

Z aktuálních událostí

■ Školení k PKS pro základní organizace OSŽ – až na dvě školení SZDC – již proběhla. Jejich scénář byl na všech místech stejný – účastníci se podrobně seznámili se změnami v podnikové kolektivní smlouvě a legislativě a závěrečná část byla určena pro diskusi či pro otázky k představitelům OSŽ.

■ Na školení SZDC v Praze dne 22. ledna předseda PV OSŽ SZDC Mgr. Martin Malý mimo jiné sdělil posluchačům novou informaci, že probíhá jednání se zaměstnavatelem a vedením PV OSŽ ČD o řešení situace, kdy dojde k převodu části zaměstnanců Českých drah v souvislosti s převodem majetku od ČD k SZDC. Vzhledem k rozdílu v kolektivních smlouvách u obou podniků probíhá jednání s vedením PV OSŽ ČD, za jakých podmínek bude případně podnikový výbor OSŽ SZDC oprávněn jednat o přechodu převáděných zaměstnanců v režimu PKS ČD do režimu PKS SZDC.

U té části PKS, která řeší poskytování kondičních pobytů zaměstnanců, Martin Malý apeloval na předsedy základních organizací, aby působili na své členy a zaměstnance, kteří letos získávají nové nárok na kondiční pobyty, aby tuto možnost skutečně využili. „Víte všichni, že jedním z důvodů, které napomohly k tomu, že v minulosti profese infrastruktury nárok na KOP ztratily, byl ve své době malý zájem ze strany zaměstnanců těchto profesí. Bylo by smutné (a pro jednání o podmínkách nárokovosti na KOP pro příští léta nedobré), kdyby služebně nejstarší zaměstnanci těchto profesí, kteří letos jako první tento nárok získali zpět, nabídku KOP nevyužili,“ řekl Martin Malý.

Školení k PKS SZDC uzavřou akce 8. února v Přerově a 11. února v Brně.

■ Na semináři k PKS ČD Cargo dne 22. ledna v Břeclavi, jehož se zúčastnilo 55 předsedů či členů ZV OSŽ, o změnách v PKS referovala Mgr. Pavla Kreischová, vedoucí oddělení sociálního a mzdového odboru lidských zdrojů GR ČD Cargo. Uvzpomínala mj. na změny v osobním ohodnocení zaměstnanců ČD Cargo, které se skládá ze zhodnocení praxe a zhodnocení osobních předpokladů a výkonosti. U kondičních pobytů upozornila na skutečnost, že termín a středisko kondičního pobytu určuje zaměstnavatel, přičemž letos kondiční pobyty začaly již v lednu. „Je to benefit, který poskytujeme zaměstnanci za účelem udržení dobrého zdravotního stavu,“ zdůraznila při vysvětlení, proč není možné, aby si zaměstnanci určovali termín a místo kondičního pobytu. „Mohou pouze vyjádřit své přání.“

Školení k PKS ČD Cargo ukončily dvoudenní semináře 26. – 27. ledna v Ústí nad Labem a 28. – 29. ledna v Českých Budějovicích.

■ Na školení k PKS Českých drah v Praze dne 25. ledna se host první části jednání – předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša - zamyslel nad častou výtkou členů OSŽ, že se kolektivní smlouva ze zákona vztahuje i na ty zaměstnance, kteří nejsou členy odborů. Předseda OSŽ proto připomněl hlavní výhody, které členům OSŽ – kromě vyjádření odborářské solidarity – členství v této organizaci přináší. Jde především o pracovní právní poradenství a zastupování u soudu, například v případě nevhodných událostí. „Kdo není členem OSŽ, tuto výhodu nemá – a pokud je vám známo, kolik přibližně stojí právní služby, je jasné, o jak velkou pomoc jde,“ řekl Bc. Pejša. Jako další výhodu jmenoval pojistku za škodu způsobenou při výkonu zaměstnání, která je pro členy OSŽ sjednána za výborných podmínek. Nelze pominout ani možnost využít Podpůrný fond OSŽ při živelních pohromách nebo při těžkých životních situacích členů OSŽ.

Bc. Jaroslav Pejša dále seznámil účastníky školení se svým rozhodnutím na sjezdu OSŽ v roce 2017 už dále ne kandidovat na funkci předsedy OSŽ. Vedení svazu je podle jeho slov třeba omladit. „To neznamená, že by mě záležitosti železnice přestaly zajímat,“ řekl dále a dodal, že by rád i nadále působil v Dozorčí radě Českých drah, a to na dobu 2,5 roku, aby se sjednotila volební období s dalšími dvěma zástupci zaměstnanců.

Předseda PV OSŽ při ČD Vladislav Vokoun, který seznámil účastníky jednání s hlavními změnami v PKS ČD, připomněl, že hodnocení její úspěšnosti či neúspěšnosti nelze spojovat jen s nárůstem tarifní mzdy, ale je třeba brát v úvahu i ostatní složky mzdy a také další benefity, které se proti loňsku podařilo nasmlouvat.

Vladislav Vokoun dále uvedl, že se v kolektivní smlouvě předjírá i problematika převodu části závodu od Českých drah ke Správě železniční dopravní cesty, přestože je termín převodu stále neurčitý. „V případě, že v době platnosti kolektivní smlouvy dojde k převodu části závodu a tedy i části zaměstnanců k SZDC, práva a povinnosti přejdou na příslušného zaměstnavatele – pokud to pro zaměstnance bude výhodnější,“ vysvětlil Vladislav Vokoun.

Šestice školení k PKS Českých drah byla zakončena 27. ledna v Plzni a 28. ledna v Českých Budějovicích.

–red–



Snímek zasněžené krajiny je v letošní podivné zimě téměř raritou. Zimní atmosféru pod vrchem Klíč (759 m) v Lužických horách se podařilo zachytit objektivem A. K. Kýzla dne 21. ledna. Rychlík č. 1110 v čele s motorovým vozem 854.225-0 „Petra“ má za sebou u železniční stanice Svor 124 km jízdy z Kolína. Do cíle cesty v Rumburku mu zbývá ještě 28 km a zdolání nejnáročnějšího stoupání trati k železniční stanici Jedlová.

Řidič kamionu je přesvědčen o své nevině při nehodě ve Studénce

V jedinci síni č. 36 novojičínského okresního soudu proběhlo ve středu 27. ledna 2016 první hlavní líčení ve věci srážky kamionu s vlakem SC Pendolino na přejezdu ve Studénce, která se udála 22. července 2015. Při tomto neštěstí zahynuli tři lidé a více než dvacet jich bylo zraněno, včetně velmi vážného zranění strojvedce vlaku Jana Čemého.

Polský řidič Sławomir Sondaj, který je od července v ostravské vazební věznici, při své výpovědi šokoval všechny přítomné, když tvrdil, že žádné dopravní předpisy neporušil, neboť „když jsou závory nahoře, mohu na přejezd vjet. Blikající světla jsou v tomto případě jen druhotná,“ tvrdil před ušaslým soudcem Jaromírem Pšenícou. „Děláte si z nás žerty? Vy nemáte co dělat za volantem!“ reagoval soudce rozhořčeně, přičemž obžalovanému připomenul devatenáct přestupků (nejčastěji překročení povolené rychlosti na silnici), které spáchal v uplynulém roce. Polské zákony jsou zřejmě tak benevolentní, že tento řidič nepřišel ani na den

o řídicí průkaz a po rocesou všechny přestupky vymazány z jeho rejstříku. Řidič také na otázku soudu uvedl, že přes přejezd ve Studénce projížděl proto, že zabloudil, když jel podle pokynů svého zaměstnavatele tak, aby se vyhnul placení poplatků na dálnici. Po uvěznění mezi závorami si podle jeho slov myslel, že jde o poruchu, a že se závory opět otevrou. To se však nestalo a v rychlosti vyšší než 140 km/h do něj po několika vteřinách narazil vlak SC 512, směřující se 141 cestujícími z Bohumína do Františkových Lázní. Řidič vyvázl této nehody jakoby zádrakem úplně bez zranění a na záznamu z bezpečnostní kamery je vidět, jak vystoupil z odtržené kabiny a rozčileně mával rukama, jakoby se divil, kde se tam ten vlak vzal.

(Pokračování na straně 3)



Polský řidič Sławomir Sondaj na lavici obžalovaných pod dohledem příslušníka vězeňské stráže.

Předsedové představenstev Českých drah a Deutsche Bahn jednali v Berlíně

Předseda představenstva a generální ředitel ČD, a. s., Pavel Krtek se 27. ledna 2016 zúčastnil v Berlíně tradičního Symposia Deutsche Bahn na téma konkurence a regulace. U této příležitosti se k dvoustrannému jednání sešel se šéfem DB Dr. Rüdigerem Grubem. Na programu byly otázky vzájemné kooperace dopravců na klíčové relaci Praha – Berlín – Hamburg a neuspokojivý stav dopravní cesty na lince Praha – Regensburg – Mnichov. Deklarovali oboustranný zájem na prohlubování spolupráce a pojmenovali klíčové úkoly pro letošní rok. Důležitou roli u obou spojení sehrává nedostatečná úroveň infrastruktury, jež omezuje konkurenceschopnost ekologické vlakové dopravy. Především jde o úseky Dresden – Berlín a Plzeň – Regensburg. Důležitým bodem schůzky byla i koordinace postojů obou drážních podniků ve Společenství evropských železnic (CER).

