# OBZOR 22

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů

7. 11. 2016 Cena 5 Kč

Ročník 27


## Z aktuálních událostí

Jednání **Podnikového výboru OSŽ SŽDC** v Praze 20. října se jako host zúčastnil první místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun. Ve svém více než hodinovém vystoupení se podrobně zabýval situací na železnici, zejména pak mluvil o postoji odborné veřejnosti, která má podle jeho slov z 90 % negativní pohled na zřízení tzv. „vlakopůjčovny“ a také o názoru některých politických stran na tuto věc . Tak jako OSŽ a další odborové centrály, kromě jedné, mají k tomuto záměru zamítavý postoj, stejný názor má i ČSSD a KDU–ČSL. Hovořil také o novelizaci Zákona o drahách a v souvislosti s ní i o problematice účtování energií (PHM, elektrická energie) soukromým dopravcům a také souvisejících službách. Množstvím prezentovaných informací Vladislav Vokoun zastoupil omluveného zaměstnavatele, zástupce SŽDC a také předsedu OSŽ.

Předseda PV OSŽ SŽDC Mgr. Martin Malý poté seznámil členy PV s předloženým návrhem zaměstnavatele na 1. změnu PKS. S tím, jaké konkrétní změny návrh obsahuje, seznámil přítomné Luděk Šebrle, pracovník oddělení ESO OSŽ. Předseda PV pak přednesl návrh na zastoupení odvětví infrastruktury a řízení provozu na VII. sjezdu OSŽ.

Diskuse se týkala mimo jiné úhrady nákladů za prostory poskytované zaměstnavatelem odborovým orgánům, proplácení faktur při pořádání akcí v případě, že jsou členy ZO vedle zaměstnanců SŽDC i zaměstnanci ČD Cargo, a hovořilo se také o provozování rekreačních objektů ve vlastnictví ZO ve vztahu ke spuštění elektronické evidence tržeb od 1. 12. 2016.

**Na výjezdním zasedání Republikové rady seniorů** (RRS) **OSŽ** v rekreačním zařízení OSŽ Pacifik na Ramzové ve dnech 23. – 25. října se členům rady představil Ing. Vladislav Czarnik, který byl zvolen za oblast Hradec Králové. Nahradil zesnulého Ing. Jaroslava Novotného, který tuto oblast zastupoval. RRS se zabývala mimo jiné organizačním uspořádáním konference seniorů, která se bude konat v České Třebové v příštím roce, a dospěla k závěru, že dříve navržený termín konání v červnu se měnit nebude. Diskuse se týkala jak počtu delegátů za jednotlivé oblasti, tak také toho, kdo ze stávajících členů rady bude chtít kandidovat do rady v dalším volebním období. Zájem pokračovat v radě oznámil její stávající předseda Kurt Mužík. V květnu příštího roku také proběhne III. sjezd Rady seniorů ČR, pozvání na sjezd obdrželo všech 15 členů RRS OSŽ. V pracovní komisi pro stanovy RS ČR je Alois Malý, který je místopředsedou RS ČR a také místopředsedou RRS OSŽ. Zároveň má na starosti metodiku krajských rad seniorů. RRS OSŽ navrhla Aloise Malého jako kandidáta do předsednictva Rady seniorů ČR a do revizní komise pražské Krajské rady seniorů pak svou členku Stanislavu Brejníkovou. Do krajské rady seniorů za Moravskoslezský kraj byl RRS navržen Kurt Mužík. Jak posílit vliv seniorů na politické dění u nás, bylo dalším tématem pro diskusi. Jednou z možností, jak bylo řečeno, je vytvořit hnutí seniorů, které by kandidovalo v příštích parlamentních volbách. Právě tato věc by mohla být tématem i pro III. sjezd Rady seniorů ČR. O situaci na železnici, zejména o připravované koncepci v opravárenství, informoval Kurt Mužík. O aktivitách klubů seniorů pak postupně informovali jednotliví členové rady.

Za řízení místopředsedy OSŽ Mgr. Martina Malého se dne 26. 10. uskutečnilo v Praze, v sídle OSŽ, pravidelné zasedání **Ústředí OSŽ.** Úvodní část jednání patřila přípravě VII. sjezdu OSŽ. Ústředí OSŽ se seznámilo s personálním složením sjezdových komisí a přípravného výboru a odsouhlasilo je. Jak uvedl předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša, jako první se sejde dne 14. 11. v Olomouci organizační komise. Přípravný výbor, který bude koordinovat práci všech šesti komisí, zasedne 23. 11. po jednání Ústředí OSŽ. Ústředí OSŽ na žádost některých základních organizací upravilo termín pro konání volebních schůzí a konferencí a vyhlásilo dnem 26. 10. 2016 volby v ZO OSŽ za zahájené s tím, že mají proběhnout nejpozději do 31. 3. 2017 a jejich platnost bude až do voleb před VIII. sjezdem OSŽ, tj. do roku 2021.

Následoval bod „informace ze zásadních jednání“, v jehož rámci předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša krátce okomentoval výsledky krajských voleb. **„Je před námi velký kus práce, protože v roce 2019 budou končit smlouvy ČD s kraji a my budeme muset spolupracovat se zcela novými lidmi,“** poznamenal Bc. Pejša.

Místopředsedové OSŽ poté informovali především o probíhajících kolektivních vyjednáváních. U ČD došlo k předání návrhu zaměstnavatele 25. 10., u ČD Cargo dne 13. 10. a u SŽDC 18. 10. Z nedrážních organizací bylo zmíněno Dopravní zdravotnictví, kde je těžiště pozornosti ve mzdových tarifech, a OHL ŽS Brno, kde odbory musí čelit záměru zástupců podniku zhoršit podmínky pro zaměstnance a snížit benefity.

Mgr. Malý a předseda Revizní komise OSŽ Pavel Franěk dále informovali o jednání na ZO OSŽ SDC Ostrava (viz závěrečná informace této rubriky). Pavel Franěk zdůraznil, že je nutné, aby každá základní organizace měla před volbami řádně odsouhlasen volební řád. Předseda Revizní komise dále informoval o zjištěných nedoplatcích u 26 organizací OSŽ i o tom, že se všemi došlo k dohodě o jejich uhrazení.

Na základě výsledků prověrky Revizní komise (RK) OSŽ SDC Ostrava, Revizní komise OSŽ a požadavku Petičního výboru členů ZO OSŽ SDC Ostrava byla na pátek 21. 10. 2016 svolána **mimořádná konference Základní organizace OSŽ SDC Ostrava**, na níž došlo k odvolání závodního výboru. Vlastnímu hlasování o nedůvěře ZV předcházelo vystoupení hostů (za OSŽ se konference zúčastnili místopředseda OSŽ Mgr. Martin Malý, tajemník PV OSŽ SŽDC Petr Štěpánek a předseda RK OSŽ Pavel Franěk; za zaměstnavatele ředitel OŘ Ostrava Ing. Jiří Macho), v následném hlasování byl celý závodní výbor s okamžitou platností odvolán a zároveň byl zvolen prozatímní ZV, který povede základní organizaci do řádných voleb na jaře příštího roku. **-red-**

*Hlasování o nedůvěře závodnímu výboru OSŽ SDC Ostrava.*

*Výhledem na Vyšehrad či Pražský hrad se můžete kochat denně z vlaků jedoucích po Pražském Semmeringu, mezi skalními zářezy v okolí Žvahova budete mít Prahu jako na dlani. České dráhy na legendárním Pražském Semmeringu provozují motorové vozy řady 810 na lince Praha-Smíchov Na Knížecí - Rudná u Prahy, každou sobotu, neděli a státní svátek (s výjimkou 24. 12. až 1. 1.) vyjíždějí na trať Pražského Semmeringu jako Pražský motoráček i historické motorové vozy společnosti KŽC Doprava.*

*Na snímku Michaela Mareše je zachycen motorový vůz M 262.1117 v zastávce Praha-Žvahov.*

## Musí nám jít o trvale udržitelný provoz veřejné osobní železniční dopravy a ne o krátkodobý zisk soukromé firmy

Vzhledem k tomu, že podklady pro jednání dopravní tripartity dne 1. 11. 2016 byly účastníkům rozdány až při zahájení jednání, změnilo se zasedání v pouhou konzultaci s tím, že jednotlivé zúčastněné strany předají své připomínky písemně do deseti dnů v rámci meziresortního připomínkového řízení. OSŽ nadále trvá na svém dosavadním stanovisku, že tzv. „vlakopůjčovna“ není dobrým řešením. Pokud by při 85% dotaci z EU na nákup kolejových vozidel měl být stát tím, kdo zaplatí zbývajících 15 % a stal by se tak majitelem kolejových vozidel, které by dále půjčoval jednotlivým dopravcům, pak hrozí, že jednou budeme prostředky získané z EU opět vracet.

Dopravce, který dané kolejové vozidlo nevlastní, nezajistí náležitou údržbu a může nastat situace, která se již stala v devadesátých letech při provozování dopravy společností Jizerská dráha. Tehdy došlo k těžkému zanedbání údržby, po roce společnost svou činnost opustila a České dráhy musely provádět náročné generální opravy poškozených zapůjčených vozidel.

Varováním je pro nás také situace u autobusové veřejné dopravy, kde jediným kritériem je nejnižší cena, tedy nejnižší osobní náklady. Dopravce, který nevlastní kolejová vozidla a případně se ani nemusí starat o jejich údržbu, protože tu zajistí dodavatel tzv. „fullservisem“, jehož varianta byla nemilým překvapením pro všechny účastníky jednání, není zárukou, že celý projekt bude udržitelný po dobu životnosti programu EU. Jinak hrozí vracení vyčerpaných prostředků zpět EU.

Nám přece musí jít o trvale udržitelný provoz veřejné osobní železniční dopravy a ne o krátkodobý zisk soukromé firmy. Toto je základní požadavek OSŽ, ze kterého nemůžeme ustoupit. Je to náš závazek vůči našim členům i všem občanům České republiky.

