

Z aktuálních událostí

■ Ve dnech 1. – 4. září se v hotelu Skalka v Rajčech Teplicích uskutečnilo **první společné setkání Rady seniorů OSŽ s předsedy klubů seniorů**. Jednání se zúčastnili i předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša a výkonný tajemník OSŽ Martin Vavrečka. Rada se věnovala navrženému harmonogramu jednání předsedzské konference seniorů, která se bude konat v České Třebové. O činnosti Rady seniorů ČR hovořil její místopředseda Alois Malý, s webovými stránkami seniorů OSŽ, které mají průměrnou denní návštěvnost čtyř set lidí, seznámil přítomné Karel Hybš. Večer proběhlo setkání a diskuse s předsedou OSŽ Bc. Pejšou a výkonným tajemníkem Vavrečkou. Martin Vavrečka pak představil jednotlivá rekreační zařízení OSŽ a jeho vystoupení doplnila ředitelka hotelu Skalka Emília Duračinská exkurzou do historie vzniku hotelu. Další den, v pátek, proběhl celodenní výlet s osvědčeným průvodcem Karlem Hybšem. V sobotu dopoledne byl za účasti předsedy OSŽ dán návrh, aby byl zaslán dopis účastníkům setkání členům Ústředí OSŽ, který vyjadřuje obavy z tlaku na rušení jízdních výhod seniorů. Odpoledne dostali účastníci prostor k diskusi a informacím o činnosti klubů seniorů.

■ Ve čtvrtek 8. září se v sídle OSŽ uskutečnilo jednání **celostátního Výboru předsedů dep kolejových vozidel**, jehož nejdůležitějším bodem byla informace o rozhodnutí Představenstva ČD, a. s., oddělit údržbu od provozu ve stávajících pěti depech kolejových vozidel. K tomuto tématu se rozpoutala rozsáhlá diskuse a poté celostátní výbor předsedů DKV přijal usnesení směřované k zaměstnavateli a členům PV ČD, a. s., kteří zastupují opravárenství. **„Místo drobení podniku se zabýváme okamžitým a urychleným řešením nedostatků pracovníků v opravárenství. Již nám chybějí zaměstnanci v každodenním plnění úkolů. Ještě chvíli a bude po opravárenství,“** konstatovali účastníci jednání.

■ V pondělí 12. září proběhlo v Praze, v sídle OSŽ, zasedání **Ústředí OSŽ**. V jeho úvodu proběhla (do)volba nového člena Ústředí OSŽ – Dušana Richtera (54 let, předseda ZO OSŽ SSZT Nymburk). V další části se členové Ústředí OSŽ věnovali přípravě VII. sjezdu OSŽ a schválili jak místo konání sjezdu (Hotel Clarion v Ostravě), tak i termín (10. a 11. listopadu 2017). Ústředí OSŽ rovněž odsouhlasilo vznik šesti komisí pro sjezd v roce 2017, tak jak je navrhlo Představenstvo OSŽ. Předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša zdůvodnil představenstvem podaný návrh volebního klíče delegátů na sjezd OSŽ v roce 2017 a Ústředí OSŽ jej odsouhlasilo, a to následovně: SŽDC 43,43 % – 64 delegátů; ČD, a. s., 30,93 % – 45 delegátů, ČD Cargo 13,54 % – 20 delegátů, NeRV (nedrážní) 12,10 % – 18 delegátů – celkem 147 delegátů. Zbytek, do počtu 220 delegátů, tvoří členové Ústředí OSŽ (34 delegátů), Revizní komise OSŽ (9 delegátů) a zástupci Republikové rady seniorů OSŽ (30 delegátů).

Následovaly informace ze zásadních jednání předsedy a místopředsedy OSŽ, členové Ústředí OSŽ vzali na vědomí Plnění rozpočtu OSŽ za 1–6/2016 a Daňové přiznání OSŽ za rok 2015 a schválili rozdělení hospodářského výsledku.

Ve druhé části jednání proběhla prezentace obchodní nabídky na založení benefiční (slevové) karty člena OSŽ a v rámci bodu „organizace

záležitosti“ pak padlo definitivní rozhodnutí o zániku nefunkčních (neexistujících) ZO OSŽ a jejich výmazu ze spolkového (veřejného) rejstříku.

■ V pondělí 12. září v odpoledních hodinách se zástupci Odborového sdružení železničářů, předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša a výkonný tajemník OSŽ Martin Vavrečka, zúčastnili **jednání tripartity**, na kterém byl, kromě zástupců vlády, zaměstnanců a zaměstnavatelů, přítomen také prezident České republiky Miloš Zeman. Hlavním bodem schůze bylo projednávání podoby návrhu státního rozpočtu na rok 2017, o němž vedli účastníci jednání velmi konstruktivní diskusi. Mezi další body schůze bylo zařazeno i projednávání nemocenských dávek či platů řidičů autobusů veřejné linkové dopravy. Prezident Miloš Zeman připomněl svůj nesouhlas se státní podporou solární energetiky. Důležitým bodem státního rozpočtu, který nejen na jednání tripartity, ale také na následné tiskové konferenci vyzvedl prezident Zeman, je zvyšování minimální mzdy jako formy podpory zaměstnanosti. V této souvislosti prezident připomněl, že základem by mělo být, že pracovat je vždy výhodnější, než pobírat sociální dávky.

■ V Praze na hlavním nádraží se dne 13. září uskutečnilo **společné jednání Celostátního výboru OSŽ ZAP (zákaznický personál) mobilních a stacionárních zaměstnanců**. Jednání se za zaměstnavatele zúčastnili člen představenstva ČD, a. s., Ing. Michal Štěpán, ředitelka OJ ZAP Ing. Jitka Kubíková, ředitelka kanceláře a člen představenstva odpovědný za osobní dopravu Ing. Radek Dvořák, ředitel odboru 16 Ing. Jiří Jeřeta a zástupkyň ředitele Ing. Zuzana Čechová, Ph.D. Z množství projednávaných záležitostí (o nichž se podrobněji dočtete na www.osz.org) jmenujeme prezentaci nového projektu – chatovací aplikace pro chytré telefony „ČD komunikátor“ (který má vlakovými četám umožnit kvalitnější komunikaci s dispečerem), a především diskusi o předpisu SR 14, který upravuje kategorizaci stanic. **„Cílem není propouštění lidí, ale optimalizace podmínek pro důkladné prozkoumání jednotlivých tarifních bodů,“** řekl Ing. Jeřeta. Odboráři měli k tomuto tématu řadu připomínek a dotazů, zajímali se především o další osud lidí v případě zrušení tarifního bodu (podle slov Ing. Jeřety se v tomto případě bude postupovat standardně ve spolupráci s odbory) a po dlouhé diskusi bylo rozhodnuto, že bude ustavena pracovní skupina, která se sejdě 27. 9. a projedná normu podrobněji.

Člen PV Martin Janeček v diskusi otevřel téma identifikačních štítků u vlakových čet a pokladních. Podle návrhu ČD se na nich totiž měla objevit jména, proti čemuž členové výboru ostře protestovali a uvedli řadu příkladů, jak by bylo možno uvedení jména zneužít. Ing. Jeřeta vzal jejich připomínky na vědomí s tím, že OSŽ chce sice nový vzhled štítků, ale požaduje, aby na něm bylo uvedeno jen služební číslo zaměstnance.

Dalším tématem bylo připomínkové procesní listů odbory. Podnikový výbor OSŽ při ČD, a. s., totiž k procesním listům poslal řadu připomínek, ale je přesvědčen, že k nim nebylo dostatečně přihlédnuto.

■ V úterý 20. září zasedal v Praze **Podnikový výbor OSŽ SŽDC**, který měl na programu mimo jiné určení priorit pro kolektivní vyjednávání. (Více na www.osz.org). -red-



Vysočina je po Středočeském kraji krajem s druhým největším počtem obcí, takže zabezpečit základní dopravní obslužnost bez kombinace železniční a silniční dopravy je nemyslitelné, říká Ing. Vladimír Novotný v rozhovoru v tomto čísle Obzoru. Na snímku Michaela Mareše osobní vlak na trati z Horní Cerekev do Jihlavy u zastávky Dvorce.

Vážení železničáři, boj o českou železnici nekončí!

Karel Otava začínal u ČSD jako výpravčí v roce 1971 ve Zdárci u Skutče, v letech 1971 až 1981 sloužil v Hrabalových Kostomlatech a v Lysé nad Labem. Absolvent Vysoké školy dopravy a spojů v Žilíně pracoval také jako přednosta železničních stanic Stará Boleslav (1981–1989) či Lysá nad Labem (1989–2000). Od roku 2000 je zaměstnán u ČD, SŽDC a na Ministerstvu dopravy v různých provozních a řídicích funkcích, například na generálním ředitelství ČD pracoval (od roku 2000) v Odboru regionálních vztahů jako zástupce ČD pro Středočeský kraj, na Ministerstvu dopravy byl pak vedoucím Oddělení koncepcí a rozvoje. V letech 2013 a 2014 (od 16. 8. 2013 do 20. 2. 2014) byl členem představenstva Českých drah, poté například pracoval jako odborný poradce ředitele Stavební správy na SŽDC. **„Zpracovával jsem tehdy materiály pro generálního ředitele SŽDC a pro náměstka pro infrastrukturu na ministerstvu dopravy. Vlastně jsem pokračoval v tom, co dělá celá léta a co jsem dělal i na generálním ředitelství (ČD) – bojoval za revitalizaci železničních stanic, vytváření parkovacích míst v okolí velkých nádraží a budování**

nových železničních zastávek, to je nekončící příběh,“ říká s úsměvem Ing. Karel Otava, v současnosti (od 15. 6. 2016) starosta města Lysá nad Labem.

