

Z aktuálních událostí

■ Dne 11. ledna byla odstartována série **šesti školení ke kolektivní smlouvě Českých drah**, a to v Brně. Dne 15. ledna následoval Píseň, 22. ledna Pardubice a do konce ledna proběhne ještě tři školení – 25. ledna v Praze, 27. ledna v Plzni a 28. ledna v Českých Budějovicích. Jejich náplní je především seznámit účastníky, zástupce ZO, s hlavními změnami v podnikové kolektivní smlouvě; důležitou součástí školení je i diskuse, v níž mají účastníci možnost si vyjasnit některé sporné otázky přímo s funkcionáři OSŽ i se zástupci odborných oddělení OSŽ-Ú.

■ **Šestiškolení ke kolektivní smlouvě SŽDC** přichystal i podnikový výbor OSŽ SŽDC. První z nich proběhlo 13. ledna v Pardubicích. Kromě změn v PKS se zde hovořilo i o chystaném převodu majetku či o zavádění evidenčních lístků pro „režijkaře“. Další školení proběhlo 22. ledna v Praze a připraveno je školení na 26. ledna v Českých Budějovicích, 5. února v Plzni, 8. února v Píseň a závěr bude patřit 11. února Brnu.

■ **Školení ke kolektivní smlouvě ČD Cargo** jsou pořádána ve spolupráci se zaměstnavatelem, což zaručuje jednotný výklad a je tak minimalizováno porušování jednotlivých ustanovení KS. První ze šesti proběhlo 13. ledna v Praze, kde bylo jedním z živě diskutovaných témat například zdravotní a psychologická způsobilost zaměstnanců. Ve dnech 20. – 21. ledna proběhlo školení v Ostravě, 22. ledna v Brně a 25. ledna v Pardubicích. Školení uzavrou dvě dvoudenní akce – 26. – 27. ledna v Ústí n. L. a 28. – 29. ledna v Českých Budějovicích.

Podrobnosti o průběhu školení k PKS ČD, SŽDC a ČD Cargo se dočtete na www.osz.org.

■ V úterý 12. ledna se konalo v sídle OSŽ **první letošní zasedání Představenstva OSŽ**. V úvodu jednání se mluvilo například o spolupráci na společném projektu ETF a CER „Propagace zaměstnanosti a kvality práce na železnici v Evropě“, dále o jednání předsednictva Asociace samostatných odborů (mj. i na téma účasti odborů v letošních krajských volbách) či o mimořádném jednání Dozorčí rady Českých drah, která schválila převod pozemků na Masarykově nádraží v Praze investiční skupině Penta.

Diskutovalo se také o nabídce společnosti ING týkající se (při)pojištění zaměstnanců, kteří jsou ohroženi na zdraví při výkonu služby (například při nehodě v úložišti). Ostatně tato informace z úst I. místopředsedy OSŽ Vladislava Vokouna odstartovala tradiční kolečko informací ze zasedání jednání. V něm například místopředseda OSŽ Radek Nekola informoval o jednání Dozorčí rady ČD Cargo (16. 12. 2015), na němž byl schválen podnikatelský plán společnosti na rok 2016, tajemník PV OSŽ SŽDC Miloš Paleček informoval o chystaném otevření Centrálního dispečerského pracoviště v Praze a místopředseda OSŽ Miroslav Novotný informoval členy představenstva OSŽ o stavu kolektivního vyjednávání u nedrážních firm. V rámci bloku věnovanému „nedrážním“ padla také zmínka o vzniku nové ZO OSŽ ve společnosti Unipetrol Doprava.

■ **Podnikový výbor OSŽ při Českých drahách, a. s.**, který se konal v Praze 13. ledna, se mimo jiné zabýval chystaným převodem části závodu od Českých drah k SŽDC. Předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša, který byl přítomen celému jednání podnikového výboru, uvedl, že vláda svým usnesením z 21. 12. 2015 záměr převodu schválila a uložila ministru dopravy do 31. 3. 2016 navrhnout řešení finančního krytí tohoto kroku. Jak uvedl předseda OSŽ, vzhledem k tomu je původně uvažovaný termín převodu k 1. 4. 2016 nereálný.

Předseda PV Vladislav Vokoun seznámil členy PV s postupem při řešení požadavků organizačních složek OSŽ na zlepšení pracovního prostředí. Členové PV dostali souhrn požadavků

pisemně a tento materiál bude předmětem jednání příslušné komise dne 1. 2. 2016. Jak dále uvedl Vladislav Vokoun, probíhá jednání se SŽDC o řešení investic v podmínkách převodu části závodu tak, aby bylo dosaženo dohody o spolupráci SŽDC a ČD při jejich realizaci. Vladislav Vokoun dále komentoval prodej pozemků na pražském Masarykově nádraží skupině Penta a poznamenal, že rozhodnutí považuje za přijatelné a navržené architektonické řešení se mu zdá velmi zdařilé. Podnikový výbor v závěru projednal některé organizační záležitosti a tajemnice PV Věra Nečasová informovala o využití Sociálního fondu ČD v roce 2016.

■ **Podnikový výbor OSŽ ČD Cargo**, který zasedal v Praze 14. ledna, semj. zabýval dokumenty, které vytvářejí podmínky pro hájení zaměstnanců ve sporech se zaměstnavatelem, jako je interní předpis PERs-28 o způsobu udržování kvalifikace a odborné způsobilosti. „**Zaměstnavatel zapracoval všechny připomínky s výjimkou vozmistrů**“, uvedl mimo jiné předseda PV Radek Nekola a dále informoval o aktivní účasti OSŽ při připomínkování předpisu OR9 (dohoda o uznání škody a její náhradě). Reč byla i o zaměstnancích testujících novou pracovní obuv.

Radek Nekola dále oznámil, že ministr dopravy schválil slevu u jednotlivých vozových zásilek ve výši 80 %. Ve druhé části jednání schválili členové PV jednu personální změnu (dovolili novou členku za OPT Olomouc – Evu Chovancovou, která v PV nahradila Hanu Janskou, která odešla do starobního důchodu), a sestavili šestičlenný pracovní tým (P. Kubička, J. Závora, B. Šafránek, B. Lomnančíková, T. Jilg, P. Skrečka), který se bude zabývat druhotným posunem (analýzou a definováním stávajícího stavu). Závěr jednání patřil informacím od zástupců zaměstnavatele.

■ **Deset let trvání hotelu Skalka** jako rekreačního zařízení v majetku OSŽ si na společenském večeru v hotelu Skalka v pondělí 18. 1. 2016 připomněli členové Ústředí OSŽ, vedení hotelu a další pozvaní hosté. Předtím v odpoledních hodinách zasedl nejvyšší orgán OSŽ mezi sjezdy – **Ústředí OSŽ** – aby projednal plánované body. Ústředí OSŽ mimo jiné schválilo podobu evidenčních (návratových) lístů ZO OSŽ, které musí být vráceny na Ústředí do 29. 2. 2016. Ústředí rovněž projednalo Návrh termínu školení „Práce na PC“ na rok 2016 a schválilo termíny třídních školení.

Pak už ve společenském sále následoval slavnostní večerní program k deseti letům existence hotelu Skalka, kterým provázal moderátor Augustin Skládal. Jako první promluvil předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša, který připomenul nelehké počátky hotelu. Po něm o historii hotelu popovídala ředitelka Emilia Duračinská. Další z řečníků, bývalý místopředseda OSŽ Petr Bazger, který byl u toho, kdy se z Léčebního domu Baník stal tříhvězdičkový hotel Skalka, zavzpomínal na nelehké počátky hotelu v režii OSŽ. Mezi dalšími řečníky byli výkonný tajemník OSŽ Martin Vavrečka či Zdenko Miškolci. Ve druhé části večera vystoupily dvě divčí skupiny: nejprve divčí houslové trio G-STRINX a poté cikánská divčí kapela LUNA. Podrobnější informace včetně snímků z oslav najdete na www.osz.org.



Pohled do společenského sálu hotelu Skalka při zahájení programu k 10 letům existence hotelu.