Na vlastním prestižním Symposiu konkurence a liberalizace prezentoval šéf DB Grube re-

strukturalizaci podniku, která má spolu s investicemi do vozidel a dopravní cesty vrátit firmu do ekonomické kondice. Podle názoru předsedy Grubeho je v Německu nutné přistoupit k regulaci bezbřehé liberalizace. Připomněl klíčovou konkurenční pozici dráhy vůči silnici a udržení pozice dráhy na přepravním trhu podmínil toliko striktní transpozicí evropského práva a žádnými dodatečnými ustanoveními. Doslova uvedl, že konkurenceschopnost dráhy na přepravním trhu v Německu je postižena přílišnou regulací. Státní tajemník ministerstva dopravy Ferlemann ujistil přítomné, že vláda udrží integrovaný holding národního železničního podniku navzdory postojům a podobě balíčků Evropské komise. Zajímavý postřeh přednesl člen představenstva DB Pofalla, když uvedl paradox dnešního Německa, že ekologická vlaková doprava je dražším druhem dopravy oproti silniční i letecké. Důvodem je i nespravedlivé daňové zatížení železnice.

–rš–

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Chybějí motivační programy, které by přilákaly mladé lidi k železničnímu opravárenství.“

Hovoříme s **RADKEM NEKOLOU**,
předsedou Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo

Jaký očekáváte ze svého pohledu vývoj ve společnosti ČD Cargo v nastávajícím roce 2016?

Určitě to nebude pro podnik i pro zaměstnance rok lehký. Vedení společnosti se v podnikatelském plánu zavázalo k zastavení propadu objemu přepravy, což je úkol dosti ambiciózní. Silniční konkurence totiž vzhledem k propadu cen nafty získala další impuls k přepravám a tomu bude nutné čelit. Z toho důvodu bude neobyčejně důležitý postoj vlády, jmenovitě ministerstva dopravy, k podpoře železniční nákladní přepravy. Poslední důležitý krok v tomto směru bylo zlevnění přeprav jednotlivých vozových zásilek, další kroky však musí následovat, toto stále není koncepční řešení dlouhodobé udržitelnosti nákladní železniční dopravy. Něco o dalších možných změnách naznačil v loňském roce na žofinském fóru o budoucnosti dopravy ministr dopravy Dan Ťok. Bylo by například logické, kdyby nákladní vlaky, které jezdí především v noci, kdy je menší poptávka po dopravní cestě od osobní dopravy, měly slevu na těchto poplatcích. Obdobně by tomu mělo být i na vedlejších tratích, kde je rovněž poptávka po dopravní cestě nižší než na hlavních tratích. A to vůbec nehovořím o komoditních slevách, které běžně fungují v rámci EU. Jednotlivé státy se tam brání přetěžování silničních kamionů tím, že u těžkých nákladů (písek, šterk, uhlí atp.) finančně upřednostňují železniční přepravu.

Mají mít zaměstnanci ČD Cargo v letošním roce obavy ze snižování početních stavů?

Tlak na snižování početních stavů ze strany zaměstnavatele v letošním roce nepředpokládám. Nepočítá s tím ostatně ani podnikatelský plán společnosti. Personál ČD Cargo je v sou-

časné době stabilizovaný a je schopen zvládnout naplánované výkony. V oblasti opravárenství je dokonce personální situace taková, že v některých oblastech začínají lidé chybět. Hovořím teď například o profesi elektromechanik, mechanik, ale i o dalších profesích, kterých s odchodem starších ročníků do důchodu ubývá, zatímco noví nepřicházejí. Ukazuje se, že chybí motivační programy, které by nalákaly mladé lidi k práci v železničním opravárenství. Pokud chceme železniční opravárenství udržet na potřebné úrovni, bude nezbytné i ze strany vlády, aby více motivovala učňovské školství, například (ve spolupráci s příslušnými podniky) zaručením práce pro mladé vyučence a to nejen po stránce mzdové, ale i v oblasti pracovního prostředí a dalších pracovních podmínek.

Ze strany železničního opravárenství se ozývají hlasy, že je toto odvětví ve srovnání s provozními profesemi (strojvedoucí, vozmistři atd.) finančně podhodnocené. Je tomu skutečně tak? A co pro zlepšení situace v této oblasti činí OSŽ?

Je pravdou, že se v minulosti na opravárenství trochu pozapomnělo, bylo to dáno nerozhodností vedení ČD, jak bude vůbec opravárenství fungovat a v jaké bude vůbec podobě. Domnívám se, že nová kolektivní smlouva ČD Cargo přináší v tomto směru určitý posun. V rámci odměňování jde PKS, a troufám si říci, že i zásluhou OSŽ, adresně za jednotlivými profesemi, přičemž změny k lepšímu čekají i zaměstnance v opravárenství. Poznají to zcela jistě v průběhu roku a jsem si jist, že až v jeho závěru uděláme bilanci a dáme čísla na stůl, bude nepochybné, že se v této oblasti učinil nezanedbatelný krok vpřed.



V loňském roce se dosti mluvilo o zřízení šrotovacího pracoviště pro vyřazené železniční vozy v České Třebové, což by rovněž mohlo přinést nabídku nových pracovních míst u ČD Cargo. Splní se tyto naděje?

Bohužel, zdá se, že tyto naděje naplněny nebudou. Důvod je prostý: železniční vozy se musí podle zákona šrotovat v režimu autovraků, což znamená (i když v tomto případě poněkud nelogicky), že šrotování vraků, tedy i železničních vozidel, musí zahrnovat i likvidaci nebezpečných odpadů. Přísné zákony ministerstva životního prostředí v tomto směru nepřipouštějí výjimky. Snažili jsme se při jednáních o tomto zákoně o výjimku, ale bohužel jsme neuspěli. Železniční vraky tak budou likvidovat v rámci výběrového řízení pouze firmy, které mají příslušný certifikát a takové v případě železničního opravárenství na dráze neexistují.

Děkují za odpovědi.

Miroslav Čáslavský



Na snímku zleva Rüdiger Grube, Pavel Krtek a Roman Štěrba, člen představenstva ČD.

Ústřední stavědlo v Olomouci jde po 25 letech do „důchodu“

Současné Ústřední stavědlo v Olomouci bylo uvedeno do provozu postupně v letech 1990 a 1991. Do té doby byl provoz v tomto železničním uzlu řízen ze dvou míst – nákladní nádraží bylo řízeno ze stavědla č. 4 (slangově „čtverky“), osobní nádraží pak z dopravní kanceláře na prvním nástupišti. Stavědlo 4 bylo v železniční stanici Olomouc hl. n. uvedeno do provozu v roce 1956 a bylo vybaveno v té době moderním elektrodynamickým zabezpečovacím zařízením. I tak ale zůstala část tohoto významného železničního uzlu závislá na místně stavených výměnách a telefonickém hlášení volnosti vlakové cesty. „Například vjezdové zhlaví od Prahy na levém a pravém přednádraží bylo až do výstavby reléového zabezpečovacího zařízení v roce 1990 zabezpečeno pouze mechanicky – výměnovými klíči s elektromechanickými zámky“, přibližuje situaci na olomouckém nádraží tehdejší výpravčí a později pracovník technického odboru v olomoucké železniční stanici Jaroslav Hofmann. Také v obvodu osobního nádraží se na přípravě vlakových a posunových cest podíleli další dopravní zaměstnanci na závislých stavědlech a stanovištích.

K zásadní změně v zabezpečení jízdy vlaků a posunu v olomouckém uzlu došlo v roce 1990, kdy zde bylo uvedeno do provozu reléové zabezpečovací zařízení s číslicovou volbou, ovládané z nově postaveného Ústředního stavědla. „Toto nové Ústřední stavědlo bylo vybaveno na tehdejší dobu jedním z nejmodernějších zabezpečovacích systémů – reléovým staničním zabezpečovacím zařízením AZD 71 třetí generace s číslicovou volbou,“ přibližuje vybavení řídícího stavědla systémový specialista z odboru 14 GR SZDC Ing. Marcel Klega. Jak dále dodává, toto nové řídící Ústřední stavědlo nahradilo všechna dřívější stavědla v olomouckém uzlu a bylo možno z něj obsluhovat všechny obvody železniční stanice včetně zabezpeč-

ní jízdy vlaků na jednotlivé odbočné tratě (za pomoci automatických hradel).

