratě č. 252 Křižanov – Velké Meziříčí, která byla uvedena do provozu v prosinci roku 1953 včetně nového vlakového nádraží ve Velkém Meziříčí. Jedná se o pokračování místní dráhy ze Studence z roku 1886 s potřebným napojením na hlavní trať Brno – Havlíčkův Brod v Křižanově. (Na snímku Tomáše Martínka).

● **V KRAJI VYSOČINA** se klade důraz na odstraňování bariér při cestování vlakem. Díky tomu sem například byly pořízeny nízkopodlažní motorové vozy RegioShuttle od švýcarské firmy Stadler, ve vytipovaných železničních stanicích byly zřízeny mobilní plošiny pro vozíčkáře a v neposlední řadě na vybraných nádražích a zastávkách v kraji dochází podle finančních možností k výstavbě zvýšených nástupišť o výšce 550 mm, čímž se postupně zlepšují podmínky cestujícím se sníženou možností pohybu, přičemž v žst. Velké Meziříčí byl v rámci rekonstrukce ostrovního nástupiště zároveň nahrazen původní ocelový přístřešek vlaštovkového typu novým menším. V této stanici mimo jiné proběhla letos v červenci oprava výhybek a přípojek. Snímek Tomáš Martínek.

● **V TURNOVĚ** začala v září rekonstrukce vlakového nádraží. Oprava, která potrvá do konce ledna 2016, vyjde přibližně na patnáct milionů korun a přinese výrazné zlepšení kvality cestování – nové budou pokladny, hala a toalety pro cestující. Rekonstrukce se však nebude týkat všech částí nádraží, některé komerční prostory zůstanou uzavřeny do doby, než se podaří zajistit peníze na dokončení opravy celé budovy.

ZE SVĚTA

Dálkovou dopravu Německé dráhy povede Birgit Bohleová

Řízení dceřiné firmy koncernu Deutsche Bahn DB Fernverkehr (Dálková doprava) přebírá od 1. září Birgit Bohleová (41), členka představenstva DB, která byla doposud šéfkou odbytu. **„Těšíme se, že Birgit Bohleová bude pokračovat ve své mimořádně úspěšné práci nyní na pro nás nejdůležitějším obchodním poli,“** prohlásil předseda představenstva koncernu Rüdiger Grube. Dosavadní šéf Dálkové dopravy Berthold Huber řídí od srpna odbor přepravy a dopravy.

Grube v rámci restrukturalizace snížil letos v červenci i počet členů představenstva z osmi na šest. Jednou ze změn je i záměr zvýšit počet žen ve vedoucích funkcích tak, aby jejich podíl do roku 2020 stoupl na pětinu, informoval 26. srpna deník Handelsblatt.

Jan Hála

DB chce nakupovat v Číně

DB chce ještě v tomto roce otevřít v Pekingu kancelář pro nákup. Od roku 2017 by pak chtěla část z potřeby 35 000 náprav nakupovat v Číně. Do pěti let by pak Čína měla činit důležitou roli při nákupu vlaků a náhradních dílů pro DB, tak se vyjádřila šéfka techniky DB paní Heike Hanagarth pro FAZ. Je dokonce možné uvažovat i o nákupu celých jednotek vysokorychlostních vlaků v Číně.

V současnosti pokračuje megafúze čínských výrobců CSR a CNR. Cílem čínské vlády je, aby tento megakoncern pak více působil v západních průmyslových zemích.

Ze Schweizer E–R, 07/2015, zpracoval **-sh-**

DB Schenker Rail Polska a PKP Cargo získaly velkou zakázku

Polský energetický podnik PGNiG Termika si vybral ve výběrovém řízení DB Schenker Rail Polska a PKP Cargo jako dodavatele 1,2 milionu tun černého uhlí pro své tepelné elektrárny.

Dodávky 900 000 tun uhlí pro varšavskou elektrárnu EC Siekierki získal DB Schenker Rail Polska. PKP Cargo pak získalo zakázku 300 000 tun uhlí pro elektrárnu EC Zeran, rovněž v polském hlavním městě. PGNiG Termika vypsala i další výběrové řízení na dodávku dalšího 1 milionu tun uhlí, kde zatím byla polovina přidělena PKP Cargo, když druhá polovina dosud nebyla přidělena.

Z Transportweb, 14. 8. 2015, zprac. **–sh–**

Začala kampaň „Gottardo 2016“

Půl roku před zahájením komerčního provozu bude dne 1. června 2016 slavnostně otevřen základní tunel Gotthard a to se všemi státními poctami. Jeden rok před tím byla na nádraží v Lucernu ministryní dopravy paní Doris Leuthard zahájena kampaň „Gottardo 2016“, která má upozornit na otevření této stavby století. Nositelkami reklamní kampaně se staly i 2 lokomotivy a to jedné pro nákladní a jedné pro osobní dopravu, které byly zároveň pokřtěny jmény „Erstfeld“ a „Biasca“.

Okolo 1000 osob z řad obyvatelstva bude vybráno, které dne 1. 6. 2016 budou moci projet tunelem slavnostním vlakem. Místa budou v lednu 2016 vylosována. Ve dne 4. a 5. června 2016 pak budou následovat lidové slavnosti. V tyto dny by mělo mít možnost projet tunelem až 100 tisíc lidí.

