OBZOR 9

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů

2. 5. 2017 Cena 5 Kč

Ročník 28

Z aktuálních událostí

■ České dráhy mají mezi dopravci výjimečné, nezastupitelné postavení, i proto by neměl být železniční trh otevírán do doby, než budou podmínky narovnány, zaznělo v rámci informací ze zásadních jednání na výjezdním zasedání **Podnikového výboru** (PV) **OSŽ při Českých drahách, a. s.,** které se konalo ve dnech 12. a 13. dubna v Penzionu Pacifik na Ramzové. Blok informací ze zásadních jednání tentokrát plně patřil jednání tripartity z 10. 4., kterého se zúčastnil předseda Podnikového výboru OSŽ při ČD a I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun. Ten také o jednání tripartity podrobně referoval. Zdůraznil, že na jednání přednesl výhrady OSŽ vůči otevírání trhu. Potěšitelné bylo, že zástupci zaměstnavatelů (Svaz průmyslu a dopravy) i partnerská odborová centrála (ČMKOS) se (výrazně) postavili na stranu OSŽ/ASO.

V následné diskusi přišla řeč i na režijní jízdné (součástí materiálu k otevírání trhu je totiž i režijní jízdné). **„My jsme připraveni jednat, trváme ale na tom, že vláda má společenskou odpovědnost za transformaci ČD a neměla by tedy brát jízdní výhody lidem, kteří do nových podniků přešli nedobrovolně,“** poznamenal Vladislav Vokoun.

V další části jednání se členové podnikového výboru věnovali přípravám podnikové konference OSŽ v Praze (16. 5. 2017) a VII. sjezdu OSŽ 10. a 11. 11. 2017 v Ostravě (konference v Praze bude například navrhovat členy do Ústředí OSŽ). Na konferenci v Praze bude pozváno 100 delegátů, kteří budou mít za úkol (mimo jiné) navrhnout a schválit kandidáty do Ústředí OSŽ (9 lidí), do Revizní komise OSŽ (navržena je Barunka Sasínová), a do Podnikového výboru OSŽ při ČD (celkem 25), Podniková konference OSŽ schválí i delegáty na VII. sjezd do Ostravy (své delegáty na sjezd si budou moci navrhnout i velké ZO OSŽ).

■ **Jednání Republikové rady infrastruktury OSŽ SŽDC** (RRI) se 12. – 13. dubna v Přerově zúčastnilo na pětašedesát předsedů a zástupců ZO OSŽ. Větší počet, než má stávající RRI, byl dán přizváním několika již nově zvolených předsedů základních organizací a potřebou zvolit nové členy za odstupující. První část jednání dne 12. 4. se zabývala hlavně organizačními záležitostmi. Zazněly zde návrhy a závěry obou republikových rad jako doporučení pro jednání podnikového výboru; další „instanci“, která zvolí a nominuje své funkcionáře, je podniková konference, která pak navrhne zvolené kandidáty do jednání a voleb VII. sjezdu OSŽ. Členové RRI potvrdili jmenovitě své delegáty na podnikovou konferenci za infrastrukturu, delegáty na sjezd včetně náhradníků, kandidáty do podnikového výboru. Vzhledem k odstoupení Pavla Fraňka ze všech funkcí bude PV také jednat o tom, kdo jej nahradí v Revizní komisi OSŽ (navržena je Milena Onderková). Členové RRI podpořili kandidaturu současného předsedy PV OSŽ SŽDC Martina Malého na funkci předsedy OSŽ. RRI se dále věnovala návrhu na kandidáty do Ústředí OSŽ a na tajemníky PV (Petr Štěpánek a Dušan Richter).

PV pak přivítal zástupce hospodářského vedení SŽDC a diskutoval s nimi mimo jiné o možnosti použití zvýšené sazby výkonové odměny, o změnách, k nimž došlo vznikem OJ Správa osobních nádraží, o posílení počtu zaměstnanců Hasičské záchranné služby, či o přídělu finančních prostředků na obnovu materiálně technické základny.

■ Jednání **Ústředí OSŽ** mělo dne 19. 4. 2017 na programu především přípravu VII. sjezdu OSŽ a hlavně pak květnových konferencí. O stavu příprav referovali jednotliví místopředsedové OSŽ a z jejich slov vyplynulo, že se přípravné práce úspěšně blíží do finále.

V bloku informací ze zásadních jednání se hovořilo mimo jiné o nedostatku vlakvedoucích a průvodčích, místopředseda OSŽ Mgr. Martin Malý informoval o podpisu prozatímního rozpočtu C–FKSP SŽDC na rok 2017, který garantuje dostatek finančních prostředků na rekreace a TDM (letní dětské tábory) nabízené společností ČD travel pro zaměstnance, rodinné příslušníky a důchodce SŽDC po celý rok 2017, i o tom, že na SŽDC bylo rozhodnuto o výběru lázeňského zařízení (Lázně Darkov, a. s.), které bude v letošním roce poskytovat doplňkové čtyřdenní ozdravné pobyty pro zaměstnance SŽDC – pojištěnce ZPMV, kteří pracují na vybraných pracovištích se zvýšeným psychickým zatížením, nebo kteří mají dlouhodobé zdravotní následky po pracovním úrazu.

Miroslav Novotný (místopředseda OSŽ a předseda NeRV) se zmínil o náročných jednáních v OHL ŽS Brno.

„Personální stavy na ČD jsou tristní, zaměstnanci odcházejí, protože to, co předvádějí jejich nejbližší nadřízení, se nesetkává s pochopením. Zaměstnavatel trestá své zaměstnance za naprosto banální věci,“ uvedl mimo jiné ve své informaci (z Českých drah) tajemník PV Antonín Leitgeb.

Závěr pak patřil Bc. Martě Urbancové a společnosti ČD Cargo, konkrétně personálním změnám v Dozorčí radě (DR) společnosti ČDCargo a personálním otázkám. **–red–**

Podrobnější informace ze všech uvedených jednání najdete na www.osz.org

Snímek z 23. kolokvia v Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR. Vpravo Vladislav Vokoun při projevu. *Snímek Michael Mareš*

Liberalizace je přínosem, zní z Ústeckého a Plzeňského kraje, a to i přesto, že zkušenosti z praxe i ze světa jsou spíše opačné

Podnětné, zajímavé, přínosné, i když chvílemi možná až tendenčně zaujaté vůči národnímu dopravci, takové bylo 23. kolokvium na téma „Co přinese liberalizace české železnici?“, které v pátek 21. dubna uspořádaly Dopravní fakulta Jana Pernera (DFJP) a Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR.

První polovina semináře byla spíše akademická, se svými přednáškami či prezentacemi vystoupili Prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D. (DFJP, Univerzita Pardubice); Doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D. (DFJP, Univerzita Pardubice), Doc. Ing. Jozef Gašparík, PhD. (Železniční univerzita Žilina) a Ing. Vít Janoš, Ph.D. (Fakulta dopravní ČVUT). Ve druhém bloku vystoupili JUDr. Ondřej Michalčík (MD ČR), Mgr. Ing. Radek Čech, Ph.D. (SŽDC) a dvě zástupkyně krajů - Ing. Pavlína Velikovská, Ph.D. (za Ústecký kraj) a Ing. Marcela Benediktová, Ph.D. (Plzeňský kraj), které hovořily o zkušenostech „svých“ regionů s liberalizací.

Bezesporu výhodou, alespoň pro posluchače, kterých se v místnosti 205 ve Sněmovní ulici 4 (budova Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR) sešlo několik desítek, byl dostatek prostoru pro názory, reakce, poznámky a stanoviska. Pozitivní roli sehrál určitě i fakt, že se kolokvia zúčastnili také zástupci ministerstva dopravy (na části jednání byl přítomen například první náměstek ministra dopravy Milan Feranec) i dva poslanci: první části se účastnil Martin Kolovratník (ANO), celé jednání pak pozorně sledoval poslanec Ing. Karel Šidlo (KSČM). Za Odborové sdružení železničářů byl přítomen I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun. Řízení kolokvia se ujal předseda organizačního výboru Ing. Edvard Březina, CSc.,

„Liberalizace není o tom, jestli a jak, ona prostě bude, postupujeme v souladu s evropským právem. Debata je v tuto chvíli spíše o tom, jakým způsobem a za jakých podmínek tuto změnu na českém železničním trhu provedeme,“ řekl v úvodu svého vystoupení poslanec Martin Kolovratník: **„Pozitivně jsem vnímal vystoupení Pavla Krtka** (generálního ředitele Českých drah) **na konferenci v Pardubicích, který uvedl, že České dráhy volají po tom, aby byla nastavena jasná pravidla. A tady vidím skutečnou hrozbu,“** dodal s tím, že bude **„velmi pozorně poslouchat a na základě svých možností a svého mandátu pak apelovat na kolegy z ministerstva dopravy, aby rovné podmínky a prostředí jasně nastavili.“**

Vladislav Vokoun ve svém projevu mimo jiné hovořil o diskriminaci národního dopravce České dráhy. **„Vzhledem k tomu, jak se ta situace vyvíjí, máme vážné obavy, aby nedošlo k poškození jak veřejné železniční dopravy jako takové, tak máme obavy i z toho, aby ten postup nebyl diskriminační vůči národnímu železničnímu dopravci – Českým drahám,“** uvedl a dále hovořil o (na tripartitě) projednávaném materiálu „Role státu při zajišťování dopravní obslužnosti v železniční dopravě po roce 2019 a dopady nové legislativy na dopravce ČD“, který zpracovalo ministerstvo dopravy ve spolupráci s Českými dráhami a jehož součástí je i harmonogram otevírání trhu s horizontem roku 2033.