Před lety stál Karel Otava u projektu parkovišť P+R v okolí velkých železničních stanic, konkrétně v Lysé nad Labem a v Českém Brodě. Jenže Středočeský kraj (tehdy pod vedením MUDr. D. Ratha) z podpory projektu vycouval a České dráhy následně tyto projekty nabídky městům. **„Český Brod si to vzal za své a parkoviště P+R po několika letech vybudoval, ale v Lysé nad Labem serada města přiklonila k tomu, že zatím tady parkoviště budovat nebudeme. Nicméně mně se teď podařilo ten projekt oprátnit. Budeme ho aktualizovat a v rámci projektů ITI (tzv. metropolitních projektů) i realizovat,“** říká starosta Lysé nad Labem Karel Otava s tím, že v plánu v rámci projektu ITI je vznik celkem 25 parkovišť P+R v okolí Prahy. **„Nakoně se nám podařilo prosadit to, o co usiluji už dlouho – že kolem Prahy, u velkých železničních stanic, vznikne prstenec parkovišť typu P+R.“** Konkrétně jde například o Milovice, Lysou nad Labem, Úvaly, Říčany

a další stanice. **„Konečně se dočkáme toho, co jsme po roce 1989 viděli při svých cestách na Západ. U každého nádraží, u každé zastávky v okolí velkých měst, bylo podobné parkoviště. Bohužel nám trvalo neskutečných 25 let, než jsme se k tomu dopracovali,“** dodává.

Karel Otava je také považován za duchovního otce nových vlakových zastávek. Středočeský kraj se dnes chlubí řadou nových vlakových zastávek v okolí hlavního města, ale zastávek, které nesou jeho rukopis, je mnohem víc. Například je má i Znojmo (Nový Saldorf, Nemocnice) či Frenštát pod Radhoštěm (město) i řada dalších měst.

Je duchovním otcem i jedné z prvních novodobých vlakových zastávek na území Středočeského kraje – Ostré. A v brzké době prý vzniknou další: Neratovice sídlíště; Dobruvitz Amazon či Praha–Rajská zahrada. V jiné evropské zemi by asi nebylo možné, aby vlak jel doslova okolo stanice metra a nezastavoval u ní.

„To je záležitost stará dvacet let,“ vzpomíná Karel Otava.

(Pokračování na str. 3)

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Zpřísnili jsme kvalifikační kritéria a předpokládáme, že situace, jaká vloni nastala na trati Hanušovice – Jeseník, by se už neměla opakovat!“

Hovoříme s Ing. VLADIMÍREM NOVOTNÝM, náměstkem pro oblast financí a grantových programů, prvním náměstkem hejtmana kraje Vysočina a předsedou Správní rady SŽDC

Právě končíte druhé volební období ve funkci prvního náměstka hejtmana kraje Vysočina a zhruba dva roky jste předsedou Správní rady SŽDC, vlastníka české železniční infrastruktury. Na SŽDC byly letos z Českých drah převedeno cca 1600 budov, ptám se vás jako předsedy Správní rady, v jakém časovém horizontu se dají očekávat opravy převedených budov?

Správní rada SŽDC nerozhoduje o konkrétních opravách budov, ale rozhoduje především o hospodaření státní organizace, o financích, o tom, jakým způsobem má management pracovat a kontrolovat ho.

Ale peníze jsou vždy až na prvním místě...

Přesně tak! Odpověď na vaši otázku začnu tím, jak jsem se jako krajský politik do Správní rady SŽDC dostal. Požadavek byl – i když to nebylo podmínkou – dostat do Správní rady někoho z regionů, který by rozuměl penězům a který by byl z kraje, kde to funguje, tedy z kraje, který není zadlužený a který hospodářsi s přebytkem. Na druhou stranu: to, že se pohybují v oblasti financí a grantových programů neznamená, že nemám co do činění s dopravou. Za prvé jako kraj vlastněme silnice druhé a třetí třídy a rozhodujeme o jejich opravách, za druhé jako kraj jsme zodpovědní za základní dopravní obslužnost – autobusovou a železniční – která nás ročně stojí více než 600 milionů korun. Železniční a autobusová doprava se o tuto částku dělí zhruba stejným dílem.

Jako kraj máte sice poměrně hustou železniční síť, ale vlaky z pochopitelných důvodů nezajíždějí všude.

Přes kraj Vysočina kdysi vedla významná

páteřní železniční linka (Kolin – Havlíčkův Brod – Brno), ale přece jenom ten význam, který měla před třiceti lety, už nemá, bohužel...

Svým způsobem jsme se tak ocitli na vedlejší koleji...

Možná, ale naopak z hlediska výstavby vysokorychlostních tratí (VRT), o kterých se mluví už desítky let, by měla nastat změna – minimálně jedna z nich by měla vést přes Vysočinu.

My jsme ale byli vždycky problémoví (úsměv). Možná je to dané i tím, že se vedení VRT několikrát měnilo, první náskry mnohokrát zasahovaly do pozemků konkrétních vlastníků, což pro starosty a občany byl velký problém, byť v detailu se zatím přesně neví, kudy by VRT měla vést. Navíc z každé strany tratě bylo požadováno 600 metrové ochranné pásmo. Nicméně Vysočina je považována za kraj, se kterým se bude muset dlouho jednat, až bude známa definitivní trasa, ale ta zatím známa není. Na papíře či v hlavách projektantů možná v dohledu je, ale nikoliv v realitě.

Na kraji pracuji od jeho samého začátku v roce 2000 a od té doby se mluví o výstavbě VRT. Co vím, už máme asi čtvrtou nebo pátou variantu, která vede přes kraj. Podle poslední varianty by mohly po této trati jezdit i regionální vlaky, takže by mohla vzniknout i zastávka v Jihlavě, což už je pro Vysočinu přijatelnější, než jen že tady vlaky projíždí. Byly bychom rádi, kdyby aspoň nějaká taková kombinace mohla existovat.

To jste mi ale utkl z otázky, co tedy bude s budovami?

Nebyl bych politikem, kdybych nezačal od začátku. V době, kdy jsem do funkce (ve Správní radě) nastupoval, měli jsme za úkol stabilizovat



jak management, tak i Správní radu, aby byla personálně stabilní, aby fungovala. Dalším úkolem bylo přivést zpět kvalifikované zaměstnance, kteří za éry ministra Bárty museli ze SŽDC odejít. A my jsme měli za úkol zase ty lidi, především v úzkoprofilových dělnických profesích, získat zpět. A dalším úkolem bylo – a teď se konečně dostávám k odpovědi na vaši otázku – zajistit hladký převod nemovitého majetku (budov) a části pozemků od Českých drah k SŽDC. To byl v podstatě jeden ze zásadních úkolů, který se letos podařilo dotáhnout do konce. Takže již letos půjde na opravy (budov) více než 165 milionů korun, v příštích letech pak předpokládám výrazný nárůst. Pro roky následující máme připravený harmonogram investic, kdy začneme masivně opravovat a rekonstruovat nádraží. Máme pochybně větší možnosti, než měly České dráhy. Můžeme čerpat evropské finance, takže předpokládáme, že budovy, do kterých se dosud neinvestovalo a které chátraly, se konečně dočkají oprav.

(Pokračování na straně 2)

Sledujte Podnikový výbor OSŽ ČD Cargo i na Twitteru

Na základě rozhodnutí PV OSŽ ČD Cargo, a. s., byl založen Twitterový účet, kde nás můžete sledovat: www.twitter.com/pv_osz_cdc. Tímto komunikačním kanálem budeme poskytovat rychlé, krátké a aktuální informace z jednání sociálních partnerů, důležité zprávy z médií a odkazy na zajímavé články týkající se nákladní železniční dopravy. Chceme zde prezentovat naši práci, její hloubku a rozsah. Roz-

hodli jsme se tak i proto, že se blíží kolektivní vyjednávání, a tento způsob je nejvhodnější pro okamžité sdělování zpráv. Budeme rádi, že oceníte výhody Twitteru, a věříme, že tento nástrojlepší celkovou informovanost členské základny. Blíží informace naleznete na webu osz.org v sekci Podnikový výbor ČD Cargo.

Marta Urbancová,
tajemnice PV ČD Cargo



Po tříměsíčních opravách byly na brněnském hlavním nádraží uvedeny do provozu nástupiště č. 2 a 3. V průběhu oprav, spojených s výlukami těchto nástupišť, byl nahrazen dosavadní asfaltový povrch betonovou dlažbou, nevyhovující litinové sloupy byly nahrazeny přesnými replikami a nově jsou řešeny i informační a orientační tabule na nástupištech. Součástí oprav bylo i provedení tzv. antigrafitů nátěru. Více se o výluce na brněnském hlavním nádraží dočtete v článku na straně 3. Snímek Michael Mareš

„Zpřísnili jsme kvalifikační kritéria a předpokládáme, že situace, jaká vloni nastala na trati Hanušovice – Jeseník, by se už neměla opakovat!“

(Pokračování ze str. 1)

V loňském roce probíhala na železniční síti výluková činnost, která v podstatě pokračuje i letos. Jaké opatření přijala SŽDC, aby se neopakovalo to, co se stalo v roce 2015 na trati Hanušovice – Jeseník, kdy se vysotěžila oprava trati, ale ani se nekoplo?