**Bc. Jaroslav Pejša**

## Bezpečáci se vzdělávali v Kořenově

Odborové sdružení železničářů věnuje již tradičně velkou pozornost vzdělávání svých členů a funkcionářů i v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Ve dnech 17. – 21. října se konal týdenní kurz pro dobrovolné inspektory BOZP ZO OSŽ v hotelu Lesní chata v Kořenově. Kurz byl věnován začínajícím inspektorům i těm, kteří si potřebnou problematiku potřebují po delší době zopakovat, popř. si chtějí své dosavadní znalosti a dovednosti prohloubit. Hlavním cílem tohoto školení bylo vyškolit přihlášeného účastníka a připravit jej na činnost inspektora BOZP, kterou bude vykonávat v rámci působnosti své odborové organizace.

Celé školení probíhalo interaktivní formou přednášek, cvičení, testů a vzájemné výměny názorů. Jako lektoři a organizátoři tohoto školení působili zaměstnanci oddělení BOZP OSŽ a Zdeněk Brada.

Na konci školení byli vyhodnoceni nejlepší účastníci. Na prvním místě se umístila Jaroslava Žmolilová z CDP Praha, druhá skončila Petra Drejčková z Plzně, na třetím místě Drahoslava Marková z Rokycan a jako čtvrtý se umístil Michal Býček z Olomouce. V závěru školení všichni úspěšně absolvovali závěrečný test a noví inspektoři obdrželi průkaz inspektora BOZP. Závěrem lze konstatovat, že úroveň poskytovaných služeb v hotelu (stravování, ubytování) byla jako vždy na vysoké úrovni, za což patří poděkování personálu hotelu Lesní chata.

**JUDr. Petr Kožmín,**
vedoucí oddělení BOZP

*Účastníci týdenního kurzu pro dobrovolné inspektory BOZP ZO OSŽ v hotelu Lesní chata v Kořenově.*

**NA AKTUÁLNÍ TÉMA**

## „Věřím, že v budoucnosti se ukáže, zda je současné personální obsazení na postu olomouckého dispečera na CDP Přerov únosné.“

Hovoříme s **MIROSLAVEM CHOVANCEM,**
směnovým dozorčím provozu v železniční stanici Olomouc hl. n.

**Podle předem určeného harmonogramu došlo v železniční stanici Olomouc hl. n. k převedení řízení provozu z olomouckého Ústředního stavědla na Centrální dispečerské pracoviště** (CDP) **do Přerova. Jak celá operace v praxi proběhla?**

Převedení řízení provozu na CDP se uskutečnilo 21. října 2016 přesně v 10.24 hodin. Měl jsem shodou okolností právě denní směnu na Ústředním stavědle v Olomouci, takže jsem byl této operaci osobně přítomen. V uvedený den byly postupně přepojeny na dálkové řízení informační tabule, radiostanice, telekomunikační zařízení a další sdělovací a zabezpečovací prvky a v uvedený čas jsem jedním kliknutím počítačové myši předal řízení z Olomouce do Přerova. Stalo se tak přesně po 175 letech a čtyřech dnech od doby, kdy do Olomouce přijel první vlak, a vznikla tak potřeba řídit zde železniční provoz.

**Jaké byly při této změně vaše pocity, jako výpravčího, který na Ústředním stavědle sloužil nepřetržitě od jeho založení v roce 1991?**

Popravdě řečeno, převládajícím pocitem byl smutek. Ono sice všechno jednou začíná a jednou končí, v daném případě však jde o víc než nostalgii. Přechodem na CDP Přerov došlo ke změně technologie, ke změně v organizování drážní dopravy i ke změně v systému řízení. Řada mých kolegů má k těmto změnám výhrady, hodnotit první směny a dělat závěry je však možná předčasné. Čas ukáže, zdali se nový systém vžije a bude bývalými výpravčími – nově dispečery – přijat bez výhrad a oblíben.

**V čem spočívá hlavní problém?**

Stále převládá názor, že jediný dispečer, obsluhující olomoucké osobní nádraží, bude neúnosně přetěžován při jakékoliv mimořádnosti, a ruku na srdce – mimořádnost se projevuje na každé směně. Mohu to posoudit z hlediska své práce směnového dozorčího provozu v Olomouci s pětadvacetiletou praxí výpravčího na Ústředním stavědle. Nejedná se jen o mimořádnou událost z pohledu předpisu D 17, ale také o mimořádnosti v obratu souprav, zpoždění vlaků, návaznosti přípojů, zavedení telefonického dorozumívání, obsazení kolejového obvodu, poruchy návěstidla, přejezdu, neplánované výluky apod. Dalším faktorem je soustředění olomouckých dispečerů do jedné místnosti s traťovými dispečery (Přerov – Olomouc, Olomouc – Zábřeh na Moravě a Zábřeh na Moravě – Rudoltice v Čechách). Na rozdíl například od dispečerů, kteří mají samostatné pracoviště pro řízení uzlu Přerov, je v jedné místnosti doslova natlačeno osm dispečerů a operátorek, což ke kvalitě řízení rozhodně nepřidá.

**Nejsou vaše slova příliš pesimistická? Vždyť centrální řízení provozu bez velkých pochyb má svoji budoucnost a stále se rozšiřuje, jak na CDP Přerov, tak i na CDP Praha.**

Nerad bych, aby vše vyznělo jen negativně. Určitě fandím novým technologiím a zároveň kolegům a budoucím novým dispečerům přeji úspěšné plnění úkolů na jejich náročném pracovišti. Věřím, že v budoucnosti se ukáže, zda je současné personální obsazení na postu olomouckého dispečera pro osobní nádraží na CDP Přerov únosné, a zda se tento systém osvědčí. Na možnou situaci upozorňovali olomoučtí výpravčí, včetně mně, již v začátcích, tedy víc než před rokem. Vedení CDP Přerov však od začátku mělo, a dosud má, názor jiný, spočívající v tom, že úsekovému dispečerovi pro

osobní nádraží mohou být nápomocni jeho kolegové, sedící s ním v jedné místnosti (řídící dispečer a dispečer nákladního nádraží). Zatím se ukazuje, že naše připomínky, především z oblasti personální, byly oprávněné, jak se bude tato situace řešit, nám ale není známo. Věřím však, že se stav v této oblasti zlepší.

**Snížení počtu pracovních míst se jistě neobešlo bez personálních posunů. Jak to v praxi vypadalo?**

Několik výpravčích přešlo na jiná pracoviště (např. ČD Cargo, železniční stanice Šumperk atd.), někteří, včetně mne samotného, zůstali v Olomouci na postech dozorčího provozu – vedoucího směny a venkovních výpravčích na osobním a nákladním nádraží. Pár výpravčích odešlo do důchodu. Pokud vím, tak nikdo nebyl propuštěn, všem se podařilo zajistit nové pracovní uplatnění. ***(Pokračování na straně 2)***

# „Věřím, že v budoucnosti se ukáže, zda je současné personální obsazení na postu olomouckého dispečera na CDP Přerov únosné.“

*(Pokračování ze str. 1)*

**Jak proběhlo rozloučení s pracovníky, kteří na olomouckém Ústředním stavědle sloužili?**

Oficiální rozloučení se uskutečnilo v pondělí 24. října. Přítomno bylo vedení PO Olomouc v čele s přednostou Ing. Zdeňkem Ježiorem, za vedení Oblastního ředitelství Olomouc byla přítomna náměstkyně ředitele OŘ Ing. Martina Baronová a za ZV OSŽ v Olomouci jeho předseda Milan Blažek. Poděkovali výpravčím i operátorkám za dlouholetou práci na Ústředním stavědle a zvláště pak za zvýšené pracovní úsilí v posledním roce, kdy v olomouckém uzlu probíhala náročná přestavba, doprovázena častými výlukami.

**Děkuji za rozhovor.**

**Miroslav Čáslavský**

### K výše uvedeným skutečnostem se vyjádřil ředitel CDP Přerov, Ing. Petr Novák. Z jeho vyjádření vyjímáme:

Převod ovládání ŽST Olomouc hl. n. na CDP Přerov byl personálně a technologicky složitý manévr, na němž se procesně podílel celý tým vedoucích pracovníků CDP Přerov, OŘ Olomouc a PO Olomouc. Tento proces trval přibližně jeden rok a ještě asi dva měsíce bude za provozu pokračovat odstraňování závad a nedodělků. Souhlasím s názorem, že dělat závěry po první směně je předčasné. Rovněž souhlasím s názorem, že jeden dispečer může být přetížený. Olomouckým výpravčím jsem nabídl vytvoření pracovní skupiny ke stanovení technologie řízení traťového úseku Brodek u Přerova – Olomouc – Červenka. Pracovní skupina byla složena ze zaměstnanců vedení CDP Přerov, zástupce stávajících provozních zaměstnanců CDP Přerov a zástupců výpravčích Ústředního stavědla Olomouc, připravujících se na pozici traťový dispečer. V rámci jednání této pracovní skupiny jsem návrhu provozních zaměstnancům plně vyhověl a zároveň je důrazně upozornil na nerovnoměrné rozložení povinností dispečerů, na které je právě v rozhovoru poukazováno. Výpravčí mi sdělili, že si popsané riziko uvědomují.

Řízení cca stokilometrových ucelených úseků z jednoho sálu je na CDP Přerov standardní a ověřené desetiletou praxí. Dispečerské sály jsou vyprojektovány a zkolaudovány na devět zaměstnanců ve směně. Právě z důvodů uvedených v rozhovoru jsme zastropovali maximální počet osm pracovních míst na jednom dispečerském sále. Stejně tak tomu bude i v případě zmiňovaného uzlu Přerov – z tohoto dispečerského sálu bude řízena i trať Brno – Přerov a Nezamyslice – Olomouc – cílový počet zaměstnanců 8. Na dispečerském sále Přerov – Břeclav již 10 let slouží pět dispečerů a dvě operátorky a stěžovali si již na vše možné, ale nezaregistrovali jsme žádnou stížnost na skutečnost, že by jich na sále bylo moc.