Přesunutím řízení provozu do jednoho centra se výpravčím na Ústředním stavědle otevřel nový náhled na celou železniční stanici. Měli okamžitý přehled o dopravní situaci nejen v celém uzlu, ale i v přilehlých traťových obvodech. „Zároven zde ale došlo k velké kumulaci práce a povinnosti panelového výpravčího při přípravě vlakových a posunovacích cest, kterou dříve vykonávali signalisté a výhybkáři. Úlevou na druhé straně zase bylo, že skončily téměř nepřetržité telefonické hovory zabezpečující jízdu vlaků,“ konstatuje Jaroslav Hofmann.

V současné době se dny Ústředního stavědla naplnily a v rámci přestavby celé železniční stanice bude nahrazeno modernějším zabezpečovacím zařízením. „V letošním roce (po probíhající dokončení přestavby celého uzlu) bude stávající Ústřední stavědlo v Olomouci nahrazeno zabezpečovacím zařízením nejnovější generace – jednotným obsluhovaným pracovištěm (JOP), které bude obsluhováno dálkově z Centrálního dispečerského pracoviště (CDP) v Přerově,“ potvrzuje Marcel Klega.

S Ústředním stavědlem se jeho současníci bývají pracovníci symbolicky rozloučili na společném setkání, které proběhlo začátkem prosince 2015 (viz Obzor č. 25/2015). Přítomní výpravčí i operátory zde vzpomněli mimo jiné také na některé dramatické momenty, které na Ústředním stavědle zažili a úspěšně zvládli – například na povodeň v roce 1997, kdy rozvodněná řeka Morava zaplavila velkou část nádraží, či na návštěvu papeže Jana Pavla II. v roce 1995, kdy nádraží muselo pojmout a deponovat více než třicet mimořádných souprav zvláštních vlaků s návštěvníky této události.

Miroslav Čáslavský



Celkový pohled na pracoviště Ústředního stavědla v Olomouci.

PŘEDSTAVUJEME

Ing. Jan Hemala:

„Problematika převodu budov je hlavním tématem našich jednání s představiteli ČD.“

Po vystudování strojní fakulty Vysokého učení technického v Brně v roce 1986 hledal Ing. Jan Hemala pracovní uplatnění. Zlákala ho nakonec dráha, u které pracuje již třicet let, a to nejen proto, že rád cestuje. „Vybral jsem si po studii místo na tehdejších ČSD u vozového depa v Brně, kde jsem začínal na odboru nákladních vozů,“ vzpomíná Jan Hemala na své začátky na dráze, kde získal vztah již v době studií, kdy vlakem denně dojížděl do školy. Postupem času se díky svým odbor-

skou základnu naši ZO tvoří 42 aktivních členů, převážující skupina jsou zaměstnanci RSM/Regionální organizační jednotky zst. Brno, dále máme členy z CIS Brno a z O32 GR ČD, „přibližuje Jan Hemala složení „své“ organizace. „Svým omezeným rozpočtem přispíváme členům na individuální rekreaci, podporujeme finančně aktivity humanitárního a sociálního charakteru apod. Čas od času zorganizujeme sportovní – kulturní setkání, na kterém se lépe poznáváme i po mimopracovní stránce,“ dodává.

Velice aktuální je v současné době otázka převodu budov z majetku Českých drah do majetku státu s právem hospodaření SZDC, která se projednává již několik let, stále však o ní není definitivně rozhodnuto. „Je samozřejmě, že zaměstnanci RSM jsou v důsledku toho dosti nervózní a v očekávání, jak to bude dál. Důležitá je jistota a stabilita práce a tu musíme u RSM mít neustále a zřeteli,“ konstatuje Jan Hemala. Jako předseda Výboru OSZ RSM má přehled o situaci na RSM v celé republice. „Problematika převodu budov je hlavním tématem našich nepravidelných pracovních jednání v rámci zasedání Výboru OSZ RSM s představiteli managementu GR ČD. Bohužel stále bez konečného rozhodnutí, co s námi bude v budoucnu!“ konstatuje.

OSZ se v této věci dosti angažuje. Výbor zástupců OSZ RSM, v jehož čele Jan Hemala stojí, se pravidelně schází s tajemníkem OSZ Antonínem Leitgebem, který Výbor v této záležitosti metodicky vede. V neposlední řadě jde také o otázku sociální; zaměstnanci RSM stárnou, někteří odcházejí do důchodu a jejich nahrazení mladšími lidmi je v současné situaci dosti složité. Regionální správy majetku jsou v současné době již rozdělené a to jak po ekonomické, tak i personální stránce, jistota, ke které organizaci (ČD či SZDC) budou zaměstnanci patřit, však zatím není dořešena. „Spolupráce mezi zaměstnanci je na dobré úrovni, na jakou jsme zvyklí. Dopady do zaměstnanosti zřejmě nebudou žádné, spíše, podle mého odhadu, bude nutné ještě zaměstnance přibírat. Část stávajícího majetku zůstane totiž i po reorganizaci u Českých drah, nic však dosud není jisté a jasné, čeká se na dopad rozhodnutí vlády ČR a posléze Dozorčí rady Českých drah a nakonec představenstva ČD,“ uzavírá Jan Hemala.

Miroslav Čáslavský



ným znalostem vypracoval na místo vedoucího v opravě vozů v Brně-Maloměřicích, kde působil až do roku 1995.

A pak přišla doba reorganizací na dráze – v rámci Divizi dopravní cesty vznikly v Českých drah Správy dopravních cest (SDC), které měly na starosti mimo jiné také správu a údržbu nemovitostí. A u této činnosti již Jan Hemala setrval až do dnešní doby – po další reorganizaci vznikly Regionální správy majetku (RSM) Českých drah, přičemž v jedné z nich – v Brně – Jan Hemala nyní působí jako vedoucí oddělení servisních činností. „Úkolem našeho oddělení je mimo jiné zajišťování činností v oblasti ekologie, úklidu veřejně přístupných prostor, hospodaření s teplem, bytově hospodářství, požární agenda a mnoho dalšího,“ vysvětluje ve zkratce náplň své práce.

Od začátku svého působení na Železnici byl a stále je členem odborů, nyní jako předseda v základní organizaci OSZ RSM Brno. „Člen-



V Uničově se křížují vlaky ze Šumperka (vpravo) s vlaky z Olomouce, z nichž některé v Uničově končí.

NAVŠTÍVILI JSME

Uničov

Železnice byla do dnes jedenáctistupňového Uničova přivedena v roce 1873 při dostavbě tratě z Olomouce do Šumperka, kde byl provoz zahájen již v roce 1870. Od roku 1873 jezdí vlaky na této trati až do Šumperka (SZDC 290). V roce 2018 by zde měla být zahájena dlouho připravovaná elektrizace této trati, při níž současně dojde ke zvýšení traťové rychlosti z Olomouce do Uničova na 160 km/h (v současnosti 90 km/h), z Uničova do Šumperka se pak rychlost zvýší z dosavadních 65 km/h na 90 km/h. Díky tomu budou vlaky z Olomouce do Uničova jezdět pouhých 17 minut místo dosavadních 42 minut, do Šumperka pak místo současných 84 minut pouze 58 minut, což bude rychlejší než současná jízdní doba z Olomouce do Šumperka přes Zábřeh na Moravě po koridorové trati. To vše by mělo být skutečností v roce 2021.

V současné době je možno na trati spatřit geodetické vozy, které jsou jakousi předzvěstí výše uvedené přestavby. Bohdá, že po jejím dokončení v roce 2021 bude i současný jízdní řád (GVD 2016) jen poněkud trpkou minulostí. Proč trpkou? Některé osobní vlaky z Olomouce do Šumperka mají totiž v Uničově třicetiminutový pobyt, což cestující nesou s nechtutí. „Občas si někdo postěžuje i u nás v dopravní kanceláři, většinou však již lidé vědí, že skladba jízdního řádu je věcí objednatele, to znamená Olomouckého kraje,“ říká jeden z zdejších výpravčích Jaroslav Vepřek, který má s dopravní službou v Uničově dlouholeté zkušenosti. „Před několika lety zde vlaky z Olomouce končily a do Šumperka se muselo přestupovat do jiné soupravy. Nyní jezdí vlaky do Šumperka přímo, ale v letošním roce mají některé z nich jízdní dobu místo 83

minut i 135 minut,“ poukazuje výpravčí na vlak 3625, který vozi mimo jiné i školáky z nácestných stanic do šumperských škol. Oproti minulému jízdnímu řádu však musejí vstávat o hodinu dřív, z čehož dvacet minut pak odstojí ve Štemberku a 30 minut v Uničově (blíže viz web OSZ ze dne 26. 1., pozn. aut.). A vlaky s třicetiminutovým pobytem v Uničově je víc, z oficiálních míst je to zdůvodňováno omezeným počtem křižovacích stanic z Uničova do Šumperka (tč. pouze Troubelice – v denní době – a Libina). V loňském roce však vlaky jezdily bez současného půlhodinového zdržení v Uničově.