(Pokračování na str. 2)

Práce na druhém ejpovickém tunelu jsou v polovině, severní tunel by měl být proražen na konci letošního roku

V pátek 23. 1. 2015, krátce před polednem, požehnal tehdejší plzeňský biskup František Radkovský novému razicímu štítu TBM, který nese jméno Viktorie, a který se o několik dní později zakousl do země nedaleko obce Kyšice. Právě výstavba tunelů Ejpovice je stěžejní stavbou železničního koridoru mezi Prahou a Plzní. Od východního vjezdového portálu u Kyšic, kde před dvěma lety, na přelomu ledna a února začala vlastní ražba, je to k západnímu výjezdovému portálu v plzeňské čtvrti Doubravka (pod terénními útvary Homolka a Chlum) přibližně 4150 metrů.

Každý z jednokolejných tunelů se bude razit přibližně rok a čtvrt. Ražba prvního z tunelů trvala 500 dní, poté byl razicí štít rozebrán a přemístěn zpět do Kyšic, kde se začalo razit znovu.

Druhý (tzv. severní tunel) se začal razit 27. 9. 2016. **„Ražba druhého z tunelů, z důvodu přijatých a realizovaných opatření po zkušenostech z ražby prvního tunelu, zatím probíhá rychleji. Odhad proražení druhého** (severního) **tunelu je do konce letošního roku,“** uvedl Ing. Štefan Ivor, stavbyvedoucí společnosti Metrostav a dodal: **„Ještě ale máme před sebou necelou polovinu ražby. Momentálně se nacházíme ve složité střední oblasti s nízkým nadložím, proto je součástí ražby i systém kontinuálního monitoringu povrchu.“**

Dokončení celé stavby je pak naplánováno na konec roku 2018. Ejpovický tunel se tak stane naším nejdelším železničním tunelem. Délka tratě z Plzně do Prahy se díky tunelu zkrátí o více než šest kilometrů, po dokončení celé trasy z Prahy do Plzně by cesta vlakem měla trvat méně než jednu hodinu.

Michael Mareš

Západní portál tunelů Ejpovice v plzeňské čtvrti Doubravka.

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Kolektivní vyjednávání bylo velmi složité, ale nakonec se podařilo dosáhnout mzdového nárůstu 35 eur do tarifů.“

Hovoříme s **Mgr. FRANTIŠKEM ZAPARANIKEM,** předsedou Odborového združenia železničiarov

Za několik týdnů čeká slovenské OZŽ sjezd. Budete kandidovat na funkci předsedy svazu?

Ano, 26. – 27. května máme sjezd v Rajeckých Teplicích ve vašem zařízení Skalka, ohlásil jsem kandidaturu na předsedu svazu OZŽ. Na jednání pěti sekcí jsem získal podporu pro moji kandidaturu. Myslím, že mám co nabídnout na další čtyři roky a mohu zužitkovat zkušenosti, které jsem získal. Mám za sebou necelé čtyři roky působení ve funkci předsedy svazu a začínal jsem ve funkci místopředsedy svazu. Také už mám dnes větší odstup, který je při vyjednávání potřebný.

Kolik je v současné chvíli kandidátů na funkci předsedy svazu?

Budeme to hodnotit na generální radě, shrneme všechny závěry jednotlivých sekcí, zatím neoficiálně jsem kandidátem já, potom současná místopředsedkyně OZŽ Ing. Darina Fabuľová a Peter Hofman.

Pokud jde o organizační strukturu vašeho svazu, očekávají se nějaké změny?

Jsou dvě varianty, jedna navrhuje zrušit funkci prvního místopředsedy a nahradit ji v rámci aparátu zaměstnancem, který by převzal záležitosti, které byly dříve náplní práce výkonného tajemníka. Druhá varianta navrhuje zachování současného stavu s tím, že se dále posouvají kompetence na podnikové výbory a také s tím, že potřebujeme ještě jedno volební období k doladění tohoto systému. Nenašli jsme zatím shodu na některé z variant, ještě se budeme zabývat stanovisky jednotlivých sekcí, a teprve pak by generální rada by měla rozhodnout a doporučit, jakou variantu zvolit.

Uzavření Podnikové kolektivní smlouvy u ŽSR nebylo u vás jednoduché, stáli jste před rozhodnutím, zda vstoupit do ostré stávky, jak nás informovala místopředsedkyně OZŽ Ing. Darina Fabuľová. Jaké jsou ohlasy a reakce zaměstnanců na uzavřenou PKS?

Nechodí jen pozitivní, ale i negativní ohlasy, je to tak vždy. Náš člen se vždy dívá na to, co se dotýká jeho, jestli se navýšila jeho mzda. Pokud jde o mzdu, dosáhli jsme nárůstu 35 eur do tarifů, objem prémií zůstal zachován. Přesčasy nám nebudou ubírat z prémií, což je dobrý trend. Rok od roku nám stoupají přesčasy o 20 procent, protože je podstav zaměstnanců, zejména v provozních profesích.

Celé kolektivní vyjednávání začalo velmi nešťastně, protože zaměstnavatel podmínil jakýkoli nárůst mzdy propouštěním zaměstnanců. Kvůli výměně tří ministrů a čtyř generálních ředitelů a náměstků v minulém roce to bylo velmi složité, museli jsme začít nově komunikovat s těmi, kdo přišli do vedoucích funkcí nově. Vyvrcholilo to vyhlášením stávkové pohotovosti 22. prosince. Využívali jsme všechny možnosti komunikace na úrovni tripartity, ministerstva a jednání se zaměstnavatelem, abychom si vysvětlovali, co chceme a co bychom chtěli od státu, jakou železnici chce stát vlastně mít. Skončilo to tím, že jsme 30. ledna uspořádali aktiv 170 zástupců základních organizací, kam jsme pozvali i generálního ředitele. Pak to nabralo rychlejší spád a 15. února jsme před zprostředkovatelkou dospěli ke konečné dohodě.

Děkuji za rozhovor a přeji vám, aby váš květnový sjezd OZŽ proběhl konstruktivně a v klidu.

Miroslav Gloss

Liberalizace je přínosem, zní z Ústeckého a Plzeňského kraje, a to i přesto, že zkušenosti z praxe i ze světa jsou spíše opačné

(Dokončení ze str. 1)

„Jako ASO jsme měli dva okruhy zásadních výhrad vůči otevírání trhu ve stávajících podmínkách. Nerovné podmínky spatřujeme nejen ve vztahu k silnici, ale stejně tak i v otázce zpoplatnění dopravní cesty. Pokud by se navíc ten trh otevíral překotně, nebo bez odstranění těchto nerovných podmínek, tak se domníváme, že v první fázi dojde k přetížení sítě, vyčerpání kapacity, což s sebou přinese i určitý kanibalismus,“ poznamenal s tím, že České dráhy jsou stále vůči konkurenci (alternativním dopravcům) znevýhodněny. Celý projev si můžete přečíst na www.osz.org.

Ve druhé části semináře pak například Ing. Pavlína Velikovská, Ph.D., (Ústecký kraj) pohovořila na téma „Jak vznikla a jak funguje integrace dopravy na lince (R25) Most – Plzeň v systému DÚK (Doprava Ústeckého kraje)“, kde dva páry vlaků stále zajišťují České dráhy, zbytek pak na základě přímého zadání společnost GW Train Regio a v mezikrajských relacích se tak narážína neuznávání tarifu mezi ČD a GWTR. Od prosince 2017 se ale na této trati chystají změny a na celé trati bude pro linku R 25 jeden tarif jediného dopravce (GWTR).

Ing. Marcela Benediktová, Ph.D., (Plzeňský kraj) se rovněž věnovala změně dopravce na lince R25 Plzeň – Most. Uvedla, že Plzeňský kraj si spolupráci se společností GWTR pochvaluje - spolupráce mu prý přináší úspory, lepší cenu, vyšší kvalitu služeb, vyšší kvalitu smluvního vztahu, lepší služby pro cestující a flexibilnější spolupráci s dopravcem.

Na nevýhody zadávání výkonů alternativním dopravcům v následné diskusi upozornil Prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D. **„Europoslanec, který létá letadlem, vám řekne, jak ta liberalizace pomohla a jak se zvýšila kvalita: ale ať se zeptá těch lidí, kteří dojíždějí z Pardubic do Moravan, do Kostěnic, jak jim ta liberalizace pomohla, protože každý den ten osobák má kvůli mimořádnostem na hlavním koridoru zpoždění dvacet minut.“**

Ing. Mojmír Bakalář, ředitel personálního odboru společnosti ČD Cargo, se zase přimlouval za více pozornosti dvěma oblastem – zaměstnanosti a zmařeným investicím. **„Chtěl bych velmi apelovat na to, aby při všech zadávacích podmínkách byly řešeny i otázky pracovněprávních poměrů při přechodu z původních provozovatelů na budoucí provozovatele.“**

Do diskuse přispěl například i Ing. Ivan Študlar (odborný referent pro železniční dopravu Jikord, s. r. o.), který kritizoval České dráhy za přístup k regionům: **„V Jihočeském kraji jsme dva roky upozorňovali předchozí vedení Českých drah, že připravujeme nabídkové řízení, ale nepřišel nikdo, nepřišel generální ředitel za hejtmanem kraje, aby řekl: chystáme nabídku, dáme kvalitnější vozidla, teprve potom jsme přistoupili ke smlouvě se společností GW Train Regio za výrazně nižší cenu s úsporou asi 30 milionů korun ročně.“**

V rámci kolokvia vystoupil a účastníkům semináře se představil i předseda nového regulačního úřadu v dopravě Pavel Kodym, kterého do funkce na šest let nedávno jmenovala vláda.

