

### Z aktuálních událostí

■ V úvodu jednání **Představenstva OSŽ** v úterý 9. 4. předseda OSŽ Mgr. Martin Malý mimo jiné připomenul schůzku s ministrem Ťokem z 5. 4.: „Z diskuse vyplynulo, že na MD ČR žádné kroky ke změnám jízdních výhod aktuálně nepřipravují a ani nebyli iniciátory pozměňovacího návrhu Martina Kolovratníka. Nicméně i oni vnímají, že z dlouhodobého hlediska bude třeba jízdní výhody nějakým způsobem změnit, ale že je to citlivá věc.“ Martin Malý dále hovořil o informativní schůzce zástupců OSŽ s vedením SŽDC, ČD a ČD Cargo z 8. 4. na téma režijní jízdné. „Shodli jsme se na tom, že žádná z dotčených stran nyní nebude iniciovat změnu jízdních výhod.“ A nakonec Martin Malý informoval o schůzce odborových centrál s ministrem dopravy z 9. 4.: „Zabývali jsme se dalším postupem v liberalizaci železniční dopravy v závazku veřejné služby, strategií v nakládání s dceřinými společnostmi ČD a režijními výhodami.“

I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun mluvil především o smlouvách ČD s kraji, o ratingu, respektive jeho obhajobě, a také o novele zákona 266. Zmínil také investiční plán ČD v podobě dvou simulátorů pro stroje do České Třebové a v Praze.

Petr Štěpánek, místopředseda OSŽ, informoval o jednání ohledně poskytování příspěvku na rekreaci z C-FKSP v roce 2020. „Aktuálně se konzultuje náš návrh, aby se poskytoval příspěvek na rekreaci i od jiných cestovních kanceláří, ale aby veškerá administrativa šla přes ČD travel. Chceme se dopracovat k tomu, aby v září byly uzavřeny zásady čerpání C-FKSP pro příští rok, aby zaměstnanci v předstihu věděli, jaké budou mít možnosti. Uděláme všechny kroky k tomu, aby náš návrh prošel.“ zdůraznil. Věnoval se i diskusi o možném poskytování příspěvku zaměstnancům u soukromých dopravců či jednání pracovní skupiny OOPP a stejnojmenné, a také referoval o rozhodnutí generálního ředitele SŽDC ohledně poskytování motivační odměny pro provozní zaměstnance řízení provozu, infrastruktury a stavebních správ.

Místopředsedkyně OSŽ Bc. Renata Dousková informovala o dění u Nedrážních (u TSS se

reviduje kolektivní smlouva, ve společnosti OHL ŽS probíhá kolektivní vyjednávání; odborářůz Dopravního podniku města Brna mají zájem o vstup do OSŽ).

V rámci bodu organizační záležitosti se členové Představenstva OSŽ zabývali například hledáním nového modelu fungování rekreačního zařízení OSŽ – hotelu Ostrý s cílem zajistit cenově dostupnou rekreaci pro členy OSŽ. Představenstvo dále schválilo dvě žádosti na přiznání dávek z Podpůrného fondu OSŽ a jednu žádost o poskytnutí právní pomoci v řízení před soudem a v řízení o náhradě škody v příčinné souvislosti s mimořádnou událostí. V závěru Představenstva OSŽ schválilo hotel Olšanka v Praze jako místo konání VIII. sjezdu OSŽ v roce 2021.

■ V úvodní části jednání **Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s.**, které se konalo v Praze, v sídle OSŽ, dne 10. dubna, zopakoval Vladislav Vokoun postup OSŽ při ohrožení jízdních výhod železničářů (podrobněji v článku na této straně a na str. 3). Předseda PV dále informoval o postupu při uzavírání smluv ČD s kraji. „České dráhy by měly vozit 97 % regionální dopravy,“ řekl Vladislav Vokoun a poté i host jednání, JUDr. Ivo Veselý, se zmínil o obhajobě ratingu Český drah, která probíhala ve stejný den jako jednání PV. V diskusi zazněla mimo jiné připomínka člena Martina Janečka k dopadům výlukové činnosti na vlakové čety. „Lidé šest dní dopředu nevědí, jak budou pracovat,“ řekl Janeček a informoval o tom, že v souvislosti s těmito problémy dostal úkol od Výboru ZAP OSŽ zaslat dopis ředitelce ZAP ČD Ing. Jitce Kubíkové.