Cesta na Bajkal, organizovaná CK ČD Travel, bude zároveň exkurzí po tzv. „Velké sibiřské cestě“. Během cesty se účastníci dozvědí to nejzajímavější o Transsibiřské magistrále a zajímavosti o místech, kterými budou projíždět. **Expres č. 2 „Rossija“ s nimi urazí za 3 dny, 2 hodiny a 39 minut vzdálenost 5185 km. Aniž opustí území Ruska, vlak protne pět časových pásem, přejede přes území dvou kontinentů, 11 oblastí, 2 krajů a jedné autonomní republiky.**
Snímek Helena Romanová



Pětipodlažní budova CDP Praha stojí na Balabence, v trianglu tratí Praha-Libeň-Praha hl. n., Praha-Libeň-Praha-Holešovice a Praha hl. n.-Praha-Vysočany.
Snímek Michael Mareš

Kolaudací začal v pondělí 18. ledna zkušební provoz CDP Praha

Pětipodlažní budova CDP Praha již stojí na Balabence, v trianglu tratí Praha-Libeň-Praha hl. n., Praha-Libeň-Praha-Holešovice a Praha hl. n.-Praha-Vysočany. Po vstupu kolem recepcie v přízemí najdete šatny pro zaměstnance, prostory pro gastroprovoz a kanceláře pro administrativní zaměstnance s velkou zasedací místností. První patro je vyhrazeno pro kompletní technologie nejenom pro zapojení traťových úseků, ale i pro provoz samotné budovy. Ve druhém, třetím a čtvrtém patře jsou rozmístěny sály, ze kterých bude řízen provoz. „**Ve druhém patře je umístěn i cvičný sál, kterým si projdou všichni, kteří se samotným řízením jednotlivých traťových úseků**

budovy zabývat. Obsazování jednotlivých sálů bude postupné, tak jak bude dobudována potřebná technologie na těchto úsecích“, přibližuje tajemník PV OSŽ SŽDC Miloš Paleček. Zkušební provoz budovy začal 18. ledna, podle plánovaného harmonogramu by se první zaměstnanci úseku Beroun (mimo) – Rokycany měli jít zacvičovat do cvičného sálu v průběhu měsíce února. Začátkem března by se pak měli přesunout na svůj tzv. „ostrý sál“, tedy na své nové pracoviště, které by již mělo být aktivováno. „**Po uvolnění cvičného sálu se na něj přijdou zacvičovat vybraní zaměstnanci z traťového úseku Praha-Uhrňetves (mimo) až Olbramovice, kteří po cca měsíčním za-**

cvičení přejdou do svého sálu. A po nich kolegové z traťového úseku Česká Třebová (odbočka Zádulka) až Kolín“, dodává Miloš Paleček s tím, že toto opatření se zatím netýká zaměstnanců železničních stanic Česká Třebová, Brandýs nad Orlicí a Pardubice. „**Ti by se měli na své pracoviště přesunout koncem května a uvolnit místo kolegům z traťového úseku Kolín (mimo) až Kralupy nad Vltavou (mimo). To by měl být konec první etapy plánované na letošní rok**.“ Provoz na těchto traťových úsecích by v rámci této první etapy mělo řídit 109 pracovníků na pozici traťový dispečer a 36 na pozici operátor.

Michael Mareš

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Vydejte se s ČD Travel na Bajkal a do Moskvy či Petrohradu na jízdenky OSŽD.“

Hovoříme s **PhDr. HELENOU ROMANOVOU**, vedoucí oddělení kanceláře předsedy OSŽ a autorkou zájezdu na Bajkal

Pro všechny cestovatele a milovníky dalek máme dobrou zprávu. **Cestovní kancelář ČD Travel připravila na léto 2016 dva poznávací zájezdy: do Moskvy a Petrohradu a na Bajkal. V obou případech se pojedje vlakem a bude možné využít jízdenky OSŽD. Oba zmíněné zájezdy připravila PhDr. Helena Romanová, vedoucí oddělení kanceláře předsedy OSŽ. Můžete prozradit, jak jste se k organizování zájezdů dostala?**

K cestovnímu ruchu mám blízko, v tomto oboru jsem působila téměř deset let. Nepracovala jsem sice v cestovní kanceláři, ale nejprve v Kongresovém centru Praha a poté pro Ministerstvo pro místní rozvoj. Zastupovala jsem vládní agenturu CzechTourism v Rusku. Měla jsem na starosti marketing České republiky jako turistické destinace. Hodně jsem cestovala nejen po Rusku a ostatních zemích SNS, účastnila jsem se výstav, veletrhů či prezentací. Díky tomu jsem navštívila spoustu míst a získala cenné kontakty v cestovních kancelářích i na Ruských železnicích. Když jsem začala pracovat pro OSŽ, napadlo mě nabídnout ČD Travel uspořádání zájezdu do Ruska. Paní ředitelka Jiřiová souhlasila, a tak se vloni zrodil „průzkumný“ týdenní poznávací letecký zájezd do Moskvy a Petrohradu. Byl o něj velký zájem, takže se letos opět objevil v letním katalogu.

Pokud jsem si dobře všimnul, letos se ale pojedje vlakem...

Ano. Od nového grafikonu je opět možné do Moskvy cestovat najízdenky OSŽD (vlakem EC 130/10 a zpět EC 131/9 – Varsovia). Doba jízdy z Ostravy je pouze 24 hodin, z Břeclavi o dvě

hodiny více (nástup je možný též ve stanicích Hodonín, Staré Město u Uh. Hradiště, Otrokovice, Přerov, Hranice na Moravě, Ostrava-Svinov a Bohumín, pozn. autora). Zájezd se sice díky cestě vlakem o dva dny prodlouží, ale zato cena bude jednoznačně příznivější.

Na co se mohou účastníci zájezdu do Moskvy a Petrohradu těšit?

V Moskvě navštívíme nejnámější památky a stavby jako jsou Kremel, Rudé náměstí, mauzoleum V. I. Lenina, chrám Vasila Blaženého či chrám Krista Spasitele, který byl v roce 1931 zcela zničen a v letech 1994–2000 znovu vystavěn a vysvěcen. Z moskevských muzeí určitě stojí za zmínku „Almaznyj fond“, což je unikátní sbírka klenotů, šperků a drahých kamenů založená Petrem Velikým. Podobnou sbírkou se mohou pyšnit pouze britská královna a perský šáh. Z Moskvy do severního hlavního města, jak je Petrohrad často nazýván, se sevezeme vysokorychlostním expresem „Sapsan“. Tato vlaková loď RŽD překoná vzdálenost 756 km za necelé 4 hodiny. Tady si prohlédneme Něvský prospekt, Kazanský chrám, Izmailovský chrám, památník Petra I. „Měděný jezdec“, Zajecí ostrov a Petropavlovskou pevnost, nebude chybět ani projížďka lodí po kanálech Něvy a noční otevírání mostů. Tak to jen namátkou, co nás čeká v Petrohradu. Jeden den věnujeme letnímu carskému paláci v Petrodvorcích a jeho nádherným parkům s fontánami, které dal Petr Veliký postavit po vzoru francouzského Versailles. Další den se vypravíme do Jekatěrininského paláce v Carském sele, kde mj. uvidíme pověstnou Jantarovou komnatu.



Zatímco tento zájezd je ryze městskou turistikou, výprava na Bajkal bude asi mnohem pestřejší a fyzicky náročnější?

Nemyslím si, že by tento zájezd byl nějak fyzicky náročný. Městská turistika bývá často hodně vyčerpávající. Bajkal bude výletem za přírodou, vodou a železnicí. Pro železničáře a milovníky „okřídlených“ kol má tato destinace ještě jedno kouzlo: jezero se nachází na trase nejdelší železnice světa – na Transsibiřské magistrále. RŽD bohužel zavedly po vzoru západoevropských zemí na většinu svých spojů tzv. globální ceny, což do značné míry omezilo a prodražilo cestování po Rusku. Nám se však pro letošní rok podařilo dohodnout výjimku pro organizovanou skupinu 30 osob, která může na úseku z Moskvy do Irkutsku a zpět cestovat zdarma na jízdenku OSŽD. Tato výjimka je jednorázová a platí pouze pro tento zájezd organizovaný ČD Travel.

(Pokračování na straně 2)

„Vydejte se s ČD Travel na Bajkal a do Moskvy či Petrohradu na jízdenky OSŽD.“

(Pokračování ze str. 1)

Jak se vám podařilo zajistit výjimek?

V Rusku stále ještě úspěšně jednáme do značné míry závisí na osobních kontaktech. Naš velkým dílem patří především Viktoru Beljakovi, zástupci RŽD s působností pro Českou republiku, Slovensko a Rakousko. Pan Beljakov se osobně angažoval při jednání s prvním náměstem generálního ředitele Federální společnosti pro osobní dopravu (FPK) V. Kaljapinem (FPK, Federální pasażirská kompanija, je dceřiná společnost státoprovozovatele RŽD, FPK provozuje osobní dálkovou a mezinárodní dopravu, zaměstnává veškerý vlakový personál obsluhující dálkové a mezinárodní spoje a provozuje depa osobních vozů). Důležitá také byla podpora předsedy OSŽD. Pejši a předsedy ruských železničních odborů Rosprožfel N. Nikiforova, protože při žádosti o udělení výjimek jsme se odvolávali právě na Memorandum o spolupráci mezi našimi odborovými svazy, mimo jiné i v oblasti cestovního ruchu.