Je škoda, že takový případ vůbec nastal, protože SŽDC v loňském roce investovala do obnovy trati více než 40 miliard korun. A všechno, co bylo naplánováno, se s výjimkou zmiňované tratě povedlo, ačkoliv se naši pochybovači. SŽDC byla pro stát nadějí, aby se nemuselo do EU vracet peníze. Takže, myslím si, že jsme měli velký podíl na tom, že Česká republika nemusela vrátit stovky milionů korun do Bruselu. Ale tato vámi zmiňovaná zakázka, to byl skutečný problém, který nás trápil. Po celou dobu výluky se jezdilo autobusy a lidé, když to přetrpěli, se domnívali, že se to konečně někam posune. A ono se tam za tu dobu výluky proinvestovalo pouhých dvacet milionů korun. Skončilo to fiaskem, museli jsme trať rychle zprovoznit a znovu ji sotežít. Nyní se tam intenzivně pracuje a já doufám, že letos už to dopadne dobře a všechno poběží, tak jak má. Ale připouštím, že to byl problém. Zpřísnili jsme ale kvalifikační kritéria, máme jich ještě více, než předtím, a předpokládáme, že už by taková situace neměla nastat. Ale vždycky se může stát, že se do soutěže přihlásí firma, která, lidově řečeno, „na to nemá“. Jsme teď pod dvojnásobným tlakem: zaprvé vyžadujeme po firmách, aby měly kvalitní a moderní stroje, kvalifikovaný personál, ale tím zároveň ten výběr zužujeme na několik málo firem, které jsou schopny toto všechno doložit. Na druhou stranu jsme obviňováni z toho, že to připravujeme jen pro úzkou, předem vybranou skupinu firem. Jakmile ale zase výběrová kritéria rozmělníme, aby se soutěže mohlo zúčastnit více firem, pohybujících se na trhu v oblasti železniční infrastruktury, tak riskujeme, že se do výběru může dostat i firma, která se spojí s někým, kdo se tváří, že to zvládne, ale nakonec se ukáže pravý opak a hrozí to, co se stalo v Jeseníkách.

Ted jsme začali dělat, a zadali jsme to i jako úkol managementu, centrální nákupci základního materiálu právě pro soutěže (např. pražce, výhybky). Rozhodli jsme se, že tímto způsobem půjdeme i u zabezpečovacího zařízení, tzn., že by se i to soutěžilo centrálně a námi zakoupené zabezpečovací zařízení by bylo součástí veřejné zakázky. Těch opatření je hned několik.

Takže z loňských zkušeností jste se poučili?

Posunulo nás to určitě dál, ale někdy se dostáváme do uvedeného rizika.

Kromě toho, že jste předsedou Správní rady SŽDC, jste i náměstkem hejtmana kraje Vysočina. Jaký význam má pro kraj Vysočina železniční doprava?

Význam železnice pro kraj Vysočina je veliký, bez železnice si základní dopravní obslužnost neumíme představit. Dřív tady vedla páteří železniční linka, na což jsme byli docela pyšní, a teď nám vadí, že tomu tak už není. Ale díky železnici se nám stále daří zajišťovat základní dopravní obslužnost pomocí kombinace autobus/vlak. Domlouváme se s různými dopravci, především s ČD (kromě nich ještě v kraji působí JHMD). Jako kraj velice úzce spolupracujeme s ČD, je to jeden ze stěžejních úkolů kraje, jak zabezpečit základní dopravní obslužnost. V současné době připravujeme něco na způsob integrovaného dopravního systému (IDS). Pro Vysočinu je to problematičtější, dílem i proto, že tady nemáme žádné přirozené velké centrum. Jihlavou není tolik spádová, protože kraj Vysočina vznikl sloučením částí tří krajů. Po Středočeském kraji jsme krajem s druhým největším počtem obcí – máme přes 700 obcí. Takže zabezpečit základní dopravní obslužnost bez kombinace železniční a silniční dopravy je nemyslitelné, zejména v těch podhorských oblastech vrchoviny, kde jsou vesničky o 80–100 obyvatelích. To je pro IDS docela problematické, ale myslím, že už jsme docela daleko a že v letech 2018/2019 by i Vysočina mohla mít svůj IDS.

Nebudeme chodit kolem horké kaše: blíží se krajské volby, jste na šestém místě kandidátky ČSSD do podzimních voleb (7. a 8. října 2016). S jakým cílem do voleb jdete?

V zastupitelstvu kraje Vysočina jsem od roku 2000, od roku 2008 to dělám profesionálně. Byla tu vždy dobrá pracovní atmosféra, fungovalo to vždycky velmi dobře, až už jsme byli v pozici, či v opozici. Vysočina je venkovský kraj, snažíme se více spolupracovat, než si nadávat. A s jakým cílem jdete do voleb? Nechtěl bych to zakřiknout, ale chtěl bych pokračovat v tom, co dělám a v čem jsme, myslím si, docela úspěšní. A pokud to nedopadne, tak ti, kteří po nás přijdou, budou mít dobrou startovací pozici. Ve fondu strategických rezerv máme 1,5 miliardy korun, máme výbornou dluhovou službu kolem 2 %, připravili jsme rozpočet, který má 200milionovou rezervu. Takže jsme peníze neprojednali a nově zastupitelstvo a rada kraje budou moci realizovat další investice. V loňském roce jsme měli jako kraj, z hlediska poměru investic k celkovým výdajům rozpočtu, v porovnání s ostatními kraji, největší podíl investic. Takže to si myslím, že je dobrá vizitka, abychom mohli dále pokračovat v dobrém hospodaření a rozvoji kraje. **Michael Mareš**

PŘEDSTAVUJEME

Daniel Kouřil: „Posláním hasiče je poskytovat pomoc.“

Dva velké životní zájmy – povolání hasiče a cyklistika – tak by se dal charakterizovat pracovní soukromý život pětačtyřicetiletého Daniela Kouřila, zaměstnance SŽDC, hasičského záchranného sboru (HZS) Česká Třebová. Rodina a zejména nedávno narozený syn Martin, který na konci srpna oslavil své první narozeniny, jsou již samozřejmou součástí jeho života.

„Cesta k povolání hasiče nebyla v mém případě snadná, i když o tomto povolání sním snad už od dětství,“ svěří se Dan Kouřil, kterému jako hasičský vzor sloužil jeho děda, který byl členem dobrovolné požární jednotky



v obci Drahanovice u Olomouce. „Zřejmě jsem nesplňoval nějaké požadavky, takže mě k hasičovému původně nevolali. Trináct let jsem řešil dopravní nehody u Policie ČR, ale stále znovu jsem zkoušel dostat se k hasičům – a v roce 2010 to konečně vyšlo!“ popisuje svoji cestu k vysněnému povolání.

Začínal u jednotky požární ochrany HZS SŽDC v Olomouci, po jejím zrušení měl to štěstí a přesídlil do České Třebové, kam na čtyřadvacetihodinové služby dojíždí z Olomouce. „Je to krásná práce, moc se mi líbí, chtěl bych ji dělat snad až do důchodu. Nejvíce mě k ní přitahuje skutečnost, že posláním hasiče je poskytovat pomoc. Faktem ale je, že v některých případech jde o tragédie, kde již ani pomoci nemůžeme,“ zamýšlí se Dan Kouřil nad povoláním hasiče. U drážních hasičů totiž k jejich povinnostem patří i výjezdy k případům, kdy lidé přicházejí o své životy, až již dobrovolně, či ze své neopatrnosti. „Velice často jsou výjezdy k nehodám na železničních přejezděch, a co

je hodně deprimující, jsou výjezdy k sebevraždám na kolejích – o těch někdy hodně přemýšlím,“ dodává.

Stresy, které nezbytně služba hasiče přináší, odbourává Dan Kouřil sportem, především cyklistikou, v níž zaznamenával úspěchy i jako profesionální cyklista. „V letech 1990–1992 jsem byl členem střediska vrcholového sportu Dukla Praha, kde jsem se věnoval dráhové cyklistice. V tu dobu v Dukle Praha trénovali i mistři světa Svatopluk Buchta a Teodor Černý. Působil tam i Martin Penc, který se v roce 1985 stal amatérským mistrem světa v bodovacím závodě, jakož i trenér Pavel Vršecký, či Karel Randák,“ vzpomíná.

Ani poté, co středisko vrcholového sportu opustil, neskončil Dan Kouřil s cyklistikou, kterou v zimě doplňuje běžeckým lyžováním. Umísťuje se na předních místech v Mistrovství republiky železničářů, až již v cyklistice, či v běžeckém lyžování. Posilování fyzické kondice je součástí hasičského povolání. „Každou službu trávím dvě hodiny v posilovně, ale stále to na mě není nijak vidět,“ podotýká s úsměvem Dan. Hasiči pořádají také svá mistrovství. „Zúčastnil jsem se i prestižního závodu TFA (nejtvrdší hasičí přezíje), který se koná na památku 360 hasičů, kteří zahynuli při teroristickém útoku na newyorská dvojčata v roce 2001,“ připomíná Dan Kouřil snad nejtěžší soutěž, která v hasičském sportu existuje. Hasiči si při ní kromě kompletního zářehového obleku nasadí na záda ještě desetakilovou kyslíkovou láhev a obličej zakryjí maskou, která výrazně ztěžuje dýchání. Zejména silový soubor je zničující: soutěžící musí rozmotat dvě hadice na šedesát metrů, následuje jejich smotání, pak osmdesát úderů desetakilovým kladivem, přenos dvou dvacetakilových kanystřů na 30 metrů, transport 80 kilo válečků figuríny, překonání třímetrové bariéry, následně vytáhnout dvacetakilové závaží pomocí lana do druhého patra a závěrečná třešnička – výstup – v lepším případě výběh do 18. patra výškové budovy.

„Na letošním Mistrovství Evropy v TFA, které se konalo v Polsku – v krásné Toruni – jsem se z 280 závodníků umístil na 26. místě a ve své kategorii (45+) jsem byl první, a stal se tak mistrem Evropy,“ přibližuje Dan Kouřil svůj dosud nejúspěšnější výkon v hasičském sportu a největší radost, kterou mu sport a hasičské povolání přinesly. **Miroslav Čáslavský**



Záběr z kruhové haly DPOV Přerov, kde se provádějí vyvazovací opravy lokomotiv elektrické trakce vybraných řad.