Sečteno, podtrženo: co téma, to zajímavá přednáška. Kolokvium rozhodně nezklamalo ani nejnáročnější posluchače. Snad postřehy a názory, které na 23. železničním kolokviu zazněly, nezapadnou. Předseda organizačního výboru a řídící Ing. Edvard Březina slíbil, že připomínky, které na semináři zazněly, budou sepsány a cestou podání podvýboru pro dopravu budou jako doporučení zaslány Hospodářskému výboru PČR k projednání s Ministerstvem dopravy ČR.

Michael Mareš

Podrobnější zpravodajství z kolokvia najdete na www.osz.org.

Výbor OSŽ při Oblastním ředitelství SŽDC Ústí nad Labem zvolil své nové vedení

Na svém jednání dne 10. dubna oznámil Pavel Franěk, předseda výboru OSŽ při OŘ Ústí nad Labem, že končí i jako předseda tohoto výboru. Již před tímto jednáním skončil jako předseda základní organizace a také jako předseda Revizní komise OSŽ. Předsedou základní organizace SŽDC Ústí nad Labem byl konferencí ZO, která se konala 24. března, zvolen Petr Pilník, dlouholetý člen ZV. Rozhovor s ním přineseme v jednom z dalších čísel Obzoru. Jednání výboru při OŘ Ústí nad Labem se účastnili tajemníci PV OSŽ SŽDC Petr Štěpánek a Miloš Paleček. Na předsedu výboru při OŘ byl navržen Bedřich Bednář, zastupující zaměstnance řízení provozu, na místopředsedu pak nový předseda ZV SŽDC Ústí nad Labem, Petr Pilník, zastupující infrastrukturu. Oba dva byli zvoleni většinou ze čtrnácti přítomných členů výboru. Výbor pak projednal řadu organizačních záležitostí a ve druhé části proběhlo jednání za účasti zaměstnavatele.

Miroslav Gloss

Od konce minulého roku se obyvatelé České Lípy mohou chlubit novou odbavovací halou na vlakovém nádraží. Těsně před Vánocemi byla pro veřejnost otevřena moderní odbavovací hala, která přiblížila železnici k centru města.

NAVŠTÍVILI JSME

Česká Lípa

Vyhozené peníze! No konečně! Názory na novou budovu českolipského nádraží se různí. Zatímco jedni novou budovu nádraží nadšeně vítají, druzí ji zatracují. Nová odbavovací hala v České Lípě je určitě zajímavou ukázkou moderní architektury, nové nádražíje přibližně čtvrt kilometru od původní výpravní budovy, tedy blíže k centru města. Stavba byla vloni dokončena zhruba ze dvou třetin, letos stavební práce pokračují na jižním zhlaví.

Jedním z důvodů, proč došlo k přesunu českolipského hlavního nádraží do prostor bývalých skladů, bylo odstranit dosavadní rozdělení nádraží na dvě části. Celá stanice byla pro cestující nepřehledná, rozlehlá a zároveň nepohodlná pro přestup. Byl to důsledek postupného budování jednotlivých tratí, navíc různými železničními společnostmi. Projekt nového nádraží zahrnuje výstavbu dvou ostrovních nástupišť s délkou 125 metrů, vnější nástupiště u nové moderní odbavovací haly pak měří 100 metrů.

Místní obyvatelé ale kritizují příliš úzké schodiště na perony a vysoké zastřešení peronů. **„Perony mají vysokou střechu, na lidi tak prší nebo sněží, běhají se pak raději schovávat do podchodu, ale schodiště je zase strašně úzké, tak chodí jak husy za sebou,“** postěžoval si jeden z nich. Stavebními úpravami však prošel nejen samotný železniční uzel, ale i navazující mezistaniční úseky, a to včetně zabezpečovacího zařízení. Po dokončení všech stavebních prací se bude moci zvýšit traťová rychlost ve směru na Liberec a Bakov nad Jizerou na 120 km/h, ve směru na Děčín na 100 km/h.

Rekonstrukce železničního uzlu v České Lípě začala v listopadu 2015, mimo jiné při ní došlo k redukci kolejí (z původních devatenácti jich je nově jedenáct), a vyrostla zde dvě ostrovní a jedno vnější nástupiště. Rozsáhlé stavební práce s sebou ale přinesly nejedno omezení, některá z nich – například přechod cestujících mezi lovosickým a novými nástupišti u nové odbavovací haly (postavené podle návrhu architekta Tomáše Pechmana ze společnosti SUDOP Praha) trvají dosud. Vloni se pracovalo především na severním zhlaví (směr Děčín/Jedlová), letos se mění jižní zhlaví včetně takzvaného lovosického nástupiště. Postupný přesun vlaků i cestujících na nové nádraží nastal vloni v září, kdy bylo částečně otevřeno dokončené třetí nástupiště, 17. prosince byly otevřeny osobní pokladny v novotou zářící odbavovací hale.

Téměř všechny vlaky nyní zastavují u nástupišť situovaných v nové poloze, výjimkou jsou pouze spoje mířící na takzvané lovosické nástupiště, které se z historických důvodů nachází na opačné straně původní výpravní budovy. **„Důvodem je to, že zatím neproběhly úpravy na jižním zhlaví, které nově umožní napojení tratě z Lovosic na celou stanici. K domu dojde až během letošních prací,“** cituje tisková zpráva hlavního inženýra stavby Vratislava Kubesche ze SŽDC. Zmíněné vlaky by měly poprvé zastavit na novém nádraží v nejbližších dnech (v květnu).

S dokončením prací na severním zhlaví bylo zapojeno elektronické stavědlo ESA 44, což současně umožnilo zrušit klasické stavědlo 2. Na jižní straně železniční stanice je však stále používáno elektromechanické zařízení, jehož prodlouženou rukou zůstává stavědlo 1 u jižního zhlaví. Po definitivním zapojení elektronického stavědla dojde k velkému stěhování v původní výpravní budově z roku 1876, která bude poté sloužit především jako zázemí pro sdělovací a zabezpečovací techniku. Dále mají mít v původní výpravní budově zázemí i vlakvedoucí a zaměstnanci ZAP Pardubice (ČD), a také zaměstnanci (strojvedoucí, posunovači, administrativa) společností ČD Cargo a SŽDC. Staniční výpravčí se přesunou do sousedních prostor, kde se dříve nacházely šatny a zavazadlová pokladna; původní dopravní kancelář obsadí zaměstnanci dálkově řídící provoz na trati z České Lípy do Bakova nad Jizerou.

Původní výpravní budova z roku 1876 bude sloužit především jako zázemí pro sdělovací a zabezpečovací techniku.

Novou odbavovací halu budou v budoucnu využívat i cestující z autobusů. Jde o jednopodlažní budovu s vodorovnou střechou o rozměrech 34 x 12 metrů s prosklenou prostřední částí. Na ni navazují nepravidelné tvary zastřešení tvořené laminem s dřevěným vzorem, ze kterého vystupuje bodové osvětlení. V budově jsou umístěny osobní pokladny, prostory pro čekající cestující a sociální zázemí. Celkové náklady stavby přesahují jednu miliardu korun.

Michael Mareš

VŠIMLI JSME SI

● HASIČI A ZÁCHRANÁŘI nacvičovali v úterý 18. dubna v areálu Depa kolejových vozidel v Praze společný zásah při simulované nehodě - střetu vlaku a autobusu. Akce se zúčastnili hasiči Správy železniční dopravní cesty, hasiči Záchranného sboru hl. m. Prahy a pražského Dopravního podniku, pražští záchranáři, Policie ČR a Městská policie. Cílem bylo nacvičit koordinaci všech těchto složek. O tom, že takovéto cvičení je stále velmi aktuální a potřebné, svědčí počet nehod na přejezdech, kde někteří řidiči nerespektují výstražná zařízení a vjezdem na koleje riskují své zdraví i život. Za loňský rok bylo na přejezdech 175 nehod a zemřelo při nich 45 lidí, 70 lidí bylo zraněno.

● NA TRATI SŽDC Č. 134 Teplice v Čechách – Litvínov je zachováno původní staničení, rozdělující někdejší trať Děčín – Litvínov – Chomutov. Hektometrovník u Litvínova (na snímku Tomáše Martínka) informuje o poloze místa na trati, kilometrický údaj 54,6 určuje vzdálenost od jejího začátku v Děčíně.

● PŘESTOŽE bylo pravidelné nasazování lokomotiv řady 749 (751) známých pod názvem Zamračená či Bardotka ukončeno, jsou při nedostatku jiných řad nasazovány letmo. Například 30. 3. vedla původně olomoucká (PJ Krnov), od roku 2010 DKV Praha 749.121–0 r.v. 1968 osobní klasický vlak relace Praha Masarykovo n. – Hostivice – Středokluky. I toto místo se v budoucnu výrazně změní. Snímek Martina Kubíka zachycuje odjezd Os 19736 směr Dejvice z Prahy–Buben.

Setkání šéfů ČD a UZ v Minsku

U příležitosti XXXII. zasedání Konference generálních ředitelů národních železničních podniků Organizace pro spolupráci železnic (OSŽD) v Minsku se dne 20. 4. setkal předseda představenstva a generální ředitel ČD, a. s., Pavel Krtek v doprovodu člena představenstva ČD Cargo, a. s., Bohumila Rampuly se šéfem Ukrajinských železnic (UZ) Wojciechem Balczunem.

