

Z aktuálních událostí

Hlavní volební komise Českých drah vydala oficiální výsledky doplňujících voleb členů Dozorčí rady Českých drah (konaly se 25. 4. – 28. 4.) volených zaměstnanci. Předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša obhájil pozici a bude společně s Vladislavem Vokounem a Antonínem Leitgebem i nadále v Dozorčí radě zastupovat zaměstnance Českých drah. Výsledky doplňovacích voleb a pořadí kandidátů jsou následující:

- | | |
|-----------------------------|------------|
| 1. Bc. Jaroslav Pejša OSŽ | 5278 hlasů |
| 2. Jaroslav Vondrovic FS ČR | 2818 hlasů |
| 3. Aleš Košťál FVC | 1508 hlasů |
| 4. Jan Kadečka SOSaD | 597 hlasů |

Poděkování předsedy OSŽ za podporu ve volbách

Děkuji všem 5278 voličům, kteří mi dali svůj hlas ve volbách do Dozorčí rady Českých drah, a. s., a zajistili mé vítězství. Ujišťuji vás, i ty, kteří dali svůj hlas protikandidátům, i ty, kteří k volbám nepřišli, že v následujícím období učiním vše pro to, aby ČD byly prosperující podnikem a tak byla zajištěna stávající pracovní místa i odpovídající sociální podmínky zaměstnanců ČD.

Bc. Jaroslav Pejša, předseda OSŽ

Společně, jako za časů Československa se v úterý 3. 5. 2016 odpoledne sjeli do penzionu Nosretí v Zaječči členové **Podnikových výborů (PV) OSŽ při ČD, a. s., a OZZ ZSSK Slovensko**. Jednání řídil předseda PV OSŽ při ČD, a. s., Vladislav Vokoun a první část jednání byla vyhrazena aktuálními informacemi z obou stran státní hranice.

Předseda PV OZZ ZSSK Slovensko (osobní doprava) Ludevit Mikloš v úvodu představil změny „v sestavě družstva“ (konkrétně dva nové členy PV OZZ ZSSK Slovensko) a porofoval o aktuální situaci na Slovensku; mimo jiné hovořil o nespokojenosti železničních odborářů s růstem platů. Společnosti ZSSK Slovensko se podle jeho slov aktuálně potýká s vysokou migrací u vlakových čt a s obrovským podstavem u strojvedoucích. Aktuální problémy na ČD popsal Vladislav Vokoun a poté dostali slovo i členové jednotlivých podnikových výborů.

Představenstvo OSŽ, které zasedalo v sídle OSŽ v úterý 10. května, se v úvodu svého jednání zabývalo horkou aktualitou týkající se návrhu transpoziční novely zákona o drahách (č. 266/1994 Sb.). Předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša informoval o tom, že poslanec Martin Kolovratník (ANO) podal pozměňovací návrh, podle něhož by se měl vypustit § 33, který ukládá ministerstvu dopravy povinnost stanovit ceny jízdného a přepravného pro přepravu zaměstnanců ČD, SŽDC, ministerstva dopravy a Drážního úřadu. Pokud by byl tento paragraf vypuštěn, byly by ohroženy jízdní výhody zaměstnanců SŽDC. „Máme dohodu s ministrem dopravy, že se do roku 2017 na jízdní výhody nesáhne,“ připomněl předseda OSŽ a informoval o tom, že v pondělí 9. května jednal spolu s I. místopředsedou OSŽ Vladislavem Vokounem a výkonným tajemníkem Martinem Vavrečkou s ministrem dopravy Danem Tokem. „Ministr dopravy nás ujistil, že dá k tomuto pozměňovacímu návrhu negativní stanovisko,“ řekl předseda OSŽ. Na odpolední hodiny po skončení Představenstva OSŽ měl Bc. Jaroslav Pejša dohodnutu jednání se zástupci sociální demokracie. „Věřím, že po těchto jednáních bude problém odstraněn, aby nemuselo dojít k porušení sociálního smíru,“ dodal.

Vladislav Vokoun ve svém vstupu informoval o průběhu dopravní tripartity, která měla na programu mimo jiné otázku nákupu železničních vozidel státem. „Zopakovali jsme své připomínky, proč je nebezpečné, aby vozy vlastnil stát. Jsme v tom ve shodě se Svazem průmyslu a dopravy,“ poznamenal Vladislav Vokoun a dodal, že na dopravní tripartitě bylo dohodnuto, že se do 15. 6. sejdou pracovní tým za účasti tří zástupců odborů, který se bude touto záležitostí zabývat.

Místopředseda OSŽ Mgr. Martin Malý se zabýval otázkou převodu části majetku z ČD na Správu železniční dopravní cesty a uvedl, že převod bude technicky zajištěn. „Na přecházejících 316 pracovníků se bude do konce roku vztahovat Podniková kolektivní smlouva Českých drah, proto nemáme v úmyslu v souvislosti s převodem otevírat kolektivní vyjednávání,“ dodal Martin Malý.

Představenstvo OSŽ dále vzalo na vědomí čerpání rozpočtu OSŽ za 1. – 3. měsíc 2016, projednalo čtyři žádosti členů OSŽ o přiznání dávek z Podpůrného fondu OSŽ a jednu žádost o poskytnutí právní pomoci.

-red-



Kolegové, známí, přátelé a příbuzní připravili Honzovi Černému v pražském depu velkolepé přivítání a zároveň oslavu šedesátin.

Snímek Michael Mareš

Strojvedoucí pražského depa Honza Černý, který vloni řídil osudné pendolino ve Studénce, oslavil šedesátiny!

Ve středu 4. května oslavil strojvedoucí pražského DKV Jan Černý šedesátiny. Vloni v červenci řídil pendolino, které se na přejezdu ve Studénce srazilo s kamionem plně naloženým plechy. Od nehody, při níž Honza přišel o levou nohu a na následky srážky později o část pravé nohy, strávil Honza téměř deset měsíců po nemocnicích. Poslední tři týdny rehabilituje v Kladruších a na víkend 7./8. května dostal první „propustku“ domů.

Toho se chopili kolegové, známí, přátelé a příbuzní a Honzovi připravili překvapení. Společně s vedením pražského depa, odborové organizace OSŽ (již je Honza členem) v čele s jejím předsedou Jiřím Běhoučkem, přichystali na páteční (6. 5.) odpoledne nic netušícímu Honzovi v depu velkolepou oslavu. „Opravdu jsem nic nevěděl, prostě překvapko,“ vyprávěl Honza dojatě. „Tahle oslava byla pro mne absolutním překvapením a hlavně tím osazenstvím i šíleně nečekaná.“

Honzovi nepřišlo divné, že po smutečním rozloučení v motolském krematoriu s kolegou z depa, který nečekaně zemřel a jehož pohřbu

se mohl shodou okolností díky propustce v pátek dopoledne s kolegy z práce zúčastnit, zamířil s přítelkyní namísto domů do depa. „Rekli mně, že je třeba ještě podepsat nějaké papíry pro důchod. Venca Sosna říkal, že to budu mít připravené na třetí hodinu v zasedací místnosti, tak jsem tomu věřil. Možná jsem byl trochu naivní,“ tak Honza Černý popsal začátek pátečních oslav. „Vyjel jsem výtahem nahoru, vjezd do sálu a tady prostě všichni! Celá rodina, která by měla být ještě v práci, všichni moji nejbližší – synové, snachy, vnoučata, ti všichni měli být v práci a ne tady,“ vyprávěl s dojetím pár minut poté. „A navíc všichni kolegové, kamarádi, kteří po pohřbu říkali, že jdou na pivo do Obloukové, a já jim naletěl!“

Akci se podařilo dokonale utajit; nikdo z kolegů, kteří jej byli v týdnu v Kladruších navštívit, ani nikdo z příbuzných Honzovi nic nevyzradil. Poprvé od osudné srážky ve Studénce (22. července 2015) se tak Honza vrátil do depa a hned na jedné z kolejí zahlédl i pendolino, s nímž se vloni v červenci na přejezdu ve Stu-

dénce srazil s kamionem. Ani tento zážitek mu ale nezkalil dobrou náladu.

Přejme Honzovi u příležitosti jeho kulatých narozenin pevné nervy a hlavně pevné zdraví, aby následky nehody co nejdříve překonal.

Michael Mareš

Výstava ČZS FISAIC

Amatérští malíři a fotografové vás zvou na výstavu výtvarných děl a fotografií členů České zeměského svazu FISAIC (skupina výtvarné umění a foto), která se uskuteční ve dnech 16. až 19. května 2016 (výstava bude zpřístupněna 17. a 18. 5. od 10 h do 16 h, 19. 5. pak 9 – 12 h) v budově Ministerstva dopravy ČR v Praze (zasedací místnost č. 80, suterén). Vernisáž výstavy se uskuteční 16. května 2016 v 15 h. Akce se koná pod záštitou OSŽ, ČD, SŽDC a ČD Cargo.

