

Z aktuálních událostí

Členové Podnikových výborů, českého OSZ SZDC, s. o., a slovenského OZZ ŽSR se sešli 19. listopadu ve školícím středisku Medvedica ve Štrbě. Účastníky jednání přivítala místopředsdkyně OZZ a předsdkyně Podnikového výboru Železnic SR, Ing. Darina Fabulová. Hospodářské vedení ŽSR zastupoval kromě náměstka GR ŽSR pro lidské zdroje Jána Začka také náměstek GR pro provoz Bc. Milan Kubiček. Za odboráře se jednání zúčastnil předseda OZZ Mgr. František Zaparaník a místopředseda OZZ Bc. Ludevít Mikloš.

Za naše členy Podnikového výboru OSZ SZDC poděkoval za pozvání jeho předseda, Mgr. Martin Malý. Nechyběli ani naši tři tajemníci PV: Adolf Hradílek, Miloš Paleček a Petr Štěpánek. Za hospodářské vedení SZDC se tentokrát jednání nikdo nezúčastnil, vzhledem k jednání Správní rady, které ten den probíhalo. Účastníci setkání se navzájem informovali o probíhajícím kolektivním vyjednávání i o aktuálním dění ve svých podnicích. Náměstek GR ŽSR pro provoz Milan Kubiček vyzval dobrou spolupráci s českými kolegy ze SZDC a řekl, že se na Slovensku vyhodnocuje přínos zavedení bezplatné dopravy pro děti, studenty a seniory, kdy došlo k větší naplněnosti vlaků o cca 22 %.

Společnému večernímu jednání předcházela samostatná jednání podnikových výborů. PV OSZ SZDC, s. o., se zabýval především stavem kolektivního vyjednávání a diskutovalo se mimo jiné o materiálu „Koncepte částečného řešení problematiky spojené se změnou zákona o důchodovém pojištění“ a v souvislosti s tím o ztrátě zdravotní způsobilosti a o možném zařazení zaměstnanců na odpovídající pracoviště.

Úvod jednání Ústředí OSZ v úterý 24. 11. v domě Bohemika patřil předsedovi OSZ Bc. Jaroslavu Pejšovi a tématu „režijní jízdenky“. Předseda připomněl, že existuje dohoda z roku 2012 s ministrem dopravy, že se do konce roku 2017 nic měnit nebude. „Takže máme dva roky na to, abychom našli nějaké řešení“, dodal. Místopředseda OSZ Mgr. Martin Malý (SZDC) informoval o prvním společném jednání Republikových rad OSZ za infrastrukturu a řízení provozu 12. 11. 2015 na Seči a o podpisu 1. změny kolektivní smlouvy u SZDC na rok 2015 (týká se rozvrhu směn na 1. vyrovnávací období v roce 2016). 1. místopředseda OSZ Vladislav Vokoun informoval o dění u ČD, kromě jiného i o verdiktu rozhodčího soudu při Hospodářské a Agrární komoře, že mají České dráhy zaplatit přes miliardu korun společnosti Škoda Transportation za dodávku lokomotiv řady 380 (původně se přitom v arbitráži naopak ČD domáhaly téměř miliardy korun za čtyřleté zpoždění dodávky). „Je to další z řady pokusů, jak národní dopravce poškozit – poprvé souhlasil s ministrem dopravy. My ještě máme platit, že nám někdo něco nedodal?“ uvedl Vladislav Vokoun s tím,

že ČD již složily zálohu, protože zároveň hrozily další obstrukce. Kauzou se bude zabývat Dozorčí rada ČD na svém prosincovém zasedání.

Místopředseda OSZ Miroslav Novotný (nedrážní organizace) informoval mimo jiné o tom, že byl u ŽPSV Uherský Ostroh uzavřen dodatek ke KS na rok 2016. Hovořil i o CZ LOKO, a to v souvislosti s příchodem nových zaměstnanců – členů OS KOVO, i o „zablokovaném“ kolektivním vyjednávání v Dopravním zdravotnictví.

Místopředseda OSZ Radek Nekola (ČD Cargo) hovořil například o výběrovém řízení na dluhopisy na dalších pět let i o výhledu hospodaření společnosti v závěru letošního roku, přičemž poznamenal, že hospodářský výsledek bude splněn a ještě o několik milionů překročen.

Členové Ústředí OSZ vzali na vědomí informaci o průběhu a vyhodnocení prověrek BOZP v roce 2015 a o kontrolách revizní komise u ZO OSZ v Brně, či i o plnění rozpočtu 1–9/2015.

V bodu „Různé“ informoval předseda ZO OSZ Všetaty, člen Ústředí OSZ a člen Správní rady Zdravotní pojišťovny ministerstva vnitra Bc. Petr Toman, BA (Hons) o návrhu, který ve středu 25. 11. předložil na jednání Správní rady Zdravotní pojišťovny ministerstva vnitra ČR a se kterým již seznámil všechny tři personální ředitelé ČD, ČD Cargo a SZDC. „Jsmo předběžně domluveni, že ZPMV (211) podpoří kondiční pobytu u strojevedoucích – chtěl bych ale, aby se to týkalo i dalších profesí – kteří jsou pojištěnci 211 a kteří při nehodě utrpěli vážný úraz, a to formou dalších procedur hrazených z prostředků ZP MV.“

Informace z kolektivního vyjednávání u drážních i nedrážních firem tentokrát dominovaly pravidelnému zasedání Představenstva OSZ v úterý 1. 12. „Všichni v podstatě jdeme do finále“, shrnul l. místopředseda OSZ Vladislav Vokoun. Kolektivní vyjednavači Českých drah, ČD Cargo i SZDC předpokládají, že po dohodě především o mzdovém nárůstu bude možno kolektivní smlouvy ještě před Vánoci podepsat.

Informaci o kolektivním vyjednávání doplnil za nedrážní i místopředseda OSZ Miroslav Novotný. „Včera (30. 11.) proběhlo další kolektivní jednání na CZ LOKO s tím, že bylo dohodnuto, že dojde k podpisu KS 11. 12. na tři roky. Ačkoliv kvůli sankcím v Rusku se firmě nedaří jako v minulosti, rozhodl majoritní vlastník o výplatě 13. platu zaměstnancům,“ oznámil. Kolektivní vyjednávání se (kvůli zdravotním problémům) nyní zadrhlo u OHL ŽS Brno, mírný posun nastal u Dopravního zdravotnictví.

V samotném závěru pak představenstvo mimo jiné schválilo obsahový plán zasedání Ústředí OSZ na příští rok včetně návrhu svolání mimořádného zasedání Ústředí OSZ v letních měsících.

-red-



Cestujícím se v novém lesku představí dokončené čtvrté nástupiště pražského hlavního nádraží. Etapou číslo jedna byla před deseti měsíci (v pondělí 2. února 2015) zahájena rekonstrukce haly pražského hlavního nádraží. Rekonstrukce zastřešení nad prvním až čtvrtým nástupištěm je rozčleněna do celkem sedmi etap a potrvá více než dva roky. V pátek 11. prosince 2015 končí třetí etapa (východní část haly), v plné kráse se tak cestujícím představí dokončené čtvrté nástupiště. Stavbař poté východní halu opustí (a to neplánovaně, z důvodu výluky Vínohradských tunelů) a přestěhují se na první nástupiště k Fantově budově. „Musíme počkat, až skončí výluka spojená s opravou jednoho z Vínohradských tunelů,“ říká Ing. Jan Krajdl, vedoucí projektu rekonstrukce zastřešení haly žst. Praha hl. n. „Současně probíhá i výluka v Hostiví, takže nemůžeme dostat ani jednu z kolejí. Proto jsme museli udělat úpravu harmonogramu a na leden a únor se přesuneme na první nástupiště.“ Až v březnu, na kdy má firma Metrostav opět přislíbenou výluku, se vrátí na třetí peron a dokončí opravu východní části haly. „Pojedeme opačným směrem k Vínohradským tunelům a dokončíme čelo haly, které je zatím hotové pouze z poloviny,“ dodává Jan Krajdl s tím, že někdy v létě příštího roku by prostor nad třetím až čtvrtým nástupištěm měl být už definitivně hotový. Snímek Michael Mareš

Změny v Karlovarském kraji jsou minimální, většinou k lepšímu

Rozsah železniční dopravy v Karlovarském kraji se od 13. prosince 2015 mírně navýší. „My těch změn příliš nemáme, ale když je máme, tak jsou většinou k lepšímu,“ uvedl ve středu 18. 11. 2015 na tiskové konferenci v Karlových Varech Ing. Vladimír Omeška, ředitel Regionálního obchodního centra ČD v Karlovarském kraji. Počet vlaků od 13. prosince 2015 mírně naroste zejména v souvislosti s novou koncepcí dopravy na trati Cheb – Aš a s otevřením nového hraničního přechodu Aš – Selb-Plossberg na trati Cheb – Hof.