Oba nejvyšší představitelé národních železnic zhodnotili dosavadní spolupráci v mezinárodní železniční osobní i nákladní přepravě a diskutovali mimo jiné o možnosti dalšího rozvoje a zjednodušení mezinárodní železniční přepravy v klíčovém směru Východ–Západ.

Ukrajinské železnice provozují téměř 21 tis. km tratí, na nichž ročně přepraví téměř 400 mil. cestujících a 350 mil. tun zboží.

Doc. Dr. Ing. Roman Štěrba

PŘEDSTAVUJEME

Ta slova mě doslova nadzvedla ze židle! říká Blanka Hanáčková

Možná si ještě vzpomenete na článek v Obzoru č. 4/2017, který začínal na první straně (pod titulkem) „Liberalizace po česku: ve vlacích GW Train Regio neplatí jízdenky Českých drah a naopak“. Článek, který byl jakousi reportáží z jízdy vlakem GW Train Regio (či novinářskou zkratkou z pohledu běžného cestujícího), vzbudil mezi pokladními v Plzni emoce; zejména pak citace průvodčí (GWTR), která ve vlaku GW Train Regio načapala cestujícího s jízdenkou ČD. **„Čéďácký ženský prodávají lístky i na náš rychlík, ač nesmějí, protože za námi jedou ještě České dráhy,“** zlobila se průvodčí. V článku

jsme tehdy citovali i jeden jadrnější výraz, který průvodčí použila na adresu pokladních ČD. **„Tehdy jsem si říkala: Škoda, že jsem nebyla v práci a že se pan redaktor nezastavil a nezeptal ještě i nás na názor,“** vzpomíná osobní pokladní Blanka Hanáčková, co ji napadlo jako první, když si článek přečetla. **„To, co tam ta paní řekla, to mě opravdu nadzvedlo ze židle!“**

Podle Blanky Hanáčkové není totiž pravda, že by osobní pokladní ČD prodávaly cestujícím jízdenky i na vlaky GWTR. **„Neděláme rozdíly, jestli cestující jede s GW Train Regio, nebo s námi. Ptáme se jich, poradíme jim, a když prodáváme zpáteční jízdenku, tak se jich automaticky ptáme, zda jedou s námi** (ČD) **i zpátky. Prostě mi přijde, že žádná z nás nikoho nepomlouvá, a ni a nikoho v GW Train Regio nenadává, a přitom, myslím si, to mají špatně značeno. Konkrétně já sloužím na straně nejblíže prodejně PONTu, takže to řeším prakticky denně.“** Ve směně jsou v osobní pokladně Českých drah na plzeňském nádraží běžně tři až čtyři pokladní. **„A není výjimkou, že cestující si přijde pro jízdenku na vlak GWTR k nám a kolegyně ho pošle do prodejny PONT, ale cestující jí nevěří a jde k vedlejšímu okénku, ke mně, přestože ta informační tabule je tam zhruba metrová.“** Na vině současného stavu je podle Blanky Hanáčkové i střídavé nasazování vlaků společností GWTR a ČD na spojích mezi Plzní a Mostem, ale takhle to prý bude jen do konce grafikonu. **„Co máme informace, tak od nového grafikonu bude GWTR provozovat i ty rychlíky, které zatím jezdí v režii ČD. Ale pro nás pokladní se ani pak nic nemění, protože do Žihle či Kaznějova, kde rychlíky GWTR a ČD i nyní zastavují, jezdí i osobní vlaky ČD a ty budou v režii Českých drah jezdit i potom. Takže se těch cestujících budeme muset vlastně stále ptát, kterým vlakem pojedou,“** říká Blanka Hanáčková dále. Problémy s jízdenkami řeší pokladní v Plzni, jak Blanka Hanáčková potvrzuje, prakticky denně. **„Lidé přijedou z větší dálky - kde si pokladní asi neuvědomí, že se tady něco změnilo - s jízdenkou Českých drah a odtud pokračují s GWTR. My pak musíme jízdenku zreklamovat a vrátit jim jízdné.“** Cestující by si sám měl dopředu zjistit a nahlásit, se kterým dopravcem pojede, předpisy ČD tak, alespoň podle Hanáčkové, hovoří. **„Cestujícím pak vracíme opravdu to, co neprojeli. I proto se nás dotklo, co o nás průvodčí společnosti GWTR prohlásila. Kdyby aspoň řekla, že pokladní ČD pochybila, prosím, ale urážet nás nemusela.“** Podle Blanky Hanáčkové se i u vlaků ČD občas stane, že do nich nastoupí cestující s jízdenkou GWTR. **„Ale pořád s tím cestujícím musím jednat jako se zákazníkem, pořád je to náš zákazník. I když dnes jede s GWTR do Žihle, zítra může jet s námi do Plas. Nikdy bych o té průvodčí** (ve vlaku GWTR) **neřekla, že je to krá...“**

Blanka Hanáčková pracuje v osobní pokladně už řadu let, poslední tři roky navíc dělá i neuvolněnou předsedkyní ZO OSŽ v Plzni, kde se stará o cca 300 členů (200 aktivních zaměstnanců a 100 důchodců). **„Členy máme zhruba půl na půl v SŽDC a ČD, máme i několik členů od ČD Cargo a čtyři nedrážní. Bývalo nás víc, více jsme hlavně mívali lidí od SŽDC, ale jak nám tady postupně ruší pracovní místa, tak nám ti členové ubývají,“** povzdechne si. Odchody z důvodu ztráty zaměstnání jsou však podle ní minimální, lidem je nabízena náhradní práce. **„Přednosta PO Plzeň** (SŽDC) **se všemi jedná a všem byla nabídnuta práce. Pár lidí odešlo do důchodu, někdo využil odstupné** (zhruba deset lidí) **a někdo přešel na jiné pracoviště a dojíždí třeba i do Berouna, Strakonic či Rokycan. Řekla bych, že přednosta to řeší citlivě,“** uzavírá.

Michael Mareš

ZE SVĚTA

Násilí proti železničářům v Německu stoupá

Násilí cestujících proti zaměstnancům německých železnic neustále stoupá, přičemž k jejich útokům stačí i jen pouhý dotaz na jízdenku či místenku. Průvodčí jsou často nejen verbálně uráženi, ale dokonce i popliváni a zmláceni, konstatoval 18. dubna týdeník WirtschaftsWoche, podle něhož počet násilných činů stoupl jen za rok o 27 procent. **„Pozorujeme narůstající hrubnutí společnosti, jež se stále více uchyluje k násilí,“** citoval WW mluvčího dráhy.

Kvůli tomuto negativnímu vývoji se Deutsche Bahn (Německá dráha) rozhodla již loni v září vybavit průvodčí pepřovými spreji a poplašnými přístroji a příslušníky drážní bezpečnosti i několika sty vycvičených psů. Během karnevalových dnů v letošním roce vyzkoušeli zaměstnanci dráhy i speciální kamery, tzv. bodycams. Tato opatření mají být – po pilotních testech v Berlíně a Kolíně nad Rýnem – plošně zavedena v celém Německu. Kromě toho chce DB přijmout dalších 500 bezpečnostních pracovníků.

Jan Hála

Do konce roku bude u DB 40 000 nákladních vozů s tichými brzdami

Deutsche Bahn očekává, že do konce roku 2017 budou téměř dvě třetiny nákladních vozů vybaveno „tichými brzdami“. Dosud se jedná o 33 000 ze 64 000 vozů, které jsou vybaveny tzv. „šeptajícími brzdami“. Do konce roku 2017 by to mělo být 40 000 vozů. Celý park DB by měl být rekonstruován do roku 2020. Dále chce železnice snížit hluk na 400 km tratí.

Kromě dceřiné společnosti DB Cargo se na síti v Německu pohybuje velké množství dalších evropských provozovatelů nákladních vozů. Spolková vláda připravuje od roku 2020 opatření, které by „hlučným“ vozům zabránilo přístup na železniční síť DB Netz.

Z Transportweb, 27. 3. 2017, zpracoval **-sh-**

Vlak spojující oceány má jezdit napříč Jižní Amerikou

V Jižní Americe má vzniknout železniční trať spojující Atlantik s Pacifikem. Tento projekt století je podporován i Německou spolkovou vládou. V La Pazu tak došlo k jednání pěti zainteresovaných států i s účastí Německa.

Plánována je trať dlouhá 3750 km z brazilského přístavního města Santos přes Bolívii do města Ilo v Peru. Trať má vést tropickými pralesy, jakož i přes Andy. Bolívijský prezident Evo Morales prohlásil, že se bude jednat o „panamský kanál 21. století“. Náklady na výstavbu odhaduje Bolívie na cca 14 mld. USD. Bolívie počítá se zahraničním kapitálem.

Financování ze strany Brazílie bylo zatím nejasné, protože doposud favorizovala čínský projekt. Nyní se však Brazílie pro dořešení některých problémů rozhodla, že se k projektu připojí. K projektu jsou ochotné se připojit i Uruguay a Paraguay.

Z Transportweb, 23. 3. 2017, zpracoval **–sh–**

Hospodaření SBB je úspěšné díky vyšší nákladní dopravě

Rok 2016 byl pro Švýcarské spolkové dráhy (SBB) úspěšným rokem: přepravily více zboží, než kdy před tím. Počet netto kilometrů vzrostl dle jejich vlastních údajů o 9,9 % na rekordní hodnotu 16.559 mil. Objemy vnitrostátní přepravy se však snížily, jak sdělil koncern.

