

### Z aktuálních událostí

**Zasedání Představenstva OSŽ**, které se konalo v úterý 8. 11. v sídle OSŽ po úvodní kontrole plnění úkolů vzalo na vědomí informace za zásadních jednání, mimo jiné ze zasedání tzv. malé dopravní tripartity z 1. 11. 2016, kde se jednalo o tzv. vlakový úpěl, „**OSŽ nadále trvá na svém dosavadním stanovisku, tzv. vlakový úpěl je mimořádné špatným řešením**“, uvedl I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun a dodal, že ministerstvo dopravy stále tvrdší prosazuje variantu, aby vozidla vlastní objednatel, nikoliv dopravce. Vladislav Vokoun upozornil, že existuje celá řada rizik, proč OSŽ tento způsob nedoporučuje. OSŽ bude v rámci mezerortního připomínkového řízení připomínkovat i „Zprávu o postupu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální dopravy“, tedy materiál týkající se pětice tratí, kde by v nejbližších letech mělo dojít k otevření trhu. „**Nechceme, aby se tyto tratě soutěžily, protože České dráhy jsou stále vystaveny nerovným podmínkám**“, poznamenal V. Vokoun.

Vladislav Vokoun se poté krátce zmínil i o oblasti režijních výhod, kde hrozí jisté restrikce. „**Naše argumenty jsou stále stejné: zaměstnanci Českých drah k jiným podnikům nepřechází zcela dobrovolně, bylo to vynucené a stát tehdy deklaroval, že jim nezhorší sociální postavení**“, shrnul. V závěru se pak první místopředseda OSŽ telegraficky zmínil i o kolektivním vyjednávání v Českých drah, které pokračovalo 2. 11. společným jednáním odborových centrál nad oponentním návrhem.

V další části preferoval místopředseda OSŽ Miroslav Novotný o situaci v nedávných organizacích, konkrétně u ŽPSV Uherský Ostroh, kde „nabývá na intenzitě“ snaha o prodej tohoto podniku. „**Společnost už propustila cca 250 lidí, většinou agenturních zaměstnanců. Oslovili jsme španělského majitele, tak doufám, že tu schůzku dodrží a nezruší ji. Otázkou ale je, jestli nechce španělský majitel vycouvat ze železničního podnikání**“, uvedl M. Novotný a přidal i několik postřehů z kolektivního vyjednávání v Dopravní zdravotnictví, u nějž proběhne 30. 11. další kolo.

Závěr tohoto bloku patřil informacím ze SŽDC, které přednesl místopředseda Mgr. Martin Malý. Také on zmínil kolektivní vyjednávání, které bylo u SŽDC zahájeno 18. 10. 2016. „**31. 10. jsme jako odborové centrály odeslaly zaměstnavateli společný protinávrh a od té doby vyjednáváme. Shodají se zatím pouze na drobných úpravách PKS a v otázkách stravování. Máme určité představy o mzdovém nárůstu, které ale zaměstnavatel nesdílí, rovněž tak je tomu i v rozšíření KOP, ani v tomto případě zaměstnavatel naše představy nesdílí**“, uzavřel M. Malý.

**Zasedání Podnikového výboru OSŽ při Českých drahách, a. s.**, které se konalo 9. listopadu v Praze, v sídle OSŽ, se zúčastnili tentokrát hned tři hosté z managementu Českých drah, a. s. – ředitel odboru 10 GR ČD JUDr. Ivo Veselý a členové Představenstva ČD, a. s., Doc. Dr. Ing. Roman Štěrba a Ing. Ludvík Ur-

ban. V úvodu, v rámci informací ze zásadních jednání, hovořil předseda PV Vladislav Vokoun o jednání tzv. malé dopravní tripartity ze dne 1. 11. (viz výše, v informacích z jednání Představenstva OSŽ).

První host jednání, Doc. Dr. Ing. Roman Štěrba, ve svém obsáhlém vystoupení informoval o některých aktuálních událostech a jednáních týkajících se Českých drah. Mimo jiné hovořil o problematice zadávání výkonů vozidel a také o 2. etapě majetkového vyrovnání mezi ČD a SŽDC, které se týká zbylých pozemků ve stanicích. Jak dále dodal, aktuálně bylo rozhodnuto, že tento převod proběhne kompletně jako celek.

Ing. Urban informoval členy podnikového výboru mimo jiné o tom, že v těchto dnech a týdnech absoluuje jednání s krajskými zástupci, aby zjistil představy krajů o využití služeb železniční dopravy. „**Snažíme se vyvrátit argument o tom, že jsou České dráhy neefektivní a neuhospodárné**“, poznamenal.

JUDr. Veselý se v úvodní části svého vystoupení věnoval zprávě o otevírání trhu. „**Vlastník předvedl, že mu nejde o vlastní firmu**“, poznamenal a dodal, že situace je natolik vážná, že je ohrožena sama podstata Českých drah. Uvedl, že k této záležitosti bude proto svolána mimořádná valná hromada ČD. „**Je třeba začít jednat ihned**“, zdůraznil JUDr. Veselý.

V další části jednání se věnoval dotazům členů podnikového výboru, mimo jiné problémům, který nastal u DKV Praha tarifním zařazením strojvedoucích podle katalogu prací, který však dosud nevyšel v platnost, a přislíbil problém pomoci řešit, stejně tak jako otázku nadměrného a neefektivního školení zaměstnanců ČD. Podnikový výbor uložil svým členům, aby do konce listopadu zaslali k tomuto tématu své připomínky a poznatky, aby bylo možno školení postupně zjednodušit a zefektivnit.

**V pondělí 21. listopadu opět společně zasedají zástupci vlády, odborů a zaměstnavatelů na jednání tzv. tripartity.** Jednání se pravidelně zúčastňují také zástupci Odborového sdružení železničářů – předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša s výkonným tajemníkem OSŽ a tajemníkem ASO Martinem Vavrečkou. Informace z jednání najdete na [www.osz.org](http://www.osz.org). –red–

**Důležité upozornění pro základní organizace OSŽ**  
Na webových stránkách OSŽ ([www.osz.org](http://www.osz.org)) najdete **Protokol k volebním konferencím ZO OSŽ**. –red–



I podzim má na železnici zvláštní kouzlo.

Snímek z Kladenska pořídil Michael Mares

## V čem dělají předsedové a hospodáři ZO OSŽ nejčastěji chyby?

S blízkými se předsedovými konferencemi, členskými schůzemi a volbami do čela ZO OSŽ vyvstává také důležitost nezpochybnitelnosti těchto činností, stejně jako důležitost správného hospodaření, které je základem činnosti každé ZO OSŽ, ať již menší, či větší. V čem dělají hospodáři, hospodářky, či samotní předsedové nejčastěji chyby ve výše zmíněných oblastech?

„**Při našich kontrolách zjišťujeme nedostatky v archivaci zápisů z členských schůzí, někdy chybějí účetní doklady, ale i rozpočty ZO OSŽ a další důležité doklady**“, říká předseda Revizní komise OSŽ Pavel Franěk. Jak dále dodává, občas se stává, že zápisy z členských schůzí či konferencí jsou nahrazeny pouze usnesením. „**Stává se to sice poměrně zřídka, ale je to chyba, která by se stát vůbec neměla**“, zdůrazňuje Pavel Franěk.

Nejdůležitější doklady, které by měly mít ZO OSŽ v naprostém pořádku, jsou peněžní deníky, účetní knihy a s tím související dokumenty – faktury, pokladniční stvrzenky a další listiny. Nejdůležitější účetní doklady (pokladniční kniha, pokladniční deník), ale i účetní závěrky či výroční zprávy, je nutné podle zákona o účetnictví archivovat desetilet, ostatní dokumenty, včetně rozpočtů a zá-

pisů z členských schůzí a konferencí či jednání závodních výborů, pět let.

„**K tomu, aby se funkcionáři těchto a dalších chyb vyvarovali, slouží pravidelná školení, které pořádá OSŽ – Ústředí**“, říká Pavel Franěk. Školení se pořádá zpravidla dvakrát do roka, buď v hotelu Lesní chata v Kořenově, či v rekreačním zařízení v Prudké. Obě tato místa jsou pro tyto účely vybavena vším potřebným a rovněž lektori nepostrádají potřebnou kvalifikaci. „**Zákon se mění a novelizují, proto je nutné školení v pravidelných periodách podle možností opakovat**“, zdůrazňuje předseda revizní komise OSŽ.

Většina ZO OSŽ vede jednoduché účetnictví, další vedou účetnictví podvojné účetním počítačovým programem ABRA. „**Má sice své nedostatky, ale je pro některé ZO OSŽ vyhovující**“, konstatuje Pavel Franěk. Podle jeho dalších slov je důležité nespolehat se pouze na archivaci v počítači, ale důležité zápisy je nutné uchovávat v papírové podobě, což platí jak pro finanční záležitosti, tak věci organizační.

Revizní komise zjišťuje chyby také v inventarizačních dokladech a zápisech z inventarizace. „**Pokud se něco vyřadí, třeba vysloužilý poči-**

tač, je nutné o tom sepsat příslušný zápis“, zdůrazňuje Pavel Franěk.