A co ještě cestujícím ztrpčuje život při jízdě vlaky? „Podobně jako v jiných případech jsou to i časté výluky a nutnost používat náhradní autobusovou dopravu,“ říká výpravčí. Snad se situace v příštím roce zlepšit a to nejen s ohledem na menší počet výluk, ale i s lepším GVD, který by se mohl vrátit do loňské podoby, kdy všem cestujícím vyhovoval. Podle průzkumu patří jednokolejňák trati z Olomouce do Šumperka k nevytíženějším motorovým tratím v republice. Denně se zde přepraví 3250 cestujících. V současné době zde jezdí v převážně většině motorové soupravy Regionova a motorové vozy řady 843. Na trati jezdí i jeden pár spěšných vlak, nazvaných po zdejších vrchole v Nizkém Jeseníku Bradlo.

V souvislosti s elektrizací tratě se plánuje i oprava všech železničních stanic a zastávek na trati, vybudování bezbariérových přístupů na nástupiště, zabezpečení přejezdů, udělení protihlukových opatření a posunutí železniční stanice Troubelice blíže k centru obce.

Miroslav Čáslavský



Pohled na dopravní stůl v železniční stanici Uničov.

ZE SVĚTA

Rakušané podali za půl roku 2069 stížností na dopravu

Přesně 2069 stížností podali cestující v Rakousku v druhém pololetí loňského roku na služby železniční, autobusové, letecké a lodní dopravy, za než jím bylo vyplaceno v souhrnu téměř 300 000 eur. Sdělila to mluvčí Agentury pro práva cestujících (afp) Maria-Theresia Röhsler na tiskové konferenci 14. ledna ve Vídni. Kladně bylo vyřízeno 1018 stížností, ostatní se přímo netýkaly dopravních společností, podotkla mluvčí. V prvním pololetí 2015 bylo podáno jen 1722 stížností, jež se týkaly hlavně letecké, ale jen 324 železniční, 17 autobusové a pouze šest lodní dopravy. Nárůst svědčí o větším akcentu na práva cestujících, zdůraznil dosluhující ministr dopravy Alois Stöger (SPÖ). Ze zmíněných 324 podání na služby dráhy se 95 procent týkalo osobních vlaků Rakouské spolkové dráhy (ÖBB), její divize ÖBB Infrastruktur jen dvě a vlaků Westbahn (soukromé Západní dráhy) pouhé jedno procento. Pasažeri ÖBB byli v prvním pololetí minulého roku, kdy byli nespokojeni především s nesrovnalostmi v ceně jízdného a rovněž se zpožděním spojů, odškodnění celkovou sumou 8510 eur.

Jan Hála

Vysokorychlostní vlaky zrychlují přepravu zboží

Od roku 2007 do roku 2014 byly na čínských

vysokorychlostních tratích přepraveny 3 biliony cestujících. Vysokorychlostní vlaky (VRV) „Made In China“ získávají ve světě stále větší uznání. Přesto čínské železnice nejsou stále spokojeny a snaží se rozšířit svoji nabídku. Jedním z příkladů je zavedení expresních záseků, které jsou dopravovány VRV. Služba je zaváděna od března 2012 a stejně jako logistika prožívá boom. VRV jsou nezávislé na dopravních zácpách a mají vysokou spolehlivost a přesnost. Přeprava je i levnější než přeprava letadly a prakticky stejně rychlá. Kromě toho vysokorychlostní tratě vedou k tomu, že došlo i ke zvýšení kapacity nákladní dopravy, protože se pro nákladní vlaky uvolnily tratě, kde dříve nestačila kapacita, ani pro osobní dopravu a v určitých špičkách (svátky jara, letní prázdniny) musela být nákladní doprava silně omezoována.

Nejen kvůli rychlejší přepravě osob, ale i kvůli nákladní dopravě tak budou v Číně budovány vysokorychlostní tratě i v budoucnu.

Z CRI ONLINE, 14. 12. 2015, zpracoval-sh

Rakouské dráhy nasazují do provozu jednotky Cityjet

Čím je railjet pro dálkovou dopravu, tím je Cityjet pro přírůstkovou dopravu. Od 13. prosince se na rakouských kolejích objevily zbrusu nové červenošedé nízkopodlažní jednotky Cityjet. Jsou vybaveny klimatizací, pohodlnými sedadly, zástrčkami pro nabíjení drobné elektroniky, čtecími lampami a velkými stoly. Nízkopodlažní pře-

VŠIMLI JSME SI

● **NOVÉ JEDNOTKY** Českých drah InterPanter jezdí od středy 27. ledna na rychlíkové lince mezi Brnem, Českou Třebovou a Prahou. Postupně tyto nejmodernější rychlíkové jednotky nahradí všechny dosluhující staré koženkové vozy ze 70. a 80. let minulého století, které doposud obsluhují města na této trase, například Blansko, Svitavy, Ústí nad Orlicí, Choceň nebo Přelouč. Těmito nejmodernějšími rychlíkovými soupravami (celkem osm kusů), vyrobenými v ostravské společnosti Škoda Vagonka, a. s., budou během prvního pololetí tohoto roku nahrazeny všechny staré vozy a cestující tak dostanou komfort, srovnatelný s vlaky EC nebo IC.



● **V SOUVISLOSTI** s plánovanou údržbou jedné z jednotek pendolino (vyvazovací oprava elektrické jednotky pendolino 680.001) došlo po dobu tří týdnů (ve dnech 23. ledna až 11. února 2016) k náhradě čtyř spojů SC Pendolino (IC 502, IC 503, IC 508 a IC 509) vlaky InterCity. Po dobu náhrady za spoje SC Pendolino jsou tyto vlaky označeny jako InterCity v elektronických vyhledávacích spoju na internetu. Na snímku z neděle 31. 1. 2016 projíždí náhradní souprava vlaku IC 508 z Ostravy do Prahy Českou Třebovou.



● **PO LETECH** ožil komín v bývalém depu na Masarykově nádraží v Praze. Nikoliv kouřem, ale pracovníky, kteří komín v době naší uzavěrky, ve středu 3. 2. 2016, opravovali.

● **NĚKTERÁ NÁDRAŽÍ** Českých drah dostávají „nový kabát“, přestože je plánován jejich prodej Správě železniční dopravní cesty. Například na Moravě a Vysočině, jakož i ve Slezsku proběhly nad rámec běžné údržby úpravy veřejně přístupných prostor za několik desítek milionů korun. Opravena byla například budova nádraží v Uherském Brodě a opravuje se budova nádraží v Třinci. V Zástávce u Brna byla opravena střecha, v Bystřici nad Pernštejnem fasáda, v Nemoticích, Křenovicích horním nádraží, Blansku a dalších stanicích byly vyměněny okna či dveře. Nákladnější opravy (oprava střech, výměna oken, oprava kanalizace) byly provedeny také v Kojetíně, Dětmovicích, Rožnově pod Radhoštěm a Krmově. Výměna dveří k nadchodům proběhla na ostravských nádražích, v Přerově a v Hranicích na Moravě. Opravy se nevyhnuly ani celé řadě dalších stanic na jižní Moravě a na Vysočině. Informuje o tom tisková zpráva ČD ze dne 21. ledna 2016.

● **OD 27. LEDNA** si v jídelních vozech a bistrovozech ČD můžete vybrat z nového menu po aktuální sezónu 2016, které připravil tým šéfkuchaře ČD Restaurant Martina Jiskry. Kulajdu, krutí prsa v úpravě sous-vide, cibulový konfit s medem a štouchané brambory či makovec se sušenou švestkou a čokoládovou omáčkou, to vše můžete nyní ochutnat v jídelních vozech ČD Restaurant. Suroviny jsou výhradně od prověřených domácích dodavatelů.

Martin Hájek

Zajímavosti z ÖBB

Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) mají na železniční síti celkem 1110 stanic a zastávek. Železniční síť ÖBB je dlouhá 4865 km, z nichž je 3487 km elektrizováno. Na této síti se denně pohybuje 6320 vlaků, z nichž je 3900 vlaků regionálních a příměstských, 280 vlaků dálkových a 2140 vlaků nákladních a služebních. Z 13 580 výhybek je 10 900 s elektrickým ohřevem.

Sunce je od Země vzdáleno cca 145 mil. km, což je vzdálenost, kterou za rok ujedou vlaky ÖBB po železniční síti ÖBB. Stejnou vzdálenost pak ujedou za rok i autobusy ÖBB-Postbus.

Z Relaxed 2015, zpracoval-sh

Obzor č. 5 – 5. 2. 1991

Z mnoha informací a názorů, které přináší Obzor č. 5, považujeme za důležitý článek „Čtyři názory ze ŽOS Nymburk“, v němž se zaměstnanci ŽOS (Železniční opravny a strojírny) Nymburk vyjadřují k budoucnosti železničního průmyslového opravárenství. V té době se totiž diskutovalo o jeho dvou možných organizačních podobách: stávajícím začlenění v rámci ČSD, nebo vzniku akciové společnosti holdingového typu.