Nákladní doprava se přes potíže hospodářství dostala do lepších čísel. Zatímco v roce 2015 SBB Cargo vykázalo ztrátu 22 mil. CHF, v roce 2016 to byla ztráta cca 1 mil. CHF. K tomu přispěla především společnost SBB Cargo International a dále úsporná opatření u celého koncernu. Celkově tak zisk koncernu stoupl ze 135 mil. v roce 2015 na 381 mil. CHF v roce 2016 (+54,9%).

Hlavním důvodem byly především prodeje nemovitostí, lepší finanční výsledky jakož i zlepšení nákladní dopravy. Provozní výsledek (EBIT) kles proti roku 2015 celkově o 288 mil. CHF (–6,1 %).

Z Transportweb, 22.03.2017, zpracoval **–sh–**

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 17 – 4. 5. 1992

„V letošním roce má ČSD zeštíhlet o 25 tisíc lidí“, konstatuje se v titulku zprávy z jednání Ústředí OSŽ ze dne 28. 4. Hosté jednání, zástupci Ústředního ředitelství ČSD, na něm informovali mimo jiné o chystaném propouštění, přičemž počet propouštěných zaměstnanců byl podle jejich slov podložen údaji z výkonných jednotek. U členů Ústředí vzbudily uvedené počty nedůvěru.

Značný prostor byl v Obzoru č. 17 vyhrazen mítinku před Ústředním ředitelstvím, konaném 22. 4. Mimo jiné zde bylo otištěno prohlášení účastníků mítinku a také výňatky z některých diskusních vystoupení. Například: **„Jediným cílem tohoto mítinku železničářů je vyjádřit svůj názor na nízkou úroveň řídící práce vedení s. o. ČSD a na dosud přetrvávající neschopnost vyvést tento podnik z kritické situace.“**(předseda OSŽ Zdeněk Škop).**„Špičky na Ústředním ředitelství si přesedali na židlích, prohodili se v kancelářích, vymysleli další odbory a pak sladce usnuli s pocitem dobře vykonané práce za odpovídající mzdu.“** (Hary Špiroch, žst. Děčín). **„Jezdíme s mašinami, které pamatují Vítězný únor, a jsme nuceni na nich jezdit pořád, přestože jejich hlučnost nám ohrožuje zdraví. Bohužel, bylo nám řečeno, že peníze na opravy v žoskách a depech stačí zhruba na měsíc.“** (Karel Anděl, LD Praha–Libeň). **„Nelze mluvit o řízení, ale o úřadování administrativně byrokratického aparátu, tak jak to uvádí studie A. D, Little.“** (Radim Moučka, prezident Federace provozních pracovníků). **„Nová mzdová soustava je značně nepovedený paskvil. Nedává možnost odlišit kvalitu pracovníků – chybí jakákoli stimulace.“** (P. Pajer, SZD Praha).

„Cítím se podveden“, tak začíná otevřený dopis mistra odborné výchovy Středního odborného učiliště z Českých Velenic, který uvádí rozhodnutí odčlenit učiliště od ČSD (došlo k němu 30. 6. 1991). Než k odčlenění došlo, bylo totiž pracovníkům slibováno, že jim zůstanou sociální výhody. Po odčlenění zjistili, že přijdou o režijní výhody.

Obzor č. 18 – 11. 5. 1992

„Zázrak se nestal – zákon o ČSD v Parlamentu neprošel. Touto jednou lakonickou větou bychom mohli odbýt výsledek posledního zasedání parlamentu z 30. 4.“, píše se v článku s titulkem **„Vláda i parlament hodily železnici přes palubu“** na první straně tohoto čísla. Zákon měl řešit vztah státu k ČSD, zprůhlednit tyto vztahy a také zprůhlednit ekonomiku uvnitř ČSD a umožnit jejich celkovou restrukturalizaci. Jak se dále v článku uvádí, s konkrétními nesouhlasnými připomínkami k návrhu nevystoupil ani jeden poslanec. Přesto zástupci slovenských stran HZDS a SKHD jej navrhli stáhnout z programu, a to údajně proto, že by se jím otevřel rozpor mezi českými a slovenskými zájmy.

V pravidelné rubrice **„Co se děje v Ústředí“** se konstatuje, že ani při jednání před zprostředkovatelem nedošlo k dohodě a kolektivní smlouva na rok 1992 dosud nebyla uzavřena. Zprostředkovatel měl předložit do 15. 5. své stanovisko k řešení vzniklé situace.

Krátký článek na první straně informuje o tom, že v Žilině došlo 1. května k první rozsáhlejší nátlakové akci železničářů od začátku kolektivního vyjednávání. Rozhodl se pro ni kolektiv posunovačů. Již v průběhu stávky začalo vyjednávání se stávkujícími. Stávka měla za cíl vyjádřit nesouhlas s kritickou situací na železnici a se sociálními nejistotami. Stávka probíhala bez souhlasu ZV OSŽ, který se však od ní úplně nedistancoval. V době uzávěrky čísla 18 stávka stále trvala.

Zdeňka Sládková

Setkali se zase po roce a bylo o čem mluvit a na co vzpomínat

Není to žádný klub seniorů, i když naprostá většina těch, kteří se sešli 24. března v restauraci poblíž děčínského nádraží, nemusí chodit do práce a užívají si čas důchodu.

Téměř padesátka bývalých zaměstnanců Elektroúseku Ústí nad Labem se jen díky Honzovi Chomístkovi, který ještě jako jeden z mála pracuje jako elektromontér trakce, sešla, aby si povykládali, jak jde život. **„Vy jste byl můj mistr učňovské čety,“** hlásí se ke mně jeden z mladších účastníků. Snažím se vzpomenout na jméno, ale více než třicet let je přece jen dlouhá doba. Většina z těch, kteří tu sedí, jsou ale ti, kteří pamatují Elektroúsek v jeho největší slávě.

Kdo si ještě pamatuje na dobu, kdy infrastruktura na železnici měla tzv. odvětvové řízení? To byly „traťovky“, sdělovací a zabezpečovací distance, drahstavy jako samostatné organizační jednotky. To tady všichni pamatují, když měl Elektroúsek ještě více než tři stovky zaměstnanců, dnes je to všechno pod Správou železniční dopravní cesty. Je tu i poslední náčelník, později vrchní přednosta Ing. Vláďa Budka, vedoucí účetní, šéfová skladů a spousta dříve mistrů, i vrchních mistrů a provozních zaměstnanců. Z dob reálného socialismu vzpomínka na dobu Brigád socialistické práce, kterou připomínají dvě kroniky cechu výroby, které jdou z ruky do ruky. A také spousta fotografií z nejrůznějších setkání, společenských večírků, oslav, ze soutěží zručnosti atd.

Bývalí zaměstnanci Elektroúseku Ústí nad Labem se v letech, kdy chodili do práce, dokázali sejít a společně se pobavit. A jde jim to i dnes, kdy už jsou v důchodovém věku.

Byla to zvláštní doba, stále se o něco soutěžilo, tu o „Rudý prapor“, o hrdý titul BSP. Dnes je to úsměvné, ale všichni na to rádi vzpomínají. Na to, že se tehdy žilo nějak víc kolektivně a lidé, kteří spolu pracovali, se dokázali sejít i s manželkami a při harmonice prožít krásný večer, někdy až do druhého dne v poledne. To, že to bylo pod názvem setkání brigády BSP, byla jen povinná úlitba té době. Podstatné ale bylo, že se dokázali společně bavit.

Právě proto, že se i po těch letech, kdy už jsou v důchodovém věku, chtějí vidět a popovídat si, jsou dnes tady. Nejstarší, šestaosmdesátiletý bývalý strojvedoucí trakce, ale i těch několik málo mladších kluků, kteří ještě pracují. Dobrou náladu kazí jen vzpomínka na ty, kteří tu ještě loni seděli a už nepřijdou.

Tak zase za rok a ať se tu všichni sejdeme!

Miroslav Gloss

Důchodci z Břeclavi jeli za poznáním

I přes nepřízeň počasí se vydali dne 19. dubna senioři z Klubu důchodců při ZO OSŽ DKV Břeclav na poznávací zájezd do Tupes na Uherskohradišťku, kde navštívili muzeum Tupeské keramiky. Tupesy patří mezi nejvýznamnější keramická střediska, kde má hrnčířství prastaré kořeny. Místní hrnčíři vyráběli nejen glazovanou i neglazovanou hrnčinu k běžnému použití, ale také černou, zakuřovanou hrnčinu. Dozvěděli jsme se, k čemu byly jednotlivé druhy keramiky používány. Po zakoupení suvenýrů jsme se přepravili do Modré. Zde jsme navštívili sladkovodní a botanickou expozici Živá voda. Nachází se zde tunel 3,5 metru pod vodní hladinou. Má délku více než 8 metrů a šířku 2 metry. Nacházejí se zde ryby a želvy, vyza velká (největší sladkovodní ryba) nebo jeseter, které pocházejí z jiných krajin. V botanické části jsme si krásu Babiččiny zahrádky, mokřadní tůňky lužního lesa a tůň s vodopádem kvůli sněhové vánici a silnému větru neprohlédli. Odjeli jsme proto do Velehradu na oběd a na prohlídku Velehradské katedrály. Potom jsme odjeli do Kunovic, kde jsme se v muzeu seznámili s výrobou letadel.

Božetěch Dvořáček

Břeclavští senioři si prohlížejí tupeskou keramiku.