Dalším hostem jednání byl Mgr. Radek Joklík, vedoucí tiskového oddělení ČD, který členy PV informoval o činnosti svého týmu. Radek Joklík mimo jiné uvedl, že tiskové oddělení ročně jen e-mailem odpoví na 5000 dotazů. Podnikový výbor schválil nového člena PV, Vladimíra Kroupu, který byl navržen ZAP Brno za Jiřího Bláhu, který odešel do starobního důchodu. V závěru jednání byly projednány některé organizační záležitosti, týkající se např. osobních ochranných pracovních pomůcek.

-red-

## Jízdní výhody zůstávají, stávkovou pohotovost nebylo třeba vyhlášovat!

Poté, co poslanec Martin Kolovratník (ANO), v rámci projednávání vládního návrhu zákona č. 266/1994 Sb. o drahách doporučil zrušit § 33 zákona č. 77/2002, bylo na 1. 4. do Prahy svoláno mimořádné zasedání Ústředí OSŽ, aby projednalo reakci OSŽ na možné ohrožení režijních výhod. K tomu by došlo, pokud by tento návrh prošel hospodářským výborem a poslaneckou sněmovnou.

Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý o této situaci ihned jednal s generálním ředitelem Českých drah. „Ujasnili jsme si, že České dráhy mají zájem jednat o tom, aby poskytování režijního jízdného mohlo pokračovat na stávajícím právním základě,“ řekl předseda OSŽ.

„Reagovali jsme promptně, obvolali jsme některé poslanecké kluby, abychom je seznámili s našimi argumenty,“ dodal Vladislav Vokoun, I. místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ při Českých drahách, a. s..

Ústředí po diskusi jednomyslně přijalo usnesení, v němž se uvádí, že OSŽ je na základě usnesení VII. sjezdu OSŽ připraveno bránit benefit členů OSŽ, a to i za cenu porušení sociálního smíru. Ústředí ustavilo stávkový výbor a zmocnilo jej vyhlášením stávkové pohotovosti v případě, že by návrh poslance Kolovratníka prošel hospodářským výborem Parlamentu.

Předsedovi OSŽ bylo uloženo zahájit jednání s poslaneckými kluby. Ústředí OSŽ dále vyzvalo k součinnosti všechny odborové centrály působící na železnici.

„Po rozsáhlé diskusi k tématu jízdních výhod železničářů, které jsem se jako zástupce Odborového sdružení železničářů měl možnost zúčastnit a uplatnit tak většinu našich argumentů, došlo k zamítnutí tohoto návrhu výraznou většinou členů výboru,“ uvedl po jednání hospodářského výboru Parlamentu předseda OSŽ Mgr. Martin Malý a dodal: „Za těchto okolností a v souladu s usnesením Ústředí OSŽ ze dne 1. dubna 2019 není v současné době třeba vyhlášovat stávkovou pohotovost. Nicméně OSŽ bude i nadále věnovat jednání o dalším pokračování jízdních výhod po skončení prolungačního období 2019 maximální pozornost. O konkrétních důležitých výstupech z těchto jednání budeme samozřejmě průběžně informovat.“ -zs-

**Podrobnou argumentaci OSŽ pro zachování jízdních výhod uveřejňujeme na straně 3 tohoto čísla.**



Od loňského prosince je v provozu modernizovaná zastávka Praha–Stodůlky, v běžném provozu jízdí vlaky do zastávky Praha–Stodůlky vždy do odbočky vpravo, pro každý směr tedy slouží jiné nástupiště. Ve čtvrtek 4. dubna 2019 došlo k zapojení celé tratě, tedy i zastávky Praha–Stodůlky, do dálkového řízení z CDP Praha. Na snímku Michaela Mareše, pořízeném na zastávce Praha–Stodůlky v pondělí 8. 4. 2019, osobní vlak jedoucí z Prahy hl. n. do Rudné u Prahy.