K hlavním sponzorům „Gottardo 2016“ patří firmy Stadler, ABB, Credit Suisse, Coop, pojišťovna Mobiliar a Mondaine.

Ze Schweizer E–R, 7/2015, zprac. **–sh–**

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 18 – 8. října 1990

Na stránkách Obzoru č. 18 se již výrazně odráží blížící se I. řádný sjezd OSŽ. Převážnou část třetí strany tohoto čísla totiž zaplňuje předsjezdová diskuse. Je zde otištěn článek ZV OSŽ při Oblastním ředitelství ČSD v Olomouci a obsáhlá odpověď předsedy OSŽ Václava Vaňka. Odboráři z Olomouce kladou Ústředí OSŽ třináct otázek týkajících se způsobu práce a hospodaření OSŽ i představ o jeho budoucím fungování. Některé z otázek jdou takříkajíc „na tělo“, například: „Domníváte se, že všichni zástupci v Ú OSŽ jsou lidé na svých místech? Jsou mezi vámi takoví, kteří opět propadli kouzlu moci a výhod?“

Předseda OSŽ Václav Vaněk ve své odpovědi mimo jiné vysvětluje, že řada představ vedení OSŽ naráží na zcela odlišné a v mnoha případech subjektivní názory jednotlivců, profesních i zájmových skupin. Vyvrací naznačené pochyby o nehospodárnosti či o neprůhlednosti voleb do některých komisí s odkazem na stanovy OSŽ. V závěru obsáhlé odpovědi Václav Vaněk píše: **„Dovolte, vážení kolegové, abychom na závěr odpovědi přiznali, že pro ústředí OSŽ je v současné době daleko důležitější než Vaše dotazy například to, aby nedošlo k dělení majetku a tržeb, ale ani organizace ČSD na dva dopravce, aby se kompetentní orgány zabývaly tím, co je do železnic nutné investovat, aby v zákonných opatřeních bylo zakotveno základní právo odborů, aby byl respektován názor železničářů apod. Tedy to, co má dopad a výhled pro železničáře až do budoucnosti. Z chyb a přehmatů souvisejících se vším novým se chceme poučit a využít je při přípravě a zpracování návrhů podkladů pro nastávající sjezdové jednání. Nikdo z nás, ač v sebelepším úmyslu, není neomylný. Zkuste si to ve své práci uvědomit i Vy.“**

Obzor č. 18 dále informuje o pokračujících pracích na tvorbě sociálního programu, které se v té době přesunuly především do jednotlivých subkomisí. V článku se uvádí, že první etapou prací musí být inventarizace sociálního vybavení pracovišť, analýza struktury zaměstnanosti i posouzení účelnosti a vhodnosti vynakládaných finančních prostředků. **„Právě v současné době, kdy se mění postavení železnice, je třeba zaručit železničářům základní sociální jistoty. Jejich východiskem bude reálný sociální program,“** uvádí v článku členka pracovní komise.

Krátká, ale výrazná informace na první straně upozorňuje na jeden z bouřlivě projednávaných bodů na zasedání Ústředí OSŽ dne 27. 9. – a to takzvaná definitiva: **„Z jednání vyšel požadavek Ústředí OSŽ, aby FMD a ÚŘ okamžitě vytvořilo komisi, která připraví podmínky pro zavedení sociální definitivy pro železničáře tak, aby mohla vejít v platnost od 1. 1. 1991“.**

Ve dvou rozhovorech s pracovníky ekonomicko–sociálního oddělení OSŽ se Obzor věnuje některým legislativním otázkám, především právu na stávku a připomínkám OSŽ k novele zákoníku práce.

Zdeňka Sládková

České dráhy zřejmě ztratily zájem o provoz služby Kurýr

Podle názoru mnoha provozních pracovníků Českých drah, kteří mají v popisu práce agendu služby Kurýr, by tato služba měla být daleko efektivnější než tomu v současné době je. Ke zlepšení kvality této služby by mohla přispět především její větší propagace, zvýšení počtu vlaků, kterými se Kurýr přepravuje a také zvýšení počtu manipulačních míst ČD Kurýr. Změny by měly nastat také ve stanovení cen za přepravu a ve zjednodušení procesu při odbavení zásilky, které je zbytečně zbyrokratizované (blíže viz Obzor č. 12 a web OSŽ pod názvem „Poptávka o službu ČD Kurýr má klesající trend. Dá se tomu zabránit?“).

Podle vyjádření mluvčího ČD Petra Šťáhlavského je služba Kurýr pro České dráhy pouze službou doplňkovou, jejímž hlavním cílem je vylepšení hospodaření jednotlivých vlakových spojů bez dodatečných nákladů, pouze s využitím stávajícího personálu, spojů a vozidel. Zájem o služby Kurýr je však podle mluvčího klesající a množství přeprav je limitováno disponibilními kapacitami ve stanicích a ve vlacích.

Jak se celá tato záležitost jeví členům Podnikového výboru OSŽ při ČD, kteří zastupují zájmy zaměstnanců také v této oblasti? Podle názoru Martina Janečka (ZAP) a Štěpána Lva (oba zaměstnanci ČD ZAP), členů PV OSŽ při ČD, kteří mají ČD Kurýr i v náplni své práce, další úspory, které by zefektivnily službu Kurýr, již hledat nelze. „Tarifní body jsou na minimu a personál vlakového doprovodu je v současné době plně vytížen,“ shodují se oba členové PV. Za současného stavu není možné tuto službu bez dodatečných nákladů ani rozšířit, neboť provozní doby zaměstnanců pokladen a hlavně skladníků jsou velmi okleštěné.