U všech ZO OSŽ, které mají více než třicet aktivních členů, musí být ustavena revizní komise, která je volena podle Volebního řádu ZO OSŽ a ten musí být před volbou závodního výboru a revizní komise odsouhlasen členskou schůzí nebo konferencí. Rovněž pro členy těchto revizních komisí jsou pořádána Ústředím OSŽ školení, na nichž je mimo jiné poukázováno i na nedostatky, kterých by se mělo vedení ZO OSŽ vyvarovat, a na které by se měla revizní komise zaměřit. Patří sem například i občas v některých ZO OSŽ nadsazené počty důchodců, uváděné v evidenčních listech.

V současné době je aktuální otázka elektronické evidence tržeb (EET). Jak se dotknou hospodaření jednotlivých ZO OSŽ? „**Na toto téma jsme nedávno narazili na školení v Kořenově. Mělo by se to týkat ZO, které vlastní rekreační zařízení a platí se za ubytování nebo prodej občerstvení hotově do pokladny ZO, a to by mělo projit EET**“, připomíná Pavel Franěk. Jak dále dodává, celá tato záležitost je sice na úplném začátku, ale nedá se nijak podceňovat. Miroslav Čáslavský

### NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„**Obávám se, že může dojít k nestabilitě železniční dopravy v závazku veřejné služby.**“

Hovoříme s VLADISLAVEM VOKOUNEM,  
prvním místopředsedou OSŽ

**Na jednání Představenstva OSŽ v úterý 8. 11. 2016 jste se zmínil, že za Asociaci samostatných odborů zpracováváte připomínky k materiálu „Zpráva o postupu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální dopravy“, který má jít do konce listopadu do vlády a který může v následujících letech významně ovlivnit trh železniční osobní dopravy. V čem je předložený materiál podle vás nebezpečný?**

Předně v tom, že může vést k trvalému dalšímu zatížení veřejných rozpočtů a následně nestabilitě železniční osobní dopravy v závazku veřejné služby. Závažnou a alarmující skutečností je pak faktické zavržení možnosti nákupu kolejových vozidel dopravci, kteří mají rovněž možnost čerpání dotací z finančních prostředků EU. Předkladatel sice zdůvodňuje předložení materiálu plněním Usnesení vlády č. 1050 ze dne 14. 12. 2015, což je v pořádku, co však považujeme za velmi nekorektní a nepřijatelné, je tendenci prosazování dodržení plánovaného harmonogramu otevírání trhu železniční osobní dopravy a nákup železničních kolejových vozidel objednatelům.

Pokud jde o otevírání trhu, děje se tak, aniž by byly odstraněny zásadní problémy spojené s oblastí rovného přístupu a podmínek. Ve druhém případě (nákup železničních kolejových vozidel objednatelům, poznámka autora) může dojít k velmi nežádoucím dopadům a změnám v chování dopravců, respektive vzniku obecně nežádoucích a účelově vzniklých dopravců.

**A kdo bude nakupovat kolejová vozidla, až nebudou dotace z EU? Je Ministerstvo dopravy ČR připraveno na variantu, že do-**

**pravci už budou spoléhat jen na stát?**

Materiál navozuje atmosféru povinnosti urychlené liberalizace s tvrzením, že již jsou pro liberalizaci vytvořeny právní předpoklady – což není pravda, pořád neexistuje funkční regulátor trhu, není zatím ani platný tržní pilíř liberalizačního balíčku. Materiál navíc zamlčuje skutečnost, že stále ještě platí Nařízení EU 1370/2007 a na evropské úrovni není zatím trh osobní železniční dopravy otevřen. Materiál se rovněž zcela vyhýbá informacím o tržním pilíři liberalizačního balíčku, kde si Francie a Německo prosadily v předchodových ustanoveních odklad liberalizace až do roku 2034. Cílem pořízení vozidel z OPD2 by mělo být zlepšení kvality cestování pro cestující na co možná největším rozsahu dopravní sítě. Ministerstvo dopravy ČR by se tedy mělo zaměřit na zvýšení kvality na těch linkách, kde nebude v dohledné době odpovídající úroveň vlaků v závazku veřejné služby.

**Na zmíněném Představenstvu OSŽ jste mimo jiné uvedl, že v materiálu rovněž nejsou zmíněny možné ekonomické a personální důsledky navrhovaných kroků pro stávající dopravce a vůbec celý český průmyslový segment navázaný na tuto službu, respektive, že nejsou důvěryhodně a průkazně doloženy přínosy pro cestující veřejnost a objednatelé.**

Ano, na tom trvá! Nedořešením zásadních problémů je doposud, a při odsouhlasení zprávy i bude nadále, postižen národní dopravce, kterým jsou České dráhy, a. s. Je zde otázka, zda nově pořízená vozidla zapadnou do celkového konceptu vozidlového parku a jaký dopad to bude mít do opravárenských a údržbových kapacit. Závažným faktem je, že ani v samotném



textu „Zprávy“ není předkladatel schopen sdělit, kdy a jak tyto problémy dořeší. Zkušenosti ze všech předchozích kroků nás vedou k závěru, že právní a praktická opatření mají vždy značné zpoždění, což vede k nemalým problémům.

**Výše zmíněná Zpráva o postupu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální dopravy se věnuje i režijnímu jízdnému, jak vnímáte tuto problematiku?**

V oblasti zaměstnaneckého jízdného sice vnímáme pozitivně záměr předkladatele řešit tuto problematiku se sociálním aspektem, nicméně jsme přesvědčeni, že deklarované úvahy k uspokojivému a oboustranně přijatelnému řešení nepovedou. V případě poskytnutí zaměstnaneckého jízdného formou benefitů jiným držitelům, než s vazbou na dopravce, by se jednalo o poskytnutí „komerční slevy“ v podstatně vyšších cenových relacích. (Pokračování na straně 2)



### Negrelliho viadukt – příležitost pro kreativní město

Negrelliho viadukt v Praze (na snímku) je jedinečnou technickou a kulturní památkou spojující oba vltavské břehy. V budoucnosti by mohl Negrelliho viadukt spojit i Karlín s centrem metropole. Viadukt a jeho okolí dnes ještě rozhodně nejsou přívětivým místem, most představuje spíše překážku než vstupní bránu do Karlína. Po jeho plánované rekonstrukci (2017–2019) se může proměnit nejen kvalita stavby, ale i kvalita jejího okolí.

Prvním impulsem ke změně byl před třemi lety festival Trať galerií. Na sympoziu, pořádaném

společností CCEA MOBA a Konsorciem pro Karlín v roce 2015 došlo za účasti města a všech aktérů rekonstrukce ke shodě na tom, že kvalitním využitím se karlínský viadukt může stát kreativním prostorem Karlína i celé Prahy.

V témže roce (2015) byl pak založen spolek Viadukt, jehož cílem je přeměna Negrelliho viaduktu v kulturní, živé a kreativní místo. Dokladem toho byla i letošní akce Léto pod viaduktem, kterým organizátoři (CCEA MOBA) testovali potenciál proměny parkoviště v aktivní veřejný prostor. –mmc–

# „Obávám se, že může dojít k nestabilitě železniční dopravy v závazku veřejné služby.“

(Pokračování ze str. 1)

V tomto případě lze velmi pochybovat o ochotě poskytnout tento benefit například bývalým zaměstnancům (důchodcům) dotčených podniků. V této souvislosti upozorňujeme rovněž na fakt, že k restrukturalizačním a transformačním krokům u ČD, a. s., a souvisejícím převodům zaměstnanců k SŽDC, respektive k jiným subjektům, docházelo z rozhodnutí vlády ČR, která vždy deklarovala nezhoršení sociálních podmínek. Na základě výše uvedeného proto považujeme předložený materiál v navržené verzi za neakceptovatelný a žádáme Ministerstvo dopravy, respektive vládu ČR, o jeho stažení z programu jednání a zásadní přepracování ve smyslu vznesených připomínek.

**Takže shrňme to, jaké je stanovisko OSŽ respektive ASO k předloženému materiálu?**

Materiál zcela neguje v evropských zemích odsvědčené zkušenosti, že v případě otevření

trhu v dopravě se „nesoutěží na trhu“, tj. o některé spoje na trati v identických nebo téměř identických relacích, ale „soutěží se o trh“. Souhlasíme s názorem managementu ČD, že otevření trhu na relacích v mezinárodním přesahu, kde je garantováno přímé zadání společnosti ČD, je neekonomické a nebude přinášet synergické efekty a bude vytvářet konkurenční prostředí v rámci linek v závazku veřejné služby. K vyřešení výše uvedeného plnohodnotně nepřispěje ani tzv. tarifní integrace, jelikož dle dostupných informací lze předpokládat, že tarifní řešení MD bude z pohledu cestujících neúčinné, neboť cestující budou z důvodu ekonomické racionality využívat konkrétních speciálních nabídek jednotlivých dopravců. Vše, co jsem uvedl výše a mnoho dalších argumentů, nás nutně vede k závěru odmítnout materiál jako celek a k výzvě, aby stát lépe chránil svého národního dopravce.

**Michael Mareš**

## Zástupci odborů a zaměstnavatelů jednali na téma BOZP

Pod záštitou ASO a OSŽ se v pondělí 14. listopadu 2016 uskutečnil v prostorách olomouckého DKV seminář na téma „Ochrana zdraví v pracovních vztazích“. Setkání zástupců odborových svazů a zaměstnavatelů moderovala právnička ASO JUDr. Libuše Brádlorová, v čele delegace OSŽ byl předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša. Jednání bylo pojata jako kulatý stůl, kde měly obě strany (zaměstnavatelé a zaměstnavatelé) možnost vysvětlit své názory a postoje k projednávanému tématu.