„V rámci ČSD miníme zůstat tak jako tak. Velká nebo absolutní privatizace by se ŽOS týkat neměla,“ řekl tehdejší ředitel ŽOS Nymburk a dodal, že železniční opravárenství by podle jeho názoru mělo přejít do holdingu. Poznámel také, že lidé mají velmi málo informací o tom, co by pro ně přechod do tohoto uspořádání znamenal a zda by neohrozil jejich sociální jistoty. „Lidé si zatím raději přejí sociální jistoty. Víme, že v holdingu by nám určité vzali zahraniční jízdní výhody FIP,“ poznamenal k problematice předseda ZV OSŽ ŽOS Nymburk. Jak vyplynulo z článku, názory lidí v „žoskách“ byly nejednotné, na jednu stranu by vítali možnost více podnikat, na druhou stranu chtěli zachovat sociální jistoty a obávali se propuštění. Převládá názor, že pro zaujetí jednoznačného stanoviska není dostatek informací.

Totéž dokládá v tomtéž čísle i článek z mimořádného zasedání sekce železničního průmyslového opravárenství. „Přes přítomnost hospodářských představitelů ÚR ČSD a FMD (na jednání Ústředí OSŽ) se odboráři mnoho o budoucnosti železničního opravárenství nedovydělali. Zdá se, že se odpovědnost přesouvá z jednoho na druhého, odsouvají se i termíny pro zásadní rozhodnutí,“ uvádí se v článku.

Na první straně, v rubrice „Z jednání Ústředí OSŽ“ se mimo jiné dozvídáme o tom, že stále pokračují práce na tvorbě nového mzdového systému ČSD. Odboráři si od něj slibovali

především nárůst mezd; na to, zda na nárůst budou mzdové prostředky, však představitelé ČSD odpovídali jen mlhavě.

Obzor č. 6 – 12. 2. 1991

„Další federace na obzoru?“ článek s tímto názvem informuje o setkání zástupců průvodčích JLV (Jidelní a lůžkové vozy) v Košicích, kde vznikl návrh na vznik samostatného odborového sdružení – Federace průvodčích JLV. Podle jejich názoru totiž OSŽ nedostatečně obhajuje jejich požadavky a zájmy. Přípravní výbor, jak se dále dočítáme, se poté sešel se zástupci vedení OSŽ a po tomto jednání zástupci JLV dospěli k názoru, že na způsobu spolupráce v rámci OSŽ je možno se dohodnout.

Odstředivé tendence zazněly i na jednání federální sekce odvětví dopravy a přepravy OSŽ dne 23. 1. 1991, jehož se zúčastnil i zástupce vznikající Federace posunovačů. Zazněla zde mimo jiné informace o tom, že posunovačům poskytl prostředky na založení jejich federace prezident Federace strojívdůců pan Slunka. „Znovu vychází na povrch, kdo se snaží v této těžké době, plně sociálních nejistot, kdy je nanejvýš nutná jednotnost odborů, tuto jednotu rozbit, čímž nahrává jen hospodářskému vedení při řešení požadavků odborářů,“ uvádí se v závěru článku.

V rubrice Názory vyšel příspěvek delegáta I. řádného sjezdu OSŽ, velmi kritický k činnosti odborů. „V posledním období prohříváme jednu bitvu za druhou, takže to na člověka působí, že jsme si už zvykli prohrávat a nechali jsme se různými slibů uspat,“ uvádí se v článku. „Bylo již publikováno dost pěkných programů i sociálních, jenže v běžném životě není zatím vidět takřka vůbec žádná změna k lepšímu,“ dodává autor a vyzývá vedoucí pracovníky ČSD, aby si sebekriticky přiznali, zda stačí na tak vysoké nároky, které na ně budou kladeny, a vyvodili z toho patřičné závěry. **Zdeňka Sládková**

Nezapomeňte si prolongovat „režijky“!

Připomínáme držitelům zaměstnaneckých jízdních výhod Českých drah, že prolongační období bylo stanoveno na období **od 1. 1. do 29. 2. 2016**. Prolongační částky jsou stejné jako v roce 2015, tj. 1000 Kč hrazení zaměstnanci,

rodinní příslušníci zaměstnanců a důchodců a pozůstalí; 500 Kč zaplatí důchodci a děti, včetně sirotků.

Shnutí hlavních změn proti loňskému roku přineseme v příštím čísle Obzoru. **-red-**

PRÁVNÍ PORADNA

Výdělečná činnost zaměstnance, shodná s předmětem činnosti zaměstnavatele, po dobu trvání a po skončení pracovněprávního vztahu u zaměstnavatele (3/5)

Ve druhé části uveřejněné v Obzoru č. 2 byla charakterizována shodná výdělečná činnost zaměstnance po dobu trvání pracovněprávního vztahu u zaměstnavatele. Třetí část se zabývá shodnou výdělečnou činností zaměstnance po skončení trvání pracovněprávního vztahu u zaměstnavatele, tj. konkurenční doložkou.

2) Shodná výdělečná činnost zaměstnance po skončení pracovněprávního vztahu

Konkurenční doložka je zvláštní typ smlouvy, který mohou zaměstnavatel a zaměstnanec uzavřít s tím, že závazky z ní vyplývající se uplatní až po možném skončení pracovního poměru.

Obsahem konkurenční doložky může být závazek zaměstnance nevykonávat budvýdělečnou činnost shodnou s předmětem činnosti zaměstnavatele, nebo výdělečnou činnost soutěžit povahy, případně může konkurenční doložka oba tyto závazky propojit. Záležet bude na obsahu smlouvy.

Zákon váže možnost sjednání konkurenční doložky na splnění určitých předpokladů. **Základním předpokladem** je, že se sjednání konkurenční doložky na zaměstnanci spravlivě požadovat vzhledem ke zvláštní povaze informací, poznatků nebo pracovních postupů, které zaměstnanec během pracovněprávního vztahu nabyt nebo se naučil a jejichž využití při jiné výdělečné činnosti zaměstnance by pro zaměstnavatele mohlo znamenat újmu (pojem závazné ztížení činnosti může být vykládán i jako hospodářská nebo soutěžní překážka při činnosti zaměstnavatele, bráncí nebo ztížující dosáhnout takových výsledků, jakých by dosáhl, pokud by překážky nebyly).

Vyhodnocení toho, zda je spravlivě a rozumně uzavřít konkurenční doložku, provádí především zaměstnavatel při rozhodování o tom, kterým zaměstnancům sjednání této dohody navrhne.

Zaměstnavatel bude řešit sjednání konkurenční doložky u zaměstnanců, u nichž s ohledem na okolnosti výkonu jejich práce existuje reálné nebezpečí této následné konkurence a nebude nabízet konkurenční doložku zaměstnanci, který nenabývá za trvání pracovněprávního vztahu informací a poznatků takové kvality, že by jejich užití při jiné výdělečné činnosti mohlo mít pro zaměstnavatele nepříznivé důsledky.

Jestliže by zaměstnavatel navrhl sjednání konkurenční doložky zaměstnanci, u něhož není dána zvláštní povaha informací, poznatků nebo znalostí, mohl by zaměstnanec s poukazem na

tuto skutečnost sjednání konkurenční doložky odmítnout. Pokud by zaměstnanec konkurenční doložku přijal, nebyla by absolutně neplatná, ale zaměstnanec by se mohl dovolat její relativní neplatnosti.

V případě, že by zaměstnavatel nabídl konkurenční doložku zaměstnanci, po kterém lze spravedlivě a rozumně ji vyžadovat, a zaměstnanec návrh odmítne, vzhledem ke smluvní podstatě pracovněprávního vztahu nelze, aby zaměstnavatel zaměstnance k uzavření konkurenční doložky jakkoliv nutil. Pokud by zaměstnavatel sjednání konkurenční doložky postavil jako požadavek pro výkon práce, mohl by v důsledku odmítnutí uzavření konkurenční doložky vzniknout důvod k rozvázání pracovního poměru dle ustanovení § 52 písm. f) ZP výpovědí ze strany zaměstnavatele, z důvodu nesploňování požadavků pro řádný výkon práce.

Konkurenční doložka musí konkrétně uvádět, jakého jednání se má zaměstnanec v době po skončení pracovněprávního vztahu zdržet. Půjde-li o činnost soutěžní povahy, mělo by být minimálně určeno, v jakém segmentu hospodářské soutěže se zaměstnanec zavazuje nevykonávat výdělečnou činnost, případně i jakých konkrétních činností se má zdržet. Pokud se má zaměstnanec zavázat k tomu, že nebude vykonávat výdělečnou činnost shodnou s předmětem činnosti zaměstnavatele, měla by konkurenční doložka konkretizovat, ve vztahu ke kterému předmětu činnosti zaměstnavatele je sjednávána (především v případě zaměstnavatelů, jejichž činnost zasahuje do několika různých oblastí).