Závěrečný kontrolní den na této trati proběhne za účasti ministra dopravy Dana Ťoka, bavorského ministra vnitra, výstavby a dopravy

Joachima Herrmanna a podle předběžných neoficiálních informací i za přítomnosti spolkového ministra Alexandra Dobrindta a dalších pozvaných hostů v pondělí 7. 12. 2015, v neděli 13. 12. 2015 pak již vyjedou pravidelné osobní vlaky pro veřejnost (jízdenka v neděli 13. 12. 2015 bude stát symbolické 1 euro, nebo 25 Kč). „Jak na německé, tak i na české straně má tato malá stavba poměrně velký význam,“ uvedl Vladimír Malý, vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství Karlovarského kraje: „A to jak z hlediska historie, tak i samotné železniční dopravy. V železniční dopravě je to v podstatě jedna z mála staveb, která se letos dokončuje jak na české,

tak i na německé straně hranic. Proto je tomu věnována taková pozornost i ze strany německých politiků.“ Podle Milana Nováka, vedoucího oddělení veřejné dopravy krajského úřadu Karlovarského kraje, má tato stavba pro Ašsko stejný význam jako přistání prvního člověka na Měsíci. „Když kosmonaut Armstrong 21. 7. 1969 vstoupil poprvé na Měsíc, řekl: Je to malý krůček pro člověka, ale velký skok pro lidstvo,“ glosoval.

S novou koncepcí dopravy na trati Cheb – Aš a díky nasazení německých vozidel na této trati se zároveň zvýší počet RegioSharků na trati 142 (K. Vary – Potůčky).

(Pokračování na str. 2)

České dráhy a GWTrain Regio budou vlaky v Karlovarském kraji provozovat až do roku 2023, respektive 2024

Politici v Karlovarském kraji vsadili na jistotu. V souladu s evropskou směnicí (č. 1370), která hovoří o tom, že pokud dopravce prokazatelně investuje do vozového parku, může mu být smlouva prodloužena až o polovinu období, uzavřel Karlovarský kraj s Českými drahami a společností GW Train Regio (GWTR) dodatky, podle nichž budou České dráhy vozit cestující do 31. 12. 2023 a GWTR do 31. 12. 2024. Na tiskové konferenci v Karlových Varech ve středu 18. 11. uvedli zástupci kraje – Vladimír Malý (vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství Karlovarského kraje), a Ing. Milan Novák (vedoucí oddělení veřejné dopravy KU). „České dráhy prokazatelně investovaly, čili u nich problém

není. Také společnost GWTR, byť měla vlaky dříve pouze pronajaté, se rozhodla investovat, i když nevyužila evropských prostředků, ale z vlastních zdrojů nakoupila vlaky, které naplňují standard nízkopodlažnosti jako podmínku, kterou má společnost (GWTR) ve smlouvě s krajem, a z tohoto důvodu tedy budou mít v podstatě tytéž možnosti, jaké mají České dráhy,“ uvedl Vladimír Malý s tím, že kraj přistupuje jak k ČD, tak i ke společnosti GWTR naprosto stejně. „Společnost GWTR je velmi významným konkurentem ČD, protože zabezpečuje 25 % veškeré námi objednávané železniční dopravy v kraji,“ dodal.

(Pokračování na straně 3)



Motorová jednotka RegioShark v Karlových Varech.

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Díky schopnosti odborových centrál průběžně nacházet společná stanoviska se v letošním kolektivním vyjednávání posouváme relativně dobře vpřed.“

Hovoříme s Mgr. MARTINEM MALÝM, předsedou Podnikového výboru OSZ SZDC, s. o.

Kdy bylo zahájeno kolektivní vyjednávání u SZDC a kdy se předpokládá jeho skončení?

Letošní kolektivní vyjednávání bylo zahájeno předáním návrhu textu podnikové kolektivní smlouvy (PKS) odborovým centrálám na společném jednání 14. srpna 2015. Předpokládám, že bude ukončeno v první polovině prosince 2015.

Které nejdůležitější body se doposud podařilo vyjednat a co se doposud projednat nepodařilo?

V zásadě je nyní situace taková, že jsou již dohodnuty všechny základní body (spolupráce SZDC a odborových centrál, pracovní doba, přestávky na jídlo a oddech, dovolená, i některé odměny a příplatky) a před námi je zejména hledání shody na výši mzdových tarifů, objemu prostředků na výkonové odměny, profesní odměny, stravování a na seznamu profesí s nárokem na KOP.

O průběhu kolektivního vyjednávání průběžně informujeme formou jednotných společných informací z vyjednávání, jejichž text je vždy seřazen v konsenzu zaměstnavatele a všech odborových centrál zúčastněných na jednání. Na webu OSZ (www.osz.org) jsou tyto informace vždy k dispozici v záložce PV OSZ SZDC.

Vyskytují se nějaké rozdílné názory na priority v oblasti kolektivního vyjednávání z pohledu obou republikových rad (rada infrastruktury a rada řízení provozu)?

Domnívám se, že zásadní rozdíly ve vnímání priorit kolektivního vyjednávání mezi oběma republikovými radami OSZ při SZDC nejsou. Obě rady totiž vedle základních požadavků (nepodkrýtelnost dosavadní kolektivní smlouvy v oblasti pracovní doby, příplatků, dovolené, KOP, atd.) shodně doporučují usilovat o co největší nárůst tarifních mezd a objemu výkonové odměny, nebo o změnu nárokovatelnosti na stravenky vyšší hodnoty v závislosti na délce směny.

Je však logické, že republiková rada infrastruktury vedle těchto společných požadavků vnímá jako velmi důležité také některé nedeřešené záležitosti z minulosti, tj. např. požadavky na obnovení nároku na KOP pro vybrané profese infrastruktury, nebo třeba úpravu výše příspěvku zaměstnavatele na penzijní připojištění u vybraných profesí traťového hospodářství.

Jak se daří řešit případné rozpory v názorech?

Na společném jednání obou republikových rad OSZ ve dnech 12. – 13. listopadu na Seči bylo k problematice priorit kolektivního vyjednávání



vání přijato společné usnesení, které v sobě v podstatě obsahuje hlavní požadavky obou rad (viz informace na webu OSZ v záložce PV OSZ SZDC ze dne 14. 11. 2015).

Existuje v návrhu PKS (at' již ze strany zaměstnavatele, či OSZ) nějaká zásadní změna v porovnání s dosavadní kolektivní smlouvou?

(Pokračování na straně 2)

„Díky schopnosti odborových centrál průběžně nacházet společná stanoviska se v letošním kolektivním vyjednávání posouváme relativně dobře vpřed.“

(Dokončení ze str. 1)

Některé návrhy na zásadnější změny se v letošním kolektivním vyjednávání objevily. Ze strany zaměstnavatele to byl např. návrh na nahrazení dosavadních tarifů A a B pouze jedním tarifem, sjednocení rozdílných sazeb příplatků za přesčas, zrušení profesní odměny, sjednocení více dosavadních příplatků u HZS do jednoho, návrh nahradit dosavadní podmínky (KOP) kondičním programem (poukázky na relaxační a ozdravné procedury) nebo nahrazení odstupného při ukončení pracovního poměru z důvodu ztráty zdravotní způsobilosti nabídkou jiného pracovního uplatnění a to po určitou dobu s doplatkem do výše mzdy v dosavadní profesi.