Pokles zájmu o službu Kurýr začal před několika lety, kdy došlo k omezení spojů, snížení počtu tarifních bodů a jejich otevíracích dob a také k rapidnímu zdražení této služby. **„Jedním z velkých zákazníků této služby byli chovatelé akvarijních rybiček a firmy s nimi obchodující. Tato přeprava však musela být ukončena a to nikoliv z důvodů na straně ČD, ale na základě vyhlášky EU,“** připomínají Štěpán Lev a Martin Janeček. Jak dále oba shodně dodávají, pokud vedení ČD není schopno pomocí této služby přepravovat ani vlastní zásilky, například ze zásobovacího centra ve Zlíně, pak asi nemá zájem provozovat tuto službu vůbec. Souvislost je zřejmá i s přechodem části stacionárních zaměstnanců do jiné organizační složky, čímž došlo k dalšímu snížení dostupnosti služby ČD Kurýr. Chybí také zájem ČD o rekonstrukci vozového parku, v němž chybí oddíly, vhodné pro tyto zásilky. **„Naprosto alarmující je stav vozidel pro rychlost 160 km /h a vyšší. Tam už vhodné vozy zcela chybí** (v rámci rekonstrukce vozů se zřejmě již počítalo s utlumením služby),“ připomínají oba členové PV.

Podnikový výbor OSŽ při ČD se s nelichotivou situací v ČD Kurýr již několikrát na svém jednání zabýval a to i za přítomnosti vedení společnosti ČD. V tomto směru přijal PV několik usnesení, bohužel bez výsledku na zkvalitnění a zachránění této služby. **„Obáváme se, že v dnešní době, při agresivní cenové politice a počtu firem, zabývajících se touto činností, je rozšíření této služby bez masivní obchodní a mediální propagace nebo bez spolupráce se zavedenou kurýrní službou nemožné,“** konstatují závěrem Štěpán Lev a Martin Janeček.

Miroslav Čáslavský

Ilustrační snímek Miroslav Čáslavský

Ohlédnutí za Jaroslavem Hobzou

Zpráva o úmrtí předsedy ZV OSŽ DKV Přerov, Jaroslava Hobzy, zastihla všechny, kdo ho znali, naprosto nečekaně. Jako předseda ZV OSŽ DKV Přerov působil Jaroslav Hobza téměř deset let – od roku 2006, poté, co odešel do důchodu tehdejší předseda Josef Mališka. Naposledy byl Jaroslav Hobza zvolen do své funkce v roce 2013 již jako důchodce – členové tamní ZO OSŽ si ho vybrali pro jeho přehled a zkušenosti v odborové práci.

Jaroslav Hobza se narodil 13. listopadu 1947 v Přerově. Po absolvování střední průmyslové školy strojní nastoupil v roce 1969 do zaměstnání k tehdejším ČSD do Lokomotivního depa Přerov. Zde se po vykonání příslušných zkoušek stal strojvedoucím a později strojvedoucím – instruktorem. V roce 1992 byl zvolen do funkce místopředsedy ZV OSŽ v Lokomotivním depu Přerov, které se po několika organizačních změnách proměnilo v roce 2007 v současnou dceřinou společnost Českých drah – Dílny pro opravu vozidel (DPOV), a. s. V té době již byl Jaroslav Hobza předsedou závodního výboru zdejší ZO OSŽ, v níž je organizováno 38 členů DKV Olomouc, 165 členů DPOV, a. s., a 20 členů Střediska oprav kolejových vozidel (SOKV) u ČD Cargo, které má sídlo v Ostravě.

Kromě své neúnavné práce v ZV OSŽ byl Jaroslav Hobza znám svým velkým zaujetím pro Dětský tábor v Čekyni, který ZV OSŽ DKV Přerov provozuje prostřednictvím společnosti Deta, s. r. o. Díky jeho obětavosti a zodpovědnosti je tento tábor znám prakticky v celé republice, neboť v něm své prázdniny tráví řada dětí železničářů z celé republiky. Tábor pořádá pravidelně i pobyty pro handicapované děti.

Úmrtím Jaroslava Hobzy ztrácí OSŽ spolehlivého předsedu základní organizace s více než 200 členy. Poslední rozloučení s ním proběhlo ve čtvrtek 3. září 2015 v obřadní síni na přerovském hřbitově.

Miroslav Čáslavský

Vzpomínka na dobrou kolegyni

Dne 17. září si připomeneme první smutné výročí tragického úmrtí paní

Jany Postulkové

z Kravař.

Před rokem nás bez rozloučení opustila naše milá a pracovitá kolegyně, která uměla vždy směnu odsloužit s úsměvem a problémy řešila s nadhledem. Všem nám její smích a osobitý humor velmi chybí.

Kdo jste ji znali, věnujte jí spolu s námi tichou vzpomínku.

Kolektiv zaměstnanců žst.Kravaře ve Slezsku

NÁZORY

Kdy a kde to skončí?