-mmc-



Společný snímek obou podnikových výborů během jednání v Zaječči.

RegioSpidery nahradily motorové vozy řady 810

Osobní vlaky mezi Domažlicemi a Babylonem (a potažmo německým Schwandorfem) už nejezdí tak často. Spojení se od nového GVD smrškló na pouhé dva páry vlaků denně a na spoje už nejsou nasazovány motorové vozy řady 810, ale RegioSpidery dopravce Regental Bahnbetriebs. Ten zmíněné vlaky provozuje ve spolupráci s Českými drahami.

České dráhy, a. s., zajišťují dopravu na základě objednávky Krajského úřadu Plzeňského kraje a jeho organizátora PAVED s. r. o. „Z finančních důvodů proběhla v Plzeňském kraji v letech 2014 a 2015 redukce výkonů a to

u nejméně vytižených spojů, mezi které, bohužel, patří i spoje mezi Domažlicemi a Furth im Waldem,“ konstatuje ředitel ROC Plzeň Ing. Vladimír Kostelný s tím, že k nasazení RegioSpiderů došlo po vzájemné dohodě německého dopravce a ČD. Motorové vozy řady 810, které jezdily pouze do pohraniční stanice Furth im Wald, tak nyní nahradily soupravy RegioSpider jedoucí až do Schwandorfu. Tam lze navštívit například muzeum se stálou expozicí na téma historie a kultury, nebo labyrint se 130 skalními sklepy vydlabanými v pískovci.

Michael Mareš



Spojení mezi Domažlicemi a Babylonem se smrškló na pouhé dva páry vlaků.

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Usilujeme o dostupnou rekreaci zaměstnanců a seniorů v ČR a SR.“

Hovoříme s **MARTINEM VAVREČKOU**,
výkonným tajemníkem Odborového sdružení železničářů

Máme za sebou zimní sezonu 2015/16. Můžete v krátkosti, z pohledu rekreačních zařízení OSŽ, zhodnotit toto období?

Abychom získali komplexní a alespoň trochu objektivní hodnocení uplynulé sezony, je třeba nahlížet na konkrétní rekreační zařízení v širším kontextu a brát v potaz i další okolnosti, které ne vždy můžeme ovlivnit. Například dlouhodobý trend rozvoje jednotlivých lokalit, jehož výsledkem je zvyšující zájem turistů, nebo naopak jejich odliv, vlivem počasí a sněhových podmínek v zimě atd. Zde nemohu nezmínit dlouhodobě složitou situaci v obci Železná Ruda, která negativně ovlivňuje situaci hotelu Ostrý. To je skutečný problém.

Další z pohledů na věc je samozřejmě i ten, zda sezonu hodnotíme jako vlastník rekreačního zařízení, což je případ penzionu Pacifik na Ramzové a hotelu Skalka v Rajčech Teplicích, nebo jako pozorovatel pronajatých zařízení, jako je hotel Lesní chata v Kořenově, hotel Oddech v Krkonoších a již zmiňovaný hotel Ostrý v Železně Rudě na Šumavě. U prvních dvou zmíněných objektů mohu s potěšením konstatovat, že zimní sezona byla úspěšná, ať už z hlediska počtu hostů, nebo soudě podle jejich spokojenosti. Pozitivní ohlasy potvrzují správně zvolenou strategii rozvoje našich zařízení. U druhé skupiny rekreačních zařízení vidím dlouhodobě dobře nastavený trend rozvoje, úspěšnost obchodní politiky jednotlivých provozovatelů a celkově úspěšnou spolupráci s nájemci, což spokojení klienti jenom potvrzují.

Jakou prognózu vývoje máte pro letní sezonu?

Jak se bude vyvíjet letní sezona a vůbec celková situace v segmentu cestovního ruchu

obecně, je podle mého názoru jen stěží předvídatelné. S ohledem na bezpečnostní situaci ve světě budou turisté preferovat tzv. „bezpečné destinace“. Ale položíme si otázku, které destinace to vlastně jsou. Zájem o Recko a Chorvatsko je srovnatelný s rokem minulým, zaznamenali jsme vzestupnou tendenci zájmu o Slovensko a tuzemskou rekreaci, což ale neznamená, že jsme již spokojeni. Nemůžeme čekat, až nám lidé „zazvoní u dveří“, ale naopak musíme ke klientům zaujmout aktivní přístup ve snaze uspět v konkurenčním boji tuzemských zařízení.

Zmínujete aktivní přístup. Co si máme pod tímto výrazem představit?

Na správu majetku nahlížím, pokud si mohou dovolit přirovnání, jako na živý organismus a takto se snažím i k této problematice přistupovat. Každý zde máme svou nezastupitelnou úlohu a to jak my jako vlastníci, tak jako nájemci v roli provozovatelů. Jen úzkou a dobře koordinovanou formou spolupráce lze dosáhnout vytyčeného cíle, který přináší užitek všem zainteresovaným stranám a v neposlední řadě příjemné zážitky našim členům.

Pokud bych měl být konkrétní, rád bych zmínil naši, dle mého názoru dobře zvolenou strategii postupného rozvoje hotelu Skalka, kde v rámci rozšiřování služeb a zvyšování atraktivity pobytu pro hosty realizujeme investiční akce zaměřené na volnočasové sportovní aktivity. Vybudovali jsme adventure golf, discgolf, připravuje se výstavba bowlingového centra atd.

Stejnou cestou jsme se vydali, a realita potvrzuje, že správně, i na Oddechu, kde jsme vybudovali multifunkční hřiště. Rádi bychom v tomto duchu pokračovali i v hotelu Lesní chata, samozřejmě s ohledem na specifitnost každého hote-



lu jako takového. Hmatatelným důkazem specifiku objektu a lokality je už výše zmíněný hotel Ostrý, kde v současné době hledáme optimální formy rozvoje a spolupráce se současnou provozovatelkou Marcelou Horákovou.

Vše, o čem hovořím, by ovšem nemělo smysl, kdybychom naše služby a rekreační zařízení neuměli prodat, tedy zvolit odpovídající formu reklamy a propagace. Tady já osobně vidím v minulosti poměrně značné rezervy. Otázka vhodné zvolené reklamy je samozřejmě velmi zásadní a bez hlubších znalostí dané problematiky i poměrně těžká a složitá. Nicméně dovolím si tvrdit, že i s tím se úspěšně popereme.

Prozradíte jak?

Naše cíle jsou v podstatě dva. Je to jak propagace našich rekreačních zařízení jako takových, tak i samotného Odborového sdružení železničářů.

(Pokračování na str. 2)

„Usilujeme o dostupnou rekreaci zaměstnanců a seniorů v ČR a SR.“

(Pokračování ze str. 1)

Jsem přesvědčen, že oba zmíněné cíle mohou být naplněny zároveň a přirozeně se doplňovat. Záměrem pochopitelně je, aby OSŽ bylo nositelem oživení myšlenky poskytování dostupné rekreace a nabídky odpovídajících služeb. Jinými slovy, usilujeme o dostupnou rekreaci zaměstnanců a seniorů v ČR a SR. Tato věta by měla být jakýmsi hlavním motem připravované kampaně v jednotlivých regionech ČR. Chystáme reklamní letáky, reklamní spoty pro média, ale budeme se samozřejmě propagovat i prostřednictvím webové stránky www.rekreacesoz.cz. Ta by měla do budoucna poskytovat základní informace pro potenciální zájemce o rekreaci v našich zařízeních. Další rovinou našeho

snažení je iniciovat setkání na úrovni představitelů jednotlivých krajů za účelem prezentace aktuálních možností rekreace zaměstnanců a seniorů včetně odborné debaty o možnostech spolupráce v této oblasti.

A co říci závěrem...

Závěrem mi dovoluji vyzvat naše členy, aby využívali možností rekreace v našich zařízeních. Jsem hluboce přesvědčen, že smyslem naší práce je to, aby byl majetek pro lidi a ne lidi pro majetek, jinak to nemá smysl. Spokojený klient, to je hlavní cíl našeho snažení v rámci správy majetku OSŽ.

Michael Mareš

Výměna zkušeností je velmi pozitivní a ničím nenahraditelná

Na tradičním společném setkání v Penzionu Nosretí v Zaječci se v úterý 3. 5. 2016 sešli členové Podnikových výborů (PV) OSŽ při ČD, a. s., a OZZSSK Slovensko. První část jednání byla vyhrazena aktuálním informacím z obou stran státní hranice, na druhou část dorazil předseda OZZ Mgr. František Zaparanik, který členy obou podnikových výborů informoval o aktuálním dění po volbách na Slovensku.