Ze strany odborových centrál se zase např. objevil v reakci na návrhy zaměstnavatele požadavek na zavedení příplatku za praxi při jedné stupnici mzdových tarifů namísto dosavadních dvou tarifních stupnic A a B, nebo požadavek umožnit zaměstnancům při ztrátě zdravotní způsobilosti pro výkon dosavadní profese podle okolností volbu mezi nabídkou jiného pracovní-

ho místa po určitou dobu s doplatkem do původní výše mzdy, nebo skončení pracovního poměru s výplatou zvýšeného odstupného podle principů dosavadní PKS. S ohledem na dosavadní průběh KV však očekávám, že v konečné podobě PKS na rok 2016 se žádný z těchto nových prvků pravděpodobně neobjeví.

Která část vyjednávání se Vám jeví jako nejsložitější a kde naopak probíhá jednání úplně hladce?

Nejsložitější situace vždy nastávají, když jsou na některé záležitosti výrazně rozdílné názory jednotlivých odborových centrál, což v minulých letech nebylo nijak neobvyklé. V letošním roce taková situace prozatím nastěti v podstatě nastala, takže se v jednání posouváme relativně dobře vpřed. Nejobtížnější bude tedy letos asi závěrečná etapa, kdy budeme vyjednávat o vyšší nárůstu mzdových tarifů a prostředků na výkonnou odměnu.

Děkuji za odpovědi.

Miroslav Čáslavský

Změny v Karlovarském kraji jsou minimální, většinou k lepšímu

(Pokračování ze str. 1)

„Minimálně jedno vozidlo máme možnost nasadit na trať 142, kde bylo rovněž potřeba obnovit stávající vozidla a kde po většinu pracovních dnů vozidla jezdí motorové jednotky PESA,“ prozradil Vladimír Omelka. Od nového grafikonu nebude většina rychlíků na trati 140 zastavovat v Duchcově, rychlíky, které tady teď zastavují, v podstatě suplují regionální dopravu. Stavebními úpravami na trati 140 došlo navíc k navýšení traťové rychlosti. V důsledku zrychlení dopravy mezi Ústím nad Labem a Chebem (až o 9 minut) jsou u vlaků na celé trase posunuty časy odjezdu a příjezdu. „Díky tomu vlaky ve směru od Ústí nad Labem přijdou do Chebu dřív a vytvoří se tak přípoj na vlaky směr Norimberk,“ konstatoval Vladimír Omelka s tím, že k dalšímu zkrácení jízdních dob – v řádu šesti minut – dojde v dalších dvou letech (úprava technických parametrů tratě Ústí nad Labem – Cheb, úprava kolejí v Karlových Varech v souvislosti s výstavbou nového nádraží, peronizace žst. Chodov na přelomu let 2017/2018 apod.). Nejvíce změn v Karlovarském kraji bude na trati 148 – přibude 9 párů vlaků spojujících Marktrewitz a Hof přes Cheb a Aš, na úseku Aš město – Hranice v Čecháchale zůstane zachováno status quo – jeden jediný odpolední pár vlaků. Karlovarský kraj totiž nehodlá objednat další pár vlaků.

„Lidé tady využívají autobusová spojení a ten jediný pár vlaků je tam veden ve všední dny jenom proto, aby SŽDC musela tuto trať udržovat. V zásadě k vedení vlaku tam ani

jiný důvod není, s výjimkou pátků, sobota nedělí, kdy vedení toho vlaku má smysl – ten vlak jede v trase, kdy je to potřeba, ale jinak tam nejsou cestující,“ uvedl PhDr. Ing. Zdeněk Kusý, ředitel KIDS KK (Koordinátor integrovaného dopravního systému Karlovarského kraje), příspěvkové organizace. Ing. Milan Novák z krajského úřadu v Karlových Varech k tomu dodal: „Zaplatí pámbůh, že aspoň ten jeden pár vlaků tam zatím je, protože pokud by tam nebyl, tak by trať ta trať dopadla stejně jako v Horním Slavkově, v Kralovicích a na dalších místech. Velice jednoduše se trať zavře, zruší, ale obnova je strašně drahá.“

Na tiskové konferenci se také mluvilo o možném obnovení tratě z Horního Slavkova – Kounice do Lokte, především kvůli špatné dostupnosti „kounické“ zastávky. „Pokud budou vlaky jezdit jenom do Kounic, tak to nebude do Horního Slavkova, a to je prostě problém, protože tam není řádně zajištěn návoz na tuto zastávku,“ uvedl k tomuto tématu Vladimír Malý, vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství KU Karlovarského kraje, a dodal: „Němčerné probíhá poměrně intenzivní jednání o prodloužení tratě nejen do Horního Slavkova, ale až do Lokte. Náměstek Jakub Pánek (statutární zástupce hejtmana pro oblast dopravy, silničního hospodářství a zdravotnictví) by se měl v brzké době sejt s generálním ředitelem SŽDC Pavlem Surým a mezi tématy, která budou probírat, by měla být i varianta rekonstrukce tratě z Horního Slavkova až do Lokte.“

Michael Mareš

PŘEDSTAVUJEME

Daniela Skřivánková: „Prověrky BOZP pomáhají udržovat pracoviště na odpovídající úrovni.“

Daniela Skřivánková pracuje na dráze již 35 let, začínala na brněnském hlavním nádraží jako skladnice přepravy, poté vykonávala funkci referentky MTZ a v současné době pracuje u SŽDC, na Oblastním ředitelství v Brně na podatelně. Zde má na starosti veškeré záležitosti týkající se došlé a odeslané pošty, zpracování nejružnějších zápisů, přijímání a odesílání datových zpráv a vedení evidence výběrových řízení. V dnešní době je to převážně práce s počítačem.



„Na železnici jsem nastoupila v roce 1980 k tehdejšímu ČSD, které se později transformovalo na ČD a SŽDC. Stále to ale беру jako jeden podnik a dráze jsem zůstala věrná dodnes,“ shrnuje v kostce svoje působení na železnici. Stejnou dobu jako v zaměstnání, strávila Daniela Skřivánková i v odborech, kde začínala jako řadová členka a později byla zvolena do závodního výboru ZO OSŽ v Brně hl. n. Tam také v současné době zastává funkci inspektorky bezpečnosti práce (BOZP).

A co taková práce obnáší? „Zúčastňuji se za Závodní výbor OSŽ pravidelných prověrek BOZP, kde zjišťujeme úroveň pracovního prostředí a také hygienické podmínky. Komisi tvoří zástupci zaměstnavatele, lékařka, eko-

log, technik požární ochrany a zástupci odborů. Všichni mají své určené úkoly a k nim jsou nutné také potřebné znalosti. Zjištěné závady a nedostatky zapisujeme do kontrolní zprávy a dohlížíme na to, aby závady byly v určeném termínu odstraněny,“ popisuje průběh kontrol Daniela Skřivánková. Jak dále dodává, při těchto prověrkách je sledován také vývoj pracovní úrazovosti a v souvislosti s tím také dodržování předpisů BOZP – správné osvětlení pracoviště, vybavení lékárníček, prašnost a další záležitosti, nařízené těmito předpisy. Prověrky BOZP tak pomáhají udržovat pracoviště na odpovídající úrovni. „Nejčastější závady jsou zjišťovány u podlah, které mnohdy nejsou v takovém stavu, jak nařizují předpisy. Zaměstnanci na pracovištích si stěžují také na nedostatečný úklid, to je ale případ od případu a řeší se zápisem, na jehož základě se dávají věci do pořádku.“

Na zmíněné prověrky BOZP existuje opora v zákonech, konkrétně v Zákonu práce, paragraf 322, odstavec 1. „Inspektoři BOZP u OSŽ čerpají tyto znalosti nejvíce na školních, které pro nás pořádá oddělení BOZP na OSŽ-Ústředí. Tam se dozvíme veškeré podrobnosti, můžeme si nechat vysvětlit nejjasnosti, seznámit se novými právními normami. Moc nám to pomáhá!“ chválí Daniela Skřivánková pravidelná školení BOZP. Poslední takové školení proběhlo ve školícím středisku v Prudké u Tišnova letos v září, kde se více než dvacet inspektorů BOZP ze ZV OSŽ, prakticky z celé republiky, mohlo seznámit nejen s tím, jak provádět kontroly a prověrky bezpečnosti práce, ale také jak dbát na odstraňování závad, jak provádět následné kontroly, jak šetřit pracovní úrazy, jak řešit stížnosti zaměstnanců na závady u BOZP a další pravidla bezpečnosti práce. „Vzdělávání je podle mého názoru velice důležité, abychom při prověrkách a dalších podobných kontrolách měli vždy nejen dostatečné znalosti, ale abychom také mohli pomoci a poradit pracovníkům v provozu,“ dodává závěrem Daniela Skřivánková.