Můžete prozradit něco z programu? Co účastníci při cestě na Bajkal uvidí?

Jak už jsem zmínila, Irkutsk je jedním z ruských velkoměst, která se nacházejí na Transsibiřské magistrále. Cesta na Bajkal bude tedy zároveň jakousi exkurzí po tzv. „Velké sibiřské cestě“. Během cesty se účastníci dozvědí to nejzajímavější o Transsibiřské magistrále, o její historii i současnosti, zajímavosti o místech, která budeme projíždět. Expres č. 2 „Rossija“, kterým pojedeme, urazí vzdálenost 5185 km za 3 dny 2 hodiny a 39 minut. Aniž opustíme území Ruska, protněme během těchto tří dnů pět časových pásem, přejedeme přes území dvou kontinentů, 11 oblastí, 2 krajů a jedné autonomní republiky. Pokud se někdo rozhodne vypravit s námi na Bajkal, musí si uvědomit, že stráví 3 noci ve vlaku. Při cestě tam bude jeden nocleh v Moskvě, ale na zpáteční cestě budeme hned týž den pokračovat domů, takže to budou celkem čtyři noci strávené ve vlaku.

Předpokládám, že kdo pojedě, nebude určitě lítovat, ta cesta bude určitě stát za to.

Nejhlubší jezero světa a nádherná panenská příroda, která jej obklopuje, je každoročně cílem tisíců turistů ze všech koutů světa, Čechy

nevyjímaje. Na samotném Bajkalu jsem se snažila vybrat ta nejzajímavější a nejkrásnější místa, která jsou relativně dostupná. Mnoha nádherných míst je totiž dostupných pouze vrtulníkem nebo po vodě a tyto exkurze jsou bohužel finančně i časově velmi náročné.

Jedním z fenoménů, který k Bajkalu neodmyslitelně patří, je Krugobajkalská železnice, neboli Krugobajkalka. Do roku 1956 bývala součástí Transsibiřské magistrály. Když byla zprovozněna Irkutská hydroelektrárna a přepravní nádraží, došlo ale k zatopení oblasti podél řeky Angary od Bajkalu až k Irkutsku včetně části železnice. Od Irkutsku (resp. od stanice Bolšoj Lug) do Sludanky byla vybudována nová část tratě, která je nyní součástí Transsibiřské magistrály. Úsek dlouhý 89 km mezi stanicemi Sludanka 2 a Port Bajkal se tak stal mrtvou tratí a dnes je v provozu pouze pro exkurze. Tato trať je jedinečným muzeem železniční architektury a stavitelství z první poloviny 20. století a svědkem těžkých bojů našich legionářů v letech 1918–1920.

Během celodenní výletní jízdy (rychlost max. 20 km/h) se zastávkami mají turisté možnost prohlédnout si a vyfotografovat tunely, galerie, mosty a nádhernou přírodní scenérii jezera Bajkal, po jehož břehu železnice vede. Vlak končí ve stanici Port Bajkal, odkud budeme přepravěni lodí do městečka Listvjanka, kde bude naše první zastávka.

Z Listvjanky dopluje na parníku „Barguzin“ na ostrov Olchon, který je největší a nejkrásnější ze tří desítek bajkalských ostrovů. Právem ho nazývají „Perlou Bajkalu“, je opeřené řadou starých legend a mýtů a pyšní se jedinečnými přírodními útvary. Zde strávíme dva dny. Zpáteční cesta do Irkutsku bude „suchozemská“, po břehu jezera, a povede přes Tažeranské stepi. Tato krajina je velmi rozmanitá a lemují zářivé jezera Bajkal, ty nejznámější se nazývají Krestovka a Sagan-Zaba. Tažeranské stepi jsou také bohatým nalezištěm drahých kamenů a minerálů.

Prý se říká, že kdo jednou v životě viděl Bajkal, už nikdy nebude nešťastný.

Přesně tak. A kvůli tomu přeče stojí zato ujet těch sedm tisíc kilometrů, ne?

Michael Mareš

PŘEDSTAVUJEME

Petr Doležal: „Životní osudy členů se mě, jako předsedy ZO, dotýkají ze všeho nejvíce.“

Petr Doležal je už druhé volební období členem Ústředí OSŽ, dále je hostem v Podnikovém výboru OSŽ ČD Cargo za Ústředí OSŽ, místopředsedou Výboru SOKV Ústí nad Labem a předsedou Základní organizace (ZO) OSŽ DKV Ústí nad Labem, lokomotivní část. Dost funkce na to, že je jen částečně uvolněným funkcionářem! „Polovinu pracovní doby v měsíci jsem na dílně a druhou polovinu v kanceláři ZO, nebo na různých jednáních. Všechna odborová činnost se za tu dobu stihnou



nedá a tak musím často obětovat i své volno,“ přiznává. „Pokud chcete členskou základnu dopřát trochu té kultury, zábavy, sportu a rekreace, tak to ani jinak nejde. To, si myslím, mi potvrdí každý předseda ZO,“ dodává s tím, že „jeho“ (ZO) má 200 aktivních členů a 150 seniorů. Petr Doležal je profesí opravář kolejových vozidel, v SOKV Ústí nad Labem pracuje v kolektivu, který provádí periodické prohlídky, provozní ošetření a neplánované opravy lokomotiv.

Když přijde řeč na kolektivní smlouvu, neskrývá Petr Doležal rozpak. „Každá kolektivní smlouva má v sobě něco pozitivního pro zaměstnance, tedy nejen pro odboráře. Na druhou stranu, jako správkař, ale musím říci, že nám vždy přinese i nějaká ta uskálí oproti té předchozí.“ Novou kolektivní smlouvu na rok 2016 přesto hodnotí jako dobrou. „My, opraváři, vždycky říkáme, že jsme na nejnižším stupni potravního řetězce. Pokud se chystají nějaké úspory, tak nás se to dotkne vždycky jako prvních. Jako příklad mohu uvést osobní ohodnocení: PKS 2015 nám sebrala v osobním ohodnocení motivační

složku, po zhruba půlročním jednání se jí povedlo po dohodě od listopadu zapracovat zpět, ale nová PKS 2016 nám zase toto ohodnocení poněkud ztížila,“ konstatuje. „Oprávenství je prostě jiné než provoz a z mého pohledu, ať se to někomu líbí nebo ne, by na to měl být brán zřetel,“ dodává. Nedostatků by se ale podle něj našlo více: „Například pokud provoz nejede, tak by mohly opravy pracovat a opravovat odstavené lokomotivy a vozy. Ale bohužel, v rámci úspor jsou směny opraváři plánovány na jiné dny, protože jsou například svátky. A pak se řeší, proč nejsou vozy nebo lokomotivy.“

Petra Doležala jste mohli zahlédnout v médiích v souvislosti s loňskou srážkou Desira s nákladním automobilem (7. 9. 2015) na přejezdu ve Sluknově, při níž byl vážně zraněn strojvedoucí a člen jeho ZO OSŽ Martin Souček. „Tato nehoda neměla tak tragické následky, jako ta červencová ve Studénce – v tomto případě nejhůře dopadla a nejzávažnější zranění si odnesl náš strojvedoucí Martin Souček. Má poraněné obě dolní končetiny, ale pokud vše půjde dobře, bude moci chodit. Podle mých informací byl přes svátky z nemocnice doma a teď má nastoupit do rehabilitačního střediska v Kladrubech.“ Strojvedoucí Martin Souček je členem OSŽ od roku 2007, do DKV Ústí nad Labem nastoupil ještě před rozdělením na ČD, a. s., a ČD Cargo, a. s. „V roce 2007 byl Martin přezážen pod DKV Praha, do PJ Děčín, ale i nadále zůstal naším členem,“ dodává Petr Doležal.

Petr Doležal po vzoru kolegů z DKV Praha založil i sbírku na podporu Martina Součka. „Věřím, že sbírka Martinovi pomůže k návratu do běžného života,“ tvrdí přesvědčivě, ač se na kontě zatím neshromáždilo tolik finančních prostředků, jako v případě Jana Černého. „Navzdory tomu, že média tomuto případu nevěnovala tolik prostoru, se zatím podařilo vybrat celkem slušná částka. Touto cestou bych chtěl všem dárcům poděkovat za solidaritu, kterou projevíli. Sbírkou jsme původně chtěli ukončit na konci ledna, ale uvidíme, možná s tím vyčkáme až do konce března.“ (číslo účtu Martina Součka je 000000-2889483033/0800).