NAVŠTÍVILI JSME

DPOV Přerov

Akciová společnost DPOV, člen skupiny ČD, patří mezi největší opravce železničních kolejových vozidel v České republice, působí však i v okolních státech. Jejimi hlavními pracovišti jsou provozní středisko oprav (PSO) Přerov (elektrické lokomotivy), PSO Nymburk (převážně osobní vozy, motorové vozy řady 854 a dvojkolky), PSO Veselí nad Moravou (motorové vozy a přívesné vozy k nim).

Společnost DPOV vznikla na přelomu let 2006 a 2007 a v současné době tak oslavuje svoje desáté „narozeniny“. „Provozni středisko DPOV v Přerově je pokračovatelem někdejšího lokomotivního depa, později depa kolejových vozidel (DKV) Přerov a sídlí i jeho prostorech,“ říká předseda ZV OSŽ DKV Přerov René Vrána, který je v této funkci druhým rokem. Zvolen byl poté, co zemřel předchozí předseda Jaroslav Hobza. Pod „křídla“ zdejší ZO OSŽ patří i členská základna ve Veselí nad Moravou, Nymburk má svoji vlastní ZO OSŽ.

Rozlehlé zázemí DPOV Přerov tvoří několik hal, v nichž se provádějí především vyvazovací opravy elektrických lokomotiv snad všech řad, které v režii Českých drah jezdí. „Opravné řady 471, 181, 362, 363 atd., ale také lokomotivy patřící jiným dopravcům, včetně soukromých,“ přibližuje rozsah oprav předseda Vrána. V halách panuje pořádek, pracovní prostředí je na dobré úrovni, vysoká pozornost je věnována bezpečnosti. Na opravách se v Přerově podílí 125 zaměstnanců podniku, kteří pracují v osmihodinových směnách. „Patnáct lidí pracuje ve směnách dvanáctihodinových, včetně sobot a nedělí,“ dodává předseda. Podle jeho dalších slov se DPOV potýká s nedostatkem kvalifikovaných mechaniků, jakož i elektroniků, což je dnes prakticky celostátní bolest – mladých lidí vyučených v této profesi stále ubývá. „Já sám jsem se vyučil v učilišti v Olomouci na profesi elekt-

romechanik pro dráhu, dnes už taková škola neexistuje a podnik musí nabírat lidi bez praxe u železnice a někdy je i složité zaučovat. Dnes jsou v DPOV Přerov stavby nenaplněné, a kdyby odešlo deset či více lidí, bylo by asi zle.“

Původní zaměstnanci dlouholetou praxí, kteří měli přehled prakticky o všem, pomalu odcházejí do důchodu a zaplnovat jejich místa není mnohdy lehké. Souvisí to i s poměrně nízkými nástupními platy, které se vůbec nedají srovnat s platy třeba v automobilkách, kam mladí mechanici míří především. „Podnik DPOV ale poskytuje svým zaměstnancům mnohé výhody a benefity, mezi něž patří pravidelný nárůst mezd, zajištěné kolektivní smlouvou, kapitálové a životní pojištění, pět týdnů dovolené + den navíc, i výhodné pojištění odpovědnosti za způsobenou škodu pro členy OSŽ. Samozřejmostí je kvalitní pracovní zázemí – šatny, sprchy, WC, kuchyňské koutky i možnost stravování v závodní jídelně, přičemž nanáklady na obědy podnik přispívá 50 procent,“ vypočítává René Vrána. Na potřebné úrovni je i bezpečnost a ochrana zdraví při práci, poskytování osobních ochranných prostředků a další záležitosti.

Pokud se týká organizovanosti v OSŽ, činí podle slov předsedy přibližně 80 procent, členy je i většina mladých pracovníků. Celkem má zdejší ZO OSŽ 360 členů, z čehož je 130 seniorů. 164 členů jsou zaměstnanci DPOV, zbytek pak je zaměstnán u DKV Olomouc, ČD Cargo a SOKV. Dva členové jsou zaměstnanci GR ČD Praha. „Velice důležitá je komunikace mezi lidmi, ta je našťastí nadobře úrovně, nevymínáme komunikace s vedením podniku – to se zajímá o problémy a případné nedostatky a operativně je řeší,“ dodává závěrem předseda ZV OSŽ DKV Přerov René Vrána.

Miroslav Čáslavský



Mechanici DPOV Přerov v nové hale při práci na montáži lokomotivních podvozků.

ZE SVĚTA

1200 nových strojevedoucích DB

Deutsche Bahn chce v tomto roce zařadit do pracovního procesu 1200 strojevedoucích. Toto číslo zveřejnila DB po jednání s odbory. Nejedná se však jen o nově vyskolené strojevedoucí. Hlavním cílem DB je snížení přesčasové práce. S odbory „Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer“ (GD) bylo dojednáno, že do konce roku 2017 se sníží přesčasy u strojevedoucích o 1 milion hodin. GD však nejsou spokojeni, protože v SRN chybí 800 až 1000 strojevedoucích. Problémy jsou například u Harz–Elbe–Express v Sasku-Anhaltsku, u Nordwestbahn v Brémách a u S-Bahn v Mnichově a Stuttgartu. Důvodem bylo snižování personálních stavů a nízký počet nově vyskolených strojevedoucích.

Z Transportweb, 29. 8. 2016, zpracoval-sh

Nabídka amerických železnice Alstomu

Miliardovou zakázku nabídla železniční společnost USA Amtrak výrobci kolejových vozidel Alstom. Na základě toho stouply akcie rivala Siemensu na pařížské burze až o 5,2 %, což je nejvyšší hodnota za posledních 7 měsíců (24,48 eur).

Francouzský koncern má železnici Amtrak dodat 28 vysokorychlostních vlaků. Smlouva má

hodnotu 1,8 mld. eur. Smlouva zahrnuje i dlouhodobou údržbu a opravy těchto vlaků. Vlaky mají na východním pobřeží USA spojit Boston a hlavní město Washington.

Z Reuters, 29. 8. 2016, zpracoval-sh

Soukromí dopravci vyvíjejí tlak na dceřinou společnost ÖBB

Slábnoucí konjunktura a exportní výkonnost, jakož i nízké ceny elektřiny a nafty, zanechaly stopy v rakouské železniční nákladní dopravě. Jak objemy zboží (nettotonů), tak i ujeté železniční kilometry (bruttotonokm) nákladních dopravců v Rakousku se v roce 2015 snížily. Pouze dopravní výkonnost stoupla o 0,4 % (na 22,56 mld. nettotonokm), protože zboží bylo přepraveno na delší vzdálenosti. To sdělil regulátor Schienen Control (SC) při hodnocení železničního trhu za rok 2015. Pokles vlastně odráží i ztráty lidra trhu, dopravce Rail Cargo Austria (RCA).

Zato soukromí dopravci, konkurenti RCA, podíl na trhu posílili a to Wiener Lokalbahn Cargo, Raaberbahn–Cargo, Lokomotiv und DB Schenker Rail. Na síti ÖBB tak „soukromníci“ dosáhli podílu 27 % na trhu (nettotonů), u nettotonokm je to 25 %. Velká část z toho připadá na osu Brennera a to přepravy mezi Německem a Itálií. Na této ose a na „západní ose“ (Vídeň –

VŠIMLI JSME SI

● **SOUTĚŽ O NEJKRÁSNEJŠÍ** nádraží jde do finále! Mezi 10 finalistů roku 2016 postoupila tato nádraží: Martinice v Krkonoších, Mimoň, Nepomuk, Ploskovic, Stochov, Světlá nad Sázavou, Uherský Brod, Vodňany, Zábřeh na Moravě a Zubrnice. Hlasovat můžete od pátku 23. září do 10. října.

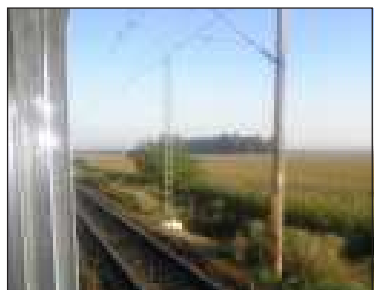
● **VE TŘECH SOUPRAVÁCH** InterPanter na trati Břeclav – Brno – Olomouc si cestující mohou od poloviny září zakoupit cukrovinky nebo nápoje ze zkušebně instalovaných prodejních automatů. Pokud se během třítydenního testovacího provozu tato služba osvědčí, hodlají ČD umožnit nákup drobného občerstvení z automatů i v dalších soupravách InterPanter, např. na lince Praha – Česká Třebová – Brno.

● **NA TŘECH MÍSTECH** v republice zastaví v letošním roce „Preventivní vlak bezpečné železnice“. První zastavení proběhlo v Benešově ve dnech 13.–16. září, od 20. do 21. září přijít tento vlak studenti na nádraží Praha–Bubny a podzemní cestu zakončí 11.–13. října v Brně. Preventivní vlak jezdí po republice již patnáctý rok a zejména mladé lidi upozorňuje na nebezpečí, které hrozí na železničních kolejích. Akci pořádají České dráhy se SŽDC, Policií ČR a ČD Cargo.



PLNOU PAROU VYSOČINOU

aneb z Havlíčkova Brodu párou do okolí – od pátku 16. 9. do neděle 18. 9. měli obyvatelé a návštěvníci Vysočiny nevšední možnost svázat se zvláštními nostalgickými vlaky. Soupravy, sestavené z historických vagonů třetí třídy (s dřevěnými lavicemi) typu „Rybák“, táhla parní lokomotiva „Skaličák“ (433.001). V pátek se jelo z Havlíčkova Brodu do Humpolce (na snímku) a Vlkavce, v sobotu do Bystřice pod Pernštejnem a v neděli pak do Jihlavy a Ždírcu nad Doubravou. Akce se konala v rámci projektu Bezpečná Vysočina pořádaného Krajem Vysočina ve spolupráci s Českými drahami a dalšími partnery.