Uzavření konkurenční doložky může sledovat jen omezený výdělečné činnosti zaměstnance shodné s předmětem činnosti zaměstnavatele. V případě, že by smlouva mezi zaměstnavatelem a zaměstnancem směřovala k omezení jiné než výdělečné činnosti zaměstnance po skončení pracovněprávního vztahu nebo by upravovala jiné aspekty právních vztahů zaměstnance a zaměstnavatele pro dobu po skončení pracovněprávního vztahu, nejednalo by se o konkurenční doložku, ale o jinou, nepojmenovanou smlouvu podle ustanovení § 1746 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku (např. smlouva o povinnosti mlčenlivosti zaměstnance nebo jiné povinnosti týkající se ochrany oprávněných zájmů zaměstnavatele apod.).

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

Školení na počítačích v roce 2016

Ve spolupráci s lektory agentury e-gensis, s. r. o., připravilo Ú- OSŽ pro své členy další sérii školení zaměřených na získání, resp. rozšíření znalostí práce na PC. Na letošní rok jsou naplánovány 4 třídní semináře. Předpokládáme 3 semináře pro pokročilé uživatele a jeden pro začátečníky (rozdělení odpovídá poptávce). Pokud se nepřihlásí dostatečné množství zájemců z řad začátečníků (6 osob), bude i tento kurz pro pokročilé uživatele.

Kapacita kurzu: 8 účastníků + max. 2 se svými vlastními notebooky vybavenými operačním systémem Windows 8 (8.1), 10 a Microsoft Office 2013 nebo 2016. Minimální počet účastníků pro otevření kurzu je 6 osob.

- 1. 3. – 3. 3. (úterý – čtvrtek, 8.30 – 16.30 h) – pro pokročilé
- 3. 5. – 5. 5. (úterý – čtvrtek, 8.30 – 16.30 h) – pro pokročilé
- 31. 5. – 2. 6. (úterý – čtvrtek, 8.30 – 16.30 h) – pro začátečníky
- 4. 10. – 6. 10. 2016 (úterý – čtvrtek, 8.30 – 16.30 h) – pro pokročilé

Účastnický poplatek za školení je stanoven na 500,- Kč/osobu. Potvrzení o úhradě daného poplatku obdrží každý účastník na místě oproti hotovostní platbě. Na konci semináře každý účastník obdrží potvrzení o účasti na semináři (možno využít § 203 odst. 2 písm. c) ZP v platném znění). **Refundace ze strany OSŽ – Ú se nepokrytují!**

Školení probíhá v zasedací místnosti v sídle Ústředí OSŽ (Dům Bohemika, Praha 9), kde je rovněž zajištěno bezplatné ubytování pro mimopražské účastníky, každý účastník rovněž obdrží stravenku na oběd v hodnotě 80,- Kč. Podrobné organizační pokyny obdrží účastníci jednotlivých seminářů společně s pozvánkou.

Přihlášky na jednotlivá školení zasílejte na e-mail: helena.romanova@osz.org. S případnými dotazy ohledně počítačových kurzů se obračejte na vedoucí oddělení kanceláře předsedy Heleny Romanovou (tel: 972 241 907, 777 071 917).

PhDr. Helena Romanová,
vedoucí oddělení kanceláře předsedy

Řidič kamionu je přesvědčen o své nevině při nehodě ve Studence

(Pokračování ze str. 1)

Po celou dobu jednání seděl Slawomir Sondaj na lavici obžalovaných s kamennou tváří, jako by nic nechápal. Teprve po přestávce se (zřejmě na radu svého obhájce) omluvil všem, kterých se nehoda dotkla. V další části jednání však opět hájil své chování za volantem: „**Ploha závor je pro mě prioritní, pokud jsou zvednuti, mohu pokračovat v jízdě,**“ tvrdil do omrzení. Na místě tak byla i otázka právního zástupce Jana Černého advokáta Karla Babo-

ráka, směřující ke zjištění, zda se obviněný v minulosti léčil nebo neléčil s psychickými poruchami. Soud tuto otázku připustil a obviněný odpověděl, že se nikdy se svou psychikou neléčil.

Soud pokračoval čtením lékařských protokolů a čtením výpovědi svědků (poškozených), pro něž tato nehoda znamenala dlouhodobě trauma a u některých z nich i doživotní následky, včetně strojvůdce Jana Černého, kterého ani osmnáct operací nezachránilo před ztrátou

nohy a dalším závažným postižením, které má trvalý vliv na běžný život pacienta. Vzhledem k rozsáhlým výpovědím, které bylo nutno navíc překladat do polštiny, byl soud odročen na 24. února 2016, kdy má být vyneseno rozsudek. Trestní sazba pro tento čin obecného ohrožení činí až 10 let, přičemž obžalovaný, vzhledem ke svému postojí nemůže zřejmě počítat se shovavostí soudu. Další informace o průběhu soudu byly zveřejněny na webu OSŽ 28. ledna 2016.

Miroslav Čáslavský

NÁZORY

Více loajality k železnici, milí dopisovatelé!

Ač neželezničář, mnoho let odebírá a čtu Obzor. Interní odborovou problematiku moc neposoudím, čtu především příspěvky pravidelných čtenářů a železniční zajímavosti jako inspiraci na cesty. Každý dopisovatel má samozřejmě právo na svůj osobní názor a objektivní medium, kterým Obzor ocaje, uveřejňuje správné různé pohledy na jednu věc.

Občas se ale zastávám a podívám nad články, které z pohledu autora, „objektivně“ hodnotí aktuální pozici železnice na dopravním trhu, kde železnice má a kde už „logicky“ nemá šanci a příležitost. Znáám některé kamionové dopravce a vždy si představím, jak reálně by bylo, aby se obdobný článek, hodnotící objektivně roli kamionové dopravy objevil v jejich médiu, pokud by existovalo. Autor článku byl na hodinu propuštěn za ztrátu důvěry a loajality ke svému chlebodárci. Kamionoví a autobusoví dopravci tvrdě prosazují své obchodní zájmy, ať mají či

ne mají společenský přínos či logiku, a toto na-prosto tvrdě požadují od svých zaměstnanců a příznějí se, že tento přístup nese nepochybné svoje výsledky.

Obávám se, že tento „objektivní“ přístup některých zaměstnanců železnice prostě dopravní modus poškozuje. Zaměstnanec by měl vždy hledat v aktuálním tržním prostředí takové řešení, které je ve prospěch jeho firmy, případně jeho trhu – kolejeví dopravy. Toto řešení nemusí být vždy zákaznický to nejlepší, ale část zákaznicků osloví a firmě a zaměstnanci dá vydělat. Tzv. objektivní hodnocení ve smyslu „zde již železnice nemá místo a patří sem konkurenční druh dopravy“ je v řadě případů čirá navihava a u konkurenčních dopravních modů jsem tento „objektivní“ přístup skutečně nikdy neviděl. Viděl jste snad někdo někdy, že by kamionový dopravce prohlásil, že hromadně a hmotně komodity patří na koleje, protože jinak

jsou poškozovány silnice, za které kamion nic neplatí, ale zaplatí to celá společnost, a proto je to nefér soutěž? Asi by byl považován za blázná.

Konejte a hovořte tedy vždy ve prospěch železnice, i když tušíte, že úspěch může být tak na 20–30 %, vždy je to lepší, než být „objektivní“ ke konkurenci s výsledkem nula. Od ní tento objektivní přístup nikdy neuvídíte.

Ing. Petr Tejkl

Šmoulín

ČD Centrum v Praze na hlavní nádraží se výrazně změnilo. Zdánilivě připomíná kosmickou loď budoucnosti. Mezi přepážkami se rozzářilo intenzivní modré světlo, jež se táhne jako dlouhý zatočený pás. Není pouze na dveřích, ale v nich se stejně odráží. Cestující se zdají překvapeni, neboť záře světelných pásů hravě přesvítla důležitě cedule, které rozlišují pokladny od informací nebo ukazují nástupiště, z nichž vlaky odjíždějí.

Velkoryse pojaté osvětlení však nepůsobí jako pěstná oko jen na první pohled. Cestující na sedačkách mají světlá přímo v úrovni očí, kupující jízdenky zase podvědomě odvracejí oči od zdroje světla a nerozhlížejí se po uvolněných přepážkách – čili združují frontu. Důvod je prozaičický: člověk reaguje na prudké světlo bez ohledu na to, zda je opravdu škodlivé. I když oficiálně určité není, podvědomě se od něj odvrací nebo mhouří oči – a tím si je kazí. Zvláště pokud jsou mu vystaveni dlouhodobě (jako třeba zaměstnanci, kterým záře zase přebíjí obrázky).

V místech, kam denní světlo zavítalo naposled při stavbě budovy, je samozřejmě osvětlení vždy problematické. Málodke je však tak do očí bijící jako právě na hlavní nádraží. Odभवovací hala má poměrně nízký strop a nebylo výjimkou, kdy cestující po vstupu do místnosti začali hledat černé brýle, svěřovat se, že si je berou kvůli ostrému světlu, mrkající hledali někoho, kdo je navede. Ale to ještě netušili, že pro ně už tehdy ostré světlo bylo ještě tmou. Nynějším moderním zářícím pásmům se už nevyhnou hleděním k zemi ani kamkoli jinam. Světlo se nachází asi metr od země, kde mu není úniku, a ještě více vzdaluje přítomné od nápodoby reálného světa. A to je pro dobrý pocit i zdraví poměrně zásadní.