Miroslav Čáslavský



Ve vestibulu blanenského nádraží jsou cestující upozorňováni na nedaleký Moravský kras a propasti Macochou a soustavou krápníkových jeskyň.

NAVŠTÍVILI JSME

Blansko

Na trati Bmo – Česká Třebová (260) si lidé někdy stěžují na to, že je České dráhy poněkud „zanedbávaný“ tím, že zde jezdí jen samé staré vlakové soupravy, zatímco na jiných tratích se již cestující dočkali nových moderních vlaků. Je tomu skutečně tak?

„Podle mých zkušeností odhaduji, že zde jezdí zhruba polovina starších vozů a druhá polovina nových a moderních,“ říká Zdeněk Prchal, výpravčí v železniční stanici Blansko, která je při cestě z Brna první rychlíkovou zastávkou z zmíněné tratě. Jak dále dodává, mezi ty starší soupravy patří například „pantografy“ řady 560 (některé v červeném „retro“ nátěru), jezdící jako osobní vlaky mezi Brnem a Letovicemi (resp. Březovou nad Svitavou), kde končí hranice Jiho-moravského kraje. Kromě toho zde jezdí i osobní vlaky a rychlíky, sestavené z vozů řady B, případně řady Bd a od nového GVD také řady Bde. Mezi ty novější pak patří Regionovy (914), ale také nejmodernější soupravy, které CD provozuje – „RegioPantery“ řady 650. „Soupravy RegioPanter zde jezdí hlavně o víkendech, kdy nahrazují starší pantografy. Ve všední dny jezdí také, ale vzhledem k většímu počtu vlaků nestačí pokrýt všechny vlaky,“ vysvětluje výpravčí. Není divu, vždyť na trati mezi Brnem a Českou Třebovou (resp. Letovicemi) jezdí vlaky v půlhodinovém, ve špičkách i ve čtvrt hodinovém intervalu. Kromě uvedených osobních a spěšných vlaků a rychlíků v Blansku projíždějí v obou směrech i mezinárodní expresy (EN, EC) z Berlína (Hamburku) do Budapešti, jakož i soupravy nejmodernějších railjetů z Prahy do Vídně.

Miroslav Čáslavský



Vlaková doprava v Blansku je řízena pomocí nejmodernějších technologií. Na snímku výpravčí Zdeněk Prchal.

ZE SVĚTA

Na Slovensku ruší trať kvůli výstavbě automobilky

Sdělovacími prostředky nedávno proběhla zpráva, že Slovensko na své území přilákalo další velkou investici. Poblíž Nitry má vyrůst areál nové automobilky značky Jaguar Land Rover. Vzhledem k tomu, že budoucí areál „překáží“ trať, bylo rozhodnuto o jejím snesení a zrušení bez náhrady. Konkrétně se jedná o někdejší trať 141 Leopoldov – Zlaté Moravce – Kozárovce, na které ustal provoz v souvislosti s mohutným zastavováním provozu na řadě tratí na Slovensku v únoru 2003. V současnosti je využíván pouze úsek Leopoldov – Lužianky, zbývající úsek směr Zlaté Moravce a Kozárovce je bez pravidelného provozu. Z důvodu výstavby má být v nejbližších měsících sneseno bez náhrady 1,6 km tratě v úseku Lužianky – Dražovce (mezi km 30,4 – km 32). Tím vzniknou slepá ramena, která jsou tímto rovněž odsouzena k zániku.

Pro úplnost je třeba uvést, že traťový úsek Lužianky – Zlaté Moravce byl vybudován až v roce 1938 v rámci mohutné investiční výstavby tratí v tehdejší Československu a měl posílit východozápadní spojení na území státu. V současnosti je na železniční dopravu napojena pouze někdejší železniční křižovatka Zlaté

Moravce a to tratí 151 od jihu, z Ulan nad Žitavou. Martin Hájek

Rakouská železnice v EU nejvíce vzrostla

Železniční doprava v Rakousku mezi léty 2003 a 2013 v Evropské unii nejvíce vzrostla. Oznamil to Evropský statistický úřad (Eurostat). V oblasti osobní přepravy za 10 let v Rakousku došlo k nárůstu přepravených osob o 3,2%. Rakousko se tak v EU v osobní dopravě dostalo na první místo. V roce 2003 Rakousko vykazovalo 9,5 % ze všech osobokilometrů ve vnitrozemské dopravě osob na železnici. O 10 let později se jednalo o 12,7%. Druhý největší nárůst vykazoval Spojené království a to se 3 %.

Na území EU se v osobní vnitrostátní dopravě tak zvýšil podíl železnice za 10 let ze 6,7 % na 7,6 %. Naopak největší ztráty byly v zemích bývalé východní Evropy. V Rumunsku se snížil podíl železnice na osobní dopravě o 7 %, v Maďarsku o 3,2 %, v Polsku o 3 % a v Bulharsku o 2,6 %.

Opačný trend je v podílu železnice na nákladní dopravě. Zde došlo ve většině zemí k poklesu podílu železnice – celkem z 18,3 na 17,8 %. Rakousko, jako jedno z mála, opět vykazovalo nárůst – nachází se tak daleko nad průměrem EU: v roce 2003 byl podíl ještě 28,7 % vnitrostátní

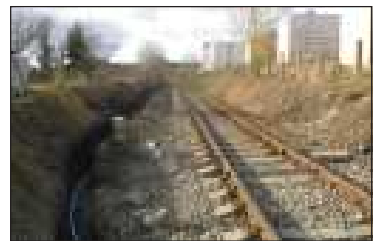
VŠIMLI JSME SI

● **ČESKÉ DRÁHY** v novém jízdním řádu platném od 13. prosince nabídnou o 110 spojů více. Přibude vlaků do Polska, spojují mezi Prahou a Brnem, a příměstských vlaků v okolí hlavního města. V průměru ČD denně vypraví téměř 8900 spojů. Proti letošku se rovněž zvýší kapacita stávajících spojení. Více peněz cestující zaplatí za přepravu jízdního kola nebo za celodenní jízdenky.

● **MEZI PRAHOU** a Kyjevem bude od prosincové změny jízdního řádu obnoveno přímé vlakové spojení lůžkovým vozem Ukrajinských železnic. Vůz bude připojen do soupravy vlaku EuroNight Bohemia Praha – Humenné (odjezd z Prahy denně ve 23,09 h). Dále jeho dopravu zajistí slovenské a ukrajinské dráhy svými spoji.



● **VÝPRVNÍ BUDOVA** železniční stanice Sobotka roste do krásy. SŽDC nechala budovu letos na podzim opravit a právě v těchto dnech zde probíhají dokončovací práce na její opravě.



● **V SOUČASNÉ DOBĚ** probíhá instalace nového traťového zabezpečovacího zařízení a nových přejezdových zabezpečovacích zařízení (PZZ) na regionální trati SŽDC č. 087 v úseku Lovosice – Litoměřice horní nádraží. Nyní probíhá postupné narovnávání patřičných nových kabelů a čištění výkopového žlabu v okolí žst. Litoměřice horní nádraží. Po zprovoznění se pak zde zvýší traťová rychlost a bezpečnost provozu. Snímek Tomáš Martinek.



● **POHLED** na řídicí stavěčlový přístroj v žst. Čisovice a zavěšené varovné štítky oznamující, že se v obou mezistaničních úsecích koná výuka traťové koleje. Nepřetržitá výuka probíhala od 18. října do 16. listopadu v trati Vrané nad Vltavou – Dobříš a současně i na sázavské větvi do Týnce nad Sázavou. Na trati se konají přípravné práce na celkové modernizaci (rozuměj postupnou úsporou či likvidaci, jak chcete, provozních pracovníků) tratě včetně přejezdů, finančně zajišťuje program ROP EU. Snímek Martin Kubík.