V SOUČASNÉ DOBĚ

probíhá kompletní rekonstrukce traťového úseku Čáslav–Golčův Jeníkov v délce 11 km v hodnotě bezmála 660 milionů korun. Tyto stavební práce spolufinancované z prostředků EU – Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava spočívají v optimalizaci veškerých prvků na infrastruktuře, tzn. pokládky nového železničního svršku typu UIC 60 na betonových pražcích, vybudování nových přejezdů celopryžovou konstrukcí (nízká hluchost přejezdových vozidel), výměně stožárů trakčního vedení a v neposlední řadě výstavbě nových bezbariérových nástupišť o výšce 550 mm v zastávce Horky u Čáslavi, přičemž zde bude zároveň instalován nový informační systém pro cestující. Cílem této akce je zvýšení rychlosti na 100–140 km/h v předmetném úseku, díky čemuž dojde ke zlepšení komfortu železničního provozu. Součástí rekonstrukce traťového úseku Čáslav–Golčův Jeníkov je také výměna stožárů trakčního vedení – na snímku Tomáše Martínka.

Salzburg, resp. Vídeň – Pasov) soukromníci připravili 42 %, resp. 30 % celkového objemu nákladní dopravy. Téměř 65 % nákladních vlaků jsou ucelené vlaky. Obsluha území v nákladnější přepravě jednotlivých vozových zásledek je z 99 % i nadále výhradně zabezpečována lidem trhu ÖBB.

Z Transportweb, 18. 7. 2016, zpracoval-sh

Vozy s latrínami pro fotbalové fanoušky?

Na 4. kongresu o bezpečnosti ÖPNV (Veřejná regionální/příměstská doprava) v Dortmundu byly hledány možnosti realizace bezkontaktních přeprav fotbalových fanoušků. Tyto skupiny by měly být na místo dopravovány odděleně od ostatních cestujících, aby cestujícím byla zajištěna bezpečnost a komfort.

V Německu se připravuje plán na síť zvláštních vlaků s fanoušky. Měly by jezdí až do vzdálenosti 400 km a mohly by se skládat z vozů pro tuto cílovou skupinu, tj. vozů staré stavby. V těchto vlacích by byly řazené i speciální „latrínové“ vozy – přestavné vozy s vyšším počtem míst pro močení (pisáry). Přestavbu však bude komplikovat složitější schvalování do provozu. Problémem je rovněž, kdo by tyto speciální vlaky (měly by být asi 4 soupravy) provozoval. **Z E–Revue, 7/2016, zpracoval-sh**

Obzor č. 37 – 17. 9. 1991

Nejvíce informací je v tomto čísle shrnuto v kostce v pravidelné rubrice „**Cose děje v ústředí**“. Mimo jiné se zde dočítáme o změnách v traťovém hospodářství, kde došlo k návrhu na sloučení výkonových jednotek. Odboráři požadovali, aby se před tímto krokem vzaly v úvahu otázky zaměstnanosti, mzdové a sociální. Dále se zde dočítáme o tom, že na základě požadavků zástupců ostravské aglomerace se za účasti tajemníka Ú OSŽ uskutečnilo v Ostravě jednání za účelem řešení otázek zaměstnanosti, mzdového nárůstu a systému informací. V rubrice se dočtete i o výměně názorů, která za účasti předsedy OSŽ a ústředního tajemníka OSŽ proběhla v Krnově. „**V podstatě šlo o vyjasnění názorů na zakládání dalších federací a obdobných odborových organizací na železnici**“, uvádí se v článku s tím, že zakládání nových odborových organizací je v současné době neproduktivní a nahrává hospodářskému vedení na všech stupních řízení.

Situace v podnicích Automatizace železniční dopravy (AZD), kterým vzhledem k insolventnosti ČSD poklesly objednávky o více než 60%, byla předmětem rozhovoru s předsedou OSŽ výrobního závodu AZD v Olomouci pod titulem „**Přechodové období je těžké, ale musíme ho vydržet**“. Dočítáme se zde mimo jiné o výrazném poklesu výdělků zaměstnanců AZD či o dalších vizech podniku, který počítal se spoluprací s vyspělými západními firmami. „**Ceká se však na zprůhlednění ekonomické situace ČSD a stanovení jasných koncepcí dalšího vývoje**“, odpovídá předseda ZV v rozhovoru.

V souvislosti se zaváděním zkrácené pracovní doby na železnici zaznělo od členů OSŽ množství kritických připomínek. Obzor proto ve svém 37. čísle a ve dvou následujících číslech přinesl podrobně zpracovaná fakta, včetně zápisů z jednání odborů se zaměstnavatelem, aby bylo možno vyvrátit některé fámy nebo obvinění, které se v této souvislosti objevily.

Obzor č. 38 – 24. 9. 1991

V rozhovoru s místopředsedou OSŽ s názvem „**Chceme železnici funkční, obchodně zdatnou a perspektivní**“ jsou shrnuty hlavní principy připravované restrukturalizace s. o. ČSD

a také hlavní připomínky OSŽ k tomuto materiálu. Studie uvedla mimo jiné údaj o snížení počtu pracovníků nejméně o 50 tisíc do roku 1995 a kromě toho snížení 25 tisíc osob důsledkem vyloučení organizačních jednotek obsluhného charakteru. „**Ústředí uznává nevyhnutelnost racionalizace počtu pracovníků, rozhodně však nesouhlasilo s nesouhlasí, aby vedení s. o. ČSD vycházelo z indexu počtu pracovníků, které bude propouštět, ale aby důsledně postupovalo cestou objektivizace norem spotřeby živé práce a vyvinulo maximální úsilí o zmírnění sociálních dopadů na uvolněné pracovníky**“, uvádí se v jedné z odpovědí mimo jiné.

Celá jedna stránka Obzoru č. 38 se věnuje s. r. o. Railreklam, která vznikla 1. 6. 1991 za účelem zajištění reklamní činnosti pro ČSD. Obzor se postupně zabývá všemi hlavními výtkami a polemikami, které se kolem vzniku této společnosti vynořily. Je zde uveřejněn výpis z Podnikového rejstříku a prostor pro své názory dostal jak vedoucí společnosti RailReklam, tak někteří pracovníci železničních stanic. Ti uváděli mimo jiné, že prostředky, které dosud železniční stanice získávaly v oblasti reklamy, sloužily k potřebám dráhy. „**Jsem si jistý, že za současných podmínek jsme schopni zajistit instalaci a údržbu reklam vlastními pracovníky v plném rozsahu a na patřičné odborné úrovni včetně uzavírání smluv, aniž by se zvýšily mzdové náklady**“, uvádí například předseda ZV OSŽ v žst. Praha hlavní nádraží.

V Obzoru najdeme i dopis, který zaslal předsedovi OSŽ výpravčí žst. Protivín a jehož obsah byl shrnut v titulku. „**Prosazuje OSŽ dostatečně profesi výpravčího?**“. Předseda OSŽ Zdeněk Škop podrobně odpověděl na všechny dotazy pisatele, který se mimo jiné zaměřil na odměňování některých profesí odvětví dopravy a přípravě srovnání s odvětvím lokomotivního hospodářství. „**Je nutné pochopit, že ne všechny problémy lze vyřešit pro všechny profese ihned a tak, aby byla všeobecná spokojenost. Mám však stejný názor jako pisatel dopisu v tom, že tyto záležitosti v pořádku nejsou a dodávám, že je nutné je řešit. Nebude to však hned**“, uvádí předseda OSŽ ve své odpovědi mimo jiné.

Zdeňka Sládková

Skončila výluka na brněnském hlavním nádraží, cestujícím slouží nová nástupiště

V neděli 11. září 2016 skončilo tříměsíční omezení dopravy na brněnském hlavním nádraží. SŽDC tady od června opravovala 2. a 3. nástupiště, přilehlé koleje, trakční vedení nad nimi a most nad ulicí Špitálka. Oprava si vyžádala finanční náklady bezmála 92 milionů korun. Na obou nástupištech byl odstraněn nevhodný asfaltobetonový povrch s podkladem, který nahradila nová betonová dlažba. Samozřejmostí byly pak úpravy umožňující pohyb osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, jako jsou vozíky, rampy a funkční varovného pásu a další signální a varovné prvky. Komplexní rekonstrukci prošly ocelové a litinové konstrukce přístřešků – zčásti se měnila, zčásti nahradila. Nevýhovující litinové sloupy nahradily přesné repliky, zcela nově je zastřešení nástupišť. Cílem bylo zachování původního celkového vzhledu, konstrukce je sladěna do od-

stínu odpovídajícímu době vzniku nástupišť. V rámci dokončovacích prací budou na podhledové strany umístěny sítě proti ptákům. Cestujícím slouží nové informační a orientační tabule, nové jsou také nápisy s názvem stanice či osvětlení. Stavební práce se dotkly i hlavního podchodu. Došlo k obnově izolace nosné konstrukce, sanovaly se vnitřní omítky, vymalovalo se antigrafitový nátěr. Úpravou prošla i schodiště. Spolu s nástupišti proběhla i oprava přilehlých kolejí, vyměnily se kolejnice, práce a drobné kolejiivo. Dále se zrekonstruoval služební přejezd, nástupištní objekty pro výpravčí nebo železniční most přes ulici Špitálka, kde se navázalo na první etapu oprav. Kompletní rekonstrukcí 2. a 3. nástupišť symbolicky oslavilo předehlí (11. 9.) znovuzrození „Sedmikráska“ – tedy návrat oblíbené znělky „Hvězdy jsou jak sedmikráska nad Brnem“.