V Obzoru se pan Hála věnoval problému invaze uprchlíků do Evropy. Poslední prázdninový týden jsem po návštěvě jižního Slovenska přešel pěšky do Maďarska do Ózdu, poté vlakem do Putnoku, autobusem náhradou za v roce 2009 zrušený vlak do Szilvásváradu, kde je v provozu krátká lesní železnice, vedle výchozí stanice je i nová bobová dráha vedoucí po jedné kolejnici, svezení je poněkud krkolomné. Ze Szilvásváradu jsem použil provozní úsek tratě (Putnok) – Eger. V Egeru stojí minaret jako memento na islámskou osmanskou okupaci Uher. Eger byl pod islámskou nadvládou v letech 1596–1687. Proto se nikdo nemůže divit Maďarsku, že bere současnou invazi hlavně islámských uprchlíků s velkou obavou a staví plot na hranicích Schengenu. Místo, aby je EU podporovala při plnění zabezpečení hranic, jsou stále terčem kritiky. Uprchlíky jsem viděl ve vlaku relace Budapest–Keleti – Praha hl. n. – Hamburg Altona. Do vlaku jsem přistoupil ráno v 6.10 h ve stanici Vác pár kilometrů před slovenskou hranicí Szob/Štúrovo. Maďarská průvodčí jich několik v Szobu vyloučila z přepravy, neboť neměli doklady ani jízdenky, cestovali také bez jakýchkoli zavazadel! Patrně počítají, že všechno dostanou v Německu. Domníval jsem se, že ve Štúrovu provede slovenská policie razii, ale nic se tam nedělo. Vystoupil jsem v Nových Zámcích. Kdo by si ještě nedávno pomyslil co se bude na evropskou kulturu valit. Uprchlíci, místo aby ve svých zemích bojovali za lepší život, prchají a berou jako rukojmí celou EU. Ach jo.

Martin Kubík

Bývalý minaret a katolický kostel v Egru stojí svorně vedle sebe. Dlouhá staletí to byl poslední nejsevernější minaret v Evropě navíc nefunkční, nyní jich je Evropa plná.

Chomutov včera a dnes

Tento článek doplňuje pohledy z článku „Chomutov“ v patnáctém čísle Obzoru.

V poválečné době Chomutov něco v železniční dopravě znamenal. Zkrátka byl to pojem. Velké, prostorné nádraží osobní i nákladní, velká, silně navštěvovaná restaurace dokladovala velký pohyb cestujících, železniční dílny a velké lokomotivní a vozové depo se dvěma rotundami, podélnou remizou, slušnou administrativní budovou s velkým počtem hnacích vozidel. Počátek toho, kdy to začalo jít postupně dolů, byl už několik let po válce. Prvně se zrušily dvě tratě, a sice Vrskmaň – Počerady a Křimov – Reitzenhain, které lokomotivní depo obsluhovalo. Tento pokles výkonů byl zanedbatelný. Příčina zrušení byla jasná. Nikdo neměl o ně zájem. Pak došlo ke zrušení tratě Jirkov – Litvínov město, což už znamenalo nikoli zanedbatelný pokles výkonů. Zde byl hlavní příčinou ústup pro těžbu uhlí. Ještě později byla zastavena doprava na trati Kadaň – Kaštice s odbočkou do Doupova. Došlo i k demolici železničních dílen. Byla zrušena rychlíková doprava povětšinou tří párů rychlíků do Prahy, která zanikla z důvodu neschopnosti konkurovat silniční dopravě. Ano, je tomu tak a chceme-li být objektivní, musíme si to přiznat. Trať není vhodně geograficky vedena a dnešním podmínkám nevyhovuje.

Zrovna tak je tomu na Vejprty. Zákruty tratě se nacházejí hned po přejetí vlaku na německou stranu. Trať je v podstatě nepoužitelná a z nostalgických důvodů nelze realitu obcházet. Říká se mi to těžko, ale jsem názoru, že sílu o změnu je nutno napřít tam, kde má šanci na realizaci a tam, kde železniční dopravě bylo nedůvodně ublíženo. Tam, kde byla nelogicky a násilně vytlačena direktivním způsobem v zájmu některých lobbistických skupin. A takových případů je více než dost. Určitě se najde příležitost v Obzoru o nich napsat, i když ve čtrnáctideníku je to těžší než v týdeníku.

Patnácté číslo Obzoru považuji za mimořádně zdařilé a zejména čtivé. Co říci ke zrušení asi deseti zastávkových bodů v okolí Žatce? Jsem přesvědčen, že příčinou je samotná nešťastná poloha obou žateckých nádraží daleko od centra města, což nikdo nezmění. Např. z obce Holedeč je to po silnici 5 km od centra. To vše znamená čas a peníze. Z těchto důvodů pak zanikla řada zastávek. Zrušení celého depa pak mělo prvopočátek již v době, kdy se začala Severozápadní magistrála elektrizovat a elektrické depo bylo situováno do Ústí n. L. Po kompletní elektrizaci doznalo vedení vlaků po této magistrále výrazné zlepšení, ovšem samotný Chomutov se stal spíše průjezdnou stanicí, kde nenajdeme již ani restauraci.

Jsem si vědom, že to, co píši, se řadě příznivců železnice nebude líbit. Mně je to také líto, ale dát si klapky na oči přece jen nemohu. Přímo v nedalekém okolí je přímo žádoucí se zasazovat o zdokonalení železniční dopravy.

Ing. Ludvík Vožeh

PRÁVNÍ PORADNA

Dohody o pracích konaných mimo pracovní poměr (2/3)

V první části uveřejněné v Obzoru č. 17 byly charakterizovány obecně dohody o pracích konaných mimo pracovní poměr. Druhá část se zabývá dohodou o provedení práce.