„Mnohokrát se potvrdilo, že to, co se děje u sousedů, může být zítra i u nás. Někde jsme napřed my, někde jste vpřed vy, ale výměna zkušeností je vždy velmi pozitivní a v podstatě ničím nenahraditelná,“ prohlásil František Zaparanik v úvodu svého projevu. „Vždy se od vás něco naučíme a navzájem nás to posouvá dopředu, nehledě na přátelské sousedské vztahy, které dále utužujeme.“

František Zaparanik při té příležitosti vzpomněl loňské podzimní setkání podnikových výborů OSŽ ČD Cargo a OZZ ZSSK Cargo ve Velkých Pavlovicích. „Mně osobně to velmi pomohlo,“ vzpomněl, „a to především z pohledu toho, jak váš zaměstnavatel spolu s OSŽ prezentoval řešení u jednotlivých vozových zásilek. Byl to pro nás svým způsobem impuls pro hledání řešení podobné situace na Slovensku. Vlastně jsme na základě tohoto jednání vyvolali schůzku a společnost ZSSK Cargo připravila materiál řešící jednotlivé vozové zásilky formou slevy poplatku za použití dopravní cesty.“

„Máme nového ministra dopravy Ing. Romana Brecelyho, MBA, od všera (3. 5.) máme i nového generálního ředitele ZSR Mgr. Tibora Šimoniho, MBA. To jsou novilidi v čele resortu, se kterými se teprve seznamujeme, ale věřím tomu, že budeme v nastolené cestě úspěšně pokračovat,“ dodal s tím, že kon-

krétně v tomto případě „není co vymýšlet: „V Čechách, které jsou nám nejbližší, to mají vyřešené. Zkusme se tedy nechat pořídit od kolegů z České republiky!“

Segment jednotlivých vozových zásilek u společnosti ZSSK Cargo zaměstnává cca 2500 lidí z celkového počtu 6000. „Kdyby společnost ZSSK Cargo řekla, že jednotlivé vozové zásilky nebude provozovat, anebo stáhne, jako stoprocentní vlastníků ZSSK Cargo, by oznámil, že společnost ZSSK Cargo již nebude jednotlivé vozové zásilky vozit, nastal by obrovský problém se zaměstnaností. Jedná se zhruba o 40 % zaměstnanců ZSSK Cargo a to je pořádná masa lidí. Navíc by se ze společnosti stala skoro čistá spediční společnost, a to určitě nechceme dopustit,“ uzavřel.

Michael Mareš



Předseda OZZ Mgr. František Zaparanik.

PŘEDSTAVUJEME

Štěpán Lev: „Chtěli jsme kvalitu uniform posunout trochu výš a to se, myslím si, podařilo.“

Jedním z programových bodů jednání Výboru OSŽ při OJ ZAP – mobilní personál, které se konalo 19. 4. v Praze, byly i nové uniformy. Modelem, předvádějícím nový typ uniformy, se pro toto jednání stal Štěpán Lev (předseda Výboru OSŽ při RP ZAP Praha), který společně s Martinem Janečkem (předsedou Výboru OSŽ při OJ

žek v Zásobovacím centru (ZC). Myslím si, že to zaměstnanci již brzy poznají a ocení.“

Nové teď budou mít všichni zaměstnanci stejné uniformy, vlakové čtyři budou rozlišovány pouze na základě kravat a šátek, které jsou různé barevně pro každý druh vlaku. I tuto změnu zástupci OSŽ vítají. „Proč bychom měli mít tolik druhů uniform, když jsme všichni zaměstnanci jedné firmy?“ schvaluje Štěpán Lev záměr managementu sjednotit uniformy, ostatně byla to i jedna z připomínek OSŽ. Stejně tak se změnila na základě připomínek OSŽ (v souvislosti se zrušenou výrobou bundokošil) i pravidla pro letní měsíce. Od letošního roku je povoleno mít v létě rozepnutý jeden knoflíček u košile už při 28 °C. „Samozřejmě předpokládáme, že nikdo nebude chodit s teploměrem a kontrolovat, jestli je zrovna 28 stupňů nebo jen 27,5 °C. Zjednodušené řečeno, pokud zaměstnanci budou mít rozhalenku rozepnutou na jeden knoflíček a budou slušně upraveni, nikdo proti tomu v letních obdobích určitě nebude nic namítat,“ konstatuje Štěpán Lev dále.

Samozřejmostí je, že si zaměstnanci mohou uniformu předem vyzkoušet, ať už ve Zlíně, nebo v Praze. Provoz zkušební Prahy je v ulici Prvního pluku 81/2a, 130 00 Praha 3, a to každý všední den v době od 8.30 h do 14.30 h. Zlínskou zkušebnu (Hlavnickovo nábřeží 5649, areál SVIT, budova 79, 760 01 Zlín) je možné navštívit ve dnech úterý, středa a čtvrtek v době od 8.30 h do 14.30 h. „Rozhodně doporučuji, aby si zaměstnanci novou uniformu předem vyzkoušeli, protože každá velikost je vždy trošičku jiná, i když do budoucna by uniformy měly být již typizované,“ informuje dále Štěpán Lev. Touto cestou zároveň Štěpán Lev prosí zaměstnance, aby po pracovníci Zkušební centra striktně nepožadovali nové uniformy, protože jim je ani vydat nemůžou, pokud jsou na skladu ještě staré typy uniform. „Mohu ale slíbit, že se společně s paní ředitelkou (ZC) Ing. Ajgmanovou snažíme přechodné období maximálně zkrátit, možná se to podaří už tento rok,“ uzavírá.

Michael Mareš,

snímek Veronika Vrzalová



ZAP mobilní personál) stál u zrodu těchto uniform. „Stále jsme od našich členů, zaměstnanců Českých drah s povinností nosit uniformu, slychali výtky na adresu uniform: že kalhoty koušou, že sakajsou neformální a podobně. Tak jsme se to rozhodli ve spolupráci se zaměstnavatelem změnit a zároveň jsme chtěli posunout trochu výš i kvalitu uniform,“ říká Štěpán Lev s tím, že šlo o změnu komplexní a systémovou.

„Některé položky, jako například bundokošile či modré košile, jsme se rozhodli zrušit úplně a tím pádem mohlo dojít ke zvýšení kvality košil, protože při vyšším počtu kusů se zároveň snižuje jejich cena a počet polo-



Zaměstnanci Zásobovacího centra Markéta Buričová (vpravo) a Martin Veselý za dohledu ředitelky ZC Ing. Ajgmanové administrují příjem materiálu v informačním systému SAP.

NAVŠTÍVILI JSME

Zkušebna Zásobovacího centra v Praze

Zásobovací centrum, Provozní jednotku Praha, najdete na rozhraní Karlína a Žižkova. Stará budova vedle kolejí směřujících z Libně na pražské Masarykovo nádraží tady stojí už léta. Zkušebna výstrojních součástí a akčních oděvů je tady však až od srpna 2014. Sklad výstrojních součástí už v současnosti není v Praze na Žižkově, jak má možná ještě mnohý železničář v paměti, ale ve Zlíně, kam se vše v srpnu roku 2014 přestěhovalo.

„Když jsem poprvé viděla skladové prostory na Žižkově, tak jsem to málem nepřežila,“ směje se ředitelka Zásobovacího centra Ing. Zuzana Ajgmanová a dodává: „Nevyhovující Žižkov jsme před necelými dvěma lety opustili, a všechny výstrojní součásti jsou nyní skladovány a distribuovány z distribučního skladu Českých drah ve Zlíně, který provozuje outsourcingová firma vzešlá z veřejné zakázky. Tyto prostory jsou se Žižkovem nesrovnatelné a v porovnání s ním luxusní,“ podotýká ředitelka dále.

Systém vydávání uniformy dnes funguje tak, že v Zásobovacím centru v Praze vedou pracovníci provozní jednotky Praha veškerou administrativu spojenou s vydáváním uniformy; tzn. že přijímají objednávky od interních zákazníků (v tomto případě zaměstnanců ČD) i řídí výdej uniformy zaměstnancům. „V podstatě lze říct, že odtud se řídí ruce, které jsou ve skladu ve Zlíně, kde pracovníci outsourcingové firmy dostávají veškeré pokyny, jak pro vskladování, tak i pro příjem.“

Uniformy jsou ze Zlína zaměstnancům zasílány prostřednictvím ČD kurýry do 91 železničních stanic v republice, kde si je pak zaměstnanci mohou vyzvednout. „Kam přesně má být oděvní součást zaslána, si určí každý zaměstnanec sám a tuto skutečnost uvede na žádaně,“ doplňuje ředitelku Ajgmanovou její kolega Martin Dvořák. „Funguje to úplně stej-

ně, jako když si něco objednáte v e-shopu.“

Systém distribuce do železničních stanic funguje na dráze dlouhodobě a byl proto i jednou z podmínek soutěže, z níž vzešla vítězná zlínská outsourcingová firma. „I když to bohužel zaměstnanci nedělají, je lepší si do zkušebny zavolat a objednat se, aby se nestalo, že tam na určitou hodinu bude třeba dvacet lidí na jednu,“ dodává Martin Dvořák. Obecně platí, že zaměstnanci ČD si mohou uniformy v Praze i ve Zlíně před objednáním vyzkoušet. „Rozdíl je pouze ten, že když jedou do Zlína a domluví se předem s příslušným pracovníkem CISU, tak si mohou oděvní součásti i rovnou odvézt,“ doplňuje Martina Dvořáka Zuzana Ajgmanová s tím, že detailní popis režimu zkušebny je zveřejněn na intranetu Zásobovacího centra (https://seznam.cd.cz/SkupinaCD/OrganizacniJednotky/ZasobovaciCentrum/ZKUSEBNI_VYSTROJNICH_SOUCASTI).