VEDENÍ ČESKÝCH DRAH

stále ještě nerozhodlo, zda se na koleje vrátí jednotka Pendolino poškozená při letošním červencové nehodě na přejezdu ve Studénce. V úvahu přitom připadá rekonstrukce poškozených vozů, zejména nejzávažnější poničeného řídicího; podle České televize se objevily také spekulace o nákupu a patřičné úpravě části jiné poškozené jednotky Pendolino obdobné konstrukce z Itálie.

nákladní dopravy se železnici, v roce 2013 pak byl podíl 42,1 %.

Z ORF.at, 4. 11. 2015, zpracoval –sh–

Konkurenti firmy Siemens získávají zakázky v Indii

Konkurenti firmy Siemens a to firma General Electric (GE) a Alstom získaly příslib na velké zakázky týkající se obnovy státní železniční sítě. Francouzský koncern Alstom dodá 800 elektrických lokomotiv a postaví nový závod, sdělil to mluvčí státních indických železnic agentuře Reuters. Hodnota kontraktu by měla dosáhnout 2,8 mld. eur. Ve stejném období (11 let) má GE dodat 1000 motorových lokomotiv. GE má dále postavit závod s halami, které mají zajistit údržbu těchto lokomotiv. Zde se jedná o kontrakt v hodnotě 2,4 mld. eur, což je zatím největší zakázka GE v Indii.

Obě zakázky jsou první a největší, které Indie dala zahraničním firmám, když v loňském roce vláda Indie rozhodla o modernizaci železnice. Kromě firmy Siemens se o zakázku zajímal i Bombardier z Kanady. Celkem chce indická vláda do roku 2020 investovat 127 mld. eur do modernizace železničního systému.

Z Finanzen. Net, 10. 11. 2015, zpracoval –sh–

Obzor č. 24 – 28. prosince 1990

V Obzoru č. 24, který vyšel 17 dní po konání I. řádného sjezdu Odborového sdružení železničářů, je sjezd zmíněn jen v jednom článku – v diskusním příspěvku ze sjezdu, otištěném na první straně. Jak jsme zdůvodnili v minulém čísle Obzoru, bylo to dáno velmi dlouhou výrobou I. hůlou Obzoru. Uvedený sjezdový diskusní příspěvek se zabývá postavením sekce „ostatní“, která sdružovala řídící a technickoekonomické pracovníky. Autor sděluje, že mu sekce „ostatní“ připadá jako skupina odborářů, pro které se nenašlo jiné vhodné místo ve struktuře OSŽ, a kritizuje OSŽ za to, že se k této skupině odborářů zachovala macešsky, když prosazovala vehementně snižování početních stavů pracovníků této sekce, aby se ušetřené peníze mohly použít v provozu. Považuje to za velmi neodborářský přístup. Důvodem je podle něj nedůvěra mezi řídicí sférou a provozem, která pramení z toho, že si jedni nevážejí práce druhých.

V krátkém zpravodajství z jednání Ústředí OSŽ (z 6. 12.) se dozvíme, že jednání bylo poznamenáno zklamáním nad tím, jak dopadlo projednávání „odborářských“ zákonů v parlamentu, především zákoníku práce, který silně omezi odborářská práva. Členové ústředí se

shodli na tom, že stávková pohotovost byla vyhlášena v době, kdy už prakticky neměla žádný význam. „Ve sdělovacích prostředcích nebyl věnován dostatečný prostor k tomu, aby byla celá problematika vysvětlena, takže mnoho lidí vlastně nevědělo, za co či proti čemu by mělo stávkovat,“ uvádí se v článku. Ústředí OSŽ na tomto jednání proto rozhodlo o ukončení stávkové pohotovosti a vyjádřilo nesouhlas s postupem Československé konfederace odborových svazů. Nutno dodat, že zřejmě vzhledem k hektičnosti doby se o této stávkové pohotovosti nic bližšího na stránkách Obzoru nedozvídáme.

Přestože Obzor č. 24 vyšel těsně před Vánoce, na jeho stránkách není žádná připomínka těchto svátků ani blížícího se Silvestra. Najdeme zde například obsáhlý článek „Energie stojí ČSD miliony“, končící pokynem generálního ředitele ČSD k šetření energií, dále článek o vysokorychlostní síti v západní Evropě, či závěrečnou část seriálu o putování po švýcarských kolejích.

Informace z I. sjezdu přineslo mimořádné, osmistránkové číslo Obzoru, které vyšlo rovněž s datem 28. 12. 1990. O jeho obsahu budeme informovat příště.

Zdeňka Sládková

České dráhy a GW Train Regio budou vlaky v Karlovarském kraji provozovat až do roku 2023, respektive 2024

(Pokračování ze str. 1)

Jak Vladimír Malý dále uvedl, ve směrnici 1370 není výslovně uvedeno, z jakých prostředků musí být vozidla nakoupena – směrnice nespecifikuje, zda to musí být evropských, národních či soukromých prostředků. „Ale obecně musí jít o investice, a protože ty prokazatelně proběhly, tak to právo na prodloužení smlouvy o obou dopravců automaticky vzniklo.“

Podle Milana Nováka celá tato záležitost vznikla v době, kdy se řešilo čerpání prostředků z ROP (regionální operační program) na nákup nových kolejových vozidel. „Dopravci museli prokázat, že po dobu, kdy budou tato vozidla provozovat, budou mít smlouvu o závazku veřejné služby, přičemž se předpokládalo, že nebudou dokončeny veškeré procedury, bude překročen rok 2019. A vznikl problém, jak tato vozidla po roce 2019 provozovat. Tedy jak tuto skutečnost zohlednit v případných smlouvách a jak eventuálně vozidla převádět na jiné dopravce? Tak se v rámci celé republiky přistoupilo k tomuto řešení,“ uvedl Milan Novák s tím, že Karlovarský kraj se rozhodl postupovat transparentně a podobnou možnost nabídl i společnosti GWTR, aby nebyl rozdílný přístup v rámci jednoho druhu dopravy ke dvěma smluvním dopravcům. „Proto i společnost GWTR byla dána možnost investovat.“

Jak Vladimír Malý dále poznamenal, právo na prodloužení smlouvy se obecně týká jen těch přepravních výkonů, kde jsou dopravcem nasazena nová vozidla. „Kdyby například ČD neinvestovaly v takovém rozsahu, v jakém investovaly, třeba jen na polovinu tratí by nasadily nová vozidla, tak by to právo na prodloužení smlouvy nevzniklo na celou smlouvu, ale jenom na polovinu dopravního výkonu. Aspoň takový je výklad ministerstva dopravy, který respektujeme.“

Podle Milana Nováka původní smlouva s dopravci v Karlovarském kraji obsahovala klauzuli, že v případě, že budou zakoupena nová vozidla, bude smluvní vztah na tratích, kde budou tato vozidla nasazována, uzavřen na dobu deseti let od doby pořízení posledního vozidla. „Proto byla smlouva s ČD prodloužena do 31. 12. 2023 a se

společností GWTR do 31. 12. 2024, protože tato společnost vozidla pořídila později,“ uvedl a dodal: „V úvodu, v těch preambulích tohoto nařízení (evropské komise), je uvedeno, že cílem nařízení není zavádění výběrových řízení, ale stanovení pravidel pro výpočet kompenzace. Zadavatel se může samozřejmě rozhodnout, že bude soutěžit, může mu to být dokonce uloženo vnitrostátním předpisem – v tomto případě zákonem o veřejných zakázkách – ale náš předpis takovou klauzuli neobsahuje. Zákon 194 z roku 2010 o veřejných službách v přepravních cestujících říká, že uzavírání smluv ve veřejných službách se řídí tímto zákonem, a v tomto zákoně je výslovně řečeno, že v drážní dopravě nejsou výběrová řízení povinná.“

Michael Mareš



Na řadě spojů byly zastaralé motorové vozy řady 810 nahrazeny jednotkami RegioShark.

INFORMACE

Omezení platnosti jízdenek FIP ve vybraných vlacích osobní přepravy společnosti DB AG

S účinností od 13. prosince 2015 se zavádí ve vlacích osobní přepravy společnosti DB AG nové omezení využití jízdenek FIP.