INFORMACE

Odbavení držitelů zahraničních jízdních výhod do přímých sezonních vozů Praha – Bar a zpět

Informujeme držitele zahraničních jízdních výhod o cenách rezervačních dokladů pro období od 18. 7. 2017 do 3. 9. 2017 v sezonních spojích. Ceny jsou stanoveny fixně v eurech, pro přepočet na CZK se použije jednotný železniční kurs (JŽK). Rezervační doklady budou vydány pouze po předložení jízdních dokladů FIP (tzn. jízdenky FIP nebo jízdenky zakoupené na základě předložení mezinárodní průkazky FIP na slevu 50 %). Bez předložení výše uvedených dokladů nebude cestující odbaven. Předprodej rezervačních dokladů bude probíhat ve standardní lhůtě 2 měsíců před odjezdem vlaku (upozornění – jízdenky FIP mají platnost 3 měsíce od doby podání žádosti).

Upozorňujeme, že z cen rezervací se držitelům zahraničních jízdních výhod neposkytují další slevy. Držitelé jízdenek FIP nemají nárok na GS slevu lůžkových příplatků dle čl. 72.3 Zvláštního ujednání ČD pro mezinárodní přepravy (ZUJ). V případě, že si cestující – držitel jízdenky FIP zakoupí příplatek s GS slevou, bude povinen si doplatit do plné ceny rezervačního dokladu u průvodce lůžkového vozu (netýká se jízdenek zakoupených na základě předložení mezinárodní průkazky FIP 50 %). Výše uvedené pravidlo se nevztahuje pouze na následující vyjmenované termíny, kdy lze GS slevu použít i v rámci prodlouženého předprodeje od 25. 4. 2017:

Praha – Bar (EC/173/341/431) na data odjezdů z Prahy 18. 7., 29. 8., 1. 9. 2017; **Bar – Praha** (D/430/340/172) na data odjezdů z Baru 20. 7., 23. 7. 2017.

Přednostní odbavení provádí v zásadě centrální rezervační pracoviště ČD (UMIKA – tel. 9722 41881,2), a to pouze pro cestující hradící tarifní jízdné, tj. jízdné NRT (vč. slev – např. CityStar, Mnohostranná dohoda atp.), RPT (Interrail/Eurail), FIP ve výše vyjmenované termíny nebo jízdné se slevou FIP 50 %. Přednostní odbavování skupin: skupina bude přednostně odbavena, pokud alespoň polovinu cestujících tvoří cestující s tarifním odbavením. Od každého cestujícího (bez výjimky) je nutné si vyžádat telefonní nebo e–mailový kontakt, který dále postupte na rezervační pracoviště UMIKA Praha.

Ceny rezervačních poplatků jsou zveřejněny 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

PRÁVNÍ PORADNA

Minimální a zaručená mzda v roce 2017

Minimální mzda

Podle důvodové zprávy k novele nařízení vlády má růst minimální mzdy přispět k pokrytí vyšších životních nákladů zaměstnanců z pracovních příjmů a posílit reálnou úroveň minimální mzdy. Zaměstnanci vykonávající jednoduché práce mají být dostatečně odměňováni, aby byli schopni ze svých příjmů uhradit alespoň své základní životní potřeby a nebyli závislí na sociálních dávkách. Proto musí být minimální mzda stanovena v dostatečné výši, ale zároveň nesmí mít negativní dopady vedoucí k ohrožení pracovních míst. Od 1. ledna 2017 došlo tedy k razantnímu zvýšení měsíční minimální mzdy ze současných 9900 korun na **11 000 korun** a u hodinové sazby z 58,70 korun na **66 korun**.

Minimální mzda je nejnižší přípustná výše odměny, kterou je zaměstnavatel povinen poskytnout zaměstnanci za práci v pracovním poměru a v pracovněprávních vztazích založených dohodami o pracích konaných mimo pracovní poměr (dohoda o provedení práce a dohoda o pracovní činnosti). V případě dohod se hovoří pouze o minimální hodinové mzdě, nikoli o měsíční mzdě. Minimální mzda, kterou upravuje zákoník práce (zákon č. 262/2006 Sb.) a nařízení vlády o minimální mzdě (č. 567/2006 Sb.), se dá definovat jako **absolutně nejnižší cena práce bez ohledu na její složitost, druh, množství a kvalitu,** kterou je zaměstnavatel povinen zaměstnanci poskytnout. Minimální mzda se vztahuje na všechny zaměstnance v pracovněprávním a obdobném vztahu.

Do posouzení výše minimální mzdy se **nezahrnuje** mzda ani plat za práci přesčas, příplatek za práci ve svátek, za noční práci, za práci ve ztíženém pracovním prostředí a za práci v sobotu a v neděli, náhrady mzdy apod. Minimální mzda naopak zahrnuje osobní příplatek, odměny, prémie a podobná plnění. Nedosáhne-li mzda, plat nebo odměna z dohody výše minimální mzdy, je zaměstnavatel povinen poskytnout zaměstnanci doplatek.

Zaručená mzda

S novým zákoníkem práce byl v roce 2007 zaveden pojem **zaručená mzda**, který na rozdíl od minimální mzdy stanoví nejnižší cenu práce s ohledem na **složitost, odpovědnost a namáhavost vykonávané práce.**

Zaměstnanci v pracovním poměru, jejichž mzda není sjednána kolektivní smlouvou, jsou navíc chráněni před poskytováním příliš nízkých mezd mzdou zaručenou. Vykonávaná práce je odstupňovaná podle její složitosti, odpovědnosti a namáhavosti do osmi jednotlivých skupin, přičemž pro každou z nich je stanovena nepodkročitelná (nejnižší) úroveň zaručené mzdy. Pro zaměstnavatele tak není závazná pouze minimální mzda, ale je třeba odměňovat minimálně na úrovni příslušných skupin mzdy zaručené, a ta roste s každým zvýšením mzdy minimální. Nejnižší úrovně zaručené mzdy pro stanovenou týdenní pracovní dobu 40 hodin jsou odstupňovány podle složitosti, odpovědnosti a namáhavosti vykonávaných prací, zařazených do 8 skupin. Podrobnější informace k zařazení do jednotlivých skupin jsou v příloze nařízení vlády o minimální a zaručené mzdě.

Nedosáhne-li mzda nebo plat – a to bez mzdy nebo platu za práci přesčas, příplatku za práci ve svátek, za noční práci, za práci ve ztíženém pracovním prostředí a za práci v sobotu a v neděli – příslušné nejnižší úrovně zaručené mzdy, je zaměstnavatel opět povinen poskytnout zaměstnanci doplatek.

Minimální a zaručená mzda invalidních důchodců

Do konce roku 2016 byly nařízením vlády stanoveny nejnižší úrovně zaručené mzdy při omezeném pracovním uplatnění zaměstnance (osob se zdravotním postižením). Od roku 2017 se tyto snížené sazby **ruší.** Je stanovena pouze jedna (základní) sazba minimální mzdy i shodné sazby nejnižších úrovní zaručené mzdy pro všechny zaměstnance bez rozdílu. Opatření má odstranit nerovnoprávné postavení osob se zdravotním postižením v odměňování minimální a zaručenou mzdou. Nárůst mzdy zaměstnanců s omezeným pracovním uplatněním by měl být alespoň částečně kompenzován zvýšením příspěvku na podporu zaměstnávání osob se zdravotním postižením, se kterým se kalkuluje v připravované novele zákona o zaměstnanosti.

Kratší stanovená týdenní pracovní doba

Zaměstnavatelé museli upravit příslušné úrovně minimální a zaručené mzdy. V případě kratší stanovené týdenní pracovní doby přepočítat hodinovou mzdu příslušným koeficientem.

Koeficient pro přepočet: (stanovená týdenní pracovní doba/stanovená nižší týdenní pracovní doba) x minimální mzda, případně zaručená mzda

Příklad: hodinová zaručená mzda první skupiny prací pro stanovenou pracovní dobu 37,5 hodiny týdně: (40/37,5) x 66 = 70,40 korun.

Příplatek za práci ve ztíženém pracovním prostředí

Příplatek ke mzdě za práci ve ztíženém pracovním prostředí je stanoven procentem ze základní sazby minimální mzdy. Pokud jde o základní sazbu minimální měsíční mzdy, tak od ledna 2017 činí 11 000 korun. Výše příplatku pak musí činit nejméně 10 % z této sazby, tj. alespoň 1100 Kč. Zatímco uvedená minimální měsíční částka příplatku platí pro všechny délky stanovené týdenní pracovní doby podle § 79 zákoníku práce, hodinovou sazbu příplatku za práci ve ztíženém pracovním prostředí (6,60 Kč) bude nutno při jiné délce stanovené týdenní pracovní doby než 40 hodin přepočítat ve smyslu § 79 odst. 2 a 3 zákoníku práce.

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

Skupina prací	Hodinová zaručená mzda 2016	Hodinová zaručená mzda 2017	Měsíční zaručená mzda 2016	Měsíční zaručená mzda 2017
1	58,70 Kč	66,00 Kč	9 900 Kč	11 000 Kč
2	64,80 Kč	72,90 Kč	10 900 Kč	12 200 Kč
3	71,60 Kč	80,50 Kč	12 100 Kč	13 400 Kč
4	79,00 Kč	88,80 Kč	13 300 Kč	14 800 Kč
5	87,20 Kč	98,10 Kč	14 700 Kč	16 400 Kč
6	96,30 Kč	108.30 Kč	16 200 Kč	18 100 Kč
7	106,30 Kč	119,60 Kč	17 900 Kč	19 900 Kč
8	117,40 Kč	132,00 Kč	19 800 Kč	22 000 Kč

NÁZORY

Průvodčí si zaslouží větší zastání a podporu

V Obzoru č. 7 mě velmi zaujal článek pana Kýzla „Absurdistán“, neboť zkušenosti z práce průvodčího mám také. Tenkrát v sedmdesátých letech to ještě nebylo tak zlé s cestujícími, co jeli na černo. Skoro vždy mně nakonec předložili občanku, já si opsal nacionále a byl klid. Jen jednou mi musela pomoci policie, myslím, že to bylo v železniční stanici Beroun.