Cestující málokdy ocení okázalost – myslím, že to charakterizuje na vlastní uši zaslechnutá věta: „**Tady to vypadá jako ve Šmoulíně.**“
Vít Patrák, informátor železniční dopravy

K článku Stát zvažuje nákup vlastních vlaků

Po přečtení článku Stát zvažuje nákup vlastních vlaků, 1. 2. 2016, E15, str. 2 Události, Jan Šindelář, vůbec nechápu argumentaci mluvčího ČD Radka Joklíka („...nemá zázemí ani zkušenosti pro jejich údržbu...“). V době vzniku u SZDC neexistovalo žádné oddělení (úsek) odpovídající za řízení provozu ani zázemí a zkušenost a ehle, řízení provozu pod hlavičkou SZDC funguje, takže takový argument nemůže obstát, navíc spousta železničářů pochází z dob jednotlivých ČSD (všichni jsme ze stejné „matky“). Myslím si, že toto je hledání problémů (proč to nejde) místo jejich řešení (jak by to šlo).

S přáním zdaru pro železniční dopravu **Jan Ortl,** výpravčí vlaků SZDC, dříve výpravčí vlaků ČD, dříve výpravčí vlaků ČSD

K článku Stát zvažuje nákup vlastních vlaků
Po přečtení článku Stát zvažuje nákup vlastních vlaků, 1. 2. 2016, E15, str. 2 Události, Jan Šindelář, vůbec nechápu argumentaci mluvčího ČD Radka Joklíka („...nemá zázemí ani zkušenosti pro jejich údržbu...“). V době vzniku u SZDC neexistovalo žádné oddělení (úsek) odpovídající za řízení provozu ani zázemí a zkušenost a ehle, řízení provozu pod hlavičkou SZDC funguje, takže takový argument nemůže obstát, navíc spousta železničářů pochází z dob jednotlivých ČSD (všichni jsme ze stejné „matky“). Myslím si, že toto je hledání problémů (proč to nejde) místo jejich řešení (jak by to šlo).

S přáním zdaru pro železniční dopravu **Jan Ortl,** výpravčí vlaků SZDC, dříve výpravčí vlaků ČD, dříve výpravčí vlaků ČSD

Proč je Chomutov vyřazen ze základních stanic pro přepravu zásilek ČD Kurýr?

Chtěli bychom vás požádat o vysvětlení, případně přehodnocení důvodů, proč je od nového GVD stanice Chomutov vyřazena ze základních stanic pro přepravu zásilek ČD Kurýr a byla zařazena jen mezi doplňkové stanice.

Průměrný měsíční podej zásilek v této stanici činí cca 25 kusů, což při průměrné ceně dovezené až na částku 10 140,- Kč!!! (podané 4225,- + dodané 5915,- Kč). V porovnání s ostatními tržbami se pravděpodobně jedná o zanedbatelnou částku, ale pokud si uvědomíme, že zrušením této služby nedojde k žádnému úspoře (materiální ani personální), pak nechápeme, proč máme přicházet o možnost jakékoliv tržby, i když se mělo jednat jen o částku v řádu stokorun.

Berme v úvahu, že ve stanici Chomutov je velké středisko mobilních, stacionárních zaměstnanců ZAP a také provozní pracoviště DKV, kde dochází k objednávání stejnotokroju.

V úseku Karlovy Vary – Most, což je 84 km, teď není jediná stanice s možností podej zásilek ČD Kurýr. Domníváme se, že v tomto případě je tato služba pro občany a zaměstnance zcela nedostupná! Na kratším úseku Most – Děčín (69 km) jsou na trati 3 kurýrní stanice (Teplice v Čechách + Ústí nad Labem západ + Ústí nad Labem hl. n.). Zvláštní nepoměr! Opravdu nepochopitelné. Nebo nám to dokážete vysvětlit tak, abychom to pochopili?

I nadále mají určité vlaky, které jezdí v úseku Cheb – Praha, stejně zavedenou službu ČD Kurýr. Proč se tedy ČD, a s., vzdávají - byť málych, ale nezanedbatelných - tržeb, místo aby se chovaly tržně a přilákaly více klientů?

Alena Kyšová,
předsedkyně ZO OSŽ Chomutov



Rotunda v Kořenově se po letech konečně opravuje. Projekt financovaný z Norských fondů má být hotov do 30. června letošního roku.

Kořenovská rotunda se konečně opravuje, do 30. června by mělo být hotovo!

Oku náhodného kolemjdoucího či cestujícího určitě neuniklo, že se v Kořenově po letech konečně opravuje rotunda. Projekt financovaný z Norských fondů má být hotov do 30. června letošního roku. „Jde o obnovu do téměř původního stavu, v rotundě vznikne konečně zázemí pro vozidla, kterými disponuje jak Železniční společnost Tanvald, tak i spolek Zubačka,“ říká Jindřich Beroušský, systémový specialista ČD (Generální ředitelství, Odbor projektů a strategie), s tím, že slavnostní otevření výtopny pro veřejnost se předpokládá při jízdách 2. července 2016. Rotunda tak bude do svého „téměř původního“ vzhledu vrácena po téměř třiceti letech.

V rámci velmi drsné zimy 5. ledna 1987 nevydržela střecha výtopny Kořenov nápor cca 1,5 m vysoké vrstvy sněhu a zřítla se na odstavené lokomotivy. Pád střechy se tehdy stal osudným lokomotivě T 426.002, poškozeny byly i lokomotivy T 466.2369, T 426.004, T 426.003 a parní 411.019. Lokomotivy byly tehdy odtaženy, zbytky střechy odstraněny a o torzo výtopny se starali pouze členové Vědeckotechnické společnosti Tanvald (dnes Zubačka, z. s.), kteří postupně odstraňovali náletovou vegetaci. Železniční společnost Tanvald, o. p. s., která od svého vzniku má jako jeden z hlavních cílů obnovu výtopny v Kořenově, vloni financovala záchranné práce na obvodovém zdivu. „Jenže obnova výtopny, odhadovaná na 17 mil. Kč, přesahovala finanční možnosti této obecně prospěšné společnosti a tak bylo jasné, že bez dotací to nepůjde,“ říká Jindřich Beroušský dále (příspěvek z Norských fondů bude činit přes 13 milionů korun).

Projekt na obnovu výtopny byl připraven v roce 2009, poté následovala první, avšak neúspěšná žádost o prostředky z Regionálního operačního programu Severovýchod. Mezi tím alespoň došlo k odkoupení jak pozemků pod výtopnou (od ČD), tak i zbytků vlastní výtopny (od SŽDC). „Posun přinesla teprve



„Žabotlam“ vyhrál anketu Metra

V nedávné anketě pražské verze deníku Metro zvítězil stařík pantograf zvaný Žabotlam jako nejoblíbenější vozidlo pražské integrované dopravy. Vítězství Žabotlamu by se dalo brát spíše jako poděkování této elektrické jednotce z poloviny 60. let 20. století za obětavou práci pro Pražany a obyvatele nejen středních Čech. Plno lidí pamatuje Žabotlam doslova od své kolébky až doposud. Je to nezničitelná (žádná elektronika) stálice PIDu, která spolehlivě dopravovala cestující půl století, kdy se míjela s vlaky vedenými parními lokomotivami až po dnešní Elefanty. Žabotlam již jezdí pouze na menších výkonech v pracovní dny, je doménou městské linky, nyní pod číslem tratě 091. Některé kurzy jezdí do Kralup a zpět na Masarykovo nádraží, jako 21. ledna Os 9629 (vedený 451.096-2) v žst. Roztoky u Prahy v 7.42 h, setkává se s Os 12110/11 (vedený 451.092-1) relace Libeň – Roztoky – Libeň. **Martin Kubík**

žádost na spolufinancování z tzv. 'Norských fondů'. Smlouva s vítězem výběrového řízení, společností **Brex, s. r. o.**, byla podepsána 17. srpna 2015 a rekonstrukce byla zahájena 25. srpna 2015,“ dodává Jindřich Beroušský s tím, že termín dokončení byl nakonec posunut z 30. dubna na 30. června 2016. „Po dokončení budou ve výtopně deponována historická vozidla Železniční společnosti Tanvald. Předpokládá se, že zde budou probíhat i jejich opravy. Výtopna pak bude veřejně přístupná v rámci Muzea ozubnicové dráhy.“ **Michael Mareš**

PŘEDPLATNÉ OBZORU

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

Z Chlumčan do Cítolib

21. ledna jsem jel do Chlumčan u Loun po bývalé Pražsko-duchcovské dráze. Ani v Chlumčanech dnes již nenajdeme výpravoň, od května 2009 jsou dopravní Chlumčany, Vrbo a Peruc dálkově řízeny. Potichu byla zrušena i zastávka Cítoliby, která ležela v km 91 necelé dva kilometry před Chlumčany. Do počátku sedmdesátých let byla dokonce komerčně obsazena a poblíž zastávky byla přípojná zastávka autobusů. Je zajímavé, že v návrhu na nový územní plán městyse Cítoliby je uvažováno o revitalizaci zastávky, ale patrně k ní nedojde, neboť zastávka ležela v oblouku a to nové předpisy nerady vidí.