Téma bylo rozcleněno na šest okruhů, přičemž okruh, zabývající se tématem „Co se dá ohledně ochrany bezpečnosti a ochrany zdraví vyjednat v kolektivní smlouvě“, přednesl vedoucí inspektor BOZP OSŽ Miroslav Feber. Toto téma pro „Kulatý stůl“ zpracoval vedoucí oddělení BOZP OSŽ – Ú JUDr. Petr Kožmín. „Každá práce má svá rizika, důležitá je dohoda se zaměstnavatelem, ale i v případě zařazení celé řady benefitů je stále co zlepšovat,“ zdůraz-

nil Miroslav Feber ve svém projevu. V diskusi na toto téma reagovali účastníci Kulatého stolu konstatováním, že mezi potřebná zlepšení lze zařadit problém (ne)kvality ochranných prostředků, který úzce souvisí s jejich cenou. Jaroslav Pejša se v souvislosti s kolektivní smlouvou zmínil o zaměstnavatelích, kteří se svými zaměstnanci nemají nejen uzavřenou kolektivní smlouvu, ale nepoužívají ani činnost odborů. „Platí to i o některých soukromých dopravcích na železnici a je jen otázkou času, kdy a jak se podceňování ochrany zdraví při práci projeví,“ připomněl Jaroslav Pejša.

Na semináři byly projednávány i okruhy, týkající se kouření na pracovišti, preventivní prohlídky zaměstnanců, kvality odpočinku a důležitost přestávky v práci. Kvalifikovaně zde vystoupil předseda Lékařského odborového klubu Dr. Martin Engel.

Blíží informace o tomto semináři přineseme na webu OSŽ. **Miroslav Čáslavský**



Na snímku předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša a moderátorka JUDr. Libuše Brádlorová,

### PŘEDSTAVUJEME

## Pavel Franěk: „Zastávám názor, že v jednotě je síla!“

Na železnici začínal Pavel Franěk v roce 1968. Původně sice chtěl po vzoru svého otce – strojevedoucího – vystudovat obor mechanik kolejových vozidel, leč osud, či spíše tehdejší režim, mu tento záměr neumožnil. „Zkoušky jsem sice udělal, ale ke studiu mě stejně nevybrali. Vyučil jsem se proto v železničním učilišti v Lounech a poté jsem pracoval jako zámeč-

ník kolejových vozidel čtyři roky ve vozovém depu Děčín. Odsud jsem přešel k tratové distanční Děčín jako zámečník kolejových konstrukcí,“ vzpomíná na své začátky u železnice.

Po vzniku SDC v roce 1995 se ocitnul v SDC Litoměřice, po další reorganizaci pak v SDC Ústí nad Labem, kde je dosud. „Byla to tehdy taková trochu hektická doba,“ vzpomíná na slučování SDC do větších celků. V průběhu zaměstnání si dodělal i dříve upřenou maturitu na strojařské průmyslovce a začal se také věnovat práci v odborech. K té se dostal víceméně náhodou – v roce 1989 nechtěl nikdo vykonávat funkci předsedy nově vzniklého OSŽ u Traťové distanční Děčín a tak na nabídku kývnul. Postupem času docházelo i u OSŽ ke slučování do větších celků, takže v roce 1998 vznikla ZO OSŽ ČD SDC Ústí nad Labem, která

četila 1900 aktivních členů a 250 důchodců – seniorů, v současnosti má tato ZO 610 aktivních členů a 150 důchodců. Dnes zahrnuje členskou základnu od Šluknova přes Mělník až po Roudnici nad Labem, Žatec, Louny a Chomutov. „V této organizaci jsem předsedou od dnes, vzhledem k počtu členů jako uvolněný,“ konstatuje Pavel Franěk. Kromě této funkce je i předsedou Výboru OSŽ při SŽDC OR Ústí nad Labem. Sem spadají ZO OSŽ při SŽDC takřka z celého Ústeckého až Karlovarského kraje, a to jak složky infrastruktury, tak řízení provozu. A aby toho nebylo málo, zastává ještě funkci předsedy Dozorčí rady Pacifiků, což je servisní organizace OSŽ. „Není toho málo, ale práce mě baví a těší mě, že mohu dělat pro lidi,“ říká Pavel Franěk.

Ve všech členských organizacích OSŽ je Pavel Franěk znám především jako předseda Revizní komise OSŽ. V této funkci dbá především na to, aby v ZO OSŽ byly dodržovány veškeré zákony, týkající se hospodaření jednotlivých základních organizací, jejich účetnictví a další administrativa, včetně například inventarizace, ale i zápisů z členských schůzí, či konferencí. „Předsedové a hospodářky, či hospodáři určité nedělají chyby úmyslně, ale především z neznalosti. Proto jsou velice důležité školení, která v této oblasti pořádá OSŽ,“ připomíná Pavel Franěk. A čeho si Pavel Franěk po dlouhých letech své práce pro OSŽ nejvíce cení? Kromě toho, že se podařilo hodně udělat pro zdejší seniory, je to také fakt, že zdejší členská základna drží pevně pohromadě. „V našem Výboru OSŽ SŽDC OR Ústí nad Labem se od začátku podařilo odstranit fevdnost, která mnohde panuje mezi zástupci infrastruktury a řízením provozu,“ zamýšlí se. Jak dále dodává, nejdůležitější je, aby členové OSŽ drželi solidární pospolu a netříštili síly zbytečným zvýrazňováním toho, či onoho odvětví. „Zastávám názor, že v jednotě je síla a bez jednoty je jakákoliv organizace oslabována,“ říká přesvědčeně.

**Miroslav Čáslavský**



PJ Liberec nemá točnu. Na snímku stojí připravené motorové vozy a soupravy před jejich nasazením na vlaky.

### NAVŠTÍVILI JSME

## PJ Liberec

Provozní jednotka (PJ) Liberec je součástí DKV Česká Třebová. Páteřními tratěmi, na nichž zajišťuje provoz, jakož i údržbu hnacích vozidel, jsou tratě z Liberce do Pardubic a do Ústí nad Labem. Na těchto tratích jezdí jak rychlíky, tak osobní vlaky, zatímco na zdejších regionálních tratích „Jizersko-horská železnice (JHŽ)“ do Frydlantu, Černous, Jindřichovic pod Smrkem, Bílého Potoka a na Tanvaldsku, jezdí pouze osobní vlaky.

JHŽ má poněkud zvláštní status – doprava na ní je totiž vedena a dotována na základě specifické patnáctileté smlouvy s krajem, která má tvrdší podmínky, než doprava na ostatních tratích, která je zajišťována na základě „klasického“ desetiletého závazku o poskytování veřejné služby (ZVS). Navíc na JHŽ existuje velice hustá taktová doprava (vlaky z Liberce do Tanvaldu a do Frydlantu jezdí ve všední dny i ve třicetiminutových intervalech!). „Ve smlouvě kraj vyžaduje výhradně nové soupravy a přesné dodržování jízdního řádu, přičemž při porušení dohodnutých podmínek následují ze strany kraje tvrdé sankce. Je to nejtvrdí smlouva mezi krajem a ČD v republice,“ říká přednosta zdejší PJ Petr Hanuš. Jak dále dodává, depu se tyto podmínky v podstatě daří plnit, i když tu a tam dojde k nepředvídané události (střet se spadlým stromem, autem na přejezdu, či se zvěří). Naštěstí je takových mimořádností jen minimum a stroje (většinou moderní jednotky řady 840 RegioSpider) se daří udržovat provozuschopné.

Liberecká provozní jednotka si dokáže poradit i v podstatě s každým druhem opravy, někdy ovšem trochu „závidí“ svým kolegům v sousedním Německu, kteří mají k dispozici úplně nové opravárenské halys nejmodernějšími zařízeními, včetně elektronického soustruhu dvojkoľi, který dokáže osoustružit brzdové kotouče nejen s maximální přesností, ale také úspěšně. „Nově ale toto dokážeme zajistit i na Českých drahách modernizovaným soustruhem v DPOV Přerov,“ konstatuje zdejší specialista na opravy Martin Štrtr.

A s kolika lidmi zdejší PJ pracuje? „Stav máme až na pár výjimek naplněné, celkem u nás pracuje 67 opravářů a 116 strojevedou-

cích, těch zatím 11 chybí, ale sedm je jich v přípravě,“ vyčísľuje personální stav vedoucí oddělení provozu PJ, Roman Kvíčala. Mezi strojevedoucími je i jedna žena, která jezdí na jednotkách řady 814/914 (Regionova), ale to již dnes na dráze není žádná velká rarita. „Prakticky v každém DKV Českých drah dnes nějaká žena pracuje jako strojevedoucí,“ dodává Roman Kvíčala.