Jak Petr Doležal závěrem dodává, životní osudy členů (nešťastné příhody, živelní pohromy, finanční potíže) se jej jako předsedy ZO dotýkají ze všeho nejvíce. „Jako předseda jste většinou první, na koho se zaměstnanci obrazejí s žádostí o pomoc. Takže budu dělat vše pro to, aby se i Martin mohl vrátit ke své profesi, pokud to bude možné. Rozhodně mu v tom chceme být nápomocní.“

Michael Mareš



Pohled z lávky u karlovarského horního nádraží ještě před zahájením demolice. Stará výpravní budova na horním vlakovém nádraží v Karlových Varech byla už dávno za svým zenitem.

NAVŠTÍVILI JSME

Karlovy Vary

V létě roku 2004 připravili zástupci společnosti Grandi Stazioni v Grandhotelu Pupp v Karlových Varech velkou prezentaci projektu revitalizace horního karlovarského nádraží (a také nádraží v M. Lázních). Přední český architekt Patrik Kotas na tomto fóru mluvil o snaze architektů oživit „mrtvé“ nádraží v Karlových Varech. „Vždyt' současná budova ani jako nádraží nevypadá,“ prohlásil tehdy. Část nádraží (odjezdová hala) se měla podle tehdejších plánů změnit od základů, ale trvalo dlouhých 11 let, než k zahájení stavby došlo. Společnost Grandi Stazioni totiž nakonec od projektu přestavby horního nádraží v Karlových Varech (i kvůli špatné statické budovy) ustoupila a iniciativy se chopily České dráhy. Před pěti lety, na konci roku 2010, představily ČD podobu nové výpravní budovy karlovarského horního nádraží z autorské dílny Ing. Arch. Petra Franty (snahy o změnu nevyhovujícího karlovarského horního nádraží se ale objevily již dříve, ze 60. let 20. století pochází projekt, který zpracovala VŠD v Žilíně). Rozhodujícím momentem pro spuštění přestavby byl ale až převod výpravní budovy z Českých drah, a. s., na SŽDC, s. o., k němuž došlo (na základě kupní smlouvy, která byla uzavřena 1. 9. 2014) na podzim roku 2014.

Vloni v červnu tak SŽDC, s. o., slavnostně zahájila modernizaci výpravní budovy horního vlakového nádraží v Karlových Varech. Na konci roku 2015 už byla výpravní budova srovnána se zemí. Na jejím místě by ještě v letošním roce měla vyrůst moderní novostavba. Stará výpravní budova na horním vlakovém nádraží v Karlových Varech byla už dávno za svým zenitem. Byla totiž postavena v poválečných letech jako provizorium, dočasně nahrazující původní nádraží, které bylo v roce 1945 zničeno při bombardování spojeneckými vojsky. Část budovy tzv. „staré pošty“ byla sice v nedávné době zrekonstruována, ale zbytek objektu byl v havarij-

ním stavu nespĺujícím standardy 21. století.

Nová dvoupodlažní budova karlovarského horního nádraží bude organického tvaru (navržená stavba má aerodynamický tvar, který je mimo jiné příhodný k odvádění vody či sněhu) a bude zasazena do svažitého terénu směrem k centru města. Ústředním prvkem stavby bude prosklená hala přecházející přes dvě patra. Světově známé lázeňské město tak konečně získá reprezentativní vlakové nádraží.

V současné době se již budují základy nové budovy. „Na konci roku 2016 by tu již měla stát nová budova a na to by měly navázat další akce, například přestavba kolejiště, podchodu či nových peronů,“ uvedl před časem ředitel ROC v Karlových Varech Ing. Vladimír Omelka s tím, že se stále ještě jedná o využití historické dvoraný (litinového přístřešku) nad první koleji. „Má o ni eminentní zájem město Karlovy Vary, byt' to není památkově chráněné. Na poslední chvíli o ni město požádalo, takže se to zkomplikovalo. Původně měla být dvorana přemístěna na jednu z kusů kolejí jako dobový přístřešek. Teď se jedná o to, že by město mělo zájem tento přístřešek postavit před nádražím jako přístřešek pro MHD.“

Po dokončení stavby nové budovy se předpokládá zahájení modernizace zbývajících částí železniční stanice s vybudováním nového podchodu a rekonstrukcí celého kolejiště, včetně 1. a 2. nástupiště. Součástí projektu je i návrh rekonstrukce zeleně. Celkové náklady stavby s názvem „Modernizace ŽST Karlovy Vary – výpravní budova“ činí 96 010 049 Kč bez DPH. Investorem je SŽDC, s. o. Projekt je v rámci Operačního programu Doprava navržen ke spolufinancování Evropskou unií; plánovaná výše příspěvku z Fondu soudržnosti představuje až 70 285 280 Kč. Národní financování projektu zajišťuje SFDI. Dokončení prací je plánováno na únor 2017.

Michael Mareš



Na konci roku 2015 už byla výpravní budova srovnána se zemí. Na jejím místě by ještě v letošním roce měla vyrůst moderní novostavba.

ZE SVĚTA

DB připravuje restrukturalizaci koncernu

Deutsche Bahn AG (DB) se chce v únoru poradit o možné částečné privatizaci svých dceřiných podniků v nákladní dopravě a regionální osobní dopravě. Mimořádné zasedání dozorčí rady má jednat o částečné privatizaci logistického podniku DB Schenker Logistics a podniku působícím v Británii Arriva. Výnos z privatizace by měl krýt dluhy železnice (dluh DB je v současnosti asi 22 mld. eur). V nákladní dopravě u DB Schenker Rail se pak jedná až o 2600 pracovních míst. Od roku 2018 se předpokládá pak opět s růstem, proto mají být zrušena manipulační místa (asi 1/3 z 1500 míst) a vlaky by měly jezdit podle pevného jízdního řádu.

Do roku 2020 chce koncern investovat cca 55 mld. eur. DB Schenker Rail by měla znovu mít název DB Cargo. Restrukturalizace koncernu nesmí vést ke snížení nákladní dopravy s DB Cargo.

Z Transportweb, 18. 12. 2015, zpracoval-sh-

Čína postaví železnici v Keni

Velký čínský podnik (China Communications

Construction Co) vyhrál výběrové řízení, které bylo vypsáno keňskou vládou na výstavbu dalších úseků trati Mombasa–Malaba Standard Gauge Railway. Tím by mělo dojít k dalšímu prodloužení spojení Mombasa–Nairobi o 120 km dlouhý úsek do města Naivasha. Železniční spojení měst Mombasa a Nairobi by mělo stát 3,52 mld. eur a mělo by být dokončeno v roce 2017. Celková délka trati pak bude 960 km a měla by podpořit hospodářský růst oblasti, protože doposud je zboží dopravováno po silnici.

Po dokončení trati by tato měla být napojena na další tratě v Ugandě, Tanzanii, Rwandě, Burundi a Jižního Súdánu.

Z German.China.org, 10. 12. 2015, zpracoval-sh-

Helsinky a Tallinn má spojit podmořský tunel

Finskí a estonské experti připravují plány na vybudování podmořského železničního tunelu, který by spojil metropole obou zemí Helsinky a Tallinn. Oznánil to estonský list Postimees. Vládní memorandum o společném projektu podepsali v Tallinnu ministři dopravy Finska a Estonska, kteří počítají s termínem realizace kolem roku 2030.

Odborníci předpokládají, že výstavba tunelu

VŠIMLI JSME SI

● **POLOŇSKÉ NEHODĚ** pendolina ve Studénce mají dnes České dráhy k dispozici pouze šest provozních jednotek řady 680 – bez potřebné zálohy. Plánovaná pravidelná údržba, včetně 90 dnů trvajících opravě vyvazovací, však musí být i navzdory chybějící záloze prováděna. Z toho důvodu budou čtyři spoje SC Pendolino mezi Ostravou a Prahou v době od 23. ledna do 11. února nahrazeny soupravami vlaků InterCity. Půjde o spoje IC 502, IC 503, IC 508 a IC 509. Tyto vlaky budou i nadále povinné místenkové a v elektronických vyhledávacích spoji na internetu budou po dobu náhrady za spoje SC Pendolino označeny jako InterCity. Zkrácení termínu vyvazovací opravy z 90 na 21 dní u jednotky 680.001 je umožněno díky využití nepoškozených vozů jednotky 680.003, která se střetla ve Studénce na přejezdu s kamionem.



● **CHRUDIM ZASTÁVKA** patří mezi poměrně využívané zastávky na trati 238. Přesto však byla dlouho bez vlastního osvětlení. To se změnilo až před několika týdny, kdy bylo uvedeno do provozu nové osvětlení (na snímku Martina Hájka).