„Tento komfort zaměstnancům v Praze zajistit nemůžeme, protože tady ty sklady nejsou tak velké. Ale v Praze si zaměstnanec může uniformu aspoň vyzkoušet a objednat a ona mu nejpozději do měsíce přijde. Pokud ji máme na skladě, tak ji vyexpedujeme do druhého dne.“ Nutno poznamenat, že kompletní sortiment všech uniform/výstrojních součástí ještě ve zlínském skladu ani v pražské zkušebně není, k dispozici bude 23. května, kdy bude firmou Blažek dodán zbytek první dodávky za cca 23 milionů korun. Zaměstnanci Zásobovacího centra v Praze také pečlivě hlídají skladové zásoby u všech položek. „Už z minulosti máme zpracovanou tzv. průměrnou měsíční spotřebu. Dodací lhůta je tři měsíce, takže jakmile se dostaneme do situace, že by nám ta která oděvní součást mohla v této lhůtě chybět, tak se v dostatečném předstihu objedná,“ dodává závěrem Ing. Ajgmanová.

Michael Mareš



Ing. Zdeňka Skočdoplová ze Zásobovacího centra Praha provádí fyzickou kontrolu počtů a velikosti zboží dodaného na pražskou zkušebnu.

ZE SVĚTA

Rakouská dráha: Více cestujících i vyšší zisky

Rakouská spolková dráha (ÖBB) přepravila loni 238 milionů osob – o tři miliony více – a její zisk před zdaněním vzrostl o 12 procent na 192,8 milionu eur. Počet pasažérů v příměstských vlacích se zvýšil o jedno a v dálkových spojích o dvě procenta oproti roku 2014. „Již pět let po sobě roste počet našich cestujících,“ pochlubil se předseda představenstva ÖBB Christian Kern na bilanční tiskové konferenci ve Vídni 22. dubna. Zatímco železniční označil za „modelový růst“, u autobusů ÖBB došlo v minulém roce k poklesu přepravených osob na 220,9 z 231 milionu v roce 2014. Počet zaměstnanců stoupl loni z 39 481 na 40 031, přičemž do penze odešlo – z věkových a zdravotních důvodů – 443 železničářů. Průměrný věk osob, opouštějících ÖBB kvůli věku, byl 59,9 a z důvodů nemoci 53,2 roku.

Do roku 2021 plánuje ÖBB investovat do nových vlaků a autobusů 1,3 miliardy eur a přimět 8500 nových zaměstnanců a 3000 učňů, citoval Kernova slova rakouský deník Der Standard 22. 4. Přestože situace v nákladní dopravě v roce 2015 označil šéf ÖBB za „tvrdý rok“, rakouská dráha byla v na tomto poli nejúspěšnější v Evropě. Zisk před zdaněním Rail Cargo (RCG) přesto klesl z 58,9 na 57,2 milionu eur. V zaha-

niční nákladní dopravě však RCG vykázal výrazný růst o 5,5 procenta na 54 milionů tun, v tuzemské naproti tomu sestup o 1,4 procenta na 82,4 milionu tun.

Jan Hála

Deutsche Bahn zvažuje, že uzavře stovky nákladových nádraží

Deutsche Bahn zvažuje dle informací z okruhu dozorčí rady uzavřít 500 z 1500 nákladních míst nákladní přepravy v Německu. S tím je spojeno snížení o 3500 pracovních míst. Rozhodnutí však dosud nepadlo a má zaznít na příštím zasedání Dozorčí rady DB 8. 6. 2016. Zde by měla být řešena další koncepce nákladní dopravy u DB až do roku 2030.

Ohledně propouštění u nákladní dopravy (EVG) varovaly, že je k tomu možno přistoupit až po dlouhodobé analýze a diskusi a jasné stanovení strategie nákladní dopravy.

Deutsche Bahn vytvořila v loňském roce ztrátu 1,3 mld. eur, což byla první ztráta po 12 letech. Jako důvod DB uvádí např. zvláštní odpisy v nákladní dopravě. Obrat koncernu dosáhl rekordních hodnot 40,5 mld. eur. Nákladní doprava by měla v následujících letech projít restrukturalizací tak, aby v následujících 5 letech uspořila více než 700 mil. eur. DB Cargo by mělo být sanováno tak, aby od roku 2018 opět vykazovalo růst.

VŠIMLI JSME SI

HURVÍNEK – historický motorový vůz – bude jezdit každý víkend až do 28. září na trati z Břeclavi do Lednice. Tento nostalgický vlak bude jezdit čtyřikrát denně z Brna ve dvouhodinových intervalech od 9. 20 h, zpátky z Lednice pak od 10. 20 h rovněž v taktu. Poslední víkendy v měsíci (28. května, 25. června, 30. července, 27. srpna a 24. září) Hurvínka nahradí v rámci „Lednického parního léta“ parní lokomotiva „Skaličák“ s historickými vozy „rybáky“.

JIŽ SEDMDESÁT LET jezdí na trati mezi Ostravou a Prahou legendární vlak „Ostravan“. Když 6. května 1946 vyrazil na tuto trať poprvé, trvala mu cesta necelých pět hodin, v současné době zvládá její pendolina tutéž trasu za tři hodiny. Průměrná cestovní rychlost vzrostla z tehdejších 75 km/h na současných 120 km/h a neporovnatelný je komfort, který dnešní vlaky, ve srovnání s dobou před sedmdesáti lety nabízejí. Zatímco v té době jezdilo mezi Prahou a Ostravou pouze pět párů přímých vlaků za den, dnes jen národní dopravce vypravuje denně mezi Prahou a Ostravou sedmáct párů vlaků.



STOJAN NA KOLA se nedávno objevili i v krajním (jižním) podchodu pražského hlavního nádraží. Vznikl ve spolupráci společnosti ISS Facility Services a Grandi Stazioni. „Cestujete vlakem a chcete přijet na hlavák na kole? Pak je tento stojan určen právě Vám“, tímto informačním textem je veřejnosti dáno najevo, že může stojan bezplatně využívat. Soudě podle snímku, zájem o „parkování“ zatím je, byť za zde umístěná jízdní kola společnost Grandi Stazioni, s. r. o., neručí. Stojan je určen pro krátkodobé užití, maximálně do 48 hodin.



V NYMBURCE zachytil dne 20. 4. objektiv Kamila Brože, „Stříbrný šíp“ M 260.001, který zde zahájil svoji první zkušební jízdu. Proběhla na trase Nymburk hl. n. – Kolín a zpět.

Digitalizace v železniční dopravě

Společnosti Evropských železnic (CER) ve spolupráci s CIT, EIM a UIC uspořádalo 25. 4. 2016 v reprezentativních prostorech Královské akademie Belgie veletrh digitálních aplikací národních železničních podniků a následně představilo vizi digitalizace v železniční dopravě. Akce se zúčastnil člen představenstva ČD, a. s. Roman Štěrba, odpovědný za ICT ve Skupině ČD. Mezi vystavujícími DB, FS, SNCF, SBB, THALYS, PKP a UIC byla i expozice ČD a SŽDC s prezentací aplikace ISO4 – KADR určené pro počítačové plánování a přidělení kapacity dráhy (vlakových tras). Organizace CER, CIT, EIM a UIC považují digitalizaci za prioritu budoucího fungování železnic. Jak řekl výkonný ředitel CER Libor Lochman, „digitalizace nabízí ohromný potenciál pro železnice i evropskou ekonomiku. Železnice hodlají společně i v této perspektivní oblasti spolupracovat a očekávají od institucí EU legislativní podporu.“

–rš–

O částečném prodeji (částečná privatizace) nebylo zatím rozhodnuto a rozhodne se později. Jedná se o částečnou privatizaci dceřiných společností DB Arriva a spediční společnosti DB Schenker Logistics.