Zastávka Cítoliby ležela na okraji původně Schwarzenberské bažantnice, kde bylo v roce 1813 (po napoleonské bitvě u Lipska) postupně pohřbeno na tři sta ruských kozáků, kteří zemřeli v cítilibském lazaretu, ostatně o této události pojednává cítilibská naučná stezka, která nás spolehlivě dovede na náměstí, které lze považovat za barokní skvost, neboť se zde nacházejí dva morové sloupy

a několik soch svatých od věhlasného barokního mistra Matyáše Brauna. Na můj dotaz ohledně zastávky mně odpověděla majitelka krámků na hlavní ulici: „Jó, to už je dávno, co jsem jezdila z té zastávky vlakem, a to až do České Třebové,“ jiný místní občan mi řekl: „Tady vede nějaká železnice?! O tom nic nevíme!“ Do Cítolib se dá dojet z Chlumčan u Loun (asi 2,5 km). Stavědlový elektromechanický přístroj Siemens-Halske z roku 1902, který sloužil v Chlumčanech do roku 1993, je možno spatřit v železničním muzeu Zlonice. **Martin Kubík**



Místo pohřebiště ruských carských kozáků v cítilibské bažantnici – tato cesta vedla k bývalé zastávce Cítoliby, 21. 1.



Os 9752 vedený motorem 809.140-7 zastavil v Chlumčanech u Loun, 21. 1. 10.14 h.

Se „Žraloky“ na Moldavu

V pondělí a v úterý (1. a 2. 2.) vypravily České dráhy z Ústí nad Labem na Moldavu v Krušných horách zvláštní motorový vlak. Tvořily jej dvě dieselové jednotky řady 844, u zsvěcené veřejnosti známí „Žraloci“. Zatímco v pondělí akci pranic nepřál počasí, bylo zataženo a téměř celý den pršelo, druhý den se počasí umoudřilo a občas vysvitlo i sluníčko. Bohužel asi právě kvůli špatnému počasí se této akci příliš zájemců nezúčastnilo. Odhaduji, že pomalu víc lidí než ve vlaku bylo železničnických fotografů – šotoušů stojících podél trati.



Pod kamenným viaduktem na Moldavě končí od května 1945 koleje. Na mostě prochází státní hranice se SRN.

V porovnání s pomalu dosluhujícími „Orchestriony“, které zajišťují dopravu na trati SŽDC č. 135 (Most – Moldava v Krušných horách), je svezení se s moderními „Žraloky“ úplně o něčem jiném. Proto jsem se také v úterý vydal s „Bolkem“ (844.025-7) a s „Matějem“ (844.029-9) na samý vrchol Krušných hor. Železniční stanice Moldava leží ve výšce 780 metrů nad mořem. V čele vlaku se poctivě střídaly obě soupravy, neboť cestou na nás čekaly dvě úvratě. V Louce u Litvínova a v Dubí. Pro ty, kdo toto pohodlné svezení nestihli, či je odradilo počasí, připomínáme, že akce se bude ještě opakovat ve dnech 15. a 16. 2. Odjezd z Ústí nad Labem hl.

n. 8.24 h (z Teplíc v 8.43 h).
Řada ČD 844 patří v současné době k nejmolekulovějším dieselovým jednotkám na evropských tratích. Slušnou akceleraci obstarávají dvě hnací jednotky, umístěné nad krajními podvozky o výkonu 2x390 kW. Střední, běžný, tzv. „Jakobsův“ podvozek je pak společný pro oba články této jednotky. K pohodlnému cestování přispívá jednak nízkopodlažní provedení, tichá jízda, klimatizace, pohodlné sedáčky a v neposlední řadě přehledný audiovizuální systém. Počet místk sezení činí 120 (z toho 9 v první třídě). Celková kapacita jednotky je 240 osob. Služební hmotnost činí 84,5 tuny a max. rychlost 120 km/h. **A. K. Kýzl**



Zvláštní motorový vlak z Ústí nad Labem hl. n., tvořený dvěma „Žraloky“, právě dorazil do železniční stanice Moldava v Krušných horách. Jsme 780 metrů nad mořem.

Moudrost pro tento den

Existují slova, která se jinak čtou než píš, a dokonce se i jinak myslí.

Josef Poláček

VÝROČÍ MĚSÍCE

Tratě a traťové úseky

ÚNOR

Stochov - Chomutov
4. 2. 1871 - 145 let

Lužná u Rakovníka - Rakovník
prozatímní nádraží (dnes zastávka)
4. 2. 1871 - 145 let

Starkoč - Václavice
5. 2. 1876 - 140 let

Jednička jezdí na opačném konci vlaku!

Když od jízdního řádu 2015/2016 došlo k nasazení jednotek railjet na linku Praha – Brno – Wien – Graz, tak z technických důvodů při provozu na Semmeringu, na nejstarší a jedné z nejstarších horských železnic světa, bylo nutné řazení souprav lokomotivou směrem k jihu, což znamenalo, že vozy 1. třídy byly na českém území vždy směrem na sever, resp. na západ, tedy při jízdě do Vídně na konci vlaku.

„Pro snazší orientaci cestujících, aby nehledali vozy 1. třídy u každého vlaku na jiném konci a nepobíhali zbytečně po nástupišti při příjezdu vlaku, bylo rozhodnuto v JŘ 2016 provést úpravu řazení vlaků také na dalších linkách, kde to bylo provozně a technologicky možné.“ vysvětluje mluvčí Petr Štáhlavský s tím, že ve vybraných přestupních uzlech toto opatření usnadňuje orientaci cestujících při přestupu mezi vlaky různých linek, kdy jsou vozy 1. a 2. třídy přibližně proti sobě, resp. ve stejné pozici v soupravě.

„K podobným krokům, kdy došlo k úpravě řazení 'otočení soupravy', docházelo i v minulosti, jak u nás, tak i v zahraničí. Často se tak dělo v důsledku otevření nových traťových úseků nebo stanic, např. při náhradě úvratě stanic prújezdnu. Příčinou mohlo být ale také nasazení nových typů souprav atp. Podobná větší změna u nás proběhla přibližně před 8 lety. Předtím byla velká část spojů, např. z Prahy do Rakouska, ale také směrem na Olomouc, řazena stejně, jako je tomu v letošním jízdním řádu,“ dodává Štáhlavský. **–mm–**

SPORT

Kalendář sportovních soutěží železničářů na rok 2016

V příloze tohoto čísla Obzoru nalézáte kalendář sportovních soutěží železničářů na rok 2016, které organizuje Odborové sdružení železničářů ve spolupráci se železničnickými společnostmi a za jejich podpory. Struktura soutěží je vytvořena v rozsahu obvodních, oblastních a celostátních kol a územně je rozdělena na tři oblasti, tj. Olomouc, Plzeň a Prahu. Soutěže jsou postupové a nejlepší účastníci jsou následně nominováni do reprezentačních výběrů na

mezinárodní mistrovství USIC železničářů. U každé soutěže je uveden odpovědný člen sportovní komise, na kterého se můžete obrátit s případnými dotazy. Kalendář je trvale zveřejněn na www.osz.org a pravidelně aktualizován a doplňován.

Pokud jste dosud nebyli účastníky našich soutěží, neváhejte a zkuste to. Určitě jde o dobrou věc, je to péče pro vaše zdraví a kondici.

Mezinárodní oddělení OSŽ



Účastníci „utkáni hvězd“.

Setkání na bruslích

Dne 23. 1. 2016 proběhlo v České Lípě na zimním stadionu tradiční „Setkání na bruslích“. První hodinu probíhal na ledě zápas mezi „živou dopravní cestou“ a „infrastrukturou“. Ačkoliv měl zápas občas vypjatou atmosféru, přesto se hrál v duchu fair play a na dodržování pravidel dohlížel známý ligový rozhodčí Josef Provaník. V dresu živé dopravní cesty v útoku zazářil Pavel Vorlíček, který dokázal skórovat ze všech možných pozic. Za infrastrukturu pak nutno vyzdvihnout výkon neoficiálního kapitána

Jana Valeše. V bráně překvapil, ač stál skoro poprvé na bruslích, Franta Hloušek, který si za své obětavé zákroky vysloužil přezdívku Fandomátor.

Ve druhé hodině pak proběhlo veřejné bruslení „nádražáků“ a rodinných příslušníků, kdy se vychovávala nová generace hokejistů a bruslařů.

A ještě jedna pozitivní zpráva nakonec: všichni přežili ve zdraví.

Radek Hortenský