Ani já, ani mí kolegové nezaznamenali reakce dispečerů vyplývající z vašeho rozhovoru, naopak – dispečeři ke své práci přistupují zodpovědně se snahou odvést co nejlepší práci a odhodláním vzniklé problémy a nedostatky řešit. Míra provozních komplikací nevybočuje ze zkušeností z předcházejících přechodů na dispečerské řízení.

**Ing. Petr Novák,**
ředitel CDP Přerov

# Dvě regionální dráhy: Nový vlastník, starý provozovatel

Není tomu tak dávno, co proběhla, nejen světem železnic, zpráva, že firma AŽD Praha koupila od státu dvě regionální železniční dráhy. Konkrétně jde o tratě z Čížkovic do Obrnic (v Ústeckém kraji) a z Dolního Bousova do Kopidlna (ve Středočeském a Královéhradeckém kraji).

Na obou tratích byl před lety zastaven pravidelný celoroční provoz, v současné době jsou využívány, zejména pak Švestková dráha z Čížkovic do Obrnic, pouze pro sezonní provoz a občasné nostalgické jízdy. Dříve byla provozovatelem drah Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Ta však bude obě tratě provozovat i nadále. Drážní úřad totiž v minulých dnech vydal nové úřední povolení, na základě kterého je SŽDC od 1. října 2016 opětovným provozovatelem zmíněných drah. Povolení bylo vydáno na dobu neurčitou.

***Informace Drážního úřadu***

## PŘEDSTAVUJEME

# Ivo Laníček: „Členský poplatek ve FISAIC se neplatí.“

Ing. Ivo Laníček je jedním z prvních, kteří se od roku 1992 zapojili do aktivit zájmového sdružení FISAIC (Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů). Zaměstnancem ČSD/ČD/SŽDC je od roku 1960; na přelomu osmdesátých a devadesátých let (1986–1993) pracoval v Komitétu OSŽD ve Varšavě. Na začátku devadesátých let se pak vrátil ke své původní profesi v oblasti železniční zabezpečovací a sdělovací techniky. Od roku 1993 pracoval jako vedoucí oddělení koroze na tehdejším Ústředním ředitelství ČSD, konkrétně na Technické ústředně Českých drah (z níž vznikla TÚDC) v oblasti měření a řešení protikorozních opatření vyvolaných bludnými trakčními proudy. Na TÚDC pak v oblasti řešení vlivů elektrolytické koroze. Od roku 1998 je v důchodu, tolik vizitka prezidenta Mezinárodní technické komise FISAIC pro oblast Film a video, který do této funkce byl opakovaně zvolen před více než 11 lety.

**„Úplně na začátku je ale nutno říct, že náš vstup do federace FISAIC připravila Dr. Anna Abelovská, která jako první Češka–železničářka jela v roce 1992 na jednání delegovaných Zemských svazů FISAIC při mezinárodní soutěži** (skupina Film a video)**do Épernay ve Francii. To je oficiální počátek našeho členství ve FISAIC,**“ vzpomíná Ivo Laníček. „**A zároveň tehdy na sebe vzala povinnost uspořádat v roce 1993 15. ročník soutěže FISAIC v oboru Film a video v Česku. Ale protože z poroty a Technické komise na poslední chvíli odřekl účast prezident poroty, vzpomněla si tehdy na mě, protože něco obdobného – výukový film – jsem dělal i ve Varšavě. A tak jsem se narychlo, vlastně díky náhodě, stal prezidentem mezinárodní poroty a od té doby se datuje moje aktivní členství v této zájmové organizaci,**“ dodává.

Právě letos si připomínáme 25 let české účasti ve FISAIC, vloni (2015) uplynulo 50 let od první soutěže v kategorii Film a video. „**A příští rok se uskuteční již 27. ročník soutěže FISAIC, který se bude konat u nás – v Berouně,**“ vypráví Ivo Laníček dále. Naposledy byl Ivo Laníček prezidentem poroty v roce 2007 a je pravděpodobné, že jím bude i příští rok v Berouně.

Do aktivit FISAIC je v ČR, v rámci deseti zájmových skupin, v současnosti zapojeno 381 železničářů, z toho ve skupině Film a video je aktivně činných 34 členů. Obecně ale platí, že počet členů sdružených ve FISAIC rok od roku klesá. „**A to platí i pro Film a video, kde bych řekl, že je ta situace horší, protože některé Zemské svazy FISAIC** (například rumunský, švýcarský, či rakouský)**nechtějí film a video podporovat,**“ dodává Ivo Laníček s tím, že lidí, kteří natáčejí (a zpracovávají videa), je sice hodně, ale nevědí o možnosti, že se mohou stát členy ČZS(Český zemský svaz) FISAIC. „**Jedinou podmínkou je, že to musí být železničář respektive železničář–důchodce, bez ohledu na to, zda pracuje** (pracoval) **u Carga, SŽDC nebo u ČD a jejich dceřiných organizací.**“

A jaké téma či námět mají šanci mezinárodně „zabodovat“ v oboru film a video (od soutěže v roce 2009 jsou všechny soutěžní snímky jen videa v digitální kvalitě)? „**To je těžká otázka,**“ směje se Ivo Laníček a dodává, že autor nemůže poslat film do mezinárodní soutěže sám, ale pouze přes Zemský svaz FISAIC. „**Celý zemský svaz má pak pro svoji soutěžní kolekci k dispozici pouze 120 minut projekčního času a to bez zřetele na kategorie.**“ Zásadním kritériem výběru soutěžních prací do kolekce každého Zemského svazu FISAIC je pravděpodobnost úspěchu na mezinárodním poli.

A kolik platí člen za členství v ČZS FISAIC? „**Člen neplatí nic, platí si samozřejmě materiály na natáčení, tedy to, s čím nebo na čem dělá, ale členský poplatek ve FISAIC není žádný, členství je zdarma.**“ Pokud má někdo dojem, že dělá dobré video, nechť se zkontaktuje s ČZS FISAIC. „**Od roku 2010 máme své webové stránky v češtině** (http://fisaic–foto.cz/ video), k**de jsou kontaktní adresy,**“ uzavírá Ivo Laníček.

**Michael Mareš**

***Od 2. 9. 2015 slouží výpravčí v Dyníně v nové provozní budově (na snímku). Výpravčí tak opustili sousední budovu z 80. let minulého století, vedle níž stojí ještě starší nádraží.***

## NAVŠTÍVILI JSME

# Dynín

Není obvyklé, abychom jednu železniční stanici navštívili během jednoho týdne dvakrát, v případě Dynína se tak shodou okolností stalo. Tolik na vysvětlenou, proč jsou v článku uvedeny citace dvou výpravčích.

Vloni na podzim byla dokončena Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí. Původně jednokolejná trať s rychlostí do 100 km/h byla celkově modernizována na rychlost 160 km/h a to včetně zabezpečovacího zařízení a přejezdů. Kromě úprav samotné trati (tj. zdvoukolejnění, vybudování dvou přeložek a biokoridoru Losí most) prošly přestavbou i dvě železniční stanice: Horusice (z Horusic se v rámci přestavby stala zastávka s moderními nástupišti) a Dynín, a také jedna zastávka (Veselí nad Lužnicí zastávka). Konkrétně Dynín se dočkal úprav jednoho zhlaví a nové dopravní kanceláře. „**Hotovo je pouze veselské zhlaví, samotný Dynín, včetně nástupišť, má snad přijít na řadu až v roce 2018, kdy má dojít k celkové rekonstrukci kolejiště železniční stanice Dynín včetně ševětínského zhlaví a dvoukolejky směrem na Ševětín,**“ říká výpravčí Milan Zahrádka.

***Výpravčí Gustav Kubovec.***

Podle mluvčího SŽDC Marka Illiaše nebyla výstavba nových nástupišť v železniční stanici Dynín předmětem výše zmíněné stavby, ta se týkala (v Dyníně) pouze modernizace veselského zhlaví. „**Její součástí byla také výstavba nového provozního objektu pro dopravní kancelář a technologická zařízení,**“ dodává Marek Illiaš s tím, že součástí stavby Modernizace 1. stavby Ševětín – Horusice byla i přeložka tratě u přírodní rezervace Horusická blata s novým mostem pro křížení biokoridoru. Pro takzvaný Losí most (pro průchod losa evropského) byla nakonec vybrána spojitá ocelová konstrukce o čtyřech polích, samostatná pro každou kolej.

Od 2. 9. 2015 slouží výpravčí v Dyníně v nové provozní budově, už třetí v historii. Výpravčí tak opustili sousední budovu z osmdesátých let minulého století, vedle níž stojí ještě starší nádraží.

***Výpravčí Milan Zahrádka sloužil ve všech třech provozních budovách žst. Dynín.***

„**A ve všech třech jsem sloužil,**“ směje se Milan Zahrádka. „**Jak v té nejstarší, kde jsem v roce 1987 za přednosty Vrkoče začínal, tak i v té prostřední z osmdesátých let.**“ Ta nyní zůstala „na triku“ Českým drahám a ty ji, podle dostupných informací, budou muset zbourat. Trať z Dynína směrem na České Budějovice je zatím v původním stavu včetně jednokolejných úseků Ševětín – Chotýčany, respektive odbočka Dobřejovice– Hluboká nad Vltavou–Zámostí). „**S výjimkou výhybny Nemanice, respektive úseku České Budějovice severní zastávka – České Budějovice, je tento úsek víceméně beze změn a zřejmě ještě nějakou dobu zůstane,**“ říká výpravčí Gustav Kubovec.