Z Transportweb, 16. 3. 2016, zpracoval –sh–

Deutsche Bahn chce ztrojnásobit přepravu zboží do Číny

Přes slábnoucí růst hospodářství v Číně chce Deutsche Bahn (DB) růst nákladní přepravy s touto zemí dále zrychlit. Cíl je do roku 2020 připravit mezi Německem a Čínou po kolejích okolo 100 000 kontejnerů ročně, což by byl trojnásobek současného stavu. Kontejnery mohou být dopraveny za 16 až 19 dnů, což je proti přepravě po moři cca 2x rychleji. První kontejnerový vlak startoval v roce 2008 v Duisburgu a v současnosti je ročně dopraveno asi 400 vlaků. DB očekává i profit z rozšiřující se sítě čínských vysokorychlostních tratí, která by do roku 2020 měla vzrůst z 19 000 na 30 000 km. DB spoléhá na to, že bude moci Číně pomoci i s údržbou čínských vysokorychlostních vlaků. Konkrétní dohody o spolupráci s Čínou by se měly podepsat v červnu při vládních konzultacích v Pekingu.

Z Transportweb, 21. 3. 2016, zpracoval –sh–

Obzor č. 19 – 14. 5. 1991

Nejvíce aktuálních zpráv jsme se v tomto čísle mohli dočíst v rubrice „Co se děje v ústředí“. Najdeme zde mj. informaci o tom, že se vedení OSŽ obrátilo na ministra práce a sociálních věcí Petra Millera s naléhavou žádostí o přehodnocení dosavadního přístupu MPSV k problematice jízdních výhod železničářů. OSŽ požadovalo ponechat kompetence pro stanovení této tarifní slevy resortu dopravy. „Ústředí OSŽ vyslovilo zásadní nesouhlas se záměrem zahrnout jízdní výhody do naturální mzdy, což by vlastně vzhledem k současné finanční politice státu vůči ČSD znamenalo jejich zrušení,“ uvádí se v článku.

OSŽ se dále obrátilo na předsedu vlády Mariana Čaldu, aby přehodnotil snahu federálního ministerstva financí neposkytnout železničáři potřebné finance do doby, než bude sama solventní, a poukázalo na to, že bez státních dotací se železnice neobejde v žádné z vyspělých zemí.

Důležitá informace zazněla i na aktivu předsedů ZV OSŽ Olomoucké oblasti, jehož se zúčastnili i předseda OSŽ Zdeněk Škop: kolektivní smlouva ČSD totiž nebyla v dohodnutém termínu, tj. do 30. 4., podepsána a spor byl postoupen k řízení u zprostředkovatele. „Pokud nedojde k podpisu KS do 15. 5., mohou odbory přistoupit k dalším zákonným krokům, včetně vyhlášení stávkové pohotovosti, případně stávky,“ řekl na jednání právník OSŽ.

Atmosféra na tomto aktivu byla bojovná. „V diskusi se projevil stále rostoucí nespokojenost se současným stavem ČSD a zvláště s jeho řízením. Několik řečníků vyzvalo Ústředí OSŽ k vyhlášení celostátní stávky. Převládá názor, že současným stavem ČSD není vinen jen pokles přepravy, ale především neschopné a nekonceptní řízení,“ píše se v článku. K otázce hrozby rušení tratí se vyslovil oblastní ředitel ČSD Knopp-Kostka, který zdůraznil, že se žádné rušení nerentabilních tratí nechystá, ale že ČSD budou hledat

nejprve způsoby, jak snížit jejich ztráty. K rušení by bylo možno podle jeho slov přistoupit teprve tehdy, kdyby se žádné řešení nenašlo.

Obzor č. 20 – 21. 5. 1991

„Ve vládě o ČSD rozhodnuto“ – zní titulček článku, informujícího o rozhodnutí federální vlády, která dne 8. května 1991 přijala usnesení o programové strategii železniční dopravy do roku 1995. Vyplývá z něj úkol připravit do srpna toho roku zásady státní dopravní politiky, do září návrh koncepce sociální politiky, dále, „projednat možnost rušení provozu na neefektivních tratích a lanových drahách, u kterých nebude zajištěna úhrada od obcí a regionů v termínu zahájení platnosti GVD 1992/1993“. Vláda dále mj. rozhodla vyřešit hospodaření ČSD překlenovacím úvěrem ve výši 4,7 mld. Kčs.

V souvislosti s nepříjemnými návrhy řešení jízdních výhod, jak se dočítáme v rubrice „Co se děje v ústředí“, vyhlásilo Ústředí OSŽ dnem 10. 5. 1991 stávkovou pohotovost.

O napjaté situaci na železnici vypovídá i titulček „Postupovat radikálněji!“ z aktivů předsedů základních organizací OSŽ, kde v diskusi často zaznívala velká nespokojenost s dosavadním vývojem. „Zazněl i názor, že současný stav ČSD není náhodný, ale jde o záměr, jak zlikvidovat železnici,“ píše se v článku. Proto někteří předsedové základních organizací, především z Mostu a Ústí nad Labem, požadovali, aby ústředí postupovalo vůči hospodářskému vedení tvrději a nekompromisněji. Zároveň vyjádřili ústředí podporu v případě vyhlášení stávky.

„Nehodláme dále pasivně přilhlžet devastaci ČSD a upozorňujeme vládu ČSFR na možnost masové pracovní neposlušnosti s nedozírnými následky,“ uvádí se v citaci z usnesení pražského aktivu.

Obzor dále otiskuje mj. zamyšlení o vztahu OSŽ a Federace strojvůdců a další příspěvek do diskuse o možné spolupráci s politickými stranami.

Zdeňka Sládková

Ve Valašském Meziříčí budou zrušeny řadičské práce – dotkne se to 25 staničních zaměstnanců

V železniční stanici Valašské Meziříčí budou od 12. června zastaveny práce na řazení nákladních vlaků, které se zde uskutečňují na svázném pahrbku, na pracovišti 1. posunovací zálohy. Změna vlakovotvorby, která je vyvolána výlukou na trati ŽSR v úseku Púchov – Žilina, se dotkne 25 z 64 pracovníků ČD Cargo, provozního pracoviště Valašské Meziříčí, a ani po skončení výluky se situace již nevrátí do původního stavu. „Během výluky na Slovensku i po jejím skončení bude zásadně omezena nákladní doprava přes Horní Lideč. Vlaky budou jezdit ze Žiliny přes přechod Čadca,“ potvrdil předseda ZV OSŽ ve Valašském Meziříčí Jiří Miklas s tím, že podobná redukce zde proběhla již v letech 2013 a 2015, kdy od ČD Cargo odešlo celkem 50 zaměstnanců (především ze železniční stanice Horní Lideč). Většina nadbytečných pracovníků sice dostane nabídnuto nové pracovní uplatnění na železnici (ČD Cargo, ČD a SŽDC), mnohdy to však bude spojeno s dojížděním a nevyhovujícím turnusem. „Posunovací a vedoucí posunu dostali nabídku na práci u posunu v železničních stanicích Olomouc hl. n., Ostrava a Přerov. Největší šance na uplatnění je v železniční stanici Olomouc, kde je



Kolejiště pod svázným pahrbkem ve Valašském Meziříčí.

trvalý podstav pracovníků u posunu,“ dodal Miklas. Způsob dojíždění a nevyhovující turnus u pracovníků posunu bude teď zdejší ZV OSŽ řešit jednáním s vedením provozního pracovi-

ště ČD Cargo a s vedením provozní jednotky ČD Cargo v Ostravě. O pomoc byl požádán i místopředseda OSŽ Radek Nekola, který je zástupcem zaměstnanců v Dozorčí radě ČD Cargo. „Budeme jednat o změně turnusu tak, aby vyhovovaly dojížděním, případně o možnosti přespaní na nocleže,“ vysvětlil Miklas. „Zatím je situace taková, že převážná část, ne-li všichni zaměstnanci posunu, do této změny chuť nemá, neboť je to pro ně časově velmi náročné.“ Slova předsedy potvrzují i samotní posunovači: „Byl jsem se v Olomouci podívat, ale pokud zůstane vše tak, jak je tomu dnes, zřejmě si raději najdu práci někde na vlece,“ říká jeden z oslovených posunovačů. Důvodem je právě neúnosná ztráta času při dojíždění a turnus, který se při dojíždění z 80 km vzdáleného Valašského Meziříčí nedá dodržet. „Někteří dojíždějí již dnes z okolních obcí a do Olomouce by to časově bylo tak náročné, že je to neúnosné.“ Na jednání ZV OSŽ Valašské Meziříčí bylo členům ZV OSŽ uloženo aktivně působit při řešení situace v zaměstnanosti u společnosti ČD Cargo. Na tom, zda se podaří do 12. června, kdy dojde ke změně GVD, dospět k vyhovujícímu řešení, záleží nejen ZV OSŽ, ale i zástupcem zaměstnavatele.

Miroslav Časlavský

INFORMACE

Upozornění pro držitele zaměstnaneckých jízdních výhod

Sdělujeme, že v termínu do 30. 4. 2016 proběhla u všech držitelů In Karet, včetně důchodců, jejich rodinných příslušníků a pozůstalých výměna In Karet, které již měly propadlou platnost. Držitelé In Karet, kteří neprovedli ve vyhlášeném termínu výměnu, mají možnost tak učinit nejpozději do 31. 5. 2016, následně budou jejich In Karty zablokovány. V případě, že držitel předloží při kontrole ve vlaku kartu s propadlou platností, bude považován za cestujícího bez platného jízdního dokladu a odbaven jízdným, na které prokáže nárok.