—mmc—

PŘÁVNÍ PORADNA

Povinnost zaměstnavatele nahradit zaměstnanci škodu na odložených věcech

Problematiku odložených věcí řeší zákoník práce v ustanoveních § 267 ZP a § 268 ZP. Pro vznik uvedené povinnosti zaměstnavatele nahradit škodu je rozhodující skutečnost, že zaměstnavatel je povinen nahradit zaměstnanci škodu pouze na věcech, které zaměstnanec odložil při plnění pracovních úkolů, nebo v přímé souvislosti s ním na místě k tomu určeném nebo obvyklém a aby na těchto věcech vznikla škoda.

Tato povinnost zaměstnavatele se vztahuje nejen na zaměstnance, kteří jsou u zaměstnavatele v pracovním poměru, ale rovněž i na zaměstnance, kteří mají se zaměstnavatelem uzavřenou dohodu o pracích konaných mimo pracovní poměr.

Zaměstnavatel je povinen nahradit zaměstnanci škodu, i když z jeho strany byly dodrženy všechny povinnosti stanovené právními předpisy.

I když je zaměstnavatel pouze povinen zajistit bezpečnou úschovu svršků a osobních předmětů, které zaměstnanci obvykle nosí do zaměstnání (§ 226 ZP), vztahuje se odpovědnost na všechny věci, které zaměstnanec vnesl do zaměstnání. Rozdělení věcí je významné jen z hlediska rozsahu náhrady škody:

● **věci obvyklé nebo které převzal zaměstnavatel do úschovy (i co se do práce obvykle nenosí)** – je povinen zaměstnavatel nahradit v plné výši,

● **věci, co se obvykle do práce nenosí a které zaměstnavatel nepřevzal do úschovy** – je povinen zaměstnavatel nahradit jen do částky 10 000,- Kč.

Věci, které zaměstnanci obvykle nosí do práce, je třeba posuzovat z objektivního i subjektivního hlediska. Patří sem oblečení a obuv bez ohledu na jejich hodnotu a běžné osobní předměty (např. hodinky, prsteny, náhrdelníky, mobilní telefony, kabelky, tašky apod.). Obvyklé věci je nutné posuzovat i s ohledem na roční období a na potřebu odkládat těchto věcí v souvislosti s výkonem konkrétní pracovní činnosti.

Zaměstnavatel může v pracovním řádu nebo v jiném interním normativním aktu blíže upřesnit, kam mají zaměstnanci věci odkládat a jak je mají zabezpečit. Může zakázat vnášení určitých věcí na pracoviště. Pokud zaměstnavatel neupřesnil místo k odkládání věcí, jsou tato místa obvyklá (např. šatna, uzamykatelná skříň nebo zásuvka psacího stolu apod.) nebo na místě, kam se obvykle věci odkládají (většak v zasedací místnosti). Zaměstnavatel není povinen nahradit škodu, pokud si zaměstnanci odkládají věci zcela libovolně. Z výše uvedeného vyplývá, že nelze například požadovat náhradu za hodinky zapomenuté na umývárně, nebo za sako, které si zaměstnanec odložil přes židli a nikoliv do skříň.

Zaměstnavatel se nemůže zprostit povinnosti nahradit škodu tím, že vyvěsí vedle věšáku oznámení, že „za odložené věci se neručí“. Takové jednostranné prohlášení nemá právní důsledky a nezabývá zaměstnavatele povinností nahradit případnou škodu, když by se odložená věc ztratila.

Ve výše uvedené povinnosti nahradit škodu musí být rovněž splněna **podmínka ohlášení výše škody zaměstnavateli**, tj. zpravidla nadřízenému vedoucímu zaměstnanci, bez zbytečného odkladu, nejpozději však do 15 dnů ode dne, kdy se zaměstnanec o škodě dozvěděl. Jde o promlčení. **Zaměstnavatel ovšem může promlčený dluh dobrovolně splnit.**

V rámci této lhůty má zaměstnanec povinnost uvědomit zaměstnavatele o odcizení, ztrátě nebo poškození věci bez zbytečného odkladu, avšak promlčení nastane teprve („nejpozději“) uplynutím 15 dnů ode dne, kdy se zaměstnanec o vzniku škody dozvěděl.

Pro uplatnění nároku na náhradu škody začíná zaměstnanci běžet obecně promlčecí lhůta ode dne, kdy se zaměstnanec o škodě dozvěděl.

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

Vážení železničáři, boj o českou železnici nekončí!

(Pokračování ze str. 1)

„Už dřív, než se otevřela stanice metra, tak probíhala jednání s primátorem Kaslem. Na ČD byl tehdy generálním ředitelem Dalibor Zelený, ty zápisy já mám, ale nikdy nedošlo k dohodě, kdo zaplatí přemostění čtyřproudé komunikace, a na tom to vždycky ztroskotalo. Ale zastávka tady nakonec bude, bude postavena v rámci modernizace tratě Praha – Lysá nad Labem, a přemostění zaplatí hlavní město Praha,“ ujišťuje. Poté, co další vlakové zastávky v okolí „jeho“ Lysé nad Labem už potřeba nejsou, považuje Karel Otava za svoji prioritu číslo jedna dobudování spojky z Milovic kolu milovického letiště směrem na Vlkavc, dnes Čachovice, tedy takzvanou Všejskou spojku.

„To je záležitost, která se táhne také už 25 let. To je můj životní cíl a rád bych se toho dožil,“ konstatuje. „Jde o pouhých 8,5 km tratí, čímž bychom dokázali dostat přímé vlaky, které dnes jezdí v trase Praha – Milovice (přes Lysou nad Labem), do centra Mladé Boleslavi, čímž by byla Mladá Boleslav propojena kvalitní příměstskou dopravou centrem Prahy.“ Jak Karel Otava dodává, hlavní problém Všejské spojky byl ten, že za šest let se ve funkci vystřídal deset ministrů dopravy a s nimi přicházející noví lidé chtěli na projektu něco měnit. „Na ten směr už máme zpracovaných dvanáct různých studií, teď se – bohužel – zpracovává třináctá, ale konečně se to snad někam pohnu. Ostatně je to i prioritou Středočeského kraje, je to zapracováno v zásadách územního rozvoje,“ shrnuje.

Karel Otava považuje právě probíhající modernizaci (zkapacitnění) tratě Nymburk – Mladá Boleslav za paskvil. „Postavíme dvě výhybny a tomu říkáme zkapacitnění tratě“ táže se. „Tady bez nějakého velkého přemýšlení měla okamžitě vzniknout trat' dvoukolejná a elektrizovaná, protože propojuje největšího dopravce po železnici, Skodu Mladá Boleslav, s jedním z největších seřadovacích nádraží v Nymburce. Stejně budeme muset po vybudování Všejské spojky ušek z Čachovic do Mladé Boleslavi zdvojkolejnit a zelektřizovat. Zkapacitnění tratě je prostě malost!“

Všejské spojce se začalo blyskat na lepší časy, o tuto oblast totiž projevil zájem významní zahraniční investoři. „Nedávno jsme byli na jednání pana ministra dopravy Toka a paní ministryně pro místní rozvoj Karly Šlechtové, kde byl představen projekt na výstavbu

nového moderního města, tzv. smartcity – města výzkumu – s vlastním letištěm, v jehož rámci by investoři postavili i železniční stanici Milovice a Všejskou spojku, a předali ji státu. To je obrovská nabídka, to je investice za zhruba 5 miliard korun,“ konstatuje Karel Otava a dodává: „Znovu tak ožívá 25 let stará myšlenka na kvalitní železniční propojení letiště v Ruzyni s letištěm v Milovicích do šedesáti minut.“

Absence kolejového propojení ružyňského letiště s centrem hlavního města je podle Karla Otavy další velkou ostudou. „Kdejaká asijská země nás v tomhle předběhla! Vždyť všechny asijské metropole mají kolejové napojení na letiště,“ říká a vzpomíná, jak se například letos v dubnu svezl v Šanghaji z letiště do centra Maglevem (vlak na magnetickém polštáři). „Měl jsem to štěstí, že jsme jeli rychlostí 430 km/h. Pak jsem se svezl ze Šanghaje do Pekingu i vysokorychlostním vlakem, ten jel rychlostí 300 km/h, to je úžasné! Čína má dneska 19 000 km vysokorychlostních tratí, zatímco my si tady vypravujeme pohádky.“

Karel Otava vzpomíná, jak, když ještě chodil na konci šedesátých let na dopravní průmyslovku v České Třebové, pan profesor Doležal studentům vypravoval, jak Japonci budují vysokorychlostní tratě a Francouzi se na to chystají. „Říkal, že v blízké budoucnosti to bude i u nás. Bohužel blízká budoucnost už je dnes více než 45 let. To je ostuda a mě mrzí, že se často ti, kteří o tom rozhodují, nestydí a vyjíždějí do okolních zemí, svezou se vysokorychlostním vlakem, všichni si to chválí, jak je to bezvadné, ale výsledkem je nula. Je to velká škoda a je to i naše velká ostuda.“

Kromě toho, že od června starostuje Lysé nad Labem („Odstoupil tady místostarosta, odstoupila městská rada, osm měsíců nemělo město kompletní vedení. Až po několika měsících se našel zastupitel Otava, který jediný byl schopen dát lidi dohromady,“ komentuje Karel Otava své červnové zvolení do čela města Lysá nad Labem) se ještě od roku 2000 angažuje ve Středočeském kraji. „České dráhy tehdy vytvořily tým lidí, tzv. zástupců Českých drah pro kraje, a já jsem byl vybrán jako zástupce ČD pro



Středočeský kraj,“ připomíná. „Bojovale jsem za ČD a železnici v dobách vlády ODS pokračuji i v tom i teď za ČSSD, protože s těmi lidmi se znám a oni mě znají jako železničáře s dlouholetou praxí. Musím se pochlibit, i když nevím, jestli je to ke chlubení, že už 44 let pracuji na železnici. Poslední čtyři roky pracuji i ve výboru pro dopravu Středočeského kraje a výsledkem i mé práce je jednoznačná podpora železnice a národního dopravce České dráhy. Zastupci všech politických stran hlasují vždy pro Národní dopravce a pro železnici jako páteř dopravy,“ říká Karel Otava s jistým zadostiučiněním.