Tato omezení platí od 13. prosince 2015 do 11. června 2016, kdy budou nahrazena novým zněním.

Seznam vlaků DB AG s platným omezením využití jízdenek FIP je k dispozici na personál-

ních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod nebo v prostředí intranetu ČD, a.s., na adrese: <http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokument.nsf> v kategorii Jízdní výhody a pro uživatele Lotus Notes: Soubor/DataBaze/Otevriti/ server: Albatros/České dráhy – dokumenty – O10 GR – dokumenty personální.

Šárka Pupíková, GR ČD, a. s.

Členové nadace Okřídlené kolo vyjeli lanovkou na Ještěd

Svůj trochu sváteční den měli členové nadace Okřídlené kolo ve středu 18. listopadu v Liberci, kde absolvovali prohlídku lanové dráhy, poslední v České republice, kterou provozují České dráhy, a. s. Přestože počasí ten den nebylo zrovna nejlepší a kvůli avizované větší rychlosti větru hrozilo, že lanovka vůbec nepojede, nakonec se vítr trochu utišil a práce jen bylo možné nahoru jet. Po prohlídce dolní části zařízení lanové dráhy, kde je umístěno i více než 50 tun těžké závaží, které napíná nosná lana, mohli účastníci setkání absolvovat cestu na vrchol Ještědu. Tady si více než dvacítku účastníků za doprovodu a výkladu přednosty lanové dráhy Ing. Vladimíra Štěpána prohlédla zařízení strojovny v horní stanici.

Lanová dráha na Ještěd patří k nejstarším v ČR, když byla uvedena do provozu v červnu 1933. Nahoře jste za chvíli, dráha je jen něco přes kilometr dlouhá s výškovým rozdílem 400 metrů a jízda trvá jen zhruba 4 minuty. Posláním nadace Okřídlené kolo, která vznikla v roce 2004, je mimo jiné také získávání finančních prostředků na opravy a údržbu historických železničních kolejových vozidel. Kdo se může stát členem nadace, mi objasnil její člen, současný předseda Republikové rady seniorů OSŽ, Kurt Mužik. „Členem nadace se může stát každý, kdo podá přihlášku, má zájem podílet se na její činnosti a zajímají ho historická vozidla. Samozřejmě najde řadu informací o naší činnosti na webo-

vých stránkách.“ Kromě dalších institucí nadace spolupracuje i s Odborovým sdružením železničářů, Federací strojvůdců, Unii železničnických zaměstnanců, zástupci železničních oprav a dep kolejových vozidel. Nadace oslovuje sponzory za účelem získávání finančních prostředků na záchranu cenných historických kulturních památek v oblasti železničních kolejových vozidel. Je nutné dodat, že v čele správní rady nadace stojí současný výkonný tajemník OSŽ Martin Vavrečka a také bývalý místopředseda OSŽ Miroslav Kapoun. Tento den byl tedy takovou malou odměnou pro členy, kteří se na chodu nadace podílejí. Po prohlídce lanové dráhy ještě čekala účastníci projížďka do depa tramvají, kde jim ředitel dopravního podniku města přiblížil historii vzniku tramvajové dopravy v Liberci a následovala opět prohlídka depa. Závěrečná cesta historickou tramvají do Jablonce nad Nisou pak byla hezkou tečkou za návštěvou technických zajímavostí Liberce.

Miroslav Gloss



Členové nadace Okřídlené kolo se v depu tramvají seznámili s historií tramvajové dopravy v městě Liberci.

PRÁVNÍ PORADNA

Odborný rozvoj zaměstnanců (5/6)

Ve čtvrté části uveřejněné v Obzoru č. 22 bylo charakterizováno zvýšení kvalifikace. Pátá část se zabývá problematikou kvalifikační dohody.

Kvalifikační dohoda

Práva a povinnosti z kvalifikační dohody nastanou jen v případě, jestli bude smluvními stranami uzavřena. Je-li dohoda uzavřena, musí smluvní strany dodržet stanovený obsah závazku.

Kvalifikační dohoda upravuje právní vztahy při zvyšování nebo prohlubování kvalifikace (v případě prohlubování kvalifikace předpokládá náklady musí dosahovat alespoň 75.000,- Kč).

Obsahem kvalifikační dohody je především závazek zaměstnavatele umožnit zaměstnanci zvýšení, respektive prohloubení kvalifikace a závazek zaměstnance setrvat v pracovním poměru po sjednanou dobu (maximálně 5 let) od ukončení vzdělání v pracovním poměru, nebo zaměstnavateli uhradit náklady, které na vzdělání zaměstnance vynaložil.

Smyslem této dohody je stabilizace zaměstnance, jemuž zaměstnavatel umožnil zvýšení nebo prohloubení kvalifikace a který se za to zavázal setrvat v zaměstnání po určitou dobu v pracovním poměru.

Pokud se jedná o délku, po kterou zaměstnanec musí setrvat v pracovním poměru u zaměstnavatele po zvýšení nebo prohloubení kvalifikace, měla by délka doby odpovídat délce předpokládaného studia i výši nákladů vynaložených zaměstnavatelem. Závazek zaměstnance začíná okamžikem ukončení studia, tj. skutečným získáním vyšší kvalifikace, respektive jejím prohloubením.

V případě porušení závazku setrvat v zaměstnání po skončení zvyšování nebo prohlubování kvalifikace má zaměstnanec povinnost k úhradě nákladů, které zaměstnavatel na jeho vzdělání vynaložil. Pokud zaměstnanec část stabilizační

ho závazku splní, tzn. že zůstane v pracovním poměru nějakou dobu po skončení studia, jeho povinnost k úhradě nákladů se o dobu setrvání v pracovním poměru (ve vztahu k celkové délce závazku) poměrně sníží.

K úhradě nákladů zaměstnavatele vynaložených na zvýšení nebo prohloubení kvalifikace je zaměstnanec povinen kromě případu nedodržení stabilizačního závazku pouze v případě skončení pracovního poměru v průběhu zvyšování nebo prohlubování kvalifikace, tj. pokud studium pokračuje i po skončení pracovního poměru (vyjma výpovědi danou zaměstnavatelem podle ustanovení § 52 písm. a) až c) ZP).

Jestliže zaměstnanec studium nedokončí (je jedno, z jakého důvodu), závazek zaměstnance setrvat v pracovním poměru po sjednanou dobu nevzniká a nemůže tedy vzniknout ani povinnost k úhradě nákladů vynaložených zaměstnavatelem na vzdělání, a to bez ohledu na skutečnost, zda pracovní poměr u zaměstnavatele pokračuje nebo skončil. **Závazek zaměstnance uhradit zaměstnavateli náklady vynaložené na zvyšování nebo prohlubování kvalifikace pro případ, že studium není řádně ukončeno, nelze v kvalifikační dohodě platně sjednat.** Zaměstnavatel musí počítat s možností, že zaměstnanec studium nedokončí jako se svým podnikatelským rizikem, které nesmí být přenášeno na zaměstnance. V uvedeném případě jde současně o projev zvýšené ochrany zaměstnanců v pracovním poměru. Kvalifikační dohoda musí být uzavřena písemně a musí obsahovat podstatné náležitosti stanovené v ustanovení § 234 odst. 3 ZP. **V případě, že kvalifikační dohoda některou z podstatných náležitostí neobsahuje, je pro rozpor se zákonem neplatná.**

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

Nejen o výlukách

V letošním roce se s výlukami kolejové dopravy (tím myslím železnici i tramvaje v Praze či Liberci a jinde) roztřhl pytel. Nic proti tomu, je dobře, že se životnímu prostředí přiznává doprava generálně opravuje, ale cestujícím, ale i zbylým přepravcům či navázaným prodejním či restauračním zařízením u stanic a zastávek to přináší velké problémy v propadu tržeb. Výluky se v poslední době dělájí úplně jiným způsobem než v minulosti. Dříve se zřizovala náhradní autobusová doprava pouze v části tratí, nyní se stává pravidlem, že se vyloučí celá trať, někdy i dvě návazné tratě (viz zpráva Obzoru o výluce u Hanušovic) a to jen proto, že motorové vlaky nemají, z důvodu dříve šetříkovsky zrušených menších strojních stanic, kde zbrojí! Dříve se zbrojilo i z přistavených cisteren.