1. Dohoda o provedení práce

Zaměstnavatel se zaměstnancem uzavírá dohodu o provedení práce (§ 75 ZP) jako dvojstranné právní jednání, vzájemným projevem vůle smluvních stran. Tuto **dohodu je zaměstnavatel povinen uzavřít písemně**. Jedno vyhotovení této dohody zaměstnavatel vydá zaměstnanci.

Zákoník práce **nestanoví náležitosti dohody o provedení práce**, stanoví pouze povinnost uvést dobu, na kterou se dohoda uzavírá. V dohodě je vhodné sjednat zejména stanovení pracovního úkolu – rozsah práce, a to velmi konkrétně a přesně, dále odměnu za vykonanou práci, kdo za zaměstnavatele splnění úkolů převezme, případně nárok na cestovní náhrady. Dále je možno sjednat bližší podmínky pro odstoupení od dohody o provedení práce, jestliže nebude práce provedena v dohodnutém termínu, případně bude-li vykazovat vady nebo nedostatky. V případě dohody o provedení práce je možné sjednat právo na jiné důležité osobní překážky v práci a právo na dovolenou. Sjednají-li se tato práva, je třeba, aby se pravidla čerpání dovolené a překážky v práci řídily právní úpravou, která se vztahuje na pracovní poměr.

Dohodu o provedení práce **lze skončit** provedením stanoveného úkolu, odstoupením od dohody, kdy zaměstnavatel může odstoupit, pokud úkol není proveden ve sjednané době a zaměstnanec může odstoupit, nemůže-li úkol provést proto, že mu zaměstnavatel nevytvořil sjednané pracovní podmínky. Zaměstnavatel je pak povinen nahradit případnou škodu, která tím zaměstnanci vznikla.

Dohodu o provedení práce **lze uzavřít na výkon práce nebo prací, není-li jejich rozsah větší než 300 hodin v kalendářním roce**, přičemž není rozhodující, zda jde o charakter práce, která má povahu jednorázového úkolu, nebo jde o opakující se činnost. Do rozsahu prací se započítává rovněž doba prací, která je vykonávána u stejného zaměstnavatele, na základě jiné dohody o provedení práce. Zaměstnanec může tedy vykonávat práci u libovolného počtu zaměstnavatelů, avšak u každého z nich v rozsahu maximálně 300 hodin v kalendářním roce (leden až prosinec).

Na dohody o provedení práce **se vztahuje pojištění za škody způsobené zaměstnavateli při výkonu povolání** uzavřené v rámci pracovním poměru (druhu práce), za předpokladu, že zaměstnanec hradí členský příspěvek (odborový – článek 12 odst. 1 Stanov OSŽ, v platném znění).

V případě dohody o provedení práce je odměna **zdaňována** daní srážkovou (příjem do 10 000 Kč) nebo daní zálohovou (příjem nad 10 000 Kč), obě ve výši 15 %, ve smyslu zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů, přičemž není rozhodující její výše. **Nejsou však prováděny další srážky na sociální pojištění** (nemocenské a důchodové, včetně pojistného na sociální zabezpečení a příspěvku na státní politiku zaměstnanosti) a zdravotní pojištění, tato forma zaměstnání tedy nezakládá rovněž účast na důchodovém pojištění.

Srážky jsou prováděny jen v případě, kdy zaměstnanci jeho započitatelný příjem činil více jak 10 000,– Kč, z toho důvodu bude účasten nemocenského a důchodového pojištění v měsíci, kdy mu byla vyplacena odměna vyšší než 10 000,– Kč. Odvodům pojistného je v tomto případě podrobena celá výše odměny, nikoli jen ta část, která v kalendářním měsíci přesahuje 10 000,– Kč.

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

Rozloučení s Horusicemi

Od druhého září je výhybna Horusice jen zastávkou a obrázek s výpravčím jen nostalgickou vzpomínkou.

Poslední výpravčí vlak svůj vypravil,
výpravku schoval a šel domů spát.
Zítra už nepoznáš, že tu někdy byl,
koleje přijel jeřáb vytrhat.

Prý je to moderní, dle Unie vzor.
Zastávka stačí, bude laskavá.
Zvýší se rychlosti, máme koridor.
Ale kdo dětem příště zamává?

Červená čepice, sedá na ni prach.
Přejezd i rozhlas řídí počítač.
Nádherná éra, rozkvět našich drah!
Tak proč jen slyším mnohých srdcí pláč?

Naposled nashle a už nikdy více.
Loučí se navždy vaše Horusice.