Pan Kýzl má ve všem pravdu a moc mě potěšilo, že nachází při svých jízdách vlakem příjemné chování vlakového personálu. Přestože už nepracuji, tak mě to, jako bývalého průvodčího, těší. Je aspoň vidět, že někteří cestující pochválí vlakové čety a uznají, že zvlášť ženy jako průvodčí to mají někdy velmi těžké. Pamatuji si na případ, že opilí cestující vyhazovali průvodčí – ženu – z okna vlaku!

Nebo vezměte to zastání průvodčího ze strany cestujících či jiných železničářů. Mně se jednou stalo, že se mě nezastal nádražák, dokonce v uniformě, ale postavil se výslovně proti mně. Jednalo se tenkrát o to, zda by měl průvodčí nosit rukavice. Nebylo nařízeno povinně nosit rukavice při revizi cestujících, ale ten nádražák začal tvrdit, že je musím mít. To je bohužel to nejhorší, že se zaměstnanec obrátí proti zaměstnanci. Ale jinak to ještě tenkrát na dráze ušlo, zato dnes si někteří cestující představují demokracii tak, že si mohou vše dovolit. Věřím, že by mi to někteří průvodčí či vlakvedoucí potvrdili.

A to, že nadřízené orgány věří vždy cestujícímu, nikoliv pracovníkovi vlakových čet, to tady také už bylo a asi je to i dnes. Bylo raženo heslo „Cestující musí mít vždy pravdu!“ Myslím si, že by bylo žádoucí, aby ti nahoře z generálního ředitelství opravdu znali, jak to chodí ve vlacích (a zvlášť v noci) a poznali to na vlastní oči.

Jinak je ale docela hezký pocit jezdit jako průvodčí, to jsem vždy prohlašoval a rád na to vzpomínám.

Jiří Krejčí

Ad: Vojenské vlaky

Fotografie Víta Mareše v Obzoru 8 ve mně vyvolala vzpomínku na zimu 1987/88 (30. výročí), kdy jsem coby železniční „pětimetr“ narukoval k vojenskému útvaru motostřeleckého pluku (bigoši) 1. sledu (životnost v boji 3 ! minuty) v Prachaticích (brzy po roce 1989 zrušen) pod velitelem majorem Butkou. Tehdy jsem byl zařazen jako doprovod k železničnímu vojenskému transportu také do Polečnice. Tenkrát byl transport ostře sledovaný vlak, přeprava v úseku České Budějovice – Polečnice se uskutečnila nikoli jako nyní za dne pro „potěchu šotoušů“, ale pod pláštěm tmy. Do nz. Polečnice dorazil transport, tehdy také vedený Zamračenými, někdy kolem 3. hodiny v noci. Vykládalo se v noci a přeprava na místo určení ve VVP Boletice se uskutečnila také ještě za tmy. Vojenský doprovod byl vybaven samopaly, ale bez ostrých nábojů, přepravovali jsme se jedním dřevákem s kamny, na plošinových vozech byla naložena bojová vozidla pěchoty.

Doba se změnila, některé vojenské prostory byly zrušeny, ale VVP Boletice zůstává, i když měl jeden čas také namále. Potěšilo mě, že se i nyní přeprava značně ztenčeného vojska provádí alespoň někdy opět po železnici. Vojenské transporty jezdily také do VVP Doupov do Kadaňského Rohozce, bylo by pěkné, kdyby se vrátily i tam.

Martin Kubík

Omezení rychlosti snižují atraktivitu železniční dopravy

U zastávky Mariánské Lázně město se nachází PZS v km 2,386, hned za přejezdem začíná trvalé omezení jízdy na 30 km/h. Je zajímavé, že v mapě z roku 2015 toto trvalé omezení jízdy nebylo. Asi po 50 metrech ve směru na Karlovy Vary se nachází železný most přes lázeňský park. Naopak v opačném směru se před (!) PZS zvyšuje rychlost na 50 km/h.

Místo aby se rychlosti na tratích zvyšovaly, mnohde se jde opačným směrem. Důvody, které dřív nebyly, najednou jsou – špatné rozhledové poměry, špatná GPK atd. Tato trvalá omezení jízdy snižují atraktivitu železniční dopravy, neboť jejich zrušení je vždy na léta. Než dojde k výběrovému řízení na rekonstrukci tratě, než se vše vyhodnotí atd. Před lety nahnal traťmistr partu chlapů a závady byly ručně odstraněny. Holt jiná doba. Doba výběrových řízení.

Martin Kubík

Vlak 7108 společnosti GW Train Regio, vedený motorem Vt 654.17, relace Mariánské Lázně – Karlovy Vary, kousek za zastávkou Mariánské Lázně město, 10. 3., 14.28 h.

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

Hektor T 435 003 se svojí soupravou projíždí po trati 212 nedaleko Soběšína.

Velikonoční jízda

Na Velký pátek 14. 4. začala na trati 212, vedoucí údolím Sázavy z Čerčan do Světlé nad Sázavou, letní turistická sezona. Společnost Posázavský Pacifik vypravila při této příležitosti již tradiční nostalgický vlak z Benešova přes Čerčany do Kácova a odpoledne zpět. V čele soupravy vozů 020 Bix a služebního vozu Da–k se představil „Malý Hektor“ T 435.003. Pozadu nezůstaly ani České dráhy, protože ten den začaly jezdit sobotní přímé vlaky z Prahy hl. n. přes Čerčany do Zruče nad Sázavou, tzv. „Rekreáky“.

První letošní „Rekreák“ vezla nedávno znovuzprovozněná „Zamračená“ 749.107–9 se soupravou čtyř vozů řady Bdmtee 281. Cestující těchto vlaků mohli navštívit různé kulturní a turistické cíle v obcích a městech ležících v malebném údolí Sázavy. Jedinou vadou toho dne bylo chladné, většinou podmračené počasí.

Další zajímavé jízdy připravil Posázavský Pacifik na 1. 5. v rámci Májové akce z Benešova do Postupic.

Vít Mareš

Vlašimka i letos ožije parními vlaky

Parní provoz na „Vlašimce“, železniční trati č. 222 z Benešova u Prahy do Trhového Štěpánova (– Dolních Kralovic), vydržel plných 80 let, od zahájení provozu dne 14. prosince 1895 až do roku 1975. Obdobně jako na ostatních lokálkách, i tady provoz zahajovaly lokomotivy řady 97 kkStB, později u ČSD přeznačené na řadu 310.0. Zvyšující se nároky na přepravu osob a nákladů po zestátnění dráhy v roce 1925 byly důvodem k nasazení nových, výkonnějších lokomotiv řady 423.0, které si pro svůj výkon na kopcovitých lokálkách vysloužily trefnou přezdívku „Velký Bejček“. Tyto lokomotivy jezdily na této trati ještě počátkem sedmdesátých let minulého století. Pro strojovou stanici Benešov u Prahy byly v sedmdesátých letech minulého století dodány i modernější lokomotivy řady 433.0. Důvodem byl i špatný stav tratě v úseku Vlašim – Dolní Kralovice, který neumožňoval nasazení motorových lokomotiv a tím i zrušení nehospodárného parního provozu.

Nově opravená výtopna ve Vlašimi.

Pro velké množství vozových zásilek v sedmdesátých letech byly na trati provozovány i lokomotivy řady 434.2. Parní provoz měl z pohledu dnešní doby nesmírné kouzlo, byl však spojen s těžkou prací lokomotivních čet. Topič musel například během jízdy nákladního vlaku z Benešova do Dolních Kralovic a zpět naházet do pece okolo 60 q uhlí. Úprava ohně v topeništi a dostatek páry byly totiž základními podmínkami provozu parních lokomotiv.

Zrušení části tratě o délce 14 km z Trhového Štěpánova do Dolních Kralovic ke dni 31. 5. 1975 zároveň znamenalo i ukončení parního provozu na Vlašimce. Zavzpomínat na doby minulé, kdy po trati jezdily parní lokomotivy, můžete i letos, kdy jsou na Vlašimce naplánovány dva páry zvláštních vlaků s parní lokomotivou, a to ve dnech 27. května a 26. srpna 2017. Sp 9081 Ferdinand vyjíždí z Prahy–Braníka (9.40 h) a Posázavím pokračuje do Čerčan (10.44/11.34 h) a dále do Benešova, Postupic a Vlašimi. Dodejme, že od 11. 12. 2016 došlo na trati 222 v úseku Vlašim – Benešov ke zkrácení jízdních dob na 36 minut, všechny vlaky mají v Benešově přípoje na rychlíky i na osobní vlaky směr Praha.

A zmínit ještě můžeme i nádraží ve Vlašimi. Asociace Entente Florale CZ – Souznění, o. s., ve spolupráci s o. s. Plzeňská dráha, Mikroregionem Konstantinoláze ňsko, Českými drahami, Správou železniční dopravní cesty, a Českým rozhlasem 2 – Praha udělily v rámci soutěže „O nejkrásnější nádraží České republiky (za rok) 2009“ železniční stanici Vlašim zvláštní cenu spokojených cestujících za neobyčejný přístup zúčastněných (spolupráce města, Českých drah a soukromých investorů). **Michael Mareš**

Moudrost pro tento den

Člověk, který nikdy nedělá chyby, je člověk, který nikdy nedělá nic.