O výrobu duplikátů In Karty lze požádat na pokladní přepážce ČD nebo v případě důchodců, jejich rodinných příslušníků a pozůstalých na jednom z Evidenčních center jízdních výhod pro

důchodce a pozůstalé. Poplatek za výrobu duplikátů In Karty je 100 Kč (každý žadatel uhradí na pokladní přepážce ČD).

K žádosti o výrobu duplikátů In Karty je požadována nová fotografie. Fotografie musí odpovídat aktuální podobě žadatele (rozměry 35 x 45 mm, čelní pohled s neutrálním pozadím). Na zadní stranu fotografie žadatel napíše své příjmení a datum narození. Původní In Karta zůstává platná až do doby fyzické výměny za novou In Karta. Při výdeji bude původní In Karta pro účely jízdních výhod zablokována a bude vydán duplikát In Karty s nahranými jízdními výhodami, který je možno ihned začít používat. Původní In Karta se nevrací a zůstává držitelem.

Šárka Pupíková, GR ČD, a. s.

NÁZORY

Nahrazování vlaků autobusy je krátkozraká politika

Soukromá trať Železnice Desná byla ze Šumperka do Koutů nad Desnou elektrizovaná (za peníze z Evropské unie), byla zřízena nová výhybna, nové zabezpečovací zařízení, nové zastávky, nová nástupiště. Aby mohla být na uvedenou trať provozována železniční doprava, musí se (dle názoru Krajského úřadu v Olomouci) pro úsporu finančních prostředků zastavit železniční doprava na trati Petrov nad Desnou – Sobotín. Po připomínkách občanů bude od června na této trati vedena železniční doprava jen omezeně, jinak bude nahrazena autobusovou dopravou.

Proč tedy byly investovány peníze do výstavby nástupiště a opravy tratí? Neměla by se dotace vrátit nebo kraj snad přehodnotit své rozhodnutí? Zdůvodnění, že železniční doprava je dražší, není objektivní, protože vlak mohl jezdit jen z Petrova do Sobotína a ne jako autobus, ze Šumperka do Sobotína. Kde jsou ty doby, kdy trať byla po povodni v roce 1997 zachráněna za značné pomoci občanů a ti jsou

na to hrdí? To však nikoho nezajímá.

Původní záměr Svazku obcí byla četnost dopravy, aby se občané dostali do zaměstnání, do škol, za kulturou, k lékaři, a aby nebyl souběh vlakové a autobusové dopravy.

V roce 2002 provedla firma UDIMO dle svého návrhu omezení vlakové dopravy a slibovala rozšíření autobusové dopravy jako náhrady, ale toho se občané nedočkali, došlo k souběhům, velkým prolukám a výraznému omezení veřejné dopravy. Je pravda, že tímto opatřením došlo k určité úspoře nákladů Svazku i dopravce, bohužel však za cenu stálého poklesu počtu cestujících. Snížením počtu spojů veřejné dopravy došlo k tomu, že občané museli hledat jinou variantu pro dojíždění do zaměstnání, zejména automobilem, a každý, kdo měl automobil, dopravoval s sebou další občany, což se pro ně stalo výhodnějším.

Tato krátkozraká politika omezení veřejné dopravy a zastavování provozu má za následek zvyšování individuální dopravy a následně

rušení dalších spojů z důvodu nevyužívání a prodražování veřejné dopravy.

Dle písemného vyjádření starosty obce Petrov nad Desnou navrhuje kraj tři varianty pro zachování obslužnosti vrchní části obce Petrov nad Desnou, Sobotína. Nejprátenější pro občany by byla zřejmě varianta číslo 2, tedy omezení autobusového spojení a zachování plného železničního provozu. Autobusovou dopravu vést pouze od vlakové zastávky Sobotín do Vernířovic a Rudoltice, kam již koleje nevedou.

Před několika lety byl občané zpracován návrh jízdního řádu, který byl předložen Svazku obcí a Krajskému úřadu, avšak tento návrh nebyl akceptován se zdůvodněním, že optimalizaci dopravy provádí firma UDIMO. Tento návrh zcela rušil souběh vlakové a autobusové dopravy v údolí Desné, páteří byla železniční doprava, autobusy měly provádět obsluhu obcí mimo železniční trať z Velkých Losin (do Žarova, Bukovic a Maršikova), ze Sobotína (Vernířovic a Rudoltice) a z Koutů nad Desnou do Jeseníku. Jediná autobusová linka byla zachována na úseku spodní části obce Rapotín ke kostelu po hlavní silnici se zajištěním do Rejcharc. Tímto návrhem byla plně zajištěna obslužnost celého údolí za daleko nižší finanční náklady. Možná by se mělo s touto variantou znovu začít pracovat.

Antonín Bartoš

Pro pár minut...

Reaguji na článek od pana MK „Pro pár minut, které ušetří cestující z Prahy, přicházející cestující z České Třebové o celé hodiny“ z Obzoru č. 7. Zajímavý článek, ale že nezastavují někde vlaky v místech, kde dříve zastavovaly, to se přece stává i v lepších rodinách (železničích), než jsou ČD. Určitě seto netýká u nás jen České Třebové či většího Kolína či třeba Čerčan, kde dnes pamětník vzpomíná v místním zpravodaj na starostu Dolínka, který na konci 19. století kromě jiných užasných věcí zařídil v Praze i zastavování rychlíků v Čerčanech. Nakonec i já pamatuji zastavování nočního rychlíku do Vídně v Čerčanech v 90. letech, ale jako naschvál jsem ještě dlouho v Čerčanech nebydlel...

Pokud autor MK pro podepření myšlenky na zastavování dalších vlaků v České Třebové uvádí údaje z vyhledávače - to, že vydá spojení se zpěnou cestou přes Pardubice, je pro počítací normální postup, protože je to počítací a ne živá bytost, stejné jako to, že uvede zcela nesmyslné spojení oklikou přes Hanušovice.

Když si třeba na Idosu.cz zadáte spojení na neděli z Vysokého Chlumce do Pyšel (40 km jižně od Prahy) s odjezdem ve 14.30 h, počítač vám dá jako první (a také poslední) spojení autobus v 17.22 h do Prahy, myslím na Knížecí, a pak dvěma tramvajemi do Vrsovic a pak v Česku vyrobenou patrovou elektrickou jednotkou národního dopravce České dráhy s anglickým jménem, teď si nejsem jistý, zda Village, Taun či City Slon, tedy Elephant. Zkrátka žádný autobus, který by vás do 9 km vzdálených Sedčian na vlak odvezl, není. To, že můžete jít pěšky, to idosa.cz nenapadne... Petr Rádl

Hostomice nad Bílínou – „vandalům vzdorné“ (?)

V dubnu 2013 (Obzor č. 19) jsme psali o „opevněných nádražích“ na některých našich tratích, když kvůli neustálým „atakám“ ze strany zejména našich nepřizpůsobivých spoluobčanů na neobsazená a opuštěná nádraží a stanice, nezbylo vlastníkovi (ČD, SŽDC), nežli tyto objekty prostě zazdítk - ke škodě těch slušných občanů - cestujících, kteří se poté neměli při čekání na vlak kde schovat před nepřízní počasí. V červnu 2014 (viz Obzor č. 26) jsme se zmiňovali o poničených zastávkách na koridorové trati Praha – Děčín (jmenovitě Malé Žernoseky), kde vandalové vyhladili boční stěny přístřešků a navzdory zajištění řetězem ukradli i lavičku.

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem

je chválné, že se v poslední době přistoupilo na mnohých zastávkách k budování přístřešků nových, betonových, které budou (důležitě) přece jenom vůči řádění vandalů odolnější. Takové vandalům odolné přístřešky se objevily i na zastávce Hostomice nad Bílínou (trať SŽDC č. 131). Původní zde stojící, v posledním období zazděné a sprejery počmárané objekty (viz Obzor č. 19/2013) byly strženy. Dnes zde nalezneme ještě „novotou vonící“ přístřešky betonové, které při současné frekvenci cestujících plně postačí. Přejme si tedy, aby (nejméně v Hostomicích nad Bílínou) tyto stavby sloužily po dlouhá léta k plné spokojenosti cestujících veřejnosti.

A. K. Kýzl



Osobní vlak č. 16510, jedoucí z Ústí nad Labem do Bíliny, přijíždí dne 12. 4. do zastávky Hostomice nad Bílínou. Na obou nástupištích dnes naleznou cestující nové přístřešky k úkrytu před nepohodou. K dispozici jsou zde (zatím?) i vyvěšené jízdní řády. Doufejme, že současný stav vydrží v Hostomicích delší dobu.