Text a snímek
František Tylšar

Trnitá cesta za informacemi

Už pár let vím o možnosti cestovat na jízdenku ČD po bavorské části šumavského národního parku a také této možnosti využívám. Patrně kdybych si v Železné Rudě koupil jednodenní jízdenku na toto území na tzv. iglbusy, tak to možná vyjde stejně či levněji, ale zvyk je železná košile, tak chci letos jihočeskou jednodenní jízdenku k cestě k sousedům zase využít. Nebudete možná věřit, ale získání informací o nabídce ČD při využití telefonu a internetu mi zabralo skoro hodinu. Nejdříve vyhledám webovou stránku noveudoli.cz, kterou provozuje pošumavský železniční spolek, jelikož to byla v minulosti jediná možnost, kde se v Čechách dal najít jízdní řád zmíněných autobusů. K mému zklamání je na webu jízdní řád z roku 2014. Jelikož byl víkendový podvečer, čekám na pondělí, zjišťuji telefon na budějovické ředitelství, telefon 972 544 905 ale nikdo nebere. Volám tedy znovu na informace ČD o vlakovém spojení, paní ochotně vyhledává informaci a sděluje, že zmíněné autobusy jezdí letos do 30. 8. Oponuji, že loni a předloni jezdily o víkendech do konce října, odpověď zní, že podle materiálů ČD busy skončily 30. 8. Zkouším podle rady informace českobudějovické žst. a tato paní se na stránce ČD vyzná evidentně lépe než paní na celostátních informacích, ochotně mne vede na www.stránce, kde se dozvím, že užití jízdenek ČD v Bavorsku neskončilo v r. 2014 a dovede mne až k jízdnímu řádu, z něhož plyne, že busy jezdí do konce října jako jiná léta.

Petr Rádl

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

S fotografickou kamerou jsme si na vláček počkali před desátou hodinou dopolední kousek za železniční stanicí Bílina pod bájným vrchem Bořeň.

Se Šlechtičnou na Císařský den do Kadaně

Tradiční historická slavnost, připomínající významnou událost, návštěvu římského císaře a českého krále Karla IV. v Kadani v roce 1367, to jsou každoroční zdejší (v kraji oblíbené) oslavy „Císařského dne“. Bývalé Královské město Kadaň se tak toho dne opět ocitá ve středověku a proměňuje se v rytířské ležení. Jinak tomu nebylo ani v sobotu 29. 8. Vystoupení hudebníků a tanečníků střídaly ukázky umění rozličných kejklířů, klání rytířů, jezdecká představení, ukázky sokolníků apod. Pro malé i velké návštěvníky oslav byly připraveny středověké hry a soutěže. Vyvrcholením oslav byl poté uspořádaný slavnostní ohňostroj.

Jako v letech minulých, bylo i letos možno vypravit se do Kadaně s parním vlakem. Z Děčína jej sem dopravila parní lokomotiva „Šlechtična“ 475.179.

A. K. Kýzl

150 let Turnovsko–kralupské dráhy

První zářijový víkend 5. a 6. 9. zorganizoval Klub přátel železnic Českého ráje ve spolupráci s ČD, VUŽ, Libereckým a Středočeským krajem oslavu 150 let provozu trati z Turnova do Kralup nad Vltavou. V rámci oslav bylo po oba dny vypraveno velké množství zvláštních parních a motorových vlaků. V čele souprav sestavených z historických vozů řady Ce, přezdívaných „Rybák“, Bai („Bajky“) a přívěsných vozů Balm a Bdlm se vystřídaly v provozu parní Lokomotivy 213.902 z Výtopny Zlíchov, 310.0134 „Kafemlejnek“ z Turnova, vršovický „Čtyřkolák“ 434.2186, „Ušatá“ 464.008 z Výtopny Hradec Králové a 475.111 „Šlechtična“ z výtopny Plzeň. V čele motorových vlaků se přestavily M 131.1081 „Hurvínek“, M 240.056 „Singrovka“ a T435.0111 „Hektor“. V depu v Turnově probíhala výstava železničních lokomotiv a další program.

Na nádraží v Kralupech nad Vltavou, v Neratovicích a Turnově byla výstava věnovaná historii této dráhy, významné v přepravě zboží, zejména surovin na Liberecko.

Na většině železničních stanic mezi Turnovem a Kralupy probíhal kulturní společenský program a vítání zvláštních vlaků, kterého se účastnilo velké množství místních občanů.

Vít Mareš

Ranní parní vlak v čele s parní lokomotivou 475.111 „Šlechtična“ jedoucí ze stanice Mladá Boleslav do stanice Mladá Boleslav město.

NOVINKY VE VPN FAMILY a PODZIMNÍ AKCE S NOVOU SIM

Se začátkem školního roku jsme pro vás snížili ceny za volání v tarifu MLUVÍM u VPN Family – O2. Nově tak budou zákazníci s tímto tarifem volat úplně zdarma ve VPN síti Skupiny České dráhy, a to jak na mobilní, tak i na pevné telefony 972xxxxxx. Dále snižujeme v tarifu MLUVÍM ceny volání do mobilní sítě O2 na 70 haléřů za minutu, do ostatních sítí je volání nově za 1,50 Kč za minutu.

Pokud si zákazníci v září objednají jakoukoliv novou SIM ve VPN Family, v říjnu na ni obdrží slevu 50 Kč. Akce platí také při objednání SIM s Kačkou. Tu si mohou zákazníci nyní pořídit ve VPN Family – O2 i k tarifům MLUVÍM a BAVÍM SE. Pokud si objednají novou SIM s tarifem MLUVÍM nebo BAVÍM SE, a k ní SIM s Kačkou, získají slevu 100 Kč! Akce platí i ve VPN Family – VODAFONE. Více informací lze nalézt na portále http://family.cdt.cz po bezplatné a nezávazné registraci.

Výhodné tarify ve VPN Family – O2 nebo ve VPN Family – Vodafone si může každý zaměstnanec Skupiny České dráhy a SŽDC objednat na portále http://family.cdt.cz. Je tu umístěna také kalkulačka pro srovnání cen za mobilní služby a přehledný ceník.