Pamatuji např. výluku mostu u Měchenic (cca v roce 1998) a na Dobříš, kde byly přistaveny cisterny na zbrojení lokomotiv. Kde ty loňské výluky jsou?! Tráť se vyloučí z provozu i na několik měsíců a lidé, kteří nesnášejí jízdu v auto-

Likvidace vleček do průmyslových zón by se měly zakázat

Zrušení a připravovaná likvidace další železniční vlečky popsané v Obzoru č. 22 je další smutnou zprávou pro nákladní dopravu na železnici. Možná by se nad tím měl už někdo odpovědně zamyslet a přijít s řešením, které by zakazovalo likvidaci železniční vlečky do míst, kam by se v budoucnosti vlaky mohly vrátit. Není pochyb o tom, že pokud dojde k likvidaci vlečky by třeba do polomrtvé průmyslové zóny, k její obnově, pokud se zrovna nejedná o krátký úsek, už v budoucnosti nedojde, ani kdyby průmyslová zóna naplno ožila. Veškerá doprava pak zůstane na silnici. Jediným zákonným důvodem odstranění stavby dráhy železniční vlečky by mělo být zrušení průmyslové zóny a taková úprava územního plánu obcí, která s vlečkou nepočítá.

To je aktuálně případ Borohrádku a vlečky do bývalého výrobního závodu Železniční průmyslové stavební výroby, který v Borohrádku ukončil výrobu k 1. 4. 2012 a celý průmyslový areál společnost ZPSV a.s. prodala v roce 2013 městu. Dnes by se možná další výrobní linka na výrobu pražců hodila, ale dopadlo to, tak jak to dopadlo, město, už nemusí ře-



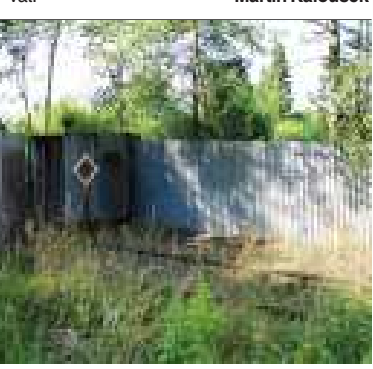
Autobusy NAD před žst Úštěk (dříve dolní nádraží), vlevo nádražní hostinec, 8. 10.

busech, jsou vystaveni zdravotním komplikacím. Nedávno jsem vyslechl rozhovor – proč

není doprovod NAD vybaven kinedrylem proti nevolnosti v autobusech?

8. října jsem jel NAD místo vlaku na dlouhodobě vyloučené (1. 8. – 29. 8. částečně – 29. 10. úplně) trati 087 Česká Lípa – Lovosice. Dle slov místních pracovníků se prý pracuje pouze na mostu přes Labe u Litoměřic a ve stanici Litoměřice horní nádraží, kde se revitalizuje kolejiště, jinak se prý v celém zbylém úseku do České Lípy nedělá nic. Proč pak nejedou vlaky alespoň do poslední obsazené stanice ve směru do České Lípy Liběšic? Do poloviny 90. let 20. století by se dalo jezdit až do Ploskovic, tato stanice však byla zrušena a kolejové rozvětvení vytrháno.

Když jsem autobusem NAD 8. října navštívil Úštěk, připadal jsem si jako před rokem 1890, kdy Úštěk ještě neležel na železniční mapě. První trať, která vedla do Úštěku horního nádraží od 18. 8. 1890, byla v roce 1978 zrušená lokálka z Velkého Března. Dolní nádraží v Úštěku leží na slavné Ústecko-teplické dráze od roku 1898.



V letních měsících vlečka do bývalého výrobního závodu ZPSV Borohrádek postupně pohlcuje vegetace. Nebude to však dlouho trvat a ztratí se úplně, čeká ji likvidace.

V této stanici vyrážel z dnešních dnů výpravci s prodejními jízdenkami i typický nádražní hostinec, který čepuje pivo Velké Březno – jak symbolické. Město Úštěk je celé památkou první třídy a doporučuji jej navštívit. Město hrálo i ve známých filmech jako Kolja (Svěrák), Rebelové (Renč) či Libáňky (Hřebejk). V ulici k úštěckému nádraží stojí i pěkná budova pošty, pošta funguje, ale roznášku po městě i výběr schráněk zajišťuje poštovní „depo“ Lovosice. Kdo chce mít razítko pošty Úštěk, musí lístek podat přímo na poště (tento lístek dojde do druhého dne, ze schráněk depa až třetí den!), pošta Úštěk nesmí vybirat ani schránku před poštou! Kde jsou ty časy, kdy i na této trati jezdila vlaková pošta? Kde jsou ty časy, kdy na každé stanici byla poštovní schránka? Všechno se mění, ale nějak proti zdravému rozumu.

Martin Kubík



Přípěže Brejlovec 750.308-9 a Kocoura 742.434-4 veze první soupravu vozů s pískem z pískovny Sklopisek Střelec do stanice Libuň.

Fotojízda pro příznivce železnice

Na úterý 27. 10. 2015 připravil Spolek pro ochranu železnic – „tristaosmička“ s Brejlovcem 750.308-9 zkušební jízdu se zátěží a zároveň fotojízdu pro příznivce železnice. Jízdy se uskutečnily na vlečku Sklopisku Střelec, která vede z pískovny do železniční stanice Libuň a je zhruba čtyři kilometry dlouhá. Vzhledem ke sklonovým poměrům vyvezl zátěž pěti vagonů s pískem celkem čtyřikrát Brejlovec 750.308-9 za podpory lokomotivy ČD Cargo 742.434-4, známé mezi železničními fandami a drážními zaměstnanci jako „Kocour“.

Příznivci železnice využili možnost zachytit tuto lokomotivu s dominantou Českého ráje, zříceninou hradu Trosky. Díky spolku, který tuto lokomotivu koupil, se vrátila do domovského depa po 21 letech, kde od roku 1976 do roku 1994 jezdila v pravidelné dopravě v bývalém depu Turnov. Tato lokomotiva se zapsala v depu Turnov do povědomí tím, že v říjnu v roce 1984 spadla do točny. Organizátorům patří velký dík za pěkně připravenou akci, kterou fotografům kazilo pouze typicky dušičkové podmračené a chladné počasí. Vít Mareš

Pekelný parní vlak s Mikulášem na Vysočině

V sobotu 28. 11. 2015 byl na Vysočině mezi Náměstí nad Oslavou a Havlíčkovým Brodem vypraven zvláštní „Pekelný“ parní vlak s Mikulášem a andělem. Touto jízdu byl završen projekt Bezpečná Vysočina, pořádaný krajem Vysočina ve spolupráci s ČD a dalšími subjekty. Souprava historického vlaku byla sestavena z vozů s dřevěnými lavicemi přezdívanými „Rybák“ a parní lokomotivou 475.101 zvanou „Slechtična“. Souprava a lokomotiva byly dopraveny z Brna do Náměstí starou prototypovou „Zamračenou“ 751.001, která vypomohla

na přípěži parní lokomotivy do Třebíče, a dále pak pokračovala parní lokomotiva sama do Havlíčkova Brodu. Zde se otočila na točnu v depu před zpáteční jízdu. Během jízdy procházel vlakem Mikuláš se svojí družinou a ve vlaku nechyběl ani bufetový vůz s prodejem občerstvení a upomínkových předmětů.

Tato jízda díky pěknému počasí přilákala velké množství železničních nadšenců, kteří mohli zachytit historický vlak v nádherné přírodě kraje Vysočina. Vít Mareš



Parní vlak s Mikulášem, andělem a čerty projíždí po trati 240 mezi stanicí Studenec a Vladislav zastávka.

Návštěva dopravního podniku města Pardubic

Poslední letošní výlet klubu důchodců při ZO OSŽ Praha-Vršovice byl naplánován do města perníku a koní – do Pardubic na 5. listopad. Naším cílem však nebyla zmíněná lákadla, ale návštěva dopravního podniku, který letos slavil své 65. narozeniny. Před nádražím nás čekal historický trolejbus 9TrHT28 inv. čísla 358 spolu s náměstkem ředitele dopravního podniku panem inženýrem Ladislavem Podivínem, který nás bude po celý den provázet.