Jedním z opravářů ve zdejší depu je i Jiří Zeman, který zde zastává i funkci předsedy ZV OSŽ. Zdejší organizace čítá přibližně sto aktivních členů (včetně 20 strojevedoucích) a také cca 110 seniorů. „Převážná většina oprav se odehrává v takzvané hale běžných oprav (HBO), která byla částečně rekonstruována zhruba před pětadvaceti lety, a proto v dnešní době jen těžko vyhovuje potřebám moderního opravárenství, vzhledem k novým technologiím, používaným při opravách moderních vozidel. Část oprav se provádí ještě ve staré hale ÚTD (někdejší Ústecko-teplická dráha),“ říká předseda Zeman.

Pokud se týká odborové činnosti, „potýká se“ zdejší předseda, stejně jako řada jeho kolegů v jiných ZO OSŽ někdy s administrativou, fakturami a objednávkami, našťastí má však k ruce schopnou hospodářku Marii Ulmanovou, která si se všemi těmito záležitostmi dokáže poradit.

**Miroslav Čáslavský**



Před provozní budovou PJ Liberec stojí vlečková parní lokomotiva z roku 1882, která zde byla naposled renovována v roce 2003.



Pohled do nové haly PJ Liberec s motorovými soupravami RegioSpider řady 840 („horská verze“) a 841.

### ZE SVĚTA

## Němečtí železničáři chtějí velké změny mzdových podmínek

Zvýšení mezd o 4,5 procenta a možnost osobního rozhodnutí každého železničáře, zda dle přednost rozšíření dovolené o šest dní, nebo zkrácení týdně práce o jednu hodinu, anebo dalšímu mzdovému přírůvku o 2,5 procenta. Tak zní požadavky Odborového svazu železničářů (EVG), které předložila jeho předsedkyně Regina Ruch-Ziembka při dalším vyjednávání s vedením Deutsche Bahn (Německou drahou) 9. listopadu v Berlíně. Jak informoval deník Handelsblatt a týdeník WirtschaftsWoche na svém webu, DB bez konkrétních podrobností sdělila, že předloží vlastní návrh kolektivní smlouvy.

**Jan Hála**

## Rakouská dráha: více vlaků, vyšší jízdné

„Větší nabídka železničních spojů, modernější vlaky, nový zemní jízdní řád,“ slibil šéf Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) Andreas Mattha od 11. prosince 2016 cestující veřejnosti. Tyto příznivé změny však doprovází i zvýšení cen jízdného, které bude nicméně o něco nižší, než se podle původně odhadované inflace předpokládalo. Jízdné v železniční dopravě podle mo-

mentálního odhadu stoupne o 1,6 procenta, i když je může ovlivnit skutečný vývoj cen pohonných hmot v příštím roce, upozornil deník Der Standard.

Tak například za cestu z Innsbrucku do Vídně napříště zákazník ÖBB zaplatí namísto dosavadních 69,69 již 70,80 eura, z hlavního města do Štýrského Hradce (Graz) o 90 centů a ze spolkové metropole do Lince o jedno euro více. Roční karta druhé třídy pro dospělé, tzv. „Österreich-Card“, bude dražší o čtyři procenta a bude stát 1784 eur. Nicméně na kratších trasách zůstanou ceny na stejné úrovni, takže „30 procent uživatelů dráhy nebude změnou dotčeno“, ujistil Mattha. Tyto levnější lístky si však bude nutno zajistit nejpozději tři dny před nástupem cesty, zatímco doposud je bylo možno zakoupit i těsně před jízdou. Další novinkou je plánovaný postupně nahrazení Intercity vozů Railjety a tov Hornorakousku, Dolnorakousku, Korutanech a Štýrsku.

**Jan Hála**

## Nový nákladní vlak z Terstu do Dunajské Stredy

V září poprvé vyjel přímý vlak z přístavu Terst do terminálu Dunajská Streda. Tím se rozšiřuje nabídka z tohoto přístavu na východ Evropy. Nový spoj jezdí 1x týdně, když trasu zvládne za

### VŠIMLI JSME SI

● **MIMOŇ**, přívětivé nádraží na trati Česká Lipa – Liberec, ztvrdilo v jubilejním 10. ročníku soutěže o titul Nejkrásnější nádraží ČR. Obdrželo 2713 hlasů z celkového počtu 6276 hlasů. V pátek 11. 11. 2016 mu toto ocenění udělili v Hlavním sále Senátu ČR pořadatelé soutěže společně s legendární Popelkou, paní Evou Hruškovou. Nádraží Mimoň obdrželo i Cenu generálního ředitele Správy železniční dopravní cesty Pavla Surého. Eva Hrušková dále udělila titul Pohádkové nádraží stanici Nová Paka město, Rovensku pod Troskami a kavárně Káva s párou v Litoměřicích. Zvláštní ocenění obdrželi finalisté letošního ročníku – Martinice v Krkonoších, Mimoň, Nepomuk, Ploskovic, Stochov, Světla nad Sázavou, Vodňany, Zábřeh na Moravě a Zubrnice a velmi silný soupeř vítěze, Uherský Brod.



### NA VLAKOVÉ ZASTÁVCE

Chřenovice, nacházející se v km 23,991 regionální tratě č. 212 Cerčany – Světla nad Sázavou (horní pacifik) na pomezí krajů Středočeského a Vysočina, je dosud patrný zbytek někdejší zrušené manipulační koleje (stav 27. 8. 2016). Cca 300 m od železniční zastávky na pravém břehu Sázavy (119,5 říční km) se nachází Vodňanský a sportovní kemp u Korfbalisty s výbornou hospůdkou. Snímek Tomáš Martinek.



### LETOSV ŘÍJNU

uplynulo 70. výročí od válkou zničeného Mikulovského viaduktu, jehož prostřednictvím regionální trať 135 Most – Moldava v Krušných horách mezi tunely Mikulovským a Novoměstským přetíná okresní silnici II/382 vedoucí k hraničnímu přechodu s Německem Moldava. Tato elegantní příhradová konstrukce na vysokých zděných pilířích pochází z roku 1884 a dne 7. května 1945 byla odstraněna ustupující německou armádou. V říjnu 1946 byl tento unikátní železniční most obnoven. K tomuto výročí vyšla pohlednice, kterou lze zakoupit v informačních centrech v Litvinově a Oseku, postupně bude k dostání na dalších místech podél moldavské dráhy. Snímek Tomáš Martinek.

### V OBZORU ČÍSLO 20

byla v rubrice „Všimli jsme si“ zveřejněna noticka o průběhu výluk na trati mezi Bludovem a Jeseníkem. V textu se ocitnul nedopatřením výraz „prodloužení výluky“, což je podle sdělení SŽDC zavádějící. „Práce, které na výlukovém rameni 311 probíhaly, jsou realizovány v termínech a časem schválených výluk a do dnešního dne k žádnému prodloužení prací nedošlo,“ píše se ve vyjádření SŽDC ze dne 31. 10. 2016. Za uvedenou nepřesnost se redakce Obzoru omlouvá. V současné době (k 15. 11. 2016) probíhají na uvedeném rameni již jen dokončovací práce na definitivním spuštění zabezpečovacího zařízení na akciích „DOZ Mikulovice – Jeseník“ a „Rekonstrukce železniční stanice Hanušovice (ROV 13039, etapa F)“. Tyto práce by měly být ukončeny 9. 12. 2016. Všechny ostatní plánované výluky na této trati byly v termínu ukončeny. Na trati mezi Bludovem a Jeseníkem je od 7. 11. 2016 provozována drážní doprava v celém úseku, pouze v úseku Hanušovice – Jeseník je v spěšných vlacích zavedena náhradní autobusová doprava, osobní vlaky jsou vedeny vlakovými soupravami.

### Historický závod výrobce lokomotiv Alstom je zachráněn

Dlouhodobé spory o plánovaný uzavření závodu Alstom v Belfortu na jihovýchodě Francie skončily, pracovní místa zůstanou zachována. Vláda a národní dopravce SNCF objednal 21 vlaků TGV a 20 motorových lokomotiv. Alstom tak může do roku 2020 investovat okolo 40 mil. eur. Výrobce vlaků Alstom má v současnosti nedostatek zakázek a proto chtěl historický výrobní závod z roku 1879 v Belfortu uzavřít. Veškerá výroba měla být přemístěna do Alsaska, když Belfort měl být určen pouze pro údržbu a tak mělo být zrušeno 400 ze 480 pracovních míst. Francouzská vláda se však rozhodla závod zachránit. Patnáct TGV vlaků za 450 mil. eur koupí stát pro provoz na vysokorychlostní trati Bordeaux – Marseille a Montpellier – Perpignan. Šest dalších vlaků TGV za 200 mil. eur nakoupí SNCF pro tratě Paříž – Milán – Turín. Odbory vyslovily s tímto řešením spokojenost.