Už patnáct tisíc zaměstnanců s rodinami se připojilo do drážní rodiny VPN Family. Zeptejte se na to svého kolegy a ušetřete i vy!

Placená reklama

Moudrost pro tento den

Málokdo je tak moudrý, aby si vážil oprávněné výtky víc než falešné chvály.

François de la Rochefoucauld

Výstava železničních modelů a kolejišť

Výstavu pořádá Společnost přátel železničního modelářství a železnice a Orlické muzeum Choceň k 10. výročí vzniku spolku. Výstava proběhne v Orlickém muzeu Choceň a ZUŠ Choceň 25. – 27. září. Otevřeno: pátek 8 – 17, sobota 9 – 17, neděle 9 – 16 h. Z programu: ukázky modelových kolejišť (oproti minulým ročníkům bude rozsah výstavy větší), Sičova drobná železnice a Železniční a parní spolek Troubelice (možnost svezení dětí vláčkem po nádvoří zámku), výstava fotografií – Jiří Kulhánek **-js-**

Slovenské zamyšlení aneb dráhy a drážky v okolí Brezna

Poslední prázdninový týden jsem se vydal na slovenskou legendární lesní železnici v údolí Čierného Hronu. O prázdninách byly v provozu všechny současné větve dráhy včetně posledního přírůstku v podobě reaktivace úseku Čierny Balog – Dobroč (v roce 2012). Tento úsek je zajímavý tím, že dráha projíždí fotbalovým stadionem přímo kolem hlavní tribuny, pakliže máte štěstí a hraje se nějaké utkání, je to opravdu nevšední zážitek.

Z Čierného Balogu zpět jsem zamířil do Brezna, kde se dá celkem levně přenocovat v ubytovně zimního stadionu. Ráno v 6.05 h jsem vyjel po částečně ozubnicové trati přes Pohronskou Polhoru do Tisovce. Ještě nedávno byl v Polhoře výpravčí, nyní je v úseku do Tisovce D3. Na trati, která je technickou památkou, jezdí pouhé tři páry vlaků, jeden pár se dokonce křižuje v Pohronské Polhoře. Na trati před Tisovcem se nachází 770 metrů dlouhý tunel, který byl postaven v období Slovenského státu a jeho výkopu byl přítomen i bývalý bulharský (!) car. Tunel nahradil úvrať ve stanici Tisovec a měl být součástí nerealizované tratě Tisovec–Revúca, která se měla vyhnout území tehdy zabranému Maďarským královstvím s regentem admirálem Horthy Miklósem.

Vzácné ranní křižování vlaků v dopravně D3 Pohronská Polhora, následuje ozubnice do Tisovce, 24. 8 v 6.35 h.

Rumunská Lokomotiva Resita z roku 1985 objíždí vlak ve Vydrovo–Korytárske, 23. 8. Od září jezdí na lesní železnici vlaky pouze na objednávku http://www.chz.sk/.

Ještě do roku 1949 se uvažovalo trať postavit s tím, že by byla i nově postavena trať Pohronská Polhora–Tisovec bez ozubnice. Vlivem poválečných událostí k tomu nedošlo a tak se dochovala na Slovensku ozubnicová trať v původní podobě do dnešních dnů. V současné době jezdí ozubnicově v úseku Tisovec – Zbojská opravená ozubnicová lokomotiva vyrobená v roce 1907 pro uherské státní dráhy ve Florisdorfu pod číslem 4296. Letos pojede parní zubačka ještě 19. září. Více info na http://www.zubacka.sk/.

Akce na zubačce i na lesní železnici do Balogu jsou pěkné, horší je situace všech regionálních tratí na Slovensku, neboť jenom v této oblasti byla po Dzurindově rošádě v roce 2003 zastavena osobní doprava na cca sedmi tratích, naposledy byla zastavena v květnu 2011 již značně redukovaná doprava i za premiérky Radičové a to právě na trati Plešivec – Revúca – Muráň, což byl poslední hřebíček do rakve regionálních tratí kolem Muráňské planiny. Zcela postrádající logiku je zrušení všech osobních vlaků vyjma několika rychlíků v úseku Turňa nad Bodvou – Jesenské (trať ŽSR 160), což je úsek dlouhý asi 90 kilometrů. Od té doby je téměř dvacet tarifních bodů bez vlakové dopravy, jedná se i o velké obce například Rimavská Seč, kde žije téměř dva tisíce občanů, z nichž je 88 procent Maďarů a Romů. Rychlíky zastavují dokonce i v jedné zastávce: Číž Kúpele. Z důvodu lázeňské přepravy pro hosty přijíždí hotelový mikrobus. Tato oblast byla odříznuta vlakovou dopravu i od Maďarska, kdy se již nedá dostat vlakem přes přechod Lenartovce/Banréve či Fiľakovo–Somosköújfalu.

Domnívám se, že všechny tratě se zrušenou osobní dopravou měly přepravní i turistický potenciál a jejich neprovozování je alibismus a nezájem o občany. Je hezké, že v současné době platí na Slovensku bezplatná přeprava pro děti a důchodce, ale tratě zůstávají zavřené i nadále!