PRÁVNÍ PORADNA

Ukončení penzijního připojištění, nově doplňkového penzijního spoření

Ukončení doplňkového penzijního spoření je možné několika způsoby: jednorázovou výplatou (platí se 15% daň z příspěvků zaměstnavatele), dále rentou, starobní penzí, invalidní penzí, výsluhovou penzí nebo pozůstalostí penzí, u účastnických fondů ještě výplatou předdůchodu.

Při podpisu smlouvy (zahájení spoření) si každý mohl určit způsob, jakým řádně ukončí toto spoření na penzi, tzv. strategií spoření. Každá penzijní společnost nabízí zela několik různých strategií spoření, ze kterých si pojistěnci vybírali. V současné době se ukončení penzijního spoření stalo pro mnoho zaměstnanců aktuálním. Pokud se ukončí penzijní spoření výplatou jednorázové platby, pak se z příspěvků zaměstnavatele zaplatí vždy 15% daň z příjmu. Neplatí se při výplatě formou renty (min. na 3 roky) a různých penzí (starobní, výsluhová atd.). V případě, že je v penzijním plánu určeno ukončení spoření výplatou jednorázové částky a je snaha tuto daň neplatit, je třeba změnit strategii spoření na výplatu formou renty, ale pak je třeba přestoupit k účastnickému penzijnímu fondu. Každá penzijní společnost má určenou minimální délku renty.

U Penzijní společnosti České pojišťovny, a. s., je to nejméně 5 let, u NN Penzijní společnosti, a. s., je tato lhůta minimálně 4 roky. V tomto případě se doporučuje přestup v rámci společnosti až v posledním roce před odchodem do penze. Přestoupit od jedné penzijní společnosti k jiné penzijní společnosti je možné, ale podmínka je minimálně 60 měsíců před ukončením smlouvy a navíc již nelze přejít k transformovanému fondu, ale do penzijní společnosti, která již nezaručuje výplatu 100% naspořených prostřed-

ků. Záleží na každém jednotlivci, jak nezbytné finanční prostředky z penzijního připojištění potřebuje, zda si změni jednorázovou výplatu na rentu. Tato může být vyplacena měsíčně, čtvrtletně nebo pololetně, ale i v ročních splátkách. V případě, že smlouva byla uzavřena v počátcích existence penzijního spoření a končí ke dni dosažení 50 let věku, pak se doporučuje z této smlouvy vybrat jen výsluhovou penzi a smlouvu nechat dál pokračovat až do odchodu do řádného nebo předčasného důchodu. Výhodou u tomto případě je, že se smlouva může kdykoli vypovědět bez rizika sankcí. Podobný postup se doporučuje i u smluv končících při dosažení 60 let a při hranici odchodu do důchodu vyšší než 60 let.

S účinností od 1. 1. 2016 dochází v doplňkovém penzijním spoření k následujícím změnám: „změna podmínky pro vznik nároku na dávku – nově vzniká dosažením věku 60 let při minimální době spoření 60 kalendářních měsíců,“ osvobození od daně – penze vyplácené po dobu 10 let a více jsou osvobozeny od daně z příjmů fyzických osob (platí i pro výnosy z penzijního připojištění). S účinností od 1. 1. 2017 se mění – limity pro osvobození od daně z příjmů: „účastník si bude moci odečíst od základu daně částku měsíčního příspěvku na doplňkové penzijní spoření či penzijní připojištění, která převyšuje 1000 Kč. Maximálně bude možné odečíst 24 000 Kč za kalendářní rok,“ zaměstnavatel si bude moci ze základu daně odečíst až 50 000 Kč (nyní 30 000 Kč) ročně za příspěvky na doplňkové penzijní spoření či penzijní připojištění za zaměstnance.

Bc. Alena Šimáčková,
odborná referentka ESO OSŽ – ústředí
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ – ústředí

Přehled základních rozdílů mezi oběma typy fondů

	Transformovaný fond	Účastnické fondy
likvidita – kdy lze vybrat	v 60 letech (starší programy i dříve)	v 60 letech nebo 5 let před nárokem na důchod s možností předdůchodu
likvidita – forma výběru	jednorázové (daní se příspěvek zaměstnavatele), doživotní renta, výsluhová penze	jednorázové (daní se příspěvek zaměstnavatele), renta na určitou dobu (min. 3 roky), koupě annuity (renty) u pojišťovny, předdůchod
likvidita – polovinu lze vybrat po 15 letech spoření	ano	ne
likvidita 3 měsíce	ano, ale ztráta státních příspěvků a daňových úlev	ano, ale ztráta státních příspěvků a daňových úlev
likvidita v případě úmrtí	pozůstalost = celá částka	pozůstalost bez státních příspěvků
investiční strategie	povinně konzervativní	konzervativní až dynamická
garance nezápoměho zhodnocení v každém kalendářním roce	ano	ne
odělení majetku účastníků a správců	už ano	ano
poplatky	0,8% + 10% z výnosu	1,0% + 15% z výnosu
dotace státu	90 Kč – 230 Kč/měsíc dle výše úlohy	90 Kč – 230 Kč/měsíc dle výše úlohy
daňová úleva	při úložce nad 1000 Kč/měsíc až 24 000 Kč/rok snížení daňového základu	při úložce nad 1000 Kč/měsíc až 24 000 Kč/rok snížení daňového základu
předdůchod	ne	ano, při splnění podmínek



Na „Singrovku“, jak se těmto motorovým vozům přezdívá, jsme si počkali na „Švestkovce“ dne 30. 4. u zastávky Semeč. V pozadí je cenná památka, kostel sv. Petra a Pavla se vzácně zachovalou románskou rotundou z doby po roce 1230, která se nachází nad obcí Želkovice.

Švestková dráha ožila

Jak jsme již v Obzoru informovali, od 25. 3. do 30. 10. ožívají některé severočeské koleje víkendovým provozem starých motoráčků. Jednou z turistických T-linek Ústeckého kraje je linka T 4 – Středohorský motoráček. U zasloužené veřejnosti jsou tyto koleje známy pod přezdívkou „Švestková dráha“. Všichni, kdo touží po nevěšném zážitku, se mohou vydat na pěkný výlet se staříčkým motoráčkem, který jezdí 2x denně z Lovosic do Mostu a zpět a jednou z Lovosic jen do Třebívlic a zpět. Výhodné je zakoupit si celodenní síťovou jízdenku DUK za 130 Kč,

kteřá platí nejen ve všech motoráčcích T-linek, ale i ve vlacích ČD (mimo EC) a v autobusech v celém Ústeckém kraji.

Motorové vozy řady M 240.0 (dnes řada 820) vyráběla pro ČSD v letech 1963–64 Vagonka Tatra Studénka. Celkem bylo vyrobeno (včetně dvou prototypů) 122 kusů těchto motorových vozů a 711 kusů přípojných vozů Balm (řada 020) + 30 vozů s poštovním oddílem. Motorové vozy postupně v provozu nahradily legendární „Hurvíčky“ řady M 131.1.

A. K. Kyzl



Zvláštní vlak v čele s dvojičkou „Malých Hektorů“ projíždí po trati 212 pod zříceninou hradu Odranec.

Májová jízda v Posázaví

V sobotu 7. 5. vypravila společnost Posázavský Pacifik již druhou jarní jízdu z Benešova u Prahy do Kácova a zpět. Tentokrát byl vlak určen nejen pro turisty, ale i pro příznivce a milovníky železnice. Protože byl tento vlak pro dopravce takřka jízdním slavnostním, byl na něm zařazen do soupravy třetí vůz 020 Bix v novém „polomáčeném“ retronátěru. Pro fotografa, který přispěl ve sbírce na lak na třetí vůz, byl ještě vypraven zvláštní vlak s fotozastávkami ze stanice Kácov do Vlastějovic a zpět. Soupravu tří „polomáčených“ vozů 020 Bix vezla přípráz „Malých Hektorů“ T435.003 a T435.0108. Počasí akci přálo. Díky velmi pěknému jarnímu slunečnímu počasí se povedlo velké množství pěkných traťových záběrů v malebném údolí řeky Sázavy, za což patří organizátorům velký dík.

Ve dnech 9. a 10. 7. se v rámci konání Propokské pouti v Sázavě připravují zvláštní jízdy v okolí města Sázavy, další jízdu do Posázaví plánuje Posázavský Pacifik 21. 8. na pouť do Kácova.

Vít Mareš

Pátá sezona na dráze Kateřina zahájena

Na svátek čarodějnic, tedy v sobotu 30. dubna, byla zahájena 5. sezona na Muzejní úzkorozchodné dráze Kateřina (MÚDK). Slavnostního aktu se zúčastnili „místně příslušný“ senátor Mgr. Miroslav Nenučil, poslanec Mgr. Jaroslav Borka, první náměstek hejtmána Karlovarského kraje Jakub Pánek, starostové okolních měst a obcí a také pětice dětí z Dětského domova v Horním Slavkově, které se postaraly o kulturní část programu.