„Například se nám po 14 letech letos podařilo zlomit rivalitu Prahy a středních Čech a vytvořit společného organizátora Středočeské integrované dopravy (SID). Výsledkem je to, že na posledním zastupitelstvu v pondělí 19. 9. bude schválen jak systém dopravy, tak i společný organizátor dopravy. Beru to jako zadostiučinění, jako jeden z velkých triumfů mého působení ve výboru pro dopravu.“

V krajských volbách kandiduje Karel Otava na krajské kandidátce ČSSD na 22. místě. „Pokud by se lidé rozhodli volit (ve Středočeském kraji) ČSSD, tak bych je chtěl poprosit o zakroužkování mého jména s tím, že by tak vzrostla šance, aby v příštím zastupitelstvu Středočeského kraje konečně zasedl železničář. Vážení železničáři, boj o českou železnici nekončí!“ Michael Mareš

NÁZORY

Referendum o poloze nádraží v Brně

Nejdůležitější letošní událostí v Brně bude jistě referendum o poloze nádraží a o způsobu výběru variant otevřenými návrhovými soutěžemi, které proběhne ve dnech 7. až 8. října 2016 společně s volbami do krajských zastupitelstev.

Bude se v něm rozhodovat o těchto dvou otázkách:

1. Souhlasíte s tím, aby město Brno podniklo bezodkladně všechny kroky v samostatné působnosti k modernizaci železniční stanice „Brno – hlavní nádraží“ v dosavadní poloze podél ulice Nádražní?

2. Souhlasíte s tím, aby město Brno podniklo bezodkladně všechny kroky v samostatné působnosti s cílem prosadit, aby se nejlepší řešení modernizace železniční stanice „Brno – hlavní nádraží“ určilo prostřednictvím soustavy otevřených návrhových soutěží?

Pokud na první otázku převáží platná odpověď NE, pak se na současně připravě stavby za 20,4 miliard korun nic nezmění, neboť lidé budou s odsunem nádraží o kilometr na jih k řece Svatce rovněž souhlasit.

Pokud ovšem bude odpověď znít ANO, pak si lidé budou přát moderní nádraží tam, kde je teď

– v prostoru mezi ulicemi Křenová a ulicí Hybešova. Zde pak odborníci jistě naleznou nejlepší konkrétní technické řešení.

Abyste bylo referendum platné a závazné, musí ale přijít aspoň 35 procent voličů Brna a nejméně 72 procent z nich se musí vyslovit ANO–NE. Proto je důležité, aby byla vysoká účast!

Šance na závaznost je přitom letos vysoká, neboť referendum proběhne ve dvou dnech, současně s krajskými volbami, k nimž chodí nad 40 procent voličů, a stávající vedení Brna ho nijak výrazně nebojkotuje. Bude-li výsledek závazný, pak ho Brno bude muset povinně hájit a stát ho bude muset též přijmout.

A co si o poloze nádraží myslí obyvatelé Brna? Z dlouhodobých výzkumů vyplývá, že asi dvě třetiny lidí chce mít nové moderní nádraží v centru, nikoliv ho odsouvat.

O nádraží by tedy konečně mohli rozhodnout sami občané Brna, nikoliv ekonomicky podjaté firmy nebo politici, kteří nehájí veřejný zájem.

Miroslav Patrik

(autor je předsedou Děti Země a člen přípravného výboru pro konání referenda)

Ad: Jindřichovice pod Smrkem

V Obzoru č.17 je noticka v rubrice „Všimli jsme si“, že v Jindřichovicích pod Smrkem by rádi rehabilitovali železniční dopravu.

Je úsměvné tvrdit, že nádraží Jindřichovice je daleko od obce a proto prý klesá počet cestujících. Není se čemu divit, již několik let vypadá jízdní řád mezi žst. Nové Město pod Smrkem a dopravnou D3 Jindřichovice jak noty na bubenu. V pracovní dny tam jezdí všehovšudy tři páry vesměs pro dělnickou a školní dopravu nepoužitelných vlaků, kdy první vlak do Frýdlantu jede v neuvěřitelných 10.02 hl je to stále ta samá písnička, nejprve se záměrně pokáží ku prospěchu autobusů jízdní řád a pak se napíše, že klesá počet cestujících! Přitom na stránkách Jindřichovic pod Smrkem visí hrdý nápis: do roku 2004 (kryje se se vznikem krajů) nejjezdil do Jindřichova žádný autobus (!).

Ano, mají pravdu, když jsem jel první z Jindřichovic někdy v roce 1999, byl vlak plně obsazen a jezdil v téměř hodinovém taktu! Dvanáct párů vlaků denně. Další nepravdivost je, že nádraží leží daleko od ob-

ce, leží od centra asi 400 metrů a od nádraží začíná souvislá zastávka. Že Liberecký kraj obec Jindřichovice nyní změnil názor, je jediné doře a doufejme, že se blyská na lepší časy. Proloužení tratě ve směru do Polska by jistě nejen turistickému ruchu v této zapomenuté oblasti jediné pomohlo. Třeba by Evropské fondy pomohly, Poláci je využívají bez zbytku, ne jako u nás, kde se vracejí do Bruselu.

Dodávám, že před válkou byla obec Jindřichovice vzdušnými lázněmi s letními buty libereckých měšťanů.

Martin Kubík



Stadler v Jindřichovicích pod Smrkem, 16. června 2014.

Lidé si zaslouží jistoty i na železnici

Letos je tomu přesně 175 let, kdy Olomouc propojila s Přerovem železnice. Psal se rok 1841 a výstavba parostrojních železnic soukromé společnosti Severní dráha císaře Ferdinanda byla v plném proudu.

Pokud se vrátíme zpět do přítomnosti, uvidíme, že velký význam železniční dopravě dopravy nelze oděpřit ani dnes. Naopak, železniční doprava si zaslouží ještě více podporovat. Objektivem krajského zastupitele a kandidáta na hejtmana Olomouckého kraje mohu bez okolů tvrdit, že se nám v uplynulých letech podařilo udělat obrovský kus práce pro zajištění kvalitní a komfortní dopravy všem cestujícím v našem kraji.

Naši snahou vždy bylo, je a bude minimálně udržení stávajícího rozsahu dopravní obslužnosti. Chceme zajistit, aby všem, kdo vlakem dojíždějí zejména za prací, do škol, nebo třeba k lékařům, sloužil dostatečný počet spojů. Skvělou zprávou jistě je, že se nám povedlo k 1. září zařadit do integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (IDSOK) šest zbývajících železničních tratí číslo 270, 274, 280, 290, 300 a 330. Ruku v ruce s tímto krokem si mohou obyvatelé kraje zakoupit jednotnou jízdenku, která platí ve vlacích, autobusech i v městských hromadných dopravách v Olomouci, Prostějově, Přerově, Šumperku, Záběhu a Hranicích.

Vrátím-li se zpět k železnici, pak je pochopitelný můj zájem na tom, aby se pasažérům cestovalo ve vlacích co nejpohodlněji. V současnosti na regionálních tratích, na jejichž provoz přispěl kraj vloni více než 650 miliony korun, jezdí moderní Regionovy či RegioPantery. Je pravda, že Olomoucký kraj platí ze svého rozpočtu za přepravu na železnici rok od roku více. Jen pro představu srovnáme s loňským výdajem částku 600 milionů korun v roce 2012. Stát i soukromé společnosti investují mnohdy s přispěním evropských dotací do modernizace nejen vozového parku, ale i samotných tratí miliardové částky.

Jsem připraven v případech dalších možností podporovat veškeré další kroky, které povedou k tomu, aby měla veřejnost v železniční dopravě jistotu. A podporovat i desetitisíce lidí, kteří na železnici pracují.

Jiří Zemánek,
kandidát na hejtmana Olomouckého kraje za ČSSD



Souprava Hurvínků M 131.1515 a M 131.1130 přijíždí do modřanské zastávky.

Pražský den železnice

V sobotu 17. 9. 2016 uspořádaly České dráhy ve stanici Praha–Braník tzv. „Pražský den železnice“. Kromě kulturně společenského programu a prodeje upomínkových předmětů se železniční tematikou a prodeje občerstvení bylo v Braníku k vidění několik lokomotiv DKV Praha a bylo vypraveno několik zvláštních nostalgických vlaků Prahou. Všechny vlaky vyjely z Prahy–Braníka, na čele soupravy vozů s dřevěnými lavicemi, zvaných „Rybák“ se představila „Zamračená“ T 478.1008, protože parní lokomotiva 434.2186 kvůli teplému a suchému počasí měla Hasičským záchranným sborem zakázanou jízdu.

Nostalgické vlaky vyjely celkem třikrát kolečko kolem Prahy přes Prahu–Vršovice do Prahy–Radotína a zpět přes Most intelligence a Prahu–Křč do Prahy–Braníka. Aby se v úvratových stanicích nemuselo objíždět, na postrak vlaku byl přivěšen „Brejlovec“ 754.008.

Poslední, čtvrtá jízda byla vedena z Prahy–Braníka přes Prahu–Vršovice na Smíchova Prokopským údolím do stanice Praha–Řeporyje a zpět. Mezi pražským hlavním nádražím a Prahou–Modřany a odpoledne dva páry mezi Prahou hl. n. a (Prahou)–Zbraslaví jezdila po celý den souprava motorových vozů M 131.1515 a M 131.1130. **Vít Mareš**



Retrovlakem do Retroměstečka

České dráhy jsou letos poprvé partnerem akce Retroměstečko, která se koná o víkendy 1. a 2. října v někdejších kasárnách T. G. Masaryka v Pardubicích na Zborovském náměstí. V rámci bohatého programu představí svoji činnost hasiči, záchranníci, armáda, proběhne výstava dobové techniky (z doby před r. 1990) a mnohé další.