Martin Kubík

SPORT

Švýcaři byli na MM USIC v orientačním běhu suverénně nejlepší, pouze ve sprintu je předběhla Velká Británie

Takové ovace, jakých se dostalo organizátorům z OSŽ, neměli ani absolutní vítězové – Švýcaři. Když se slavnostní vyhlašování výsledků na konec 6. Mezinárodního mistrovství (MM) USIC železničářů v orientačním běhu ve čtvrtek 27. srpna večer v ústeckém hotelu Bohemia chýlilo ke svému závěru, vyzval delegát USIC Romeo Koch přítomné, aby poděkovali organizátorům z hostitelské země za perfektní práci. Následoval bouřlivý, dlouhotrvající potlesk. I to svědčí o tom, že OSŽ takové akce umí. **„Perfektní organizace, hezká země, jsme tady velmi spokojeni,“** prohlásil Dieter Sels z Belgie a s úsměvem dodal: **„Jen výsledkově to není nic moc, ale jinak je to pro nás dobrá zkušenost.“** Tým Belgie skončil na MM USIC jako poslední.

Více než sto závodníků z jedenácti zemí (Belgie, Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Finsko, Německo, Norsko, Polsko, Rusko, Švýcarsko, Velká Británie) přijelo soutěžit do České republiky v rámci 6. mezinárodního mistrovství (MM) USIC železničářů v orientačním běhu. To se konalo v okolí Ústí nad Labem. Mistrovství bylo pro organizátory opravdovou zkouškou ohněm – závodilo se tři dny (25. až 27. srpna 2015) a každý den někde jinde: v úterý 25. 8. 2015 v Děčíně, v zámeckém parku (sprint), ve středu 26.8.2015 (long) v členitém, skalnatém terénu v okolí Chřibské a konečně ve čtvrtek 27.8.2015 (štafety) v okolí Sosnové na Českolipsku. **„Terén je velmi dobře označený, ale body jsou docela těžké na hledání,“** hledali Němci vysvětlení pro konečné páté místo. **„Ale krajina je tady opravdu nádherná!“**

V závodě štafet v okolí Sosnové na Českolipsku dominovali Švýcaři (na snímku), kteří byli na MM USIC v orientačním běhu suverénně nejlepší.

Takové starosti neměli Švýcaři, ti se v českých luzích a hájích zorientovali nejlépe (pouze ve sprintu v zámeckém parku v Děčíně je „předběhla“ Velká Británie) a po zásluze 6. Mezinárodní mistrovství USIC železničářů v orientačním běhu ovládli. Ve dvou ze tří závodů nenašli přemožitele a s přehledem tak obhájili (muži) první místo z mistrovství USIC, které se konalo před čtyřmi roky v Dánsku. Češi naopak nezopakovali třetí místo z roku 2011 a skončili v obou kategoriích (muži, ženy) na šestém místě.

Výsledky muži: 1. Švýcarsko (168), 2. Rusko (121), 3. Bulharsko (100), 4. Velká Británie (86), 5. Německo (80), 6. ČR (80), 7. Norsko (77), 8. Polsko (66), 9. Dánsko (26), 10. Finsko (23), 11. Belgie (10), (Češi po prvním dnu výrazně ztráceli, byli až na devátém místě, mocným finišem se však dotáhli na celkové šesté místo, a to jak v mužích, tak i v ženách). Výsledky ženy: 1. Švýcarsko, 2. Bulharsko, 3. Velká Británie, 4. Rusko, 5. Dánsko, 6. ČR, 7. Polsko, 8. Německo, 9. Norsko, 10. Finsko, 11. Belgie.

Michael Mareš

Na snímku Jaroslava Kohouta je zvláštní vlak, vedený parní lokomotivou 434.2186 „Čtyřkolák“, který jel u příležitosti oslav z Benešova do Vlašimi a zpět.

120 let místní dráhy Benešov – Vlašim

U příležitosti 120 let místní dráhy Benešov – Vlašim a 40 let od uzavření tratě do Dolních Kralovic připravily Spolek Posázavský Pacifik a České dráhy, a. s., na den 29. srpna ve Vlašimi pestrý program, na němž nechyběly jízdy zvláštních vlaků, hudební produkce country skupin, výstava fotografií z historie tratě Benešov – Dolní Kralovice, salonní vůz s výstavou „Osudová cesta Františka Ferdinanda d´ Este do Sarajeva“, kinematovlak ČD a další zajímavé atrakce.

Součástí programu byla i autogramiáda knihy „Železnice na Podblanicku“ autorů Jaroslava a Ladislava Kohoutových. Křestu knihy byl přítomen generální ředitel Českých drah, a. s., Pavel Krtek. **-red–**

OBZOR
WWW.OSZ.ORG

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. - Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085) , redaktoři PhDr. Zdeňka Sládková a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 9727 42390), odborná referentka (předplatné) Veronika Vrzalová (veronika.vrzalova@osz.org) . **Sídlo redakce**: žst. Praha hl. n. (nová provozní budova), tel. 9722 41909. **Korespondenci zasílejte na adresu:** Redakce Obzoru, Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9, e-mail: obzor@osz.org, e-maily jednotlivých redaktorů: jmeno.prijmeni@osz.org. **Stránka OSŽ: www.osz.org.** Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. - **Objednávky předplatného vyřizuje redakce**(obzor@osz.org, tel. 9722 41909, mobil 737 275 085)**.** Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p., Odštěpným závodem Střední Čechy v Praze, čj. 306/97-P ze dne 23. 1. 1997. - Nevyžádané rukopisy se nevracejí. **Uveřejněné příspěvky se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.**

MK ČR E 5063 ISSN 0862-738X