Od sídla Evropské konfederace odborových svazů k sídlu Evropské komise pochodovali odboráři z více než 70 odborových centrál z pětadvaceti zemí. Snímek Michael Mareš

## Kampaň za férovou dopravu inspirovala odboráře z celé Evropy

Ve středu 27. března 2019 se v pravé poledne na bulváru Roi Albert II v Bruselu, před budovou ETUC (Evropská konfederace odborových svazů), shromáždily tisíce demonstrantů z dvaceti pěti zemí Evropy. Demonstraci pořádala ETF (European Transport Workers Federation – Evropská federace pracovníků v dopravě) a po úvodních projevech se dav čítající téměř 4000 osob vydal na pochod Bruselem na náměstí Roberta Schumana, poblíž sídla Evropské komise, kde proslovy pokračovaly.

Zaměstnanci dopravního sektoru z celé Evropy se sjeli do Bruselu, aby demonstrovali svoji schopnost spolupracovat – aby projevíli svoji solidaritu. ETF při té příležitosti vydala prohlá-

šení „Our Manifesto“ (8 požadavků), které lze stručně shrnout asi takto: aby byly v dopravě zajištěny bezpečné a důstojné pracovní podmínky, důstojné mzdy a sociální jistoty. Ve svých projevech pak řečníci především upozorňovali na nevhodné či nebezpečné pracovní podmínky a sociální dumping v dopravním sektoru.

Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý se během demonstrace sešel s mnoha představiteli evropských odborových centrál, například se zástupcem rakouského odborového svazu vida Gerhardem Tauchnerem, předsedou železniční sekce ITF Davidem Gobé (CGT) či předsedou maďarského od-

borového svazu železničářů VSZ Janosem Melegem. Michael Mareš



### NA AKTUÁLNÍ TÉMA

## „Demonstrace ETF v Bruselu se zúčastnilo více než 70 odborových centrál z pětadvaceti zemí.“

Hovoříme s **WOUTEREM GOEDERTIEREM**, campaignerem (odborníkem na kampaně) ETF

Uspořádat demonstraci, která se konala ve středu 27. 3. 2019 v Bruselu, muselo být asi hodně náročné, zvláště když šlo o mezinárodní akci. Co všechno jí předcházelo a co z toho bylo nejtěžší?

Předem bych vám chtěl poděkovat za zájem o naši kampaň za spravedlivou dopravu v Evropě (Fair Transport for Europe). Samozřejmě jsem velmi rád, že jsem se mohl podílet na přípravách celé kampaně i závěrečné demonstrace v Bruselu. Podle mne je nejdůležitější, aby byli zaměstnanci v dopravě slyšet, aby o nás věděla nejen veřejnost, ale také politici, protože to jsou právě oni, kdo o nás – o zaměstnancích v dopravě – nakonec rozhodují.

Přípravy na demonstraci začaly zhruba před čtyřmi měsíci a nejtěžším úkolem bylo zmobilizovat dostatečný počet lidí a přesvědčit je, že tato demonstrace má smysl. Chtěli jsme, aby se akce zúčastnily delegace z co možná největšího počtu zemí. A pak jsme potřebovali zjistit detailní informace o složení jednotlivých delegací, které se chtěly do akce zapojit. Potřebovali jsme totiž vědět, kolik lidí do Bruselu přijede a jaký dopravní prostředek pro cestu zvolí. Jestli například přijedou autem nebo autobusem, s jakou poznávací značkou (SPZ) a jména řidičů. Ale bylo toho mnohem více, co jsme potřebovali vědět, a všechny tyto údaje jsme z bezpečnostních důvodů museli pochopitelně znát předem.