„V loňském roce jsme v rámci sedmnácti pravidelných jízdních dnů a třinácti dnů, kdy byly připraveny mimořádné a objednané jízdy, přepravili celkem 3069 cestujících,“ konstatoval ředitel obecně prospěšné společnosti MÚDK Miroslav Kalivoda. „V tomto roce vyjedeme na necelé dva kilometry dlouhou trať o rozchodu 600 milimetrů mezi stanicemi Soos a Kateřina až do září vždy třetí víkend v měsíci. Kromě toho budeme jezdit i o státních svátcích,“ dodal.

„Pro letošní rok jsme připravili několik novinek, které mají naši drážku ještě více atraktivní,“ řekl nám Josef Týma, který slavnostní zahájení uváděl. „V první červnovou a první zářijovou sobotu to jsou dětské dny, na které připravujeme pestrý program urč-

Den plný vlaků

Města Svitavy a Polička (a okolní obce), Městské muzeum a galerie ve Svitavách, Městská knihovna Polička, vás srdečně zvou na oslavy 120 let tratě Svitavy – Polička. Oslavy se konají pod záštitou hejtmána Pardubického kraje Martina Netolického a za podpory Pardubického kraje a národního dopravce Českých drah.

Oslavy začnou už v pátek 20. 5. 2016 – v Městském muzeu ve Svitavách bude zahájena a až do 18. 9. 2016 zpřístupněna velká výstava k 120. výročí tratě Svitavy – Polička (proběhne vernisáž spolu s kitem nové knihy Pavla Stejskala a Josefa Vendolského). Železniční stanice Polička zažije v rámci oslav 120. výročí příjezdu prvního parního vlaku

v sobotu 21. května Den plný vlaků v rytmu dixielandu. Bohatý doprovodný a kulturní program v železniční stanici Polička ale začne už v pátek 20. května výstavou lokomotiv (19 h – 22 h, lokomotivy budou tento den k vidění už i v žst. Svitavy – od 9 do 17 h), oslavy budou pokračovat v sobotu 21. 5. jízdami historických vlaků (423.009, M 240.0113, T 444.162; vyjede i moderní RegioShark řady 844).

Slavnostní uvítání parního vlaku proběhne v sobotu 21. 5. 2016 v 10.06 h. Součástí akce bude i provoz drezíny Martina Kalouska a otevření malého železničního muzea místní dráhy v železniční stanici Květná. Více informací na www.120letzeleznice.cz.

–mmč–



Vlak Os 12380 relace Roudnice – Zlonice zastavil v z. Loucká 6. 4. v 14.39 h. v pozadí Říp.

Loucká – poetická zastávka v polích

Výlet do Velvar (o nichž jsme psali v minulém čísle) je možno spojit s projetím části tratě Straškov – Zlonice (095), která je kuriozou tím, že jsou na ní provozovány pouhé dva páry osobních vlaků v pracovní dny.

Z Velvar náměstí vyjedeme autobusem v 13.40 h do zastávky Loucká a poté se vydáme poetickou prašnou polní cestou k železniční zastávce Loucká, která leží přímo uprostřed úrodných podřepných polí s výhledem na bájnou horu Říp. Dle stop u zastávky Loucká se dá vytyčit, že i zde bylo kdysi řepné nákladíště. To bylo v době, kdy Čechy v rámci Rakouska-Uherska byly řepnou velmocí, vřdy jen v tomto okolí byl cukrovar ve Velvarech, Kmetiněvsi, Zlonicích... Vše zmizelo v prachu sutin.

V bývalé železniční stanici Kmetiněves byla v poslední době zatlučena všechna okna a to ještě nedávno byla budova obydlena a kolem běhalo domácí zvířectvo. Správa železniční dopravní cesty má však zřejmě jiné priority, než

budovy za rozumnou cenu prodat.

Obydlena je zastávka Tmáh, Bříza je také obydlena, ale pro změnu zde byla zrušena zastávka.

Martin Kubík

SPORT

Golfisté si to užili!

Opět po roce se konalo Mistrovství ČR železničářů v golfu. V pondělí 2. 5. 2016 se na hřišti berounského Golf Clubu sešlo 29 hráčů, kteří si užili příjemný den strávený na slunci a čerstvém vzduchu s pěkným výhledem na město Beroun.

Turnaj byl hodnocen na rány, tzn. kdo dosáhl nejmenšího počtu odpalů, stal se vítězem. Ceny předávala ředitelka turnaje paní Věra Nečasová, tajemnice PV OSŽ při ČD, a. s.

Výsledky muži:
Martin Záčec (SŽDC, OŘ Ústí nad Labem)
Miloš Žák (ČD, a. s., GŘ)
Jaromír Macháček (ČD Cargo, a. s., SOKV Ostrava)

Výsledky ženy:
Pavla Záčková (ČD, a. s., GŘ)

Jitka Kociánová (ČD, a. s., GŘ)
Hana Dluhošová (ČD, a. s., GŘ)

Tradiční byli ocenění i vítězové vložených soutěží. Nejdelšího odpalu dosáhl Petr Matyáš (ČD, a. s., GŘ) nejlépe k jamce se třel Mojmir Bakalář (ČD Cargo, a. s., GŘ) a dle Stablefordových bodů byl nejlepší Miloš Žák.

Výsledky tohoto turnaje budou použity jako základ pro nominaci na Regionální mistrovství USIC v golfu, které se bude konat také v Berouně 20. – 22. 6. 2016. Kromě české výpravy se ho zúčastní také družstva z Německa, Belgie a favorité z kolečky golfu z Velké Británie.

Jestliže vás golf zajímá, přijďte naše hráče do Berouna v úterý 21. 6. podpořit!

O.Š.

Z Kořenova na USIC v šachu do Petrohradu

Ve dnech 22. – 24. dubna 2016 proběhlo v nádherném prostředí Lesní chaty v Kořenově mistrovství ČR železničářů v šachu pro rok 2016. Letošní mistrovství bylo zároveň kvalifikační na velký USIC (železničářské mistrovství světa družstev), který budou pořádat ruští železničáři ve dnech 4. – 9. července 2016 v Petrohradu. Reprezentovat české železničáře na tomto turnaji mají právo pouze hráči umístivší se na prvních šesti místech mistrovství. Hrál se na 9 kol za účasti 32 hráčů.

Konečné pořadí mistrovství:
1. Martin Mužík (OŘ Ostrava) 7 bodů
2. Michal Horák (OŘ Ústí n. L.) 6, 5 bodů
3. Jaromír Volf (ČD Cargo, GŘ) 6 bodů

V Babicích se bude konat Memoriál Bronislava Hrdiny

Již sedmáct let se v Babicích, nedaleko Uherského Hradiště, koná mezinárodní turnaj železničářů v malé kopané, konaný jako Memoriál Bronislava Hrdiny. Letošní 17. ročník se uskuteční v pátek 21. května 2016 od 9 hodin na hřišti TJ Babice. Turnaje se zúčastní mužstva reprezentující železniční stanice Staré Město u Uherského Hradiště a Kunovice (ČD Slovácko), Otrokovice, Hulín, Veselí nad Moravou, Brno – VUD Sudice a zahraniční hosty (Slovensko) budou reprezentovat hráči ze železničních stanic Kúty, Leopoldov a Sládkovičovo. Loňské prvenství budou obhajovat hráči z Leopoldova.

Za organizační výbor turnaje zve všechny příznivce dobrého fotbalu na hřiště do Babic Mirek Sedlák, který současně děkuje všem organizátorům a sponzorům za podporu této sportovní akce.

–čas–

4. Jiří Horák (OŘ Ústí nad Labem) 6 bodů
5. Ladislav Winkelhöfer (ČD, GŘ) 6 bodů
6. Václav Mitura (OŘ Ostrava) 6 bodů
7. Jiří Groh (ČD GŘ) 6 bodů

Z účasti na turnaji USIC se do datečně omluvil Jiří Horák, kterého nahradí Jiří Groh, podle dosažených výsledků první náhradník.

V rámci mistrovství se uskuteční turnaj v bleskovém šachu s tímto výsledkem:

1. Aleš Horák (OŘ Ústí n. L.) 13,5 bodů
2. Jiří Horák (OŘ Ústí n. L.) 11 bodů
3. Valdemar Bednarz (ČD Cargo Ostrava) 9,5 b.

Celé mistrovství proběhlo naprosto bezproblémově, za což patří velký dík organizátorům pražské sportovní komise Standovi Noskovi a Jaroslavu Nastoupilovi, řediteli turnaje Bc. Milošovi Mazurovi a hlavnímu rozhodčímu Martinu Šmajzovi. Za vytvoření příjemného pobytu během celého mistrovství patří uznání a poděkování personálu chaty.

Kurt Mužík



Tři neúspěšnější šachisté.



Dva osobní vlaky na Pohádkovém nádraží Kateřina

Robert Koutný