Hlavní náplní spolupráce bude vedení několika párů vlaků mezi Pardubicemi, Hradcem Králové a Jaroměří elektrickými jednotkami ř. 451 (Zabotlam), které zde dlouhá desetiletí až do

poloviny 90. let jezdily. Tyto soupravy budou nasazeny na pravidelných vlacích, takže v nich bude platit běžný tarif. Zároveň bude v sobotu ráno zaveden zvláštní vlak ze Šumperka do Pardubic a v neděli večer zpět, na němž bude tato jednotka navedena z místa svého „trvalého pobytu“. Dopravu z nádraží do Retroměstečka a zpět zajistí historický trolejbus.

Bližší informace o programu a jízdních řádech najdete na www.cd.cz/zazitky.

Martin Hájek,
Pardubice



Momentku z výstavy zachytil objektiv Michaela Mareše.

InnoTrans 2016 představil inovativní kolejová vozidla

V úterý 20. 9. 2016 začal v Berlíně mezinárodní veletrh pro dopravní techniku InnoTrans 2016. Výstava probíhala ve dnech 20. až 23. 9. Téměř tři tisíce vystavovatelů na více než sto tisících metrech čtverečních, to je stručná vizitka veletrhu InnoTrans 2016. Díky 41 veletržním halám a unikátní venkovní ploše je InnoTrans předním mezinárodním veletrhem pro dopravní techniku.

Již více než dvacet let si v Berlíně každý rok

na podzim dávají dostaveníčko přední světové firmy působící v železničním průmyslu a to se pochopitelně odráží i ve stále se zvyšujícím zájmu o výstavní plochu, která je doslova „nabitá“ železniční technikou a příbuznými technologiemi z oblasti kolejových vozidel a infrastruktury. Prezentována zde jsou především inovativní kolejová vozidla, nové komponenty a systémy, moderní trendy v infrastruktuře a servis pro kolejová vozidla. **—mmč—**

Setkání motorových vozů

O víkendy 10. a 11. 9. se sjeli do Lužné u Rakovníka milovníci naší železnice. Zde, v areálu ČD železničního muzea, měly totiž „dostaveníčko“ historické motorové vozy. K vidění zde bylo reprezentativní zastoupení všech motorových vozů, které sloužily (či ještě slouží) u ČSD a ČD. Meziválečné období reprezentoval „Věžák“ M 120.417 z roku 1931. Tehdejší Kopřivnická vozovka vyrobila v letech 1930–35 celkem 89 kusů těchto motorových vozů. V té době se jednalo o jednu z nejpocetnějších řad motorových vozů u ČSD, určených pro osobní dopravu na lokálních tratích. Dle atypického umístění stanoviště strojvedoucího dostala tato řada také svou přezdívku. Vůz má lehkou konstrukci, dvou-nápravový pojezd s jedním hnacím dvojkolím. Výkon motoru Tatra 75 kW (od výr. čísla 70 pak 90 kW); mechanický přenos výkonu přes čtyřstupňovou planetovou převodovku; maximální rychlost je 50 km/h.

rychlost 120 km/h. Hmotnost vozu je 42,1 t a vůz poskytuje komfort 64 sedícím cestujícím. Věřme, že budeme mít příležitost se se „Stříbrným šípem“ na našich kolejích vidat častěji.

Všechny motorové vozy, které se o tomto víkendy sjely do Lužné, se také návštěvníkům představily při slavnostním „defilé“ na zdejší točně. Role moderátora se opět ujal vrchní přednosta DHV Ing. Jindřich Rachoř, který seznámil shromážděné obecenstvo s jednotlivými stroji a jejich historií. Z poválečné výroby uvedme alespoň „Hurvínka“ M 131.1, „Dřevák“ M 262.0 či „Singrovku“ M 240.0. Novější produkci reprezentoval „Orchestron“ M 152.0, „Krokodýl“ M 286.0, či „Katr“ 854.0.

Po oba dva dny byl vypraven z Lužné do Kolečovic zvláštní motorový vlak. V sobotu 10. 9. se v jeho čele, díky úvratí v Krupé, střídali „Hurvínek“ M 131.1515 s „Věžákem“ M 120.417. Po oba dva dny přálo akci krásné (až příliš horké)



V neděli 11. 9. odpoledne jsme si počkali s fotografickou kamerou u Nového Strašecí. Zastihli jsme motorový vůz „Stříbrný šíp“ M 260.001, který se právě vracel z ČD železničního muzea v Lužné do Nymburka.

Hlavním lákadlem „Setkání motorových vozů“ byl bezesporu znovuzrozený „Stříbrný šíp“ M 260.001, vyrobený v roce 1938 v ČKD Praha (závod Praga). Bohužel se tento vůz „narodil“ do špatné doby a jeho provoz poznamenala okupace ČR a světová válka. Nicméně poté, co se podrobil 5 let trvající náročné opravě v dílnách DPOV, a. s., PSO Nymburk, byl dne 15. 3. 2016 v areálu nymburských dílen slavnostně pokřtěn. Dlužno říci, že náročná oprava stála za to a jak exteriér, tak i interiér vozu je perfektní. Pod karošerií, ve své době nevšední a „futuristickou“, skrývá se dnes nejmodernější technika. Počíná se dvěma motory Tedom o výkonu 2x242 kW, přes mikroprocesorový řídicí systém, až po uzavený systém WC. V interiéru vozu zaujmou kožené sedačky červené barvy a spousta chromu. Výkonné motory vůz snadno zrychlí na max.

letní počasí. Nám nezbyvá, nežli všem organizátorům akce poděkovat za její perfektní průběh. Závěrem připomeneme, že poslední letošní velkou akcí v Lužné u Rakovníka je „Poslední parní víkend v ČD muzeu“ ve dnech 15. a 16. 10.

A. K. Kýzl

Předplatné Obzoru na rok 2017

zůstává ve stejné výši jako letos. Případné změny v odběru nebo v adrese zasílejte prosím co nejdříve na adresu: obzor@osz.org



V cíli bylo pro účastníky pochodu připraveno občerstvení a pamětní vlajčky.

Jesenický výšlap železničářů

Jesenický výšlap železničářů je turistická akce, která se těší dlouholeté tradici – letos si její účastníci „vyšlapí“ již po dvaatřicáté! Pořadatelem tohoto účelového pochodu je ZO OSŽ DKV Olomouc, jejímž předsedou je Martin Zatloukal. „V letošním roce jsme pochod uspořádali v Nížkém Jeseníku, čtyři pěší trasy a jedna cykloturistická vedly malebným a romantickým údolím říčky Bystřice. Počasí letos bylo doslova letní, ale třicetistupňové vedro ochladil hluboký les a v něm tekoucí říčka Bystřice,“ popisuje předseda ve zkratce letošní průběh pochodu. Přírodní park Údolí Bystřice je charakteristický hlubokým skalnatým údolím, které je z velké části porostlé pralesními velikány. Přes vysoké mosty a čtyři tunely tudy prochází romantická železniční trať z Olomouce do Krmova, která zcela přirozeně zapadá do zdejší krajiny. Jesenického výšlapu se letos zúčastnila zhruba stovka příznivců rekreace turistů se svými rodinami, přidali se i členové jiných ZO OSŽ z Olomouce.

Cyklotrasu, měřící 47 km, si projelo 26 cyklistů, cíl všech tras pochodu (9,5 – 22 km) byl u nádraží v Hrubé Vodě, v hospůdce Parku sportu, kde bylo pro všechny nadmíru spokojené účastníky této akce připraveno občerstvení a pamětní vlajčky. Kdo chtěl, mohl se pro zpestření projet na zdejší 850 metrů dlouhé bobové dráze. **Miroslav Čáslavský**

SPORT

Mužstvo SŽDC vyhrálo turnaj O putovní pohár předsedy OSŽ

Z jihočeského Písku, z Mistrovství České republiky železničářů v kopané pro rok 2016, hraného jako turnaj „O putovní pohár předsedy OSŽ“, si mužstvo SŽDC odvezlo počtvrté v řadě za sebou putovní pohár předsedy OSŽ. Turnaje se tradičně zúčastnilo pět mužstev: ČD Cargo, a. s.; ČD, a. s.; ZAP; Legios Louny; ČD, a. s.; DKV (Plzeň); a obhájce loňského vítězství – mužstvo SŽDC, s. o.

Mistrovství ČR železničářů v kopané pro rok 2016, hrané jako 7. ročník turnaje O putovní pohár předsedy OSŽ, pořádá tradičně Odborové sdružení železničářů (organizačně zajišťuje Mezinárodní oddělení OSŽ a Regionální sportovní komise OSŽ Plzeň pod vedením Ivo Ka-

čírka) ve spolupráci s ČD, a. s., ČD Cargo, a. s., a se SŽDC, s. o. Tentokrát se hrálo ve čtvrtek 8. září 2016 v Otavě Areně v Písku (domovské hřiště SK Písek).

Konečné pořadí turnaje:
1. SŽDC 12 bodů (skóre 17:0),
2. LEGIOS Louny 9 bodů (6:5),
3. ČD, a. s., DKV (Plzeň) 6 bodů (skóre 5:9),
4. ČD Cargo (3 body, 2:6) a
5. ČD, ZAP (0 bodů, skóre 3:13).

Individuální ocenění: nejlepší brankář **Jan Sedláček** (SŽDC, TÚDC), nejlepší střelec **Petr Darmovzal** (SŽDC, HZS Brno, 10 gólů), nejlepší hráč – **František Lazarik**, Legios Louny. **Michael Mareš**



Na snímku vítězné mužstvo SŽDC spolu s předsedou OSŽ Bc. Jaroslavem Pejšou.