● **V ROCE 2009** proběhla modernizace druhé tratě v úseku Bohosudov – Teplice v Čechách za podpory Evropské unie z Fondu soudržnosti. Teprve nedávno byla v podchodu žst. Teplice v Čechách umístěna informační cedule o této akci. V rámci těchto stavebních prací bylo v mezelehlé zastávce Proboštov (na snímku Tomáše Martinka) vybudováno nové zvýšené nástupiště o výšce 550 mm přiléhající ke zmiňované koleji. Tato vlaková zastávka je vedle žst. Teplice v Čechách zatím jako jediná bezbariérová v celé hlavní trati SŽDC č. 130 Ústí n. L. – Klášterec nad Ohří.

● **NAVZDORY** zimního období pokračují v železniční stanici Olomouc hl. n. výlukové práce, spojené s rekonstrukcí tohoto železničního uzlu. Stavební stroje pracují v současné době na obnově šterberského zhlaví. Z toho důvodu je vyloučena traťová kolej z Olomouce směrem na Šternberk, takže vlaková doprava z Olomouce do Šternberka je nahrazena autobusy. Výluky v Olomouci, a s tím spojené komplikace pro cestující, jsou plánovány až do srpna 2016, je však možné, že se protáhnou až do listopadu.

● **BAGRY A BULDOZERY** je možné v těchto dnech spatřit při demolici skladiště na nádraží v České Lípě hl. n. Na uvolněném místě by měla v tomto roce vyrůst nová budova českolipského hlavního nádraží, včetně nových nástupiště, čímž se nádraží přesune zhruba o sto metrů blíže k městu. Současná přijímací budova je v současnosti rovněž stavebně upravena, neboť po dostavbě nového nádraží bude sloužit jiným účelům než dosud.

● **NA KOLÍNSKÉM NÁDRAŽÍ** byla nedávno otevřena nová prodejna nápojů, vyráběných „čistou“ cestou ze syrového ovoce a zeleniny. O tyto nápoje je, navzdory jejich poměrně vysokým cenám, zájem, což dosvědčuje rozšiřující se síť těchto prodejen, mimo jiné i na nádražích.

pod dnem Finského zálivu by měla stát kolem 13 miliard eur (350 miliard korun). Ze čtyřiceti procent by se na financování měla podílet Evropská unie. Podle předběžných výpočtů by se vložené prostředky měly vrátit do 40 let.

Tunel by měl být v závislosti na zvolené trase dlouhý kolem 50 kilometrů. Mohl by se tak stát nejdelším v Evropě, pokud překoná tunel pod Lamanšským průlivem spojující Francii a Velkou Británii. Ten měří 50,5 kilometru.

Finsko si od projektu slibuje lepší spojení s Evropou, zejména se středoevropskými státy, napsal Postimees. Cesta pod mořem vlakem z Tallinnu do Helsinek bude trvat zhruba půl hodiny. Ročně se počítá s přepravou kolem 11 milionů cestujících. Zveřejněny už byly dokonce kalkulace jízdného – cesta by měla přijít na 36 eur v dnešních cenách (asi tisíc korun). Tunel má být součástí železničního koridoru zvaného Rail Baltica, který má propojit hlavní města Finska, pobaltských států, Polska a Německa. Výstavba vlakového spojení dlouhého kolem tisíce kilometrů má začít v roce 2020.

Finskou a estonskou metropoli dnes spojuje námořní trajektová doprava, cesta trvá zhruba dvě hodiny. Každoročně jí podstoupí dva milióny cestujících, z toho zhruba 60 tisíc Estonců pracujících ve Finsku.

-jz-

Zdroj: E15

Obzor č. 3 – 23. 1. 1991

V roce 1991 pokračovaly na železniční strukturalní a organizační změny. Z tohoto důvodu se nepodařilo kolektivní smlouvu ČSD na rok 1991 podepsat do konce předchozího roku a bylo dohodnuto, že KS na rok 1990 bude platit až do 31. 3. 1991. Do tohoto termínu se musely všechny strany (vedení ČSD a dvě odborové centrály) dohodnout na kolektivní smlouvě nové. Vedoucí právního a ekonomického odboru OSŽ v obsáhlejší části článku na straně 1 a 3 vysvětluje, kterými oblastmi se bude kolektivní vyjednávání zabývat.

Obzor č. 3 a 4 otiskuje rozhovor o pokračování s ředitelkou personálního odboru federálního ministerstva dopravy, v němž nová ředitelka dostala možnost reagovat na některé pomluvy ke své osobě. Ty se týkaly především její práce ve vedoucí funkci za minulého režimu.

V čísle 3 dále najdeme mimo jiné zprávu z jednání sekce železničních oprav a strojren (ZOS). „Zástupci jednotlivých ZOS vyslovili svůj názor na budoucí organizační uspořádání železničního průmyslového opravárenství (ŽPO) a shodli se na tom, že holdingová společnost by ohrozila zaměstnanost i sociální výhody, vyplývající z příslušnosti k ČSD. Sekce odvětví železničního průmyslového opravárenství bude proto při jednání na Ústředním ředitelství ČSD podporovat strukturální začlenění ŽPO v rámci ČSD,“ uvádí se v článku.

Zpráva z jednání předsedy sekce 24 (elektro) odráží nespokojenost liknavým řešením požadavků odborů na zařazení profese elektromontér do katalogu dělnických povolání u ČSD. „Účastníci olomouckého jednání se shodli na tom, že je nutno postupovat daleko radikálněji nejen v této záležitosti. Uplynulo už příliš mnoho času a zdá se, že naše požadavky nejsou přijímány na patřičných místech s plnou vážností. Nechali jsme se uchálet slibů, že se o věcech nikdy, ale skutečné výsledky se nedostávají,“ píše se v článku.

Obzor č. 4 – 29. 1. 1991

„Pro koho a proč 36 hodin“ je titulček článku přerovského strojvedoucího, který komentuje úsilí o zavedení týdenní 36hodinové pracovní doby pro strojvedoucí a zmiňuje i rozporuplné ohlasy od některých dalších profesí na železniční k tomuto návrhu. Autor vysvětluje, že strojvedoucí si tento pracovní režim zaslouží pro velké zatížení a odpovědnost, což potvrdily i výzkumy Železničního zdravotnictví. „Zavedení krácené pracovní doby je podmíněno racionalizačními opatřeními v odvětví lokomotivního hospodářství, která budou realizována pouze z finančních prostředků lokomotivního hospodářství, nikoliv přerzdělováním prostředků z ostatních služebních odvětví,“ vysvětluje autor a v závěru článku nabádá kolegy, aby si navzájem přáli a nezáviděli si.

Číslo přináší dále informaci z jednání Federální rady sekce 12 OSŽ, která se mimo jiné zabývala dvojím členstvím strojvedoucích (v OSŽ a Federaci strojvedoucí) z hlediska čerpání FKSP. „Při dvojím členství se bude muset pracovník rozhodnout, kterou organizací se nechá zastupovat,“ uvádí se v textu.

Rubrika „Co se děje v ústředí“ mimo jiné informuje o tom, že vedení OSŽ rozhodlo, že podá žádost o provedení lustrací pracovníků aparátu a volených funkcionářů OSŽ.

Krátký článek informuje o počtu pracovníků na Ústředním ředitelství ČSD. Bylo to 619 míst plus rezerva 13 pracovníků. Připomeňme, že ČSD v té době ještě nebylo rozděleno na Českou a slovenskou část. „Důfajme, že toto číslo již nebude nikdy zvýšeno,“ uvádí se v závěru.

Obzor č. 4 dále uvádí rozhovor s ředitelem Olomoucké oblasti ČSD s příznačným titulcem „Připrav se na ekonomické potíže“ (v důsledku očekávaného poklesu přepravy), reportáž ze ŽOS Nymburk či Prováděcí pokyny k dohodě o poskytování prvků sociálních jistot pracovníkům s. o. ČSD.

Zdeňka Sládková

Obnovení provozu na trati 121 v úseku Hostovice – Středokluky

Po 11 letech byl 13. prosince 2015 obnoven provoz na trati 121 v úseku Hostovice – Středokluky; denně na trať nově linky S54 vyjede sedm párů vlaků. „Poslední pravidelný vlak z Hostovice do Středokluk je podle jízdního řádu 1994/1995. Do Středokluk jsme naposledy jeli v prosinci 2004, proto uvádíme oněch 11 let,“ vysvětluje obchodní ředitel ROC Praha Alois Kašpar.