S otevřením nové přeložky mezi Veselím nad Lužnicí zastávkou a Veselím nad Lužnicí se trať sice prodloužila, ale jízdní doba se naopak podstatně zkrátila. „**Původně měla být položena k původní trati druhá kolej, pak ale zvítězila varianta úplně nové tratě, která je napojena na velenicko–českobudějovickém zhlaví** (v žst. Veselí nad Lužnicí) **do tratě od Českých Velenic,**“ říká dále výpravčí Gustav Kubovec. „**Traťová rychlost mezi Veselím nad Lužnicí a Dynínem je sice 160 km/h, ale lokomotivy jezdí většinou maximálně 140 km/h, a tady na staničních kolejích je stovka, takže musí ještě před stanicí snížit rychlost, aby tady jely maximálně stovkou,**“ říká dále výpravčí Kubovec s tím, že zrychlení je i přesto markantní. „**Z Veselí do Horusic se dřív jezdilo sedm minut, teď se jede šest minut z Veselí nad Lužnicí až do Dynína. Když si vezmete, že z Horusic to je do Dynína o tři kilometry dál, tak je to zrychlení znát.**“

Když byla vloni v září ukončena služba výpravčích v Horusicích, neznamenalo to žádný zásah do zaměstnanosti, pro všechny se nakonec práce našla nebo odešli do důchodu. Nový objekt v Dyníně s dopravní kanceláří zároveň funguje i jako malý přístřešek pro cestující. V objektu pak mají výpravčí více než solidní zázemí – kuchyňku i šatnu. Výpravčí už tady ale jízdenky dávno neprodávají.

**Michael Mareš**

## VŠIMLI JSME SI

● **VLÁDA ČR** schválila dne 24. října návrh rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury na příští rok. Vyplývá z něj, že na dopravní projekty půjde příští rok více než 80 miliard korun. Kromě financování klíčových dálničních staveb se počítá i s investicemi na železnici, například na pokračování modernizace tratě Rokycany – Plzeň, rekonstrukci železniční stanice Ostrava–Vítkovice a stanice Olomouc či rekonstrukci zastřešení haly pražského hlavního nádraží. Mezi nově zahajované projekty na železnici bude patřit například optimalizace tratě Český Těšín – Dětmarovice či rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany, uvádí se v tiskové zprávě ministerstva dopravy.

● **V NĚKTERÝCH** železničních stanicích lze u osobní pokladny dopravce České dráhy taktéž zakoupit jízdenky na městskou hromadnou dopravu. Kupříkladu v žst. Světlá nad Sázavou (na snímku Tomáše Martínka) prodávají vybrané jízdní doklady na MHD v Praze, či v Brně a také jízdenky pro jednotlivou jízdu na MHD Jihlava v hodnotě 16 Kč. V současné době se v kraji Vysočina (kam Světlá nad Sázavou náleží) připravuje integrovaný dopravní systém, který ponese název Veřejná doprava Vysočiny. Jeho spuštění se předpokládá v roce 2018.

● **ČÍM DÁL VÍC** mizí z nádraží stánky s občerstvením – např. Česká Lípa, Pardubice na nástupišti a další. Světlou výjimkou je 3. nástupiště Praha–Smíchov. Úžasné je, jak jsou přes celou šíři stánku bohatě kvetoucí převislé pelargonie, o které se pán z kiosku vzorně stará. Před pár dny ráno náš čtenář viděl, jak pečlivě odstraňuje odkvetlé květy. Snímek Michael Mareš.

● **V RÁMCI VÝSTAVBY** nového dopravního terminálu ve Znojmě v jarních a letních měsících roku 2010 (vznik nových zastávek regionální, dálkové a městské autobusové dopravy v těsném sousedství výpravní budovy vlakového nádraží) došlo ve zdejší železniční stanici z prostorových důvodů k přímé náhradě původní staré vysoké osvětlovací věže příhradové konstrukce subtilnějším stožárem Abatec GL 400 se sklápěcím mechanismem o výšce 24 m, který se používá jako alternativa k osvětlovacím věžím sloužícím k osvětlení například překladišť. Na síti SŽDC to však byla první takováto realizace. Snímek Tomáš Martínek.

## ZE SVĚTA

### Polské přístavy sázejí na železnici

Polský provozovatel železniční infrastruktury, státní společnost PKP PLK, chce investovat 600 mil. zlotých (asi 150 mil. eur) do modernizace železničního napojení baltských přístavů Štětín a Svinoústí. Má být vybudováno 160 km nových kolejí, dva viadukty a jeden most. Trať by měla být elektrizována a vybavena moderním zabezpečovacím zařízením. Je to jedna z částí programu za 4 mld. zlotých, který má zlepšit napojení i dalších baltských přístavů Gdaňsk a Gdynia.

V současnosti je podíl železnice na přepravě do přístavů Štětín a Svinoústí asi 46 %. Velká část by měla být hrazena z programu EU „Connecting Europe“. Modernizace by měla být dokončena do roku 2020, čímž by se měl zvýšit význam polských baltských přístavů i pro mezinárodní železniční dopravu.

Z Transportweb, 4. 10. 2016, zpracoval **–sh–**

### Nové jméno pro CP Carga

Nákladní dceřiná společnost Portugalských železnic, CP Carga, byla v letošním roce převzata velkou rejdařskou společností se sídlem v Ženevě „Mediterranean Shipping Company (MSC)“. Společnost se tak nově jmenuje „Medlog – Transporte & Logística“. MSC Medlog se tak stal největším železničním nákladním dopravcem na Iberském poloostrově a postupně své aktivity rozšiřuje i do dalších zemí. Pro přepravy do Španělska byly u Alpha Trains pronajaty 4 motorové lokomotivy typu Euro 4000, které by měly zajistit dopravu vlaků až na místo určení, vlečku ve Španělsku. Z E–R, 7/2016, zpracoval **–sh–**

### ÖBB rozšiřují síť nočních spojů

Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) rozšíří od nového jízdního řádu, který začne platit v prosinci 2016, síť nočních spojů. Za tím účelem vypsaly výběrové řízení na nákup 60 použitých lůžkových a lehátkových vozů, jakož i 15 vozů pro dopravu osobních automobilů. Odhadovaná investice je 31 mil. eur. Dále ÖBB chtějí v následujících třech letech přestavět 20 osobních vozů na lehátkové vozy a v delším horizontu chtějí vypsat výběrové řízení na nákup vozů nové generace pro noční vlaky, které by měly být nasazeny pro dopravu mezi Rakouskem a Itálií.

Z E–R, 7/2016, zpracoval **–sh–**

### V Německu začnou jezdit první vlaky na vodík

Ještě před koncem letošního roku začne jezdit na příměstských tratích v Německu prvních 14 vlaků poháněných vodíkem. Tuto novinku pod názvem „iLint“, v níž dieselový pohon nahradí vodík, představila Deutsche Bahn (Německá dráha) na nedávném odborném veletrhu Innotrans v Berlíně. Nová technika nabízí „skutečnou alternativu k dieselu“, zdůraznil spolkový ministr dopravy Alexander Dobrindt (CSU). Vlaky na vodík, které budou jezdit rychlostí až 140 kilometrů za hodinu, budou „výrazně méně hlučné, bezemisní, výkonné a cenově výhodné“, upozornil ministr Dobrindt. Nádrže na vodík budou umístěny na střeše vlaků, jež po nabití ujedou 600 až 800 km. Problémem zatím je, že k dispozici je doposud jen málo tankovacích stanic, které však koncern Alstom již slíbil podél tratí dobudovat. Dobrindt požaduje pro rozvoj vlaků „iLint“ osm milionů eur a další čtyři miliony dostane dodavatel, koncern Bombardier, podotkl německý list Welt.

**Jan Hála**

### Autobusy ÖBB se jmenují „Hello“

Pod značkou „Hello“ a se sloganem „ÖBB on the Road“ vyjelo v létě 28 autobusů Mercedes rakouských železnic (ÖBB) na mezinárodní dálkové autobusové linky z Vídně do Berlína, Frankfurtu, Janova, Mnichova, Štrasburku, Benátek a Záhřebu, z Mnichova do Benátek, z Innsbrucku do Curychu, jakož i z Prahy do Benátek. Podle relace je nabízen jeden až čtyři spoje denně, některé z nich i jako noční spoje.

Pro získání dalších linek se uvažuje i o spolupráci s „Berlinlinienbus“, který patří DB.

Z ER International, 7/2016, zpracoval **–sh–**

# Psali jsme před 25 lety

## Obzor č. 43 – 29. 10. 1991

Obzor č. 43 přinesl poměrně obsáhlý výtah ze **„Zásad dopravní politiky“**, které schválila vláda ČSFR na svém zasedání dne 26. 9. 1991. Uvádí se v nich mimo jiné, že se dopravní trh bude orientovat na postupné uplatňování zásad tržního hospodářství, na zrovnoprávnění všech forem vlastnictví pro všechny účastníky dopravně–přepravního procesu, vytvoření konkurenčního prostředí přiměřeným uskutečněním demonopolizace, odstátnění a privatizace, na vytváření harmonizovaných podmínek pro dopravce na přepravním trhu v souvislosti s postupným přechodem ke svobodnému pohybu osob, zboží, služeb, práce a kapitálu v Evropě a také na radikální změnu řízení, orientovanou na komercionalizaci všech oborů dopravy.

Obzor dále informuje o tom, že byla schválena změna kolektivní smlouvy č. 4, která se týkala směrného růstu mezd na ČSD. Ten byl na I. čtvrtletí 1991 stanoven na 5 % a na další tři čtvrtletí na 8 %. Nárůst mezd byl vyplácen jako zvláštní příplatek všem pracovníkům ČSD.

Pod titulkem **„Proč je v děčínském uzlu stávková pohotovost?“** se dočteme o důvodech, které vedly děčínské železničáře (k nimž se postupně přidali i další železničáři ze severních Čech) k vyhlášení stávkové pohotovosti. Ta byla vyhlášena 10. 9., přičemž do 15. 10., tedy do termínu, kdy měli železničáři dostat uspokojivé odpovědi na své požadavky, nebyla odvolána. Děčínští železničáři chtěli z kompetentních úst znát zásady vztahu státu k ČSD, o zákonu o dráze, o snižování počtu zaměstnanců i řešení sociální problematiky. Protože dosavadní vývoj je neuspokojil, zůstali ve stávkové pohotovosti i po setkání s hospodářskými a odborovými představiteli i s ministrem dopravy.