Byla místa srazu (bulvár Roi Albert II) a cíle (náměstí Roberta Schumana) pochodu vybrána náhodně nebo cíleně a jak dlouhá byla trasa pochodu?

Rozhodli jsme se připravit dvě pódia na dvou symbolických místech. Bylo jasné, že se musíme sejít před sídlem Evropské konfederace

odborových svazů (ETUC), tedy tam, odkud potom celý průvod vyrazil na pochod městem. Náměstí Roberta Schumana naopak slouží jako tradiční místo, kde většinou různé manifestace a demonstrace končí. Samo se to totiž nabízí, je to v blízkosti všech evropských institucí, kde se rozhoduje o budoucnosti Evropy, a je sem samozřejmě upnutá i pozornost médií. Trasa byla dlouhá téměř čtyři kilometry a trvalo přibližně dvě hodiny, než jsem s celým průvodem došel až na náměstí Roberta Schumana před sídlo Evropské komise.

Máte spočítáno kolik řečníků z kolika zemí, případně z kolika odborových centrál, na demonstraci vystoupilo?

Demonstrace ETF a průvodu se zúčastnilo více než 70 odborových centrál z pětadvaceti zemí. Na začátku demonstrace byli všichni vedoucí delegací vyzváni k tomu, aby se aktivně do demonstrace zapojili. Měli možnost jít na pódium a říct, co mají na srdci. Napočítal jsem asi patnáct lidí, kteří této možnosti využili, včetně mluvčího delegace mladých pracovníků v dopravě. Ten byl na cestě několik dní: vyrazil z Polska směrem do Itálie a postupně se k němu přidávali další mladí a ti pak společně dorazili do Bruselu v den demonstrace. V samém závěru demonstrace, na náměstí Roberta Schumana, si pak vzalo slovo především vedení ETF – Evropské federace pracovníků v dopravě.

Kdo přišel s nápadem, aby v čele průvodu jel kamion?

Když jsme se s jednotlivými odborovými centrály domlouvali, jak to všechno uděláme, kdo a kdy do Bruselu dorazí, požádali jsme je,

aby do Bruselu přijeli takovým dopravním prostředkem, který jim co nejlépe vyhovuje. A tak někdo přiletěl letadlem, někdo přijel vlakem, další se sem dopravili autobusy. Nechtěli jsme nikoho do něčeho nutit, chtěli jsme, aby to byl pohodový zážitek pro všechny. A právě jeden z našich členů, z norské organizace Yrkestrafikkforbundet (YTF), přijel do Bruselu kamionem až z Osla. Na cestě se ještě zastavil v Dánsku, kde podpořil kolegy při jejich akci, a také v Německu a v Holandsku. Museli jsme vyřídit různá povolení, aby kamion mohl jet v čele průvodu. Nakonec se ukázalo, že mít v čele kamion bylo dobré rozhodnutí. Zajistil bezpečnost pro všechny, kdo šli za ním pěšky, a také přitáhl pozornost médií.

(Pokračování na straně 2)



## „Demonstrace ETF v Bruselu se zúčastnilo více než 70 odborových centrál z pětadvaceti zemí.“

(Pokračování ze str. 1)

Mimořádně, kolik dopravních odborů či odvětví se k demonstraci v Bruselu aktivně připojilo?

Demonstrace se zúčastnila úplně všechna dopravní odvětví: logistika, říční doprava, námořní doprava, zastupitelství, přístavů, z oblasti rybolovu a pochopitelně i silniční dopravy. Podstatnou část demonstrantů představovali jako již tradičně samozřejmě železničáři. Pokud ETF něco organizuje, železničáři se vždy aktivně účastní a je na ně spolehnouti.

Přáli jste si pokojnou demonstraci, což se, myslíte si, vyplnilo. Přesto byly slyšet i dělobuchy a došlo i na pověstné „ohnivé pochody“. Překvapením pro vyhládky byly bagety a voda „v cíli pochodu“. Kolik baget jste měli připravených a co jste udělali s těmi zbývajícími?