Naše první cesta vede do Lázní Bohdaneč meziměstskou trolejbusovou linkou postave-

nou na začátku padesátých let kolem průmyslové zóny a podniků jako Explozia, nebo UMA. Na točnu v Bohdanečích se dozvídáme další podrobnosti o zmíněné trati i o různých požadavcích místních obyvatel, leckdy i úsměvných. Z konečné vedou sloupy připravené pro trolejové vedení ještě asi jeden kilometr pro připravované prodloužení trati. Otáčíme nás trolejbus zpět do Pardubic, přes druhý most přes Labe se dostáváme do centra města, na jeho pěší zónu. Při zpáteční cestě zde máme malou přestávku. Na konečné v Dubině si můžeme pořídit spo-



Na snímku historický trolejbus, který povozil vršovické seniory Pardubicemi.

Německo nemá peníze na regionální dráhu

S platností od 13. prosince padne v Sasku další trať, tentokrát úsek tratě Meissen – Triebischtal – Nossen – Döbeln. Původně rychlíková trať s konstrukční rychlostí 100 km/h byla jako celek z Lipska přes Döbeln do Drážďan uvedena do provozu již v roce 1868. Snahy o její likvidaci začaly v roce 2010, tehdy ještě petici proti rušení podepsalo asi 14 tisíc lidí. I tak došlo k šetříkovské změně hodinového taktu na dvouhodinový, což mělo jediný účel vyhnat další lidi z vlaků. Trať má navíc smůlu, že leží na území třech dopravních svazů. V Německu je to ještě horší než české krajské uspořádání. Na rušení trati se tak nejvíce podepsal dopravní svaz VMS, ten navíc na svém výstředním území neuznává ani jízdenky Labe/Elbe. Takže například český turista dojel pouze do pěkného města Nossen se středověkým hradem, ale do Döbeln, kde byla nově zřízena koňka jako turistický tahák, již nedojel.

Koňka v Döbelnu jezdila původně od roku 1892 do roku 1926. Nyní je provozována v turistické sezóně, celoročně je otevřeno muzeum v její

remize u níž stojí i dvě funkční plynové lampy. Se 13. prosincem skončí na trati i většina provozních pracovníků, z nichž někteří budou dojíždět do nové práce i sto kilometrů daleko, jak jsem se dozvěděl od strojvedoucího DB Schenker, který si jel naposledy projet trať jako cestující, mluvil také trochu česky, neboť jezdil občas do Děčína s nákladem, někteří jeho kolegové jezdí až do Mělníka a Kutné Hory. Loučení s trati proběhne ještě 6. prosince, kdy na trati železniční muzeum Nossen projede s pamírním vlakem z doby Deutsche Reichsbahn (<http://www.bwnossen.de/html/veranstaltungen.html>). Je zajímavé, že Německo má miliardy na samozvané uprchlíky a odnášející to regionální tratě. Při návštěvě Drážďan 16. 11. jsem byl náhodně účastníkem i masové demonstrace Pegidy, v průvodu šli i Češi s českou vlajkou spolu s Němci všech věkových kategorií včetně invalidů na vozíčkách, kterým není lhostejná budoucnost Evropy zvláště po parížském pátku 13. 11.

Martin Kubík



Křížování vlaků v Nossen 17. 11. Za měsíc se již na kolejích začne usazovat rez a zmar doby, kdy dráha něco znamenala. Vždyť z této hlavní tratě odbočovaly jen zde v Nossenu dvě tratě normálněrozchodné na Freiberg a Riesa a jedna úzká 750 mm ta byla součástí rozsáhlé větve vedoucí až do zbylého torza úzkých Oschatzu, v nádraží byla i restaurace, nyní se budova rozpadá a kryty nástupišť začínají podehňovat. To je realita bývalého NDR nejen v Nossenu. Lepší železniční život v této oblasti již byl, ale PSST!

Zatěžkávací zkouška

V úterý 10. listopadu proběhla v Plzni zatěžkávací zkouška hned tří nových mostů. Zkoušky se tentokrát zúčastnila dvojice parních lokomotiv. První z nich byl Štokr s označením 556.0506 z Českých Budějovic, o který pečuje spolek Stocker club, a druhá byla domácí Slechtična 475.111 zdejšího spolku Iron Monument Club. Obě lokomotivy spolu vážily kolem 350 t. Při zkoušce prvního mostu, který překonává řeku Úslavu, došlo k průhybu pouhých 29 mm.

Tento most nahradil původní konstrukci z roku 1925.

Všechny tři zkoušené mosty jsou součástí modernizace tratě z Plzně do Rokycan, kde je rovněž součástí nově budovaný tunel mezi Plzní a Ejovicemi. Nové železniční mosty jsou v první traťové koleji. Na druhé koleji jsou mosty stále původní. Zkušební zatížení sledovala i regionální či celostátní média.

Jaroslav Rajnýš

Vlaky na trati 193

V návrhu GVD 2015-16 se objevila opět trať Dívčice – Netolice, na níž před několika lety pohřbil Jihočeský kraj osobní dopravu. Dle vyjádření z JIKORDU na trati osobní doprava obnovena nebude, přitom měl jezdit přímý školní pár vlaků vedený přímo do a z Českých Budějovic, stejně tak nebudou jezdit ani přímé víkendové vlaky, které mohly zvyšovat návštěvnost v jedinečném renesančním zámku Kratochvíle, který leží kousek od nádraží Netolice. Opět zvitězilo auto a buslobby. Prostě Jihočeský kraj „nepřekvapil.“ A tak dále město Netolice zůstane ležet mimo železniční síť a bude upadat v zapomnění železničních cestovatelů i místních lidí. Odrovnat trať se dá snadno a rychle, ale obnovit ztracenou trať pomalu a těžko. Snad jen Pardubický kraj se snaží o něco lépe. Opět se bude jezdit do Štítů!

Martin Kubík



Na snímku zatěžkávací zkouška mostu přes řeku Úslavu za asistence parních lokomotiv.

SPORT

Mistrovství České republiky železničářů v kuželkách

Regionální sportovní komise uspořádala v Plzni ve dnech 11. a 12. listopadu mistrovství České republiky v kuželkách hráčů nad 45 let. Pod vedením zástupce vedení OR Plzeň Ing. Jaroslava Voldřicha, ředitele turnaje Miroslava Novotného, vše řídil hlavní rozhodčí Karel Konvář. V základní kole se představilo 24 mužů a 12 žen, kteří postoupili z jednotlivých oblastních kol. Zastoupeny byly organizace ČD, a. s., ČD Cargo, a. s., SŽDC, s. o., ale i členové OSŽ z nedrážních organizací. Do finále postoupilo 12 mužů a 8 žen. Jak v základním kole, tak ve finále podávali jednotliví závodníci velmi dobré výkony a až na malé výjimky pořadí zůstalo od prvního náhozu do konce stejné. Do finále postoupili i nejstarší hráči - Miluše Holčáková a Josef Pardubský, ročník 1942. V příjemné atmosféře se MČR vydařilo po sportovní i společenské stránce.



Na snímku zleva: muži - Jaroslav Sedlák (2.), Jan Herzán (1.) a Jiří Martinů (3.), ženy - Běla Wollerová (1.) a Josefa Friedlová (3.). Na snímku chybí „bronzová“ Jana Kořínková.

Výsledky – ženy:
Běla Wollerová (PO Jihlava) 1061 b.
Jana Kořínková (důchodkyně ČD) 1017 b.
Josefa Friedlová (OR Hradec Králové) 990 b.

Václav Kesl, organizační pracovník

Výsledky – muži:
Jan Herzán (PO Jihlava) 1140 b.
Jaroslav Sedlák (ZAP Olomouc) 1062 b.
Jiří Martinů (důchodce ČD) 1059 b.

Josef Hahn

OBZOR
WWW.OSZ.ORG

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břežu 579/3, 190 00 Praha 9. - Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085), redaktori 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 Břežu 579/3, 190 00 Praha 9, e-mail: obzor@osz.org, e-mail 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