Na straně 3 Obzor otiskuje obsáhlý otevřený dopis předsedy ZV OSŽ z košického lokomotivního depa, který kritizuje práci OSŽ, kterou hodnotí jako převážně neúspěšnou. **„Nejvyšší představitelé odborových centrál místo aby se všemi zákonnými prostředky zastávali oprávněných požadavků svých členů, dali vládě nepřímo najevo, že může klidně pokračovat ve svém ekonomickém dobrodružství – s negativním dopadem na všechny vrstvy obyvatel, ale nejvíc na vrstvu, která tvoří největší hodnoty,“** uvádí se v dopise mimo jiné. Dále je kritizován málo razantní postup OSŽ v prosazování nárůstu mezd a změny nevhodné organizační struktury OSŽ. Předseda OSŽ Zdeněk Škop některé výtky přijal, některé vyvrátil, především odmítl tvrzení, že všechna nebo téměř všechna jednání Ústředí s ÚŘ ČSD byla neúspěšná.

## Obzor č. 44 – 4. 11. 1991

Další číslo Obzoru přineslo mimo jiné informaci o tom, že bylo rozhodnuto o rozdělení směrného růstu mezd železničářů podle výše tarifů, to znamená, že kdo má vyšší plat, dostane více. Tajemník OSŽ Miroslav Janáček v krátkém rozhovoru na str. 1 vysvětluje, proč OSŽ na rozdíl od Ústředního ředitelství ČSD i od ostatních odborových centrál požadovalo plošné rozdělení – všem stejně. Podle OSŽ výdělečné možnosti železničářů nejsou ještě na takové úrovni, aby každý dostával mzdu podle množství a kvality vykonané práce. **„Navíc vzhledem k současné situaci v cenách paliv, energie, potravin a nájemného si myslíme, že příspěvek každému stejně by byl spravedlivější,“** uvádí tajemník OSŽ.

Po kritickém otevřeném dopise z Košic, uveřejněném v předchozím čísle, se nespokojenost některých odborářů s prací Ústředí OSŽ odráží i v dalším dopise, tentokrát z lokomotivního depa Most. Dopis vytýká vedení OSŽ to, že se nepřidalo ke stávce Federace strojvůdců dne 1. 10., a vyzývá odborové orgány na železnici, aby zanechaly třenic o to, co kdo pro železnici vydobyl, ale aby vystupovaly společně a nepřipustily další sociální úpadek železničářů.

Další výtky ke své práci si vyslechli představitelé OSŽ i na aktivech v Praze, Hradci Králové a v Plzni, z nichž Obzor přinesl zpravodajství na 2 straně č. 44. Zástupci základních organizací na nich nejčastěji hovořili o neuspokojivé mzdové situaci železničářů, o jejich kritických pracovních a sociálních podmínkách i o malé razantnosti vedení OSŽ při prosazování zájmů železničářů.

**Zdeňka Sládková**

# Tvorba a použití Podpůrného fondu OSŽ za I. pololetí 2016 OSŽ

## I. Tvorba Podpůrného fondu OSŽ

Stav Podpůrného fondu OSŽ (dále jen „PF OSŽ) k 1. 1. 2016 činil **7 424 183,33 Kč**

**Příjmy celkem I. pololetí 2016:**
příspěvky do PF OSŽ od ZO OSŽ, jiných právnických a fyzických osob **541 830,00 Kč**

**Výdaje celkem za I. pololetí 2016:**
Vyplacené dávky z PF OSŽ za I. pololetí 2016 **197 000,00 Kč**

**Stav prostředků PF OSŽ** ke dni 30.06.2016 činil **7 769 013,33 Kč**

## II. Čerpání Podpůrného fondu OSŽ:

Z PF OSŽ za **I. pololetí 2016** byly vyplaceny dávky celkem **12** žadatelům v celkové částce **197 000,– Kč.**

Dávky z PF OSŽ byly vyplaceny 12 žadatelům, které se týkaly mimořádných tíživých sociálních situací rodin, vzniklých v důsledku úmrtí člena OSŽ nebo rodinného příslušníka, dlouhodobé nemoci (se sociálním akcentem), podstoupení operací smyslových orgánů (očí) z důvodu zachování specifické zdravotní způsobilosti a pro dceru člena OSŽ s dětskou mozkovou obrnou. Celková částka těchto vyplacených dávek dosáhla 197 000,– Kč.

V průběhu I. pololetí 2016 byla jedna žádost o přiznání dávky z PF OSŽ rozhodnutím Představenstva OSŽ pozastavena, resp. přerušena pro nesplnění podmínek pro přiznání dávky z PF OSŽ ze strany žadatele i ZV ZO OSŽ ve smyslu Statutu PF OSŽ. Žadatel i ZV ZO OSŽ byli požádáni o konkretizaci a doplnění žádosti.

Všechny žádosti o dávku z PF OSŽ byly prostřednictvím ZV ZO OSŽ zaslány na OSŽ–ústředí. Tyto žádosti jsou vždy ověřeny, potřebné údaje doplněny, individuálně zhodnoceny ESO OSŽ–ústředí, dále posuzovány a schváleny Představenstvem OSŽ. Jednoznačně lze konstatovat, že PF OSŽ plní svůj účel a je nápomocen v tíživých sociálních situacích členů OSŽ a jejich rodin, na jejichž zmírnění vlastní finanční a hmotné prostředky nedostačují.

Podněty, připomínky nebo stížnosti na poskytování uvedené formy pomoci v hodnoceném období nebyly zaznamenány. Ze strany ESO OSŽ–ústředí je vždy striktně dodržována 30denní lhůta k vyřízení žádosti o přiznání dávky z PF OSŽ. Jedná se o zpracování důvodové zprávy a její předložení ke schválení Představenstvu OSŽ.

Vyplacení schválených finančních dávek jednotlivým žadatelům bylo zajišťováno hospodářsko–finančním oddělením OSŽ–ústředí, v součinnosti s příslušnými funkcionáři OSŽ.

ESO OSŽ–ústředí konstatuje, že žádosti členů OSŽ o dávku z PF OSŽ, které potvrdí příslušný ZV ZO OSŽ, jsou doručovány na odborné oddělení (k projednání Představenstvu OSŽ) většinou neúplné a to i přes uskutečněnou novelizaci Statutu PF OSŽ dne 1. 4. 2014. V porovnání s uplynulým obdobím lze konstatovat, že v poslední době je oddělením ESO OSŽ–ústředí zaznamenáno postupné mírné zlepšení. Přetrvávající nedostatky lze shrnout následovně, chybějí údaje o:

– konkrétní sociální situaci žadatele (rodiny),
– návrhu na výši dávky,
– obdržené podpoře ze SF zaměstnavatele, resp. FKSP nebo prostředků ZO OSŽ.

Nedostatečným se rovněž jeví doložení jednotlivých žádostí písemnostmi majícími charakter listinných důkazů, i když i zde dochází k postupnému zlepšení. Výše charakterizované skutečnosti představují ve svém důsledku další zbytečnou administrativu.

Stejně jako v předchozích obdobích byly i v průběhu I. pololetí roku 2016, všechny ZO OSŽ i jednotlivci v čtrnáctideníku Obzor vyzýváni ze strany Představenstva OSŽ, aby do PF OSŽ zasílali finanční příspěvky, protože, jak se říká, nikdy nikdo neví, kdy bude potřebovat finanční pomoc.

**Luděk Šebrle,**
analytik rozborář
**JUDr. Petr Večeř,**
vedoucí ESO OSŽ–ústředí

INFORMACE

# Změny u ÖBB – Business Competence Center GmbH a Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Informujeme držitele zaměstnaneckých jízdních výhod, že s účinností od 11. 12. 2016 se v případě cestování dálkovými vlaky společnosti ÖBB Personenverkehr AG (ÖBB osobní doprava, a.s.) (RJ, ICE, IC, EC, ICB Graz – Klagenfurt) s jízdenkami FIP na území Rakouska bude uplatňovat uživatelský poplatek: ve 2. vozové třídě 10,–, v 1. vozové třídě 15,– včetně 10 % daně z obratu. Tento uživatelský poplatek lze uplatnit ve vlaku bez přirážky nebo u přepážky přes EURIS. Doba platnosti: 2 dny dle zón jízdenky FIP pro libovolný počet jízd v odpovídající třídě vagónu ve spojitosti s jízdenkou FIP. Případné rezervace nemají souvislost s uživatelským paušálem a nemohou být vyúčtovány. Při placení uživatelského poplatku zásadně odpadá uplatnění nástupní karty. Výběr uživatelského poplatku se provádí jak v případě soukromých, tak i služebních a doprovodných cest – razítko „Kein Zuschlag erforderlich“ (Nevyžaduje se přirážka) se v této souvislosti neuznává. Hrazení uživatelského poplatku odpadá: v případě použití lokálních vlaků, v případě použití nočních vlaků ÖBB, v případě o 50 % zlevněných jízdenek dle předpisu FIP, v případě Mezinárodní volné jízdenky pro vysoce postavené zástupce přepravců FIP. Dále oznamujeme, že původní příloha předpisu ČD Ok 12 – FS Italiane byla nahrazena novou přílohou.

Podrobnější informace jsou k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod nebo v prostředí intranetu ČD, a. s., na adrese: http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokum.nsf v kategorii Jízdní výhody a pro uživatele Lotus Notes: Soubor/Databáze/Otevřít/ server: Albatros/České dráhy – dokumenty – O10 GŘ – dokumenty personální.