Když připravujeme tak velkou akci, tak samo-

zřejmě spolupracujeme s místními úřady, a to nejen při vyjednávání různých povolení. A tyto úřady zase na oplátku od nás očekávají, že všechno proběhne v klidu, že se v ulicích budeme chovat ukázněně. Co se týká občerstvení, podle nás je to základní lidská slušnost: jestliže tisíce pracovníků ze všech dopravních odvětví věnují svůj čas a jedou ze všech koutů Evropy do Bruselu na demonstraci, sluší se jim nabídnout něco k jídlu a pití. Celkem jsme objednali čtyři tisíce baget! Ne všechno se opravdu snědlo, těch několik málo baget, co zbylo, jsme věnovali místní charitativní organizaci. Myslím si, že se nám všem ve spolupráci s našimi členskými organizacemi akce povedla a že se nám i do budoucna podaří dosáhnout pozitivních změn, zejména v oblasti pracovních podmínek pro zaměstnance v dopravě. Každopádně tento den byl nezapomenutelným zážitkem pro nás pro všechny.

Michael Mareš  
Snímek archiv ETF



Nádražní budova železniční stanice Šternberk by měla v dohledné době doznat zásadní změny podoby.

## NAVŠTÍVILI JSME

### Šternberk

Železniční stanice Šternberk leží na jednokolejné trati (290) Olomouc – Uničov – Šumperk, na níž snad již tento rok začnou rozsáhlé práce, spojené s její modernizací. Jedná se o první regionální trať v České republice, na níž budou jezdit vlaky rychlostí až 160 km/h. Předtím je ale nutné vykonat mnoho práce. V současné době je hotov projekt a vypsaný výběrový řízení na dodavatele stavby.

Důležitost této tratě potvrzuje fakt, že v úseku Olomouc – Šternberk (cca 15 km) je denně přepraveno více než čtyři tisíce cestujících. Doposud tráví jízdní doba spěšného vlaku mezi těmito dvěma stanicemi číni 13 minut, po rekonstrukci a nasazení moderních elektrických jednotek, které zde plánují České dráhy, by se tato doba měla zkrátit na pouhých osm minut. Šternberk se tak, pokud se dojezdové situace týká, stane jakýmsi předměstím Olomouce. Současně po dokončení rekonstrukce tratě dojde zřejmě mimo jiné také ke značnému uvolnění souběžné silnice do Olomouce, která je v současné době zcela zahlcena automobilovým provozem. Souběžně s elektrizací a rekonstrukcí celého kolejiště dojde i na modernizaci dalších prvků železniční infrastruktury, jako jsou bezbariérová nástupiště, nové informační prvky a také dálkové řízení stanic z Olomouce. Změnou projdou i budovy železničních stanic na celé trati.

Jak jsou na změny připraveni současní zaměstnanci šternberské stanice, patřící do provozního obvodu Olomouc? „Pokud bude trať řízena dálkově, jsem připraven přejít na olomoucké pracoviště, však jsem tam ostatně již pracoval do doby, než byla tato železniční stanice převedena na dálkové řízení z CDP Přerov,“ říká jeden ze zdejších výpravčích Kamil Kuba. Práce pro dozorce výhybek zůstane zřejmě zachována, v současné době zde

pracuje jedna zaměstnankyně v této funkci, která má na starosti i výhybky v sousedních Bohuňovicích. „Pracuji na osmihodinové směny ve všední dny, na starosti zde ve Šternberku mám šestnáct výhybek,“ říká. Kromě těchto zaměstnanců SŽDC pracuje ve stanici ještě osobní pokladník Českých drah, v noci jsou jízdenky vydávány ve vlaku.

Pokud se týká vzhledu současné nádražní budovy, ta by měla podle dostupných informací projít zásadní rekonstrukcí, přičemž by byla snížena o jedno patro. „Nájemníci, kteří