V ranní špičce jedou celkem 4 páry vlaků, první jako výchozí ze stanice Praha–Vršovice. Po letech se tak opět (osobním vlakem s cestujícími) pojíždí spojka ve Vršovicích – spoj Sp 1908 vyjíždí z Vršovic v 3.23 h a za 44 minut je ve Středoklukách. „První spoj je veden jako souprava na návoz, proto jsme jej zavedli i jako vlak,“ říká k tomu Alois Kašpar. Poslední dopolední spoj je veden ze Středokluk přímo na Masarykovo nádraží, poslední odpolední spoj pak do Prahy–Zličina. „Obě soupravy jsou oběhově minimalizovány, tedy najíždějí na závěsu a ve Zličíně se zase spojují s jinou soupravou. Minimalizujeme tak náklady,“ zdůvodňuje Alois Kašpar oběh vozidel. Pro úplnost zbývá dodat, že odpoledne jsou na trati Hostovice – Středokluky zavedeny 3 páry vlaků.

Není žádným tajemstvím, že o obnovení provozu na trati hodně stála společnost Amazon, americký internetový obchod, který má v Dobrušce v Praze rozsáhlé sklady. Projekt vytvořil tisíce nových pracovních míst. „Amazon už investoval do přejezdu u zastávky Dobruška, teď se připravuje investičně i na vybudování nové zastávky u hlavního vstupu do Amazonu. O tom, kdy zastávka vznikne, ale rozhoduje řada faktorů: od rychlosti zpracování projektu, přes projednání se všemi dotčenými až po soutěžení dodavatele. ROC Praha je do procesu maximálně zapojena,“ dodává závěrem Alois Kašpar.

–mmč–



PRÁVNÍ PORADNA

Výdělečná činnost zaměstnance, shodná s předmětem činnosti zaměstnavatele, po dobu trvání a po skončení pracovního právního vztahu u zaměstnavatele (2/5)

V první části uveřejněné v Obzoru č. 1 bylo charakterizováno, za jakých podmínek může zaměstnanec vykonávat shodnou výdělečnou činnost. Druhá část se zejména zabývá odvoláním souhlasu zaměstnavatele se shodnou výdělečnou činností.

Podle § 304 odst. 2 ZP zaměstnavatel může udělený souhlas s další výdělečnou činností zaměstnance odvolat. Důvod ke zrušení možnosti zaměstnance vykonávat další výdělečnou činnost musí být rozumný a spravedlivý a zaměstnavatel jej musí zaměstnanci sdělit.

Odvolání souhlasu zaměstnavatelem, resp. zrušení dohody, ke kterému by zaměstnavatel přistoupil bez rozumného důvodu nebo bez jakéhokoli důvodu, by bylo pro rozpor se zákonem a se zásadou zvláštní zákonné ochrany zaměstnance, vycházející v daném případě i z ústavně chráněné práva na práci, neplatné.

Odvolání souhlasu musí být písemné. Na základě platného zrušení dohody musí zaměstnanec bezodkladně výkon výdělečné činnosti ukončit. Další výkon této činnosti by představoval porušení povinnosti zaměstnance vyplývajících z pracovního poměru.

Zaměstnanec nepotřebuje souhlas s výkonem další výdělečné činnosti jen v případě, pokud půjde o činnost pedagogickou, publicistickou, literární nebo uměleckou, i kdyby byla vykonávána v rámci předmětu činnosti zaměstnavatele.

Závěr o tom, jak intenzivního porušení povinností vyplývajících z pracovního poměru se zaměstnanec dopustil, činí primárně zaměstnavatel. Tímto posouzením zaměstnavatele ovšem nebude vázán soud v případném sporu o určení platnosti výpovědi. Soud nebude při svém rozhodování vázán ani tím, pokud zaměstnavatel ve svém pracovním řádu nebo vnitřním předpisu uvedl, jak bude hodnotit určitá porušení povinností zaměstnanou.

Soud totiž na základě provedeného skutkového zjištění sám vyhodnotí a právně posoudí okolnosti porušení povinností, a dojde-li k přesvědčení, že se zaměstnanec skutečně dopustil zaviněného porušení povinností vyplývajících z pracovního poměru, rozhodne, zda se jednalo o porušení méně závažné, závažné či zvlášť hrubé. Na základě tohoto posouzení pak rozhodne o tom, zda bylo rozvázní pracovního poměru ze strany zaměstnavatele platné, či nikoli.

Pro zaměstnance, kteří při plnění svých pracovních úkolů reprezentují mocenské postavení státu (např. příslušník ozbrojeného sboru nebo voják z povolání apod.) nebo zabezpečují výkon státní či veřejné správy, je shodná výdělečná činnost obdobně upravena v ustanovení § 303 ZP.

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

¹⁾ V okamžitém zrušení pracovního poměru musí zaměstnavatel zaměstnanci skutkově vymezt jeho důvod tak, aby jej nebylo možno zaměnit s jiným. Uvedený důvod nesmí být datečně měněn. Okamžité zrušení pracovního poměru musí být písemné.

Přehled smluvních advokátů a právníků OSŽ

Vzhledem k tomu, že v posledním období došlo ke změnám (míst působení a kontaktním telefonním číslem) u smluvních advokátů a právníků OSŽ, kteří poskytují právní poradenství, ekonomicko-sociální oddělení Odborového sdružení železničářů – ústředí vám poskytuje následující informace:

JUDr. Karel BABORÁK, advokát, advokátní kancelář se sídlem na adrese:
Palackého 349, 565 01 Choceň,
– e-mail: judr.baborak@seznam.cz

úřední hodiny:
– dle telefonické domluvy u asistentky advokátní kanceláře paní Stanislavy Švorcové – tel.: 491 617 551, 603 535 501,
– tel.: 603 562 677 (i pro případy mimořádných událostí),
– OSŽ – ústředí, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9 – dle telefonické domluvy.

JUDr. Jarmila POSPÍŠILOVÁ, advokátka, advokátní kancelář se sídlem na adrese:
OSŽ – Jeremenkova 23, 772 00 Olomouc,
– tel.: 972 742 391,
– e-mail: jar.pospisilova@tiscali.cz

úřední hodiny:
– každé pondělí a pátek v měsíci od 09.00 – 12.00 hodin (Jeremenkova 23, Olomouc), jinak dle telefonické domluvy v sídle advokátky na adrese: Havlíčkova 22, 796 01 Prostějov, (tel.: 582 340 648, sekretárka paní Ivana Homolová).

JUDr. Michal VEJLUPEK, advokát, advokátní kancelář se sídlem na adrese:
Hradiště 97/4, 400 01 Ústí nad Labem,
– tel.: 475 216 681, 603 289 106, fax: 475 208 162,

– e-mail: m.vejlupek@volny.cz, www: http://www.advokat-ul.cz

úřední hodiny: dle telefonické domluvy – na výše uvedených číslech.

JUDr. Petr VEČEŘ, vedoucí ekonomicko-sociálního oddělení OSŽ – ústředí:
Nádražní 1, 659 30 Brno (zasedací místnost ZV ZO OSŽ zst. Brno hl. n. – 1. poschodí),
– tel.: 972 624 519 (Brno), 972 241 961 (OSŽ – ústředí, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9), mob. tel.: 737 275 068,
– e-mail: petr.vecer@osz.org,
– **úřední hodiny:** dle telefonické domluvy v termínech: 25. 1.; 15. 2.; 14. 3.; 18. 4.; 16. 5.; 13. 6. 2016 vždy od 09.00 – 14.00 hodin.

Připravilo
ekonomicko-sociální odd. OSŽ

NÁZORY

Úsek regionální trati č. 162 Mladotice – Kralovice u Rakovníka je v tristním stavu!

Regionální železniční trať SŽDC č. 162 Rakovník – Mladotice je již delší dobu v úseku Kralovice u Rakovníka – Mladotice na západě Čech dlouhodobě mimo provoz a je zde dosud zavedena dlouhodobá výluka.

Tato trať byla zprovozněna v roce 1899. Vybudovala ji společnost a. s. Místní dráha Rakovník – Mladotice, která byla podle zákona č. 156/1925 Sb. zestátněna v roce 1925. Na stavbu trati tehdy poskytla Česká země 70% garanci základního kapitálu. Zpočátku zde byl provoz zajišťován státními drahami kk StB, později Československými státními drahami.

K 1. lednu roku 1997, za vlády tehdejšího ministra dopravy Martina Římana, byla v traťovém úseku Čistá – Mladotice zastavena doprava kvůli špatnému stavu z důvodu podudržovanosti. České dráhy tu tak zajistily náhradní autobusovou dopravu, místními přezdívanou „vlakobus“. V roce 2001 byl obnoven úsek z Čistá do Kralovic, jenž byl zrekonstruován, avšak doprava je tu dnes velice skromná. V roce 2006 byla zpracována přípravná dokumentace k předpokládané obnově navazující části trati z Kralovic u Rakovníka do Mladotic, kde byly tudíž na dvou místech zřízeny počítače náprav a instalováno nové vjezdové světelné návěstidlo do Mladotic, ze kterého však dnes zbylo pouze terasy. Na návrh Správy železniční dopravní cesty bylo v říjnu roku 2010 zahájeno správní řízení o zrušení tohoto traťového úseku, které bylo v roce 2012 kvůli odmítavému stanovisku

dotčených obcí pozastaveno, což je jedině dobře. Tento traťový úsek je nyní určen na prodej.