Z Donaukurier, 4. 10. 2016, zpracoval –sh–



něk kolejových vozidel čtyři roky ve vozovém depu Děčín. Odsud jsem přešel k tratové distanční Děčín jako zámečník kolejových konstrukcí,“ vzpomíná na své začátky u železnice. Po vzniku SDC v roce 1995 se ocitnul v SDC Litoměřice, po další reorganizaci pak v SDC Ústí nad Labem, kde je dosud. „Byla to tehdy taková trochu hektická doba,“ vzpomíná na slučování SDC do větších celků. V průběhu zaměstnání si dodělal i dříve upřenou maturitu na strojařské průmyslovce a začal se také věnovat práci v odborech. K té se dostal víceméně náhodou – v roce 1989 nechtěl nikdo vykonávat funkci předsedy nově vzniklého OSŽ u Traťové distanční Děčín a tak na nabídku kývnul. Postupem času docházelo i u OSŽ ke slučování do větších celků, takže v roce 1998 vznikla ZO OSŽ ČD SDC Ústí nad Labem, která

četila 1900 aktivních členů a 250 důchodců – seniorů, v současnosti má tato ZO 610 aktivních členů a 150 důchodců. Dnes zahrnuje členskou základnu od Šluknova přes Mělník až po Roudnici nad Labem, Žatec, Louny a Chomutov. „V této organizaci jsem předsedou od dnes, vzhledem k počtu členů jako uvolněný,“ konstatuje Pavel Franěk. Kromě této funkce je i předsedou Výboru OSŽ při SŽDC OR Ústí nad Labem. Sem spadají ZO OSŽ při SŽDC takřka z celého Ústeckého až Karlovarského kraje, a to jak složky infrastruktury, tak řízení provozu. A aby toho nebylo málo, zastává ještě funkci předsedy Dozorčí rady Pacifiků, což je servisní organizace OSŽ. „Není toho málo, ale práce mě baví a těší mě, že mohu dělat pro lidi,“ říká Pavel Franěk.

**Miroslav Čáslavský**

Z Donaukurier, 4. 10. 2016, zpracoval –sh–

# Psali jsme před 25 lety

## Obzor č. 45 – 12. 11. 1991

Obzor č. 45 přinesl podrobnější informace ze zasedání Ústředí OSŽ než obvykle. Toto jednání bylo totiž významné přítomností dvou hostů – jedním z nich byl Kim Thomas, zástupce britských odborů v Mezinárodní organizaci práce, druhým ústřední ředitel ČSD Ing. Jan Hampl. Obzor věnoval vystoupením obou samotné články. Kromě diskuse s hosty se Ústředí OSŽ na svém zasedání dne 30. 10. 1991 zabývalo hodnocením aktivitu předstevů ZO a konstatovalo mimo jiné, že v diskusi na některých z nich zazněla nedůvěra vůči ústředí OSŽ, zejména v souvislosti s postojem Ú OSŽ ke stavě Federace strojířů.

V besedě se zástupcem britských odborů Kimem Thomase zazněly mimo jiné tyto myšlenky: „Volný trh funguje v západních zemích více než 100 let. Proto není správné posílat do vaší země lidi, kteří vám budou říkat: teď okamžitě začněte s volným trhem, všechno zprivatizujte a pak všechno bude bezpečné. Je mnoho lidí, kteří tvrdí, že pracující musí trpět, protože to je cena za volný trh. Ale není! Volný trh může mít sociální dimenzi.“ Právě probíhající kupónovou privatizaci označil Kim Thomas za nesmysl. „Žádat lidi, aby si kupovali akcie nebo kupóny pro společnosti, o kterých nic nevědí, to není kapitalismus, to je loterie.“ Pan Thomas se dále zamýšlel i nad otázkou stávkové a varoval odboráře, aby se nenechali politiky vyprovokovat k takové stávce, kterou by chtěli politici využít pro své cíle.

Obsáhlý článek je věnován i vystoupení ústředního ředitele s. o. ČSD Ing. Jana Hampla. Ten se vyjádřil mj. k rušení neefektivních tratí: „K této variantě bych přistoupil až po důkladném zvážení všech možných alternativ, jak tomu zabránit. Společně s ministerstvem dopravy se snažíme přesvědčit zodpovědné pracovníky včetně poslanců, že cesta rušení neefektivních tratí národním hospodářství nic nepřinese.“ Ústřední ředitel přislíbil získat prostředky pro valorizaci mezd i pro poskytnutí jednoho týdne dovolené navíc, ale mělo to být podle jeho slov za cenu snížení počtu pracovníků, přičemž počítal se spoluprací s odbory. Termín zavedení nové mzdové soustavy k 1. 1. 1992 označil za nereálný a varoval před využitím stávkový prosazení tohoto požadavku.

Ústřední tajemník OSŽ Miroslav Janáček ve své reakci na vystoupení ústředního ředitele ČSD uvedl mimo jiné, že odbory jsou ochotny podporovat hospodářskou politiku ČSD, ale nej-

prve musí vidět, že hospodářské vedení ÚR po celé ose řízení má funkční strukturu a cíle – a o tom zatím podle jeho slov nejsou odborářé přesvědčeni. Dále potvrdil požadavek OSŽ na zavedení nové mzdové soustavy od 1. 1. 1992 a dodal, že nevěří, že vedení ČSD udělalo vše pro to, aby mzdová soustava mohla být v tomto termínu zavedena.

## Obzor č. 46 – 19. 11. 1991

„Dvakrát o budoucnosti železnice“ – článek s tímto titulem na první straně Obzoru č. 46 informuje o schůzce ministra dopravy s ministrem pro hospodářskou politiku a rozvoj ČR a ministrem dopravy a spojů Slovenské republiky. Hlavním předmětem jejich jednání bylo rozdělení kompetencí v oblasti dopravy. Ministr se shodil na doporučení, aby na úrovni federace do výkonné pravomoci v oblasti železniční dopravy patřil výkon státní správy a dozoru na drahách pro zajištění závazků z mezinárodních smluv, veřejné služby a obrany. K neshodě však došlo při jednání o majetku. Slovenský ministr totiž neshodil s tím, aby dopravní cesta celostátní a mezinárodního významu patřila do oblasti federace, ale požadoval, aby byla ve vlastnictví republik.

Článek ve své druhé části informuje i o jednání ministra dopravy ČSR s pražským primátorem, jehož výsledkem byl protokol o zrušení dohody o snesení železniční tratě v úseku Praha-Bubny a Praha-Dejvice, která měla ustoupit výstavbě silniční komunikace. V rubrice „Co se děje v ústředí“ najdeme mimo jiné zprávu o jednání o vzniku železniční zdravotní pojišťovny, která se v době potýkala s chybějícími legislativními podmínkami.

Obzordále informuje o tom, že na kolektivním vyjednávání bylo dohodnuto poskytování bezplatné stravy pro pracovníky železniční dopravy v vybraných profesích v nočních směněch i v roce 1992. Jak se dále uvádí v článku, „předpokládá se, že s platností od 1. 1. 1993 bude bezplatné podávání jídel zrušeno s tím, že všem pracovníkům s. o. ČSD ve všech směněch bude zabezpečeno závodní stravování za podmínek stanovených příslušnou právní normou“.

Na straně 4 je otisknuta nová tarify jízdného a přepravného pro pracovníky ČSD včetně pracovníků specifikovaných organizací a „nedrážních“ podniků. Pro zajímavost, pracovníci ČSD tehdy platili za „režii“ 50,- Kčs, důchodci 20,- Kčs. Zdeňka Sládková

# Přístřešky na zastávkách jsou značně naddimenzované, SŽDC je bourá

Na trati 032 (Jaroměř – Trutnov) mezi Starkočí a Trutnovem vyrostlo v posledních měsících na vlakových zastávkách několik nových „přístřešků“. Například ve Rtnyni v Podkrkonoší zastávce, tady byl dokonce zbourán malebný přístřešek původní zastávky, který byl nahrazen unifikačním betonovým přístřeškem. O opravě a výstavbě nových přístřešků bylo podle mluvčí Správy železniční dopravní cesty Kateřiny Šubové rozhodnuto v přípravné fázi stavby Revitalizace tratě Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov.

„Rekonstrukce objektů zastávek se realizovala především v místech, kde došlo k rekonstrukci kolejového spodu a s vrškem byla konzultována s místními úřady,“ potvrdila Kateřina Šubová s tím, že výstavba nových přístřešků se týkala především zastávek Olešnice a Rtnyn v Podkrkonoší zastávce, a to z důvodu špatného technického stavu stávajících objektů.

„Navíc vzhledem k výtěžnosti zastávek byly přístřešky značně naddimenzované a rekonstrukce a údržba stávajících objektů byla finančně nevýhodná,“ dodala. Stavba nového přístřešku ve Velkých Svatoňovicích byla pak realizována z důvodu přeložení nástupiště do přímého úseku tratě.

Dále byly v rámci výše zmíněné stavby opraveny objekty v zastávkách Lochenice (na železniční trati 031 Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř), Rtnyn v Podkrkonoší a Suchovršice. Nově vybudovaná nástupiště v Lochenicích, Olešnici, Rtnyni v Podkrkonoší zastávce a ve Velkých Svatoňovicích jsou již podle platných norem s výškou nástupní hrany 550 mm nad terémem kolejnice.

Revitalizace tratě Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov byla rozdělena do dvou etap, první proběhla v loňském a druhá v letošním roce. První etapa v úseku Jaroměř – Trutnov se

realizovala během výluky od 23. 6. 2015 do 14. 8. 2015, kdy byla provedena rekonstrukce nástupiště a osazení přístřešku ve Velkých Svatoňovicích.

Po skončení výluky byly do konce roku 2015 osazeny přístřešky v Olešnici a ve Rtnyni v Podkrkonoší. „Zpoždění je na zastávce v Olešnici (nástupiště bylo prodlouženo a rozšířeno), kde je nutno staticky zajistit začátek nástupiště, aby nedošlo k jeho poklesu. V současné době se prodává odkup části sousedního pozemku pro rozšíření tělesa železničního spodu,“ uvedla dále Kateřina Šubová.