Theodore Roosevelt

VÝROČÍ MĚSÍCE

Tratě a traťové úseky

KVĚTEN

Lipník nad Bečvou – Bohumín
1. 5. 1847 – **170 let**

Horní Lideč – Púchov
2. 5. 1937 – **80 let**

Bohosudov – Kněžiště (lanová dráha, dříve v provozu ČSD/ČD)
5. 5. 1952 – **65 let**

Chomutov – Vejprty
12. 5. 1872 – **145 let**

Ostrava–Vítkovice – 50 let

Dne 26. 5. 2017 ve 14.00 h se koná vzpomínka na 50. výročí zahájení přepravy cestujících a uvedení do provozu výpravní budovy v železniční stanici Ostrava–Vítkovice, v prostoru před výpravní budovou. Zveme bývalé pracovníky této železniční stanice i všechny, kdo mají rádi českou železnici. **Vladimír Kutý**

Ad: Moldavská horská dráha

Jak bylo uvedeno v Obzoru č. 7, došlo v polovině měsíce března k zastavení železničního provozu na trati SŽDC č. 135 v úseku Dubí – Moldava v Krušných horách. Příčinou je sesuv svahu, který způsobil posun geometrie traťové koleje v km 154 nad povolenou toleranci. Sesuv podmáčené půdy nastal dne 15. 3. odpoledne. Bohužel se tak stalo v nepřístupném terénu v úseku mezi Mikulovským a Novoměstským tunelem. Dle slov mluvčího SŽDC Marka Illiaše došlo k posunu náspu a obkladní zdi. Od počátku dubna byl proto na trati č. 135 zaveden výlukový jízdní řád. Mezi Mostem a železniční stanici Dubí jezdí vlaky dle výlukového JŘ. Cestující do Mikulova, Nového Města a do Moldavy musí přestoupit ve stanici Osek město do autobusu náhradní dopravy, který má stanoviště na křižovatce před staniční budovou. Ideální řešení to není zejména pro cykloturisty, kterých jezdívá v sezoně vlakem na Moldavu poměrně značný počet.

Věřme proto, že se v průběhu roku podaří trať zprovoznit. Pro ústecké turisty a cykloturisty je to už druhá „rána“ po přerušení železničního provozu na trati č. 097 mezi Lovosicemi a Radejčínem před čtyřmi roky. Dne 14. 4. jsem si s fotografickou kamerou prošel celý úsek trati č. 135 mezi oběma tunely. **A. K. Kýzl**

Pohled na 211 metrů dlouhý Novoměstský tunel. Tunel byl zprovozněn v roce 1885 a na jeho ražbě se podíleli (jako téměř u všech podobných staveb z té doby) italští barabové.

Veselé a pracovní Velikonoce na Prudké

Nebývá zvykem i o velikonočních svátcích brigádničit, ale devítičlenná skupina odborářů ZO OSŽ Brno hl. n. využila svého turnusového i rodinného volna a přijela na rekreační středisko v Prudké oslavit svátky jara též i prací. Jarní brigáda pod vedením pana Adama Vrablice se s chutí vrhla do úklidových prací po zimním střediskovém spánku. Pravda, pozemků je na 4 hektary, a tak listí, šišek, polámaných větví a jiných nánosů bylo požehnaně. Chladné počasí naštěstí bylo ještě únosné a nedeštivé, takže i večery u grilového posezení splnily své společenské poslání.

Díky za velkou pomoc i ocenění za přístup. Není již mnoho těch, kteří ochotně přiloží ruku k dílu. Středisko je opět připraveno na hlavní sezonu a zejména na první významnější akci jara – 30. 4. Podrobnosti o dalších akcích najdete na stránkách www.prudka.cz. **Jaroslav Vavřík**

Pomůžete oživit Kafemlejnek?

Krajina Českého ráje je zejména v létě oživena jízdami historického vláčku se starými vagony taženými parní lokomotivou. Starají se o něj členové Klubu přátel železnic Českého ráje, nadšenci, kteří staříčkou lokomotivu 310.0134 před 25 lety zachránili před sešrotováním, opravili a již 13 let je ozdobou nostalgických jízd, těší rodiny s dětmi, všechny své příznivce a turisty. Bohužel, jak léta běží, kotel lokomotivy dosloužil. Abychom dál mohli jezdit na výlety parním vlakem Českým rájem, abychom dál mohli zaslechnout v krajině jeho houkání, dál obdivovat technický a řemeslný um našich předků, vznikl **PROJEKT SBÍRKY NA GENERÁLNÍ OPRAVU KOTLE LOKOMOTIVY 310.0134**.

Zapojte se, prosím, a přispějte libovolnou částkou, za kterou si můžete vybrat i zajímavou odměnu. Podrobnosti o projektu včetně přehledu odměn najdete na: https://www.hithit.com/cs/project/3209/oprava–kotle–lokomotivy–310–0134. Provaše šlechetné rozhodování připojujeme důležitou informaci: PROJEKT je časově omezen – běží **jen do 26. května t. r.**, poté bude uzavřen. Děkujeme za jakoukoli částku! **–as–**

Bubny po poločase rozpadu

Při setkání s výzkumnou pracovnicí jedné VŠ Alicí Brendzovou, která pracuje se skupinou studentů sociální antropologie na projektu „Opuštěná pražská nádraží“, jsem na nástupišti žst. Praha–Bubny, nahlédl do okna vedle dopravní kanceláře a ze zamřížovaného okna na mě vykoukl pán a na můj dotaz, kdo zde sídlí, pravil: **„Mám tady klub železničních modelářů Praha–Bubny, právě pracujeme na výstavě modelů, která se uskuteční od 20. – 23. dubna v žst. Praha–Smíchov; sídlíme zde již od roku 1998.“** Já na to: **„Víte o tom, že se tady dají v nejbližší době čekat velké změny? Kam půjdete? Nebo vás zde nechají?“** Modelář odpověděl: **„To zatím vůbec neřešíme, výluka Negrelliho viaduktu již měla dávno začít a také se nic neděje, nad námi jsou kanceláře Policie ČR, vedle dopravní kancelář, než to přestěhují, to bude dlouho trvat.“**

Z původně památkově chráněných dílen zbyla po demolici v roce 2015 jen vrátnice a torzo názvu ŽOS Bubny podle hesla „developer a politik jedna rodina“.

Na to jsem si pomyslil, „abyste se nedivili, rušení přichází znenadání jako zloděj v noci...“ Každopádně neustálé odklady opravy Negrelliho viaduktu jsou také špatné. Aby tam za chvíli nedali červený terč z důvodu špatného stavu; díval jsem se, jak po deštích kapalo z viaduktu jak z cedníku! **Martin Kubík**

Pohled na současný vzhled žst. Praha–Bubny po zboření skladišť a téměř všeho, co mělo dříve památkovou ochranu, když byla z budov za nevyjasněných okolností sejmuta. Stav na Bílou sobotu, 15. dubna 2017.

Liberečtí senioři u hotelu Skalka.

Senioři na Skalce v Rajeckých Teplicích

Členové výboru seniorů OSŽ Liberec využili ve dnech 30. 3. - 2. 4. akční nabídky hotelu Skalka v Rajeckých Teplicích a po čtyři dny měli možnost využít nabídnuté procedury v dopoledních hodinách a odpoledne se věnovat procházkám po okolí, ke kterému přímo vybízelo krásné počasí.

Absolvovali jsme výlet z Porubky okolo Slunečních skal do Rajeckých Teplic. Výlet byl náročný, ale výhledy na zasněžené vrcholky hor za to stály. I skanzen v Čičmanech jsme si prohlédli a obdivovali lidovou architekturu místních občanů.

Pobyt v hotelu Skalka si zaplatili účastníci z vlastních zdrojů, ale nemusí toho litovat, neboť udělali něco pro své zdraví a prošli se krásnou slovenskou přírodou.

Jaroslav Ševčík

Výpravní budova žst Praha–Vysočany půjde v budoucnu k zemi

V pořadu České televize Z metropole byla reportáž redaktora Sojky o uvažované přestavbě žst. Praha–Vysočany. Dle mluvčího SŽDC má dojí k totální demolici jedinečné ostrovní nádražní budovy včetně pozoruhodného podchodu, má prý zůstat pouze portál podchodu, jinak bude vše zbořeno a zasypáno. Přitom nádražní budova by mohla být citlivě rekonstruována do podoby svého vzniku, stejně tak jako byla před pár lety rekonstruována výpravní budova žst. Praha–Vršovice. Ve dvoraně vysočanského nádraží jsou navíc památné nápisy Rakouské severozápadní dráhy či Turnovsko–kralupské dráhy. Je zajímavé, jak se doba mění, ještě nedávno se původní výpravní budovy rekonstruovaly, nyní je heslo dne „bořit vše, co není zapsáno jako kulturní památka, a kde to nejde, památková ochrana se sejme“. Opouštění historický budov se děje i jinde. Místo opravy má být zbořeno i nádraží Mladá Boleslav hl. n. Na celé věci je zajímavé, že titul „Nejkrásnější nádraží“ získávala v minulosti vždy nádraží citlivě historicky rekonstruovaná, jako je třeba Choceň, nikoli zastávky typu bunkr! **Martin Kubík**

Tři generace umu českých železničních konstruktérů se náhodně sešly v žst. Praha–Vysočany. Stav 5. dubna 2017 odpoledne. Ostrovní nádraží zatím slouží.

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, michael.mares@osz.org), redaktoři PhDr. Zdeňka Sládková (tel. 737 275 084, zdenka.sladkova@osz.org) a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 737 275 086, miroslav.caslavsky@osz.org). Předplatné a příspěvky: 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. **Webová 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