Zmínovanou neprovozovanou část tratě z Mladotic do Kralovic jsem si nedávno prošel. Z trati už najdeme sem tam pouze zbytky, přičemž koleje jsou na mnoha místech rozkradeny. Trať je navíc silně zarostlá náletovými dřevinami, často jsou v traťovém tělese vysoké stromy, místy není vůbec znát, kudy trať vedla, silniční přejezdy jsou povětšinou zaasfaltované, výstražné kříže zůstaly jen u polního přejezdu v Kralovicích a samozřejmě, že je zachován železniční přejezd přes silnici 1/27 Plzeň – Most u kralovického nádraží, nyní s výstražníky AŽD 71 (dříve zde bývaly výstražníky VUD bez pozitivní signalizace). Na trati jsou dochovaly již zrezivělé sklonovnice. Trať je zkrátka ve velmi špatném stavu a je třeba ji vystavět zcela znovu (tzn. zbavit těleso náletových dřevin, vybudovat nový spodek a svršek včetně odvodnění, položit novou bezostykovou kolej, zabezpečit přejezdy světelnou signalizací, postavit zbrusu nový most přes Mladotický potok), i když členitost jejího



Z vyloučené lokální trati Mladotice – Kralovice dnes bohužel bylo torzo zarostlé náletovými dřevinami.

terénu příliš vysokou rychlost nedovolí. Každopádně určitě by tu regionální železniční doprava svůj potenciál dnes měla také. Vždyť vlak do krajiny odjakživa přece patří! Nemusela by už být obnovena zastávka Trojany, umístěná v lese, což by mohlo přispět k zajištění vhodných přípojkových vazeb k osobním vlakům v úseku Plzeň – Žihle (Zátek) na „hlavní“ trati č. 160 v žst. Mladotice. Motorové vozy řady 809 se specifickým způsobem odbovování tu samozřejmě postačovaly. Chtělo by to však celodenní dopravu v celém úseku Rakovník – Mladotice s návazností na regionální autobusové linky ve vybraných stanicích (Čistá, Mladotice). Autobusová a železniční doprava by si neměly konkurovat, ale vzájemně se doplňovat a spolupracovat! Někde to funguje, ale stále je v tomto směru ještě co napravovat.

Tomáš Martinek

Jak starým lidem – bývalým železničářům – ztížit cestování a vytěsnit je tak z vlaku jako poděkování za celoživotní práci pro železnici

Ano, někdo, kdo sedí v teplé kanceláři a vymýšlí manažerské projekty, přišel na nápad zavést pro režijkáře evidenční lístky. Mladí lidé si s objednávkou evidenčního lístku přes chytrý telefon poradí, co však ti, kteří mají již přes 70 a chytrý telefon nemají? Musí chodit kvůli tomu do fronty k pokladnám nebo prosit někoho, aby jim pomohl si nějakým způsobem evidenční lístky zajišťovat včas. Většina železničářů má totiž zvyk chodit k vlaku takřka jako na čas odjezdu a nikdy nestála řada u pokladny a na stará kolena třeba i o holi bude muset stát?

Pokud si některý manažer myslí, že režijkáři zabírají místa platícím cestujícím, tak proč se nepřidá k vlaku nějaký ten vůz navíc? Pan Jančura vozí až 10 vozů a vlaky ČD na Prahu třeba jen 4. Nastoupí-li pak do vlaku skupina seniorů železničářů a obsadí půl vozu, může se zdát, že zabírají místo platícím cestujícím. Některí bývalí železničáři třeba i celý život věnovali dráze a pracovali v horku, v mrazu po kolena ve sněhu, ve dne v noci, bez ohledu na to, jsou-li Velikonoce či Vánoce. Režijka tak vlastně byla to jediné, co měla jejich rodina jako malou náplast za to, že jiné rodiny byly u vánočního stromčku a železničáři si museli přát jen na dálku.

Naše organizace seniorů byla vyhodnocena za poslední 3 roky jako nejlepší v kraji a to proto, že jsme se snažili pro seniory zajistit co nejvíce akcí. Kdo přišel k vlaku třeba i na poslední chvíli, sedl a jel nebo i stál, pokud nebylo místo k sezení. Pokud se však budou muset zajišťovat evidenční lístky, bude to složitější a některé seniory železničáře to i od cestování odradí.

Helena Číková,
předsedkyně seniorů OSŽ Ostrava hl. n.



Na ilustračním snímku z 20. 8. 2013 je stroj 380.018-2, který v Ústí nad Labem hl. n. právě odstoupil od rychlíku č. 608 „Svatava“, jedoucího z Prahy do Chebu.



Do železniční stanice Dubí přijíždí dne 27. 12. 2015 zvláštní motorový vlak v čele s „Kredecem“ 831.110-2. Vpravo stoupají koleje směrem na Moldavu v Krušných horách.

Krátké zastavení v Dubí

V loňském roce (6. 5. 2015) vydala Česká pošta, a. s., výroční poštovní známku „130 let Moldavské dráhy“ v nominální hodnotě 13 Kč.



Dne 27. 12. 2015 se rozjíždí v úvratové stanici Dubí zvláštní motorový vlak v čele s „Hurvínkem“ M 131.1513. Vlak byl vypraven u příležitosti „Krušnohorských Vánoč města Litvínova“. Před sebou má náročné stoupání na Moldavu.



Nádraží v Dubí s pracovním vlakem, zachycené na výroční poštovní známce, vydané Českou poštou 6. 5. 2015.

Na známce je vyobrazen pracovní vlak s lokomotivou „Louny“ na nádraží v Dubí (SŽDC č. 135). Krom pracovního vlaku a nádražní budovy je zde vyobrazen i drážní domek č. p. 328, který dnes už ve stanici v Dubí nenajdete. SŽDC, s. o., rozhodla o provedení nejen demolice tohoto objektu, ale i budovy č. p. 326. Dráha, kterou známe pod přezdívkou „Teplický (Krušnohorský) Semmering“, či „Moldavská horská dráha“, dostala tak tímto smutný „dárek“ ke svému výročí.

Najednu stranu lze chápat argumenty SŽDC, že se nelze dlouhodobě starat o podobné drážní objekty, které jsou navíc vystaveny častým útokům rozličných vandalů, což je i případ dnes již opuštěného nádraží v Dubí. Jak ale uvedl Martin Müller z Klubu přátel Krušnohorské železnice, našli se zájemci o odkoupení obou objektů. Dle vyjádření Jakuba Ptačinského ze SŽDC „nebyl prodej domku č. p. 328 možný

vzhledem k nerealizovatelnému přejezdu k budově, jehož využití bylo možné jen pro zaměstnance drah. Prodej budovy č. p. 326

měl formu veřejné soutěže s minimální cenou 300 tisíc Kč, avšak opakovaně bez jakékoli odezvy“.

Bohužel je to tak, že se v podobných případech prodejní cena, stanovená na základě platných zákonných předpisů, nesejde s představami případných zájemců. Laika napadne, že kdyby v takovém případě byla cena snížena třeba na třetinu původní hodnoty, kupec by se jistě našel a státní organizaci by to vyšlo rozhodně výhodněji, nežli platit za demolicí. Navíc by prostor nádraží alespoň trochu ožil.

Připomeňme, že koleje „Moldavské dráhy“ vybudovala společnost Pražsko-duchcovské dráhy především z důvodu exportu hnědého uhlí do Saska. Poslední, nejnáročnější úsek z Hrobu na Moldavu, byl zprovozněn dne 6. 12. 1884 a od 18. 5. následujícího roku byl zahájen přeshraniční provoz do saského Freibergu. Dnes to zní jako utopie, ale svého času jezdily po této trati přímé vlaky Praha – Berlín.

A. K. Kyzl

Z hlásky Markvartice se stane železniční stanice

Sympatická hláska (hl) se zastávkou na znamení Markvartice (původně dopravná se třemi kolejemi) se nachází v km 17,089 tratě SŽDC č. 081 Děčín – Rumburk, kterou v roce 1869 zprovoznila společnost Česká severní dráha. V roce 2014 byla vyjmuta z dráhy celostátní a zařazena mezi tratě regionální (svého času tu jezdil legendární pařížský rychlík v relaci Plzeň/Čeb – Chomutov – Liberec přes německé a polské území).