Druhá etapa stavby v úseku Předměstí nad Labem – Smičice proběhla letos během výluky od 18. 4. 2016 do 2. 8. 2016. „V této etapě bylo vybudováno nové nástupiště v Lochenicích a byly provedeny statické úpravy stávající čekárny,“ uzavřela Kateřina Šubová.

Michael Mareš



Na obou snímcích je jedna a tažá vlaková zastávka: Rtnyn v Podkrkonoší zastávce. Oba snímky ale dělí čtyři roky. Snímek původní zastávky byl pořízen v říjnu 2012, snímek nové zastávky pak letos v říjnu. Původní objekt zastávky byl v rámci revitalizace tratě zbourán a nahrazen novým betonovým přístřeškem.

## NÁZORY

# Rušení starších osobních vozů Bt – nesouhlasím! Aneb když lidé v Česku nevědí, co chtějí

Je to zhruba měsíc, co vysílala ČT1 a ČT24 ve zprávách informaci o tom, jak jela motorová lokomotiva Kyplok s rychlíkovou soupravou na výletním vlaku do Ostravy. Je velice dobře, že České dráhy a Klub železničních cestovatelů si ponechaly některé rychlíkové vozy řady B z produkce bývalé NDR. Jsem velmi nadšený z toho jak se povedla jejich renovace a jak se je podařilo dát do původního stavu včetně interiéru. Opravu smekám klobouk nad jejich zdatilou renovací a je fajn, že je možno se s nimi svést alespoň příležitostně na zvláštních vlacích.

Nelze však souhlasit s jejich vyřazením z pravidelných rychlíků. Jejich rekonstrukce se ve firmách Ateco a Janoza velmi povedly a v dálkové dopravě nabízejí určitě pohodlí. Co je však zarážející, je to, že redaktor v oné reportáži do televize tvrdil, že mu prý zde chyběl nános špičky. Tohle už hraničí s opravdovou demencí. Tak v minulosti lidé vlaky pomlouvali, že jsou špinavé, přitom v drtivě většině případů vředycky nepořádek ve vlacích způsobovali cestující. Dnes lidem pro změnu vadí, když jsou vlaky čisté, tak zřejmě protoi dnes je neustále poškozují.

V této zemi prostě lidé nevědí, co chtějí. Co si pamatují, tak vlaky za socialismu v 80. letech nebyly tak hrozné, jak se všeobecně říká. Vlakem jsem tenkrát se svým dědečkem cestoval na výlet docela často, tak vím, o čem mluvím. I nádraží vypadala o mnoho lépe než dnes, všude byla útulná čekárna a tenkrát všudypřítomné nádražní restaurace měly často lepší úroveň než dnes. O řadě z těch dnešních se raději nechci vyjadřovat, byť jsou po rekonstrukci. Je pár výjimek, kde jsou „nádražky“ i nyní na dobré úrovni pokud se ještě někde nacházejí. Kupříkladu v některých stanicích na Vysočině, kde v tamních kioscích prodávají vedle točeného piva a občerstvení také upomínkové předměty a suvenýry propagující zdejší oblast.

Lidé si také často stěžují na špatný stav WC na nádražích ve zmiňované době. Jenže dnes není většinou ve stanicích žádné a když už, tak za nemalé peníze za jeho použití a ještě k tomu někde chtějí kauci při půjčení klíče. Je mi líto, ale jejich rekonstrukce je mnohdy bídná, idiky dnešním nekvalitním WC mísám (k tomu co se v této oblasti od druhé poloviny 90. let produkuje za „šmejdy“, se nebudu raději vyjadřovat).

Ale zpět k problematice starších osobních vozů. Je sice dobře, že se dochovaly mraky starodávných dřevěných rybáků z 20. a 30. let minulého století, rekonstrukce motorového vozu Stříbrný šíp ze 30. let se nesmím povelat, všechna čest. Zásadně však nelze souhlasit se šrotací „špalíkových“ osobních vozů řady Bt a Bds s velkoprostorovým zavazadlovým a služební oddílem ze sedmdesátých let minulého století, které bohužel musejí uvolnit koleje nově přichozícím zmetkům, či nezdařilým rekonstrukcím (Sysel ex Bdt Regionova ex 810 apod.). Jsou vzhledově velice pěkné, mají pohodlná osvědče-

ná sedadla (pokud jsou zachovaná v originálním provedení s bordovou koženkou a prohlubněmi v opěradle), navíc první jmenované jsou tuzemské výroby, tak by bylo na místě je dochovat pro nostalgické, či vyletlní vlaky. Vedle okoukaných Bamů, Baiek, či rybáků by je bylo dobré řídit do frekventovaných historických vlacích, například z Prahy na Křivoklát, do Lužné u Rakovníka nebo na Pernštejnské panství apod. Velmi se mi líbí akce vlakem na pivní slavnosti v pivovaru Chodovar nebo výletní cyklovlaky v západních Čechách, kde bývají tyto osobní vozy řazeny.



Odstavená souprava osobních vozů řady Bt v žst Liberec dne 28. června 2014. Tyto soupravy je na místě řídit do výletních, či nostalgických vlacích.

# Na zrušském nádraží třídění odpadu nefandí

Pracuji u ČD jako strojevedoucí a velice často se v prostředí dráhy setkávám se spoustou podle mě absurdních věcí. Naposledy nedávno, když jsem při více než půlhodinové pauze vlaku v žst. Zruč nad Sázavou zavítal k místnímu stánu k občerstvení. Cestou od vlaku k němu jsem minul řetězem uzamčené kontejnery na tříděný odpad, i uzamčené klasické popelnice.

Uzamčení klasických popelnic jsem ochoten porozumět, ale vůbec nerozumím důvodu uzamčení nádob na tříděný odpad. To jsou ve vlastnictví stanice a jen pro zaměstnance stanice? Proč jsou tedy umístěny cestujícím téměř do cesty? Dovolím si tvrdit, že takovou nádobu na

sklo sami zaměstnanci nenaplní ani za rok... V médiích jsme každodenně masírování reklamami na třídění odpadu, a na vlakovém nádraží, v místě, kde se to přímo nabízí, v místě, kterým skoro každý cestující od vlaku projde, tyto nádoby na odpad uzamkneme. Velmi úsměvně pak na kontejneru působí nápis „Děkujeme, že třídíte“. Vedle vchodu k osobní pokladně je ještě umístěna obdélková nádoba na tříděný odpad, samozřejmě s nezbytnou reklamou o finančním příspěvku k EU na třídění odpadu, která uzamčena není, ale kolem ní projde jen malý zlomek cestujících.

Myslím jsem, že je v zájmu celé společnosti odpad dle možnosti třídít a lidem tyto nádoby maximálně zpřístupnit, ale zřejmě je to jinak. Pokud jsou tyto nádoby opravdu ve vlastnictví stanice, není to zbytečná investice? Neměly by být spíše města a to by je mělo ve vlastním zájmu pravidelně vyvážit?

Bohužel jsem nebyl sám, kdo si tuhle podle mě absurditu fotografoval, tak se podobná fotka třeba objeví i v nějakém denním tisku. Každopádně na zrušském nádraží třídění nefandí.

Tomáš Přenosil



Uzamčené nádoby na tříděný odpad ve Zruč nad Sázavou.

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

## PRÁVNÍ PORADNA

# Provozování kamerových systémů na pracovišti (2/2)

V první části jsme se věnovali kamerovému systému z hlediska zákona o ochraně osobních údajů a v této druhé části si přiblížíme provozování kamerových systémů na pracovišti.

K základním právním a povinnostem každého zaměstnavatele v pracovním právu patří nejen právo a povinnost přidělovat zaměstnancům práci podle pracovní smlouvy a vytvořit jim pro práci vhodné prostředí, včetně zavedení opatření zajišťujících ochranu jejich bezpečnosti a zdraví, ale rovněž právo a povinnost kontrolovat pracovní činnost zaměstnanců a dodržování stanovených pravidel. Platná právní úprava dává zaměstnavateli rovněž právo učinit příslušná opatření pro zabezpečení svého majetku, včetně práva kontrolovat efektivnost těchto opatření a jejich dodržování zaměstnanci i třetími osobami. Musí k tomu však zvolit jen takové prostředky a formy, které jsou vhodné a zbytečně neobtěžují.

Jednou ze stále častěji používaných „kontrolních forem“ je nepochybně provozování kamerových systémů. Je proto namístě si připomenout příslušnou právní úpravu, jakož i z ní vyplývající postup, který je nutno při provozování kamerového systému, resp. při jeho zavedení, dodržet.