**Šárka Pupíková,** GŘ ČD, a. s.

PRÁVNÍ PORADNA

# Provozování kamerových systémů na pracovišti (1/2)

Vážení čtenáři, v minulých číslech čtrnáctideníku OBZOR jsme popsali činnost Úřadu pro ochranu osobních údajů (ÚOOÚ) a nyní v následujících dvou článcích vás seznámíme s problematikou kamerového systému. V prvním z nich se budeme věnovat **kamerovému systému z hlediska zákona o ochraně osobních údajů** a ve druhé části provozování kamerových systémů na pracovišti.

Provozování kamerového systému je považováno za zpracování osobních údajů, pokud je vedle kamerového sledování prováděn záznam pořizovaných záběrů, nebo jsou v záznamovém zařízení uchovávány informace a zároveň účelem pořizovaných záznamů, případně vybraných informací, je jejich využití k identifikaci fyzických osob v souvislosti s určitým jednáním.

Samotné kamerové sledování (monitorování) fyzických osob není zpracováním osobních údajů podle zákona č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů (dále jen „ZOOÚ“), protože postrádá úroveň podmínek pro zpracování údajů ve smyslu uvedeného zákona.

Zpracováním osobních údajů se rozumí zejména shromažďování, ukládání na nosiče informací, zpřístupňování, úprava nebo pozměňování, vyhledávání, používání, předávání, šíření, zveřejňování, uchovávání, výměna, třídění nebo kombinování, blokování a likvidace.

To však nevylučuje aplikaci jiných právních předpisů, zejména ustanovení občanského zákoníku upravujícího podmínky ochrany osobnosti.

**Údaje uchovávané v záznamovém zařízení, ať obrazové či zvukové, jsou osobními údaji za předpokladu, že na základě těchto záznamů lze přímo či nepřímo identifikovat konkrétní fyzickou osobu (tedy: informace z obrazových či zvukových nahrávek umožňují, byť nepřímo, identifikaci osoby).** Fyzická osoba je identifikovatelná, pokud ze snímku, na němž je zachycena, jsou patrné její charakteristické rozpoznávací znaky (zejména obličej) a na základě propojení rozpoznávacích znaků s dalšími disponibilními údaji je možná plná identifikace osoby. Osobní údaj pak ve svém souhrnu tvoří ty identifikátory, které umožňují příslušnou osobu spojit s určitým, na snímku zachyceným, jednáním.

Zpracování osobních údajů provozováním kamerového systému je přípustné:

a) v rámci **plnění úkolů uložených zákonem** (např. Policii České republiky); v těchto případech je třeba dbát ustanovení příslušného zákona,
b) dále je toto možné na základě řádného **souhlasu subjektu údajů** (např. zaměstnance, občana); to však je prakticky realizovatelné ve velmi omezených případech, kdy je možné jednoznačně vymezit okruh osob nacházejících se v dosahu kamery,
c) užití kamerového systému však je možné i bez souhlasu subjektu údajů s využitím **ustanovení § 5 odst. 2 písm. e) ZOOÚ**, tj. pokud je to nezbytné pro ochranu práv a právem chráněných zájmů správce (zaměstnavatele), příjemce nebo jiné dotčené osoby; takové zpracování osobních údajů však nesmí být v rozporu s právem subjektu údajů na ochranu jeho soukromého a osobního života.

Povinnosti správce při provozování kamerového systému vybaveného záznamovým zařízením:

a) **Kamerové sledování nesmí nadměrně zasahovat do soukromí.** Kamerový systém je možno použít zásadně v případě, kdy sledovaného účelu **nelze účinně dosáhnout jinou cestou** (např. majetek je možno chránit před odcizením uzamčením místnosti). Dále je vyloučeno užití kamerového systému v prostorách určených k ryze soukromým úkonům (např. toalety, sprchy apod.). Je ovšem možné řešení, kdy subjekt údajů má na výběr z alternativ (např. lze monitorovat prostory šatny plaveckého stadionu za předpokladu, že je vymezen prostor pro převlékání, který není kamerami sledován).
b) **Specifikace sledovaného účelu**. Je třeba předem jednoznačně stanovit účel pořizování záznamů, který musí korespondovat s důležitými, právem chráněnými zájmy správce (např. ochranou majetku před krádeží). Záznamy tak mohou být využity pouze v souvislosti se zjištěním události, která poškozuje tyto důležité, právem chráněné zájmy správce. Přípustnost využití záznamů pro jiný účel musí být omezena na významný veřejný zájem, např. boj proti pouliční kriminalitě.
c) Je třeba stanovit **lhůtu pro uchovávání záznamů**. Doba uchovávání dat by neměla přesáhnout časový limit maximálně přípustný pro naplnění účelu provozování kamerového systému. Uchovávaná data by měla být uchovávána v rámci časové smyčky např. 24 hodin, pokud jde o trvale střežený objekt, nebo případně i dobu delší, v zásadě však nepřesahující několik dnů, nejde-li o pořizování záznamů policejním orgánem podle zvláštního zákona, a po uplynutí této doby vymazána. Pouze v případě existujícího bezpečnostního incidentu by měla být data zpřístupněna orgánům činným v trestním řízení, soudu nebo jinému oprávněnému subjektu.
d) Je třeba řádně zajistit **ochranu** snímacích zařízení, přenosových cest a datových nosičů, na kterých jsou uloženy **záznamy**, před neoprávněným nebo nahodilým přístupem, změnou, zničením či ztrátou nebo jiným neoprávněným zpracováním – viz § 13 ZOOÚ.
e) **Subjekt údajů** musí být o užití kamerového systému vhodným způsobem **informován** (např. nápisem umístěným v monitorované místnosti), viz § 11 odst. 5 ZOOÚ, nejde-li o uplatnění zvláštních práv a povinností vyplývajících ze zvláštního zákona.
f) Je třeba garantovat další práva subjektu údajů, zejména právo na přístup ke zpracovávaným datům a právo na námitku proti jejich zpracování, viz § 1 ZOOÚ.
g) **Zpracování osobních údajů je třeba registrovat** u Úřadu pro ochranu osobních údajů, nejde-li o uplatnění zvláštního práva či povinností vyplývajících ze zvláštního zákona, viz § 18 odst. 1 písm. b) ZOOÚ.

***Zdroj: www.uoou.cz***

**Luděk Šebrle,**
analytik rozborář ESO OSŽ–ústředí
**JUDr. Petr Večeř,**
vedoucí ESO OSŽ–ústředí

NÁZORY

# Nechápu kroky SŽDC ohledně oprav budov

Reaguji na zprávu z webu OSŽ o opravách nádraží. Zcela nechápu kroky SŽDC ohledně oprav vyjmenovaných budov. Například zmíněná budova žst. Přerov byla přece nedávno generálně opravena, včetně nástupišť! Místo toho, aby SŽDC opravovala budovy, které opravdu hrozí zřícením, jako jsou například lokálkové Kožlany, Protivec, Pšovlky, Čistá, Kralovice, Zavidov, atp., budou se opravovat nedávno opravené budovy!? I Břeclav byla přece nedávno opravena, Hradec Králové je také v dobrém stavu, zatímco Mladá Boleslav je léta ve špatném stavu. Nebo by možná mělo SŽDC vykoupit zpět a opravit a pak pronajmout bývalé nádraží Vyšehrad – je příšerné pro pravidelné i náhodné cestující vidět rozpadlou budovu u hlavní tratě směrem na „západ“.

**Martin Kubík**

## Odpověď SŽDC

Touto cestou reagujeme na dopis pana Martina Kubíka ohledně oprav některých budov. Například v Kuřimi proběhly v roce 2014 úpravy bezbariérového přístupu (výtahy apod.). Příští rok chceme navázat rekonstrukcí výpravní budovy, která je v nevyhovujícím stavu, bude se jednat o celkovou rekonstrukci objektu ve stávajícím rozsahu. V tiskové zprávě jsme uvedli, že v rámci převodu části závodu jsme převzali v případě sedmi nádraží také kompletní projektovou dokumentaci s platným stavebním povolením. S ohledem na tuto skutečnost chceme jako nový správce dokončit plánované opravy, právě s ohledem na to, že vše je již přichystáno.

Pan Kubík některé stanice rozporuje, dovolím si vysvětlit. V případě přerovské budovy se počítá s výměnou všech oken a dveří dle podmínek památkářů, dále s opravou fasády od 1. nástupiště a částečně i střechy. Předešlý vlastník, ČD, rozdělil rekonstrukci do několika fází. Výše uvedené práce se plánovaly po modernizaci stanice a nástupišť. Tímto bude rekonstrukce dokončena. Obdobná situace je i u břeclavského nádraží. Není pravdivá informace, že je po rekonstrukci. ČD opravily veřejné toalety, restauraci a vybudovaly prostory ČD Centra. Rekonstrukce se nedotkla další části objektu, navíc v těsné blízkosti je nové autobusové nádraží. Opravou provozní části výpravní budovy dojde k propojení nádraží s terminálem. Po dokončení rekonstrukce nádraží chce město opravit přednádražní prostory. Břeclavský železniční uzel prochází rozsáhlou modernizací a oprava nádraží je poslední částí, která se bude realizovat. Význam této stanice určitě není potřeba zdůrazňovat. Jedná se skutečně v případě železnice o vstupní bránu do naší vlasti.

**SŽDC má v současnosti ve správě více než tisícovku nádraží**
Jak vám vysvětlil předseda Správní rady SŽDC Vladimír Novotný, ještě do konce roku vynaložíme na drobné opravy zhruba osmdesátky nádraží 166 milionů korun. Vedle toho připravujeme plán investic na nejbližší roky 2017 a 2018. Postupujeme systematicky a jistě pochopíte, že není reálné opravit vše v krátkém čase. Konkrétní podoba a harmonogram modernizací se sestaví na základě odborné analýzy. Pochopitelně jsou stanoveny základní priority. Nejvyšší v případě nádraží s velkým počtem cestujících, tedy zpravidla krajská města či významné uzly regionálních integrovaných systémů. Dále samozřejmě nádraží jako součást realizovaných staveb železniční dopravní cesty, tedy koridory či železniční uzly, nebo dopravní terminály ve spolupráci s municipalitami. Důležitý bude samozřejmě i aktuální stav daných nádraží. O postupu příprav a plánech na realizaci oprav vás budeme informovat.

**Kateřina Šubová,**
Správa železniční dopravní cesty, s. o.,
generální ředitelství, odbor komunikace

# Zhoršení kvality cestování ve Volyni

Je 19. října před polednem. V dopravně D3 Volyně bylo instalováno návěstidlo dle předpisu SŽDC D 1. Instalací tohoto návěstidla ve Volyni (při mé poslední návštěvě Volyně přesně před rokem tam ještě nebylo) se pro cestující rapidně zhoršila kultura cestování, neboť nyní zastavují všechny osobní vlaky ve směru Volary nejméně o 40 metrů dál od výpravní budovy vybavené krytým nástupištěm. Cestujícím, kteří nechtějí riskovat, že jim vlak ujede, stojí za nepříznivého počasí na dešti nebo vánici.

K prvnímu zhoršení kvality cestování ve Volyni došlo již v červnu 2015, kdy zde byla zrušena výdejna jízdních dokladů a čekárna trvale uzamčena a to i přesto, že ve Volyni je silná „žákovská“ doprava (několik středních škol). Navíc celé přízemí budovy včetně přístavků nyní zeje prázdnotou a chátrá. Prostě za těchto podmínek možná další cestující přešli na jinou dopravu. Nestálo by za to některá ustanovení předpisu přehodnotit, zvláště v dopravnách, kde se křižuje 2x za den?!

**Martin Kubík**

***Dopravna D3 Volyně (trať Strakonice – Vimperk – Volary) vlak Os 18106 vedený motorem 810.333–5 zastavil v místě zastavení, po odbavení pokračuje kolem výpravní budovy… Návěst Místo zastavení (bílá obdélníková deska s červeným okrajem, postavená na delší straně, uprostřed desky jsou černá písmena „Os“) přikazuje strojvedoucímu vlaku, vjíždějícího do stanice, dopravny D3 nebo dopravny RB a zastavujícího pro výstup a nástup cestujících, zastavit čelo vlaku co nejblíže před touto návěstí.***

# Důchodce potěší každá návštěva!

Každý rok vždy v létě nebo na podzim ke mně do Domova důchodců přijíždí návštěva bývalých pracovnic z Prahy hlavního nádraží. Letos to bylo 24. října. Přijela paní Jana Šťastná, bývalá vedoucí PaMu na hl. n., a paní Anna Šafaříková, bývalá vedoucí Sběrny nálezů a též bývalá předsedkyně ZO OSŽ na hl. n. Letos se k nim přidal pan Jiří Nehasil, bývalý osobní pokladník hl. n.

Byl jsem překvapen a moc potěšen. Zavzpomínali jsme na léta strávená na hlavním nádraží, na své bývalé spolupracovníky i na současné pracovníky hlavního nádraží. Řekli jsme si své strasti a bolesti a povzdechli si, že v důchodu už musíme něco vydržet. Vzpomněli jsme i na dobu, kdy jsem po nádraží roznášel Obzor. Pomysleli jsme si, kde jsou ty časy, kdy jsme byli mladší a bez neduhů.

Když jsme se loučili, tak jsme si řekli zase příští rok na shledanou. Přátelsky jsme se velmi upřímně rozloučili. Byl jsem velmi rád, že mi přišla návštěva, natož velmi vítaná a upřímná. Kterého důchodce návštěva nepotěší!

**Jiří Krejčí,**
dlouholetý pracovník hl. n. v Praze

Příspěvky otištěné v této rubrice se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.

*Zvláštní vlak společnosti Posázavský Pacifik odjíždí ze zastávky Český Šternberk směrem na Kácov, v pozadí s místním hradem.*

# Putování šternberskou historií

Předposlední víkend v měsíci říjnu, těsně před koncem turistické sezóny, 22. a 23.10., se konala zajímavá a již tradiční akce na hradě v Českém Šternberku, tzv. „Putování šternberskou historií“. Při této akci se návštěvníci setkali s postavami žijícími kdysi na hradě a díky různým scénkám si mohli představit, jak se žilo na hradě v průběhu celé historie. Na tuto kulturní akci vypravila společnost Posázavský Pacifik již tradiční podzimní jízdu údolím řeky Sázavy z Benešova u Prahy přes Čerčany a Český Šternberk do Kácova a odpoledne zpět. V čele soupravy vozů 020 Bix a služebního vozu Da–k jel „Malý Hektor“ T 435.003.

Cestující mohli využít tento vlak i k jiným turistickým lákadlům v Posázaví či k romantické procházce údolím výletníků a trampů a pokochat se nádhernou přírodou v barvách podzimu. V barové části jednoho Bixu bylo možno ochutnat i pivní mok místního kácovského pivovaru a občerstvit se při cestě na výlet i z výletu a zakoupit si případně suvenýr se železniční tematikou.

**Vít Mareš**

## Dobrovická muzea vás zvou na Vláčky v muzeu

Dobrovická muzea vás zvou na provozní setkání Klubu modulové železnice Zababov s ukázkou skutečného provozu na železničních tratích ČSD a vlečce cukrovaru. Modulová železnice klubu Zababov bude v provozu od čtvrtka 17. 11. do neděle 20. 11. 2016 (a to ve čtvrtek, v pátek a v sobotu od 9 do 12 a od 13 do 18 h, v neděli pak 9 – 12 hodin). Vstupné činí 50 Kč, děti od 3 let a studenti 30 Kč. V ceně vstupného bude přístupná i výstava „Od motyky k traktoru“.

Více informací na www.dobrovickamuzea.cz, e–mail: muzeum@tereos.com, telefon 326 374 211. **–mmč–**

*Ilustrační snímek -mmč-*

## Nejkrásnější nádraží ČR 2016

Již v pátek 11. 11. budou v Senátu slavnostně vyhlášeny výsledky této soutěže za rok 2016. A kdo letos vyhraje? Bude to určitě některá z těchto stanic: Martinice v Krkonoších, Mimoň, Nepomuk, Ploskovice, Stochov, Světlá nad Sázavou, Uherský Brod, Vodňany, Zábřeh na Moravě či Zubrnice. **-red-**

# Nastal čas návratu zrušených rychlíků?

Mezi pozitivní novinky jízdního řádu, který začne platit 11. prosince, patří znovuzavedení rychlíku Praha – Meziměstí. Cestující z Broumovska tak budou mít v ranních hodinách přímé spojení do Prahy a večer zpět. Rychlíky se do Meziměstí vracejí po deseti letech. Není žádným tajemstvím, že za jejich znovuzavedení dlouhá léta bojoval místostarosta Meziměstí Pavel Hečko, kterého významně podpořili hejtman Královéhradeckého kraje Lubomír Franc a starosta Náchoda Jan Birke. Pokud by se podobně začali snažit politici i jinde, možná by se v jízdním řádu mohly objevit i další rychlíky na tratích, kde byly zrušeny nebo omezeny. A tak by se mohly vrátit třeba rychlíky Praha – Černý Kříž, Praha – Jeseník, Jeseník – Ostrava, Jihlava – Pardubice, Most – České Budějovice, Praha – Znojmo, Liberec – Plzeň, Brno – Trenčín, nebo také Brno – Plzeň přes Pelhřimov, Tábor a Milevsko.

Ministerstvo dopravy, které rychlíky objednává, by možná místo příprav výběrových řízení na dopravce pro stávající rychlíkové linky mohlo vypsat výběrová řízení na nové rychlíkové linky, pro které by mohly být požadovány nové elektrické jednotky schopné zajíždět i na neelektrizované tratě. Ve Francii takové vlaky běžně jezdí a nikoho nenapadne nechat cestující přestupovat proto, že navazující trať není elektrizovaná a provoz lokomotiv nezávislé trakce s klasickou soupravou je nehospodárný.

Škoda, že nedošlo k obnovení i druhého páru rychlíků, který jezdil do roku 2006 mezi Prahou a Meziměstím v ranních hodinách z Prahy a večer zpět. Takové spojení by bylo atraktivní pro turisty, kterým má Broumovsko určitě co nabídnout. **Martin Kalousek**

*Před deseti lety vozily rychlíky do Meziměstí ještě lokomotivy řady 749. V letošním roce to budou lokomotivy řady 750.7*

# Obnova regionální tratě přes České středohoří v plánu – skvělá zpráva!

Vlivem přívalových dešťů byla dne 7. 6. 2013 sesuvem obrovského množství zeminy na východním úpatí vrchu Kubačka v oblasti kamenolomu Dobkovičky v Českémstředohoří silně poškozena regionální železniční trať č. 097 Lovosice – Teplice v Čechách, která tímto místem prochází. Živelní pohroma měla tehdy za následek sjetí svahu i s drážním tělesem v km 24,200 – 24,400 traťového úseku Chotiměř – Úpořiny (zavalena byla i dosud nezprovozněná souběžně vedoucí dálnice D8 Praha – Drážďany, jejíž otevření se předpokládá v prosinci letošního roku).

Podle posledních informací Správa železniční dopravní cesty připravuje obnovu trati (Strana zelených rozjela v roce 2015 petici za záchranu trati), což je rozhodně dobře, neboť železnice je pro zdejší region velice důležitá, navíc se v uplynulých letech na této trati v započalo s modernizačními pracemi – rekonstruovaly se některé přejezdy, zastávky Teplice zámecká zahrada a Bystřany v Čechách dostaly nové osvětlení (přístřešky a kvalitní perony tu ovšem citelně chybějí) a v neposlední řadě se v traťovém úseku Lovosice – Chotiměř stejně počítá s vybudováním nového traťového zabezpečovacího zařízení v souvislosti s aktivací nového staničního zabezpečovacího zařízení ESA v žst. Lovosice.

V jarních měsících letošního roku prý byla dokončena zadávací dokumentace pro územní řízení a následně vypsán tendr na zhotovitele tohoto záměru. Stavební práce by mohly být dokončeny v listopadu roku 2019, když to dobře půjde. Koncem loňského roku tuto skutečnost podpořil i ministr dopravy Dan Ťok. Kromě rekonstrukce tratě po sesuvu tu bude též provedeno zabezpečení dvanácti okolních železničních přejezdů světelnou signalizací, což umožní zvýšení traťové rychlosti a tím pádem zkrácení jízdních dob.

*Násilně poškozená reginální trať č. 097 Lovosice – Teplice v Čechách v km 24,200 – 24,400 úseku Chotiměř – Úpořiny. Stav z června 2014. V současné době se připravuje obnova tohoto traťového úseku, který bude muset být vystavěn zcela nově.*

Vedle toho by na této trati bylo potřeba vybudovat nové vyvýšené nástupiště především na zastávce Teplice zámecká zahrada (bývalé nádraží), jež je situována ve významné čtvrti Teplic v sousedství tamní nemocnice a v blízkosti zastávek městské a linkové autobusové dopravy. Tato trať by zajisté potřebovala nějaký pár vlaků také v pozdních večerních hodinách, dále by pak bylo určitě vítané tudy prodloužit vybrané osobní vlaky regionální linky U10 z Litoměřic horního nádraží přes Lovosice až do Teplic a opačně, čímž by bylo zajištěno přímé spojení mezi těmito významnými městy v Ústeckém kraji, zároveň by bylo užitečné sem zavést jeden přímý spoj z České Lípy.

Popřejme této 36 km dlouhé lokálce (v provozu od roku 1897) s jedinečným turistickým potenciálem, jež je vstupní branou do západního Českého středohoří, zdařilou rekonstrukci, rozumnou skladbu jízdního řádu a návrat alespoň jednoho páru Mn vlaků. **Tomáš Martínek**

# Městečko Herálec stojí za návštěvu

Nic naplat, regionální tratě mají své neopakovatelné kouzlo. Os 15964 vedený motorovým vozem zastavil 24. října v dopravně D3 Herálec ve 12.41 h. V nedávné době byly v Herálci vyměněny dveře do čekárny. Ta je trvale otevřena a chrání cestující před nepohodou počasí. Do doby, kdy byla v Herálci ještě výdejna jízdních dokladů, byla čekárna vytápěna a vybavena lavicemi, to je však již dávnou minulostí.

V posledním roce byla u nádraží zrušena prodejna Zemědělského zásobování a nákupu (ZZN), která patřila pod skupinu Agrofert. Tímto opatřením v prodejně ztratili práci místní občané. Naopak byl u nádraží v prostoru zrušených uhelných skladů zřízen sběrný dvůr.

V městečku Herálec je možno spatřit zámek, původně patřící knížeti Hohenlohe, přestavěný v anglické novogotice v 19. století. Do roku 1945 patřil zámek i pivovar v Humpolci rodině Fügner. Do roku 2000 byla v zámku zvláštní internátní škola, která byla pro „nadbytečnost“ zrušena, posléze byl zámek přestavěn na pětihvězdičkový hotel, hotel není přístupný normálním lidem, trvale je uzavřen i přilehlý anglický park. V zámku původně bydlela a dlouhá léta pracovala má teta jako vychovatelka, můj děda zde pracoval již od roku 1924 jako číšník a komorník. Herálec v letošním roce oslavil 790 let své existence.

*Zámek v Herálci se dá sledovat pouze přes mříže zámeckých vrat – patrně se v zámku odehrává něco „velmi tajemného“, co oko smrtelníka nesmí vidět.*

Trať byla uvedena do provozu v roce 1894, původně měla pokračovat dál, ale k tomu nikdy nedošlo. Na „Humpolačce“ jsou vedeny mimo osobní vlaky i dva páry manipulačních vlaků. V Humpolci má logistické centrum i DB Schenker, který se paradoxně zabývá pouze kamionovou dopravou. Některé vlaky jsou vedeny motorovými vozy Stadler. **Martin Kubík**

*Os 15964 vedeným motorovým vozem 810.674–2 zastavil 24. 10. ve 12.41 h v Herálci. Snímek by se dal poeticky nazvat „motor a dva muži“.*

## Moudrost pro tento den

Kompromis je umění rozdělit koláč tak, aby si každý myslel, že z něho dostal největší část.

***Erhart***

## VÝROČÍ MĚSÍCE

Tratě a traťové úseky

**LISTOPAD**

**Znojmo – Šatov (– Retz)**
1. 11. 1871 – **145 let**

**Moravské Budějovice – Jemnice**
9. 11. 1896 – **120 let**

**Ostrov nad Ohří – Kadaň (–Prunéřov)**
9. 11. 1871 – **145 let**

**Veleliby – Jičín**
15. 11. 1881 – **135 let**

**Ostrava–Kunčice – Havířov – Prostřední Suchá**
15. 11. 1911 – **105 let**

**Boří Les – Lednice**
17. 11. 1901 – **115 let**

**České Budějovice jižní zastávka – Kájov**
20. 11. 1891 – **125 let**

## Vzpomínka

Dne 27. 10. 2001 nás navždy opustil milovaný manžel pan Miroslav Cígánik, výpravčí ČD. Vzpomínáme. Manželka, děti, sourozenci a ostatní

**PŘEDPLATNÉ OBZORU**
**vyřídíte na telefonu 9722 41909, e-mail: obzor@osz.org**

## SPORT

# Mezinárodní mistrovství USIC ve stolním tenise

Ve dnech 17. 10. – 23. 10. se uskutečnila mezinárodní akce USIC ve stolním tenise. Pořadatelství se ujalo Německo a všechna utkání se uskutečnila v Berlíně.

Výprava z České republiky měla10 členů. Reprezentovali tito hráči a hráčky: Zbyněk Flíbor, Michal Koníček, Josef Plšek, Václav Patka a Jana Svojanovská, Alena Klišová, Carmen Pospíšilová. Trenérkou družstva mužů a žen byla Jana Holá, zázemí pro celou výpravu zajišťovala Bc. Renata Dousková (tajemnice OSŽ), výpravu doprovázela tlumočnice Kristina Venclová.

*3. místo v mezinárodním mistrovství USIC ve stolním tenise – soutěž jednotlivců – ženy. Zleva trenérka Jana Holá a hráčky Carmen Pospíšilová, Jana Svojanovská a Alena Klišová.*

Mezinárodní mistrovství bylo zahájeno slavnostním večerem s doprovodným kulturním programem. Po rozlosování turnaje na technické schůzce proběhly v následujících dnech napínavé souboje jednotlivých družstev (11 družstev žen a 19 družstev mužů), což působilo pořadatelům starosti s náročnou organizací.

Ve velké konkurenci zúčastněných družstev se našemu družstvu podařilo vybojovat krásné 3. místo v ženách. Muži obsadili v konkurenci devatenácti zemí 8. místo, které je zatím nejlepším umístěním ČR v historii turnajů USIC ve stolním tenise. Jako již tradičně první místa obsadili Indie a Rusko, jejichž sportovci hrají na téměř profesionální úrovni.

Přestože tým mužů obsadil 8. místo, nedá se hovořit o neúspěchu. V zápasech je potřeba nejen fyzická výdrž, pevná psychika, ale i trocha příslovečného štěstí. A to v mnoha případech chybělo. Především ve čtyřhrách, kde muži i ženy obsadili 4. místa. Přesto si myslím, že i toto umístění je velice pěkné a všem hráčům patří náležité poděkování a dík za předvedené sportovní výkony.

**Bc. Renata Dousková,**
vedoucí výpravy

## Mezinárodní mistrovství USIC ve střelbě

Ve dnech 9. – 13. 10. se naši nejlepší střelci zúčastnili mezinárodního mistrovství USIC. Mistrovství se konalo ve francouzském letovisku Saint Mandrier u Toulonu, které mnozí znáte z nabídky katalogu rekreací ČD travel. Naši střelci obhájili šesté místo za zcela suverénními vítěznými Indy. Druzí byli domácí Francouzi, třetí Němci, čtvrtí Rakušané, pátí Švýcaři, za námi zůstali Norové, osmí Dánové, devátí Belgičané a desátí Lucemburčané.

Naše výprava cestovala ve složení: Martina Boháčková, Iveta Ficnarová, Pavel Kojzar, Radislav Jirman, Zdeněk Karfík, Václav Jasný, Petr Holeňa, Petr Nádeník, Josef Jeremiáš, Petr Bechyně, Zdeněk Boháček, trenéři Jiří Svoboda a Vladimír Tesař a tlumočník Jaroslav Kuchta.

Přestože většina našich střelců nebyla se svými výsledky spokojena, patří jim poděkování za bojovnost. **Miloš Paleček,**
vedoucí výpravy

OBZOR
WWW.OSZ.ORG

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. - Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085), redaktoři PhDr. Zdeňka Sládková (zdenka.sladkova@osz.org) a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 9727 42390, miroslav.caslavsky@osz.org), odborná referentka Petra Sojková. Předplatné obzor@osz.org. **Sídlo redakce**: žst. Praha hl. n. (nová provozní budova), tel. 9722 41909. **Korespondenci zasílejte na adresu:** Redakce Obzoru, Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9, e-mail: obzor@osz.org, e-maily jednotlivých redaktorů: jmeno.prijmeni@osz.org. **Stránka OSŽ: www.osz.org.** Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. - **Objednávky předplatného vyřizuje redakce** (obzor@osz.org, tel. 9722 41909, mobil 737 275 085). Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p., Odštěpným závodem Střední Čechy v Praze, čj. 306/97-P ze dne 23. 1. 1997. - Nevyžádané rukopisy se nevracejí. **Uveřejněné příspěvky se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.**
MK ČR E 5063 ISSN 0862-738X