V průběhu letošního roku se však tato hláska, kde do dnešních dnů funguje čekárna s výdejnou jízdenek, změní na vícekolejovou železniční stanici (patrně tu budou v provozu dvě staniční koleje) za účelem možnosti křížování vlaků, což umožní zavedení připravovaného nového provozního konceptu Ústeckého kraje na zmiňované trati. Plánované stavební práce zahrnují mimo jiné celkovou modernizaci traťového úseku Benešov nad Ploučnicí – Česká Kamenice, na němž se nachází výše jmenovaná hláska,

kde tím pádem budou vystavěna dvě nová bezbariérová nástupiště o délce 100 m, instalováno nové osvětlení, elektronické stavební a rozhlasové zařízení, přičemž automatické hlášení bude zavedeno i do okolních zastávek Veselá pod Rabštejnem a Dolní Habartice. Předmětný úsek procházející pahorkatinou údolím říčky Bystrá a rozhraním čtyř Chráněných krajinných oblastí (CHKO Labské pískovce, CHKO České Švýcarsko, CHKO Lužické hory, CHKO České středohoří), pak bude ovládan ze žst. Česká Kamenice prostřednictvím nového traťového zabezpečovacího zařízení třetí kategorie typu AH (automatické hradlo), přičemž zde současně dojde k rekonstrukci tamních přejezdových zabezpečovacích zařízení. Cílem těchto stavebních prací je zlepšení technických a provozních parametrů této trati.

Tomáš Martinek



V rámci rekonstrukce traťového úseku Benešov nad Ploučnicí – Česká Kamenice se nácestná zastávka na znamení s hláskou Markvartice změní na železniční stanici se dvěma bezbariérovými nástupišti o délce 100 m.

PŘEDPLATNÉ OBZORU
vyřídíte na telefonu
9722 41909,
mob. 737 008 184
e-mail:
veronika.vrzalova@osz.org

Výstava železničních modelů v Chrudimi

Železniční modeláři z Chrudimě ve spolupráci s Chrudimskou besedou si vás dovolují pozvat na výstavu, která se uskuteční ve výstavní síni dovadla Karla Pippicha v Chrudimi ve dnech 22. až 24. ledna a 29. až 31. ledna 2016.

Vystavována budou kolejiště H0, TT a N, dále pak železniční modely a fotografie se železniční tematikou. Otevřeno bude vždy od 9 do 17 h, další podrobnosti na www.tombart.wz.cz.

—mmč—

Mostecká lokomotiva se vznesla



Vznášející se parní lokomotivu měli možnost na začátku ledna vidět zaměstnanci a návštěvníci mosteckého pracoviště (OKV Most) společnosti SOKV Ústí nad Labem. Parní mašina, která léta stála u vchodu do mosteckého depa ve směru od zastávky Most–Kopisty, se totiž 7. ledna dala do pohybu. Jak je zřejmé z fotografie, kterou nám zaslal zaměstnanec tohoto depa a člen Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo Petr Sýkora, začalo ten den s pomocí kolejevého jeřábu snášení z pomníku. Mašina poté zamířila do Zubnic, což Obzoru potvrdil Michal Pokorný ze Zubnické mušální železnice (ZMŽ). „V pátek 8. ledna jsme mašinku odvezli po Švestkové dráze do Lovosic. Po obnově nátěru bude vystavená v Zubnicích v muzeu,“ uvedl s tím, že samotná koupě od ČD, a. s., trvala zhruba rok. „Sundání pomníku pak na objednávku ZMŽ provedla společnost ČD Cargo, a. s., SOKV Ústí nad Labem, OKV Most.“ —mmč—, snímek Petr Sýkora

Mechanickým předvěstem zvoní umíráček jako první

Ještě nedávno byla trať (Praha)–Vrané nad Vltavou – Dobříš rájem mechanických návěstidel a předvěstí, avšak postupnou zamýšlenou i faktickou modernizací přežívají zbylá mechanická návěstidla jen s vypětím sil. Jejich sláva začala pohasínat již před cca šesti lety, kdy došlo k nahrazování elektrického osvětlení návěstidel vialflexy, dále při rozsáhlé výlukové činnosti posledních let byly poškozeny drá-

tovodné trasy u předvěstí. Poslední plně funkční předvěstí tak zůstává do dnešních dnů pouze Př L od Hraštic v Mníšku pod Brdy. V současné době probíhá v různých etapách kabelizace, která má předně nově zabezpečit PZZ. U skladiště v žst. Malá Hraštica má svou základnu firma provádějící kabelizaci. Stanice s trvalou výlukou dopravních zaměstnanců Měchenice má být dálkově řízena z Vraného, pří-



Jediná plně funkční předvěst na trati Vrané–Dobříš u Mníšku PFL; vlevo–kabelizace nové technologie je v plném proudu i v zimě, stav 7. 1. 2016.



Bagřík kabelizace u tratě v km 14,1, snímek ze 7. 1. 2016.

pravně práce jsou již v plném proudu. Nová technika zbavuje člověka zaměstnání a cestujícího styku s živou železní. Dříve jezdili lidé (železničáři v provozu) pro lidi (cestující) – nyní bude pro lidi „jezdít“ vzdálený server počítače. Provoz však levnější nebude hlavně energeticky – elektrický ohřev výměn, provoz počítačů a přestavníků, světelných návěstidel atd. atp.

Nedávno (5. 1.) na setkání ekologů STUŽ řekl bývalý předseda vlády a bývalý europoslavec Špidla (ČSSD) a nyní poradce předsedy vlády Sobotky, „s novými technologiemi znikají miliony pracovních míst a současně vznikají jiné, nikoli však na stejném místě, a v tom je zásadní problém.“

Martin Kubík

SPORT

V Praze Letňanech se konalo Mistrovství ČR železničářů v ledním hokeji

České dráhy, a. s., ČD Cargo, a. s., SŽDC, s. o., a Odborové sdružení železničářů, jmenovitě Regionální sportovní komise OSŽ Praha (perfektně připravený turnaj zajišťovali organizační pracovníci pod vedením technického ředitele a předsedy RSK OSŽ Praha Stanislava Noska) uspořádaly ve dnech 12. a 13. ledna 2016 v pražských Letňanech (ICE Aréna) Mistrovství ČR železničářů v ledním hokeji pro rok 2016.

Turnaj se koná pravidelně jednou za dva roky, předloňské prvenství obhájil tým ČD Cargo z Ústí nad Labem. Letos se turnaje zúčastnilo osm týmů z celé České republiky, které byly rozděleny (rozlosovány) do dvou skupin:

Skupina A: SŽDC OŘ Olomouc; ČD Cargo SOKV Ústí nad Labem; DKV Plzeň, PJ České Budějovice; SŽDC PO Louny.

Skupina B: DKV Olomouc, PJ Valašské Meziříčí; SŽDC PO Česká Třebová; Tábořské mašiny; DKV Praha. V každé skupině se hrálo systémem každý s každým (18 minut čistého času), první dva týmy z každé skupiny pak postoupily do boje o medaili (skupina o 1. až 4. místo), horší dva týmy hrály o umístění na 5. až 8. místě.

Konečné pořadí turnaje/nelepší hráč týmu:

1. SŽDC PO Česká Třebová/Martin Molnár,
2. DKV Praha/Radek Cikrýt,
3. SŽDC PO Louny/Roman Haček,
4. DKV Plzeň, PJ České Budějovice/David Kotek,
5. ČD Cargo SOKV Ústí nad Labem/Jan Stmad,
6. SŽDC OŘ Olomouc/Lukáš Zdařil,
7. Tábořské mašiny/Jiří Bílý,
8. DKV Olomouc, PJ Valašské Meziříčí/Zuzana Mikulová.

První tři týmy a nejlepší hráči z každého mužstva obdrželi z rukou ředitele MČR Miroslava Kaprálka a čestného ředitele turnaje Aloise Kašpara (obchodní ředitel ROC Praha) věcné ceny. Zvláštní cenu čestného ředitele turnaje získala jediná hokejistka mezi muži – Zuzana Mikulová z DKV Olomouc, PJ Valašské Meziříčí.

Nelepší hráči MČR

Nelepší hráč: **David Bauer** (ČD Cargo, SOKV Ústí nad Labem), nejlepší brankář **Karel Nečas** (SŽDC, PO Česká Třebová), nejlepší střelec MČR: **Roman Haček** se 6 góly (SŽDC PO Louny).

Michael Mareš



Tým SŽDC PO Česká Třebová vyhrál po čtyřech letech Mistrovství ČR železničářů v ledním hokeji.

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 (předplatně) 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-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 737 008 184). Podávány novinovými zásilkami povolenou 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