### Kamerový systém v pracovním právním vztahu

Ochrana soukromí zaměstnanců na pracovišti je zakotvena v ustanovení § 316 odst. 2 a 3 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZP“):

(2) „Zaměstnavatel nesmí bez závažného důvodu spočívajícího ve zvláštní povaze činnosti zaměstnavatele narušovat soukromí zaměstnance na pracovištích a ve společných prostorech zaměstnavatele tím, že podrobuje zaměstnance otevřenému nebo skrytému sledování, odposlechu a záznamu jeho telefonických hovorů, kontrole elektronické pošty nebo kontrole listovních zásilek adresovaných zaměstnanci.“

(3) Jestliže je u zaměstnavatele dán závažný důvod spočívající ve zvláštní povaze činnosti zaměstnavatele, který odůvodňuje zavedení kontrolních mechanismů podle odstavce 2, je zaměstnavatel povinen přímo informovat zaměstnance o rozsahu kontroly a o způsobech jejího provádění.“

### Informační povinnost označení monitorovaného prostoru

- informační tabulky,
- vstup do monitorovaného prostoru, monitorovaného objektu,
- obsah: minimálně piktoqram/obrázek kamery, identifikace správce, odkaz na místo/osobu k získání podrobnějších informací,
- podrobné poskytnutí informací o provozu kamerového systému

Abyste předešlo problémům mezi zaměstnavatelem a zaměstnanci a následně i pracovním právním sporu, je vhodné, aby byl zaměstnavatelem vydán vnitřní předpis, který by stanovil jasná pravidla, přičemž platí, že čím má zaměst-

navatel více zaměstnanců, tím by pravidla měla být detailnější, protože vztahy na pracovišti jsou pak anonymnější. Nejlepším řešením je, aby tato pravidla byla součástí pracovního řádu.

Při posuzování problematiky kamerového systému je třeba vzít v úvahu Listinu základních práv a svobod, která v čl. 7 zaručuje nedotknutelnost osoby a jejího soukromí, a to včetně v postavení zaměstnance na pracovišti při výkonu pracovních povinností, jakož i obecnou úpravu ochrany osobnosti v občanském zákoníku. Pokud jde o vztah k zaměstnancům, je nezbytné se řídit také úpravou ZP, který stanoví, že výkon práv a povinností vyplývajících z pracovních vztahů nesmí být bez právního důvodu zasahovat do práva oprávněných zájmů účastníků pracovního vztahu a nesmí být v rozporu s dobrými mravy, a samozřejmě i úpravou danou v zákoně č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů (dále jen „ZOOÚ“). Právní úpravu pak doplňují některá rozhodnutí českých soudů i Evropského soudního dvora.

Je třeba zdůraznit, že provozování kamerových systémů je v současné době, při splnění dalších předpokladů, jak z hlediska zákona o ochraně osobních údajů, tak i kontrolní činnosti Úřadu pro ochranu osobních údajů (dále jen „ÚOOÚ“) a příslušné soudní judikatury považováno za jednu z forem zpracování osobních údajů, které pak v důsledku toho podléhá dotčené právní úpravě ochrany osobních údajů.

V tomto směru je třeba odkázat na příslušná stanoviska ÚOOÚ, z nichž tím zásadním a východícím je Stanovisko č. 1/2006: Provozování kamerového systému z hlediska zákona o ochraně osobních údajů, které mj. obsahuje následující závěry:

- provozování kamerového systému je považováno za zpracování osobních údajů, pokud je vedle kamerového sledování prováděn i 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,
- údaje uchovávané v záznamovém zařízení (obrazové i zvukové) jsou osobními údaji za předpokladu, že na jejich základě lze přímo nebo nepřímo identifikovat konkrétní fyzickou osobu,
3. užití kamerového systému je zásadně možné i bez souhlasu subjektů údajů (dotčených fyzických osob) s využitím § 5 odst. 2 písm. e) ZOOÚ, ale jen tehdy, jsou-li přitom respektovány dále uvedené zásady.

Závěrem připomínáme, že za porušení povinností při zpracování osobních údajů je ÚOOÚ oprávněn uložit pokutu, která může vůči právnické osobě dosáhnout až výše 5 milionů Kč. Zdroj: www.uoou.cz

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



Modeláři FISAIC na exkurzi na úzkorozchodné dráze ve stanici Kalniena.

## Modeláři FISAIC vystavovali v muzeu Lotyšských drah LDZ v Rize

V letošním roce vstoupilo Lotyšsko do Federace železničářů pro kulturu a volný čas (FISAIC) a hned si troufalo na pořádání mezinárodní výstavy modelové železnice v reprezentativních prostorech muzea národního železničního podniku v Rize ([www.railwaymuseum.lv](http://www.railwaymuseum.lv)). Výstava se konala u příležitosti výročí 155 let železnice v Lotyšsku. Železničáři z ČR, Francie a Německa dovezli rekordních 47 modulů juniora a vytvořili dosud největší modelové kolejiště s 3 nádražími a 2 smyčkami. Na kolejkách se proháněly nejen francouzské, německé a španělské vlaky, ale i vozidla v barvách národního dopravce ČD – Stadler Railjet.

Úzkorozchodné dráhy s parostrojním provozem a jízda pamířním vlakem z Gulbene zanechaly železničářů hluboký dojem a zážitky. Podobně jako exkurze do tamního depa ([www.banitis.lv](http://www.banitis.lv)). Další exkurze směřovala do dílen v Rize, kde s pomocí společnosti CZ LOKO probíhá zásadní modernizace lokomotiv 2M62 a ČME3 (<http://www.czloko.cz/cz/lokomotivy/2m62um.html>). U příležitosti mezinárodní výstavy modelové železnice byly poprvé předvedeny cisternové vozy s logy FISAIC a jednotlivých zemských svazů. Na doprovodném jednání technické komise pro modelovou železnici a železniční dědictví byly zhodnoceny akce a projekty v uplynulém období a stanoveny záměry a cíle pro příští 3 roky. –rš–

## FISAIC – Valná hromada

Valná hromada FISAIC se uskutečnila v září, v rekreačním zařízení SNCF v Provence na jihu Francie, v městečku Saint Mandrier, nedaleko Toulonu. Za Český zemský svaz FISAIC se jednání zúčastnila delegace z OSŽ, vedená prezidentem ČZS FISAIC, Vladislavem Vokoumem. Program jednání byl veden zástupcem GP Kurtem Neuwirtem, neboť generální prezident FISAIC Guy Gieres z Luxemburku byl omluven z důvodu nemoci.

Byly probírány všechny body jednání a odsouhlaseny zástupci jednotlivých zemských svazů FISAIC. Zasedání se zúčastnili i zástupci Řecka, kteří oznámili, že příští zasedání VH FISAIC se bude konat v Řecku (Athény 2018). Účastníci odsouhlasili, že zasedání Prezidia VH FISAIC bude v příštím období zkráceno na tři dny (ze 4). Sekretariát FISAIC, který je v současné době v Německu, končí k 31. 12. 2016, jako nový kandidát se přihlásilo Dánsko a Francie.

Vedení FISAIC rozhodne, která z těchto dvou zemí sekretariát FISAIC převzeme.

Zástupci ČR promítli prezentaci akcí ČZS FISAIC za roky 2015 a 2016, na závěr byl promítut film o Berouně, jako pozvánka na 27. mez. přehlídku filmů FISAIC, která se uskuteční příští rok v ČR, v Berouně. Tato prezentace se setkala s velkým ohlasem všech účastníků.

Na závěr jednání byl uspořádán workshop, země byly rozděleny do dvou pracovních skupin, podávaly se návrhy na zlepšení práce pro FISAIC u jednotlivých zemských svazech s důrazem na to, aby se do FISAIC hlásili mladí železničáři. Nejvyšší ocenění FISAIC, Venuši Arlénskou, převzalo Rakousko a čestné medaile jmenování členové FISAIC, za dlouholetou aktivní práci pro FISAIC Kubincová (SR), Ogonowska (Polsko), Barcza (Maďarsko), Baumann (Švýcarsko), Šmerhová (Česko).

Ing. Jarmila Šmerhová



Čestnou medaili za dlouholetou aktivní práci pro FISAIC získala i zástupkyně ČR Ing. Jarmila Šmerhová.

## V NTM bude zpřístupněn jídelní vůz císařského vlaku Františka Josefa I.

U příležitosti 100. výročí úmrtí císaře Františka Josefa I. (18. srpen 1830 – 21. listopad 1916) proběhne v Dopravní hale NTM zpřístupnění jídelního vozu císařského vlaku Františka Josefa I., vyrobeného v roce 1891 v továrně Františka Ringhofferů v Smíchově. Vůz císaře, který stál v čele rakouské a později rakousko-uherské monarchie dlouhých 68 let, je jedním ze čtyř salonních vozů ve sbírce NTM zahrnující salonní vůz Františka Ferdinanda d'Este, vůz barona Adolfa von Rotschilda a salonní vůz Ústeckoteplické dráhy. Vůz bude zpřístupněn v rámci návštěvní doby Národního technického muzea (úterý – pátek 9–17.30 h, sobota a neděle 10–18 h) ve dnech 22. – 27. 11. 2016. Vstup do vozu bude korigován s ohledem na kapacitu a význam vozidla. –mmc–

## Moudrost pro tento den

Nic netrvá věčně, ani příroda ani lidský život, jediná trvalá je změna.

Ferdinand August Bebel



## Zemřel Adolf Kronowetter

Železnice, které věnoval celý svůj profesionální život „zabezpečovák“, kvůli chvilce nepozornosti ukončila pozemskou pouť Adolfa Kronowettera v jeho 65 letech.

Vzpomínáme na něj jako na dlouholetého předsedu ZO OSŽ SSZT při OR SZDC Brno, člena PV SZDC a předsedu odborné sekce SSZT při OSŽ. Především však jako na obětavého člověka, dobrého kamaráda, milovníka vína a jednoho z organizátorů každoroční soutěže Vinopa v Brně. Jen několik let v důchodu mu bylo dopřáno, aby se mohl věnovat zveleběni chalupy v Poniklě. Ironií osudu je, že jsem s ním jen pár hodin před jeho smrtí telefonicky probíral jeho další plány. Na Adolfa bude se smutkem vzpomínat mnoho jeho přátel!

Poslední rozloučení se bude konat 21. listopadu ve 12 h v obřadní síni krematoria města Brna v Jihlavské ulici.

Čest jeho památce! Miroslav Gloss

## INFORMACE

### Přímé spojení Praha – Zürich přes Linz a zpět komerčním spojením ČD

České dráhy, a. s., nabízí od 11. 12. 2016 cestujícím možnost přímého spojení Praha – Zürich přes Linz a zpět komerčním spojením ČD. Smluvním dopravcem je po celé trase vlaku ČD, a. s., dopravci ÖBB a SBB vykonávají pro ČD, a. s., pouze funkci výkonné dopravce v souladu s příslušnými právními normami a předpisy.

Držitelé jízdních výhod ŽP ČD mohou tyto spoje použít po uhrazení rezervace s příplatkem (aufpreis) – rezervací kód TK 25. Omezený počet míst (kontingent) na spoj. Po vyčerpání kontingentu lze využít na tyto spoje jízdní doklady FIP.

Držitelé jízdních výhod FIP mohou tyto spoje použít po uhrazení rezervace s příplatkem

(aufpreis) – rezervací kód TK 98 (FIP Leisura), resp. TK 99 (FIP Duty). Držitelé FIP se musí ve vlaku prokázat následujícím způsobem: „Mezinárodním průkazem FIP na vlevo jízdněho“ nebo „Jízdenkou FIP“ na jakoukoliv zúčastněnou zemi.

Podrobnější informace jsou k dispozici na personálních útvarch dle evidence držitele jízdních výhod nebo v prostředí intranetu ČD, a. s., na adrese: <http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokum.nsf/v/kategoriejizdni.vyhody.a.pro.uzivatele.Lotus.Notes:Soubor/Databaze/Otevrit/server:Albatros/ceske.dravy--dokumenty-O10.GR--dokumenty.personalni>.

Šárka Pupíková, GR ČD, a. s.

## Sedlčany – Kosova Hora

Dne 5. listopadu se v Sedlčanech konala menší slavnost k odhalení pamětní desky polního maršála Josefa Václava, hraběte Radeckého z Radče, který se poblíž Sedlčan narodil právě před 250 lety (1766–1858). Takže turista má další důvod jet vlakem po regionální trati Olbramovice – Sedlčany a navštívit současně s projíždkou malebné tratě z roku 1894 i městské muzeum v Sedlčanech, na němž je s podporou města umístěna pamětní deska.

Poté se může vydat na menší procházku kolem tratě polní cestou po turistické značce do blízkého městečka Kosovy Hory, cestou možno spatřit zámek Mladotů ze Solopys (nyní rodiny Lobkowiczů) přestavěný v roce 1895 v překrásném architektem Janem Kotěrou v romantickém stylu, dále pokračujeme kolem zámečského parku a polní cestou vysoko nad tratí se nám otevře krásný pohled do krajiny a to již přicházíme do



Kosovy Hory. Zde žila do nacistické perzekuce i významná židovská komunita, synagoga byla nyní v zorné obnově, ale v sobotu (šábes) s prohlídkou nepočítejte, neboť je to židovský den klidu. Na náměstí je možno obdivovat renesanční zámek, který je nyní na prodej. Jediná restaurace, kde se dá najíst, se nachází nad náměstím u kostela, je to hostinec ze 70. let 20. století a i jeho zařízení odpovídá socialistickému „retrostylu“, pivo točí Vysoký Chlumec a Staropramen. Dále pořád do mírného kopečka se dostaneme na zastávku a nákladní kosova Hora.

I přesto, že těsné prostory nákladíště jsou doslova přeplněny dřevem, nevozí po železniční lesní společnosti vůbec nic. I to vypovídá o dopravní politice našeho státu! Stejně tak je opuštěná budova nádražička – byt, v němž bylo zavedeno ústřední topení je prázdný a některá skla v oknech jsou vytlučena. Kuriozitou je čekárna – zde sídlí místní klub Junáka, to je také jediný nájemce v části budovy.

Martin Kubík

**Kosova Hora: 810.501-7 vede Os 26117 směr Olbramovice, 5. listopadu 15.01 h, v Olbramovicích přípoj na Prahu hl. n. Některé přípoje opačným směrem jsou velmi ostré – přestup dvě minuty!**

## Chřibská, stanice v lesích Lužických hor

V letošním roce probíhá průběžná rekonstrukce traťového a staničního zabezpečovacího zařízení na trati Rumburk – Jedlová – Benešov nad Ploučnicí, po vylúčkách bude mimo jiné aktivována doprava Markvartice. Dle slov místních zaměstnanců prý výpravčí zatím zůstane, jak dlouho, nikdo neví. Jasně je zatím pouze jedno, že posty signalistů se samozřejmě ruší.

Letos v září jsem navštívil žst. Chřibská, která leží v km 76,406 mezi žst. Jedlová a Rybníště. Chřibská byla po celá desetiletí známa jako školící a rekreační středisko ČD, dříve ČSD. Po roce 2004 byly objekty u žst. Chřibské opuštěny a prodány soukromým firmám. V současné době zde sídlí rekreační společnost Relax se sídlem Šrobárova 49, Praha 10, která zde provozuje penzion a restauraci. Provoz mohu jen chválit, neboť obsluha byla vzorná a již v 8 hodin ráno mi jako kolemjdoucímu turistovi poskytli občerstvení. Žst. je (zatím) obsazena výpravčím a proto je na krytém nástupišti vzorná květinová výzdoba, jako v dobách, kdy na železnici ještě všude pracovali lidé. Rok od roku ubývá obsazených stanic a lepší to nebude.

Odstraňování personálu začalo plíživě již v 70. letech 20. století, kdy se železnice v roce 1979 zbavila přepravy kusových zásilek, po roce 2004 přestala vozit oblíbené spěšiny, nyní se zavírá jedna pokladna za druhou a přeprava jednotlivých vozových zásilek je trvale ohrožena.

Kam jsme to došli? K opuštěné želez-



**Vycházejícím sluncem zalitý Mn 86010 na příprěži lok. 750.252-9 v km 77,7 mezi žst. Chřibská a Rybníště, kolem 7.50 h, 16. 9.**

niční budově a dálkově řízené tratí? V současné době se stává partnerem výpravčího DOZ pouze Policie ČR, která je volána na kdekjakou maličkost, kterou měl dříve v „merku“ místní železniční zaměstnanec.

V žst. Chřibská se nachází obrovská pila ve vlastnictví firmy UNILES, která je ovládána firmou Agrofert Andreje Babiše. Tato firma, která těží dřevo v okolních lesích, nepřeváží po zdejším železničním kole, přitom do pily odbočuje do nového zabezpečovacího zařízení zapojená vlečka. Dlužno podotknout, že Chřibská leží v Chránské krajinné oblasti Lužické hory, ale kamion je pro ni patrně „dobrý partner.“ Na opačném konci Chřibské „Na potoce“ bylo léta sídlo rekondičního střediska KOP, to bylo před lety také zrušeno a nyní v něm sídlí lidským sídliím odlehlý domov pro seniory, dlužno dodat, že k domovu nejede mimo sezonu žádná veřejná doprava. Prostě konec světa, ale vzduch je zde nádherný.

Martin Kubík



**Centrum městečka Chřibská (dříve i název Kreibitz). Na náměstí je mj. městské muzeum. Tato místa byla dobře známa klientům centra KOP. V roce 2003 jsem byl na KOP právě v Chřibské a denně jsem chodil na náměstí pro noviny tři kilometry tam a zase zpět.**



Odhalení desky maršála Radeckého v Sedlčanech, 5. listopadu 2016 v 11.00 h.

## Hulínští senioři oslavili svátek sv. Martina

Ve čtvrtek 10. listopadu zorganizovala ZO OSŽ TSS Hulín pro své seniory „tematický“ zájezd do známého moravského lázeňského města Luhačovice. Vzhledem k termínu zájezdu byla téma jasné – oslava svátku patrona vojáků, koní, jezdců, hus a vinařů – sv. Martina. Tým luhačovické restaurace Elektra nachystal pro příchozí seniory z TSS Hulín pěknou a chutnou porci martinské husy a o chutnání mladých vín z letošní sklizně. Více než dvacítko seniorů – bývalých zaměstnanců TSS Hulín si při této dobré večeři nejen po-

chutnala, ale také se dobře pobavila.

Celá akce se vydařila a navázala tak na předchozí akce, které tato organizace pro své seniory pravidelně pořádá: v červnu to byl dvou-denní výlet do luhačovické solné jeskyně, spojený s návštěvou muzea domácích pálenic ve slováckém Vlčnově, Moravské sklárny v pohraniční obci Strání a muzea života na vsi Loppeníku a Březové. V příštím roce se „tétesekovi“ senioři chystají na zájezd do Rajecých Teplíc.

Text a snímek Jiří Žádník



Hulínští senioři na zájezdě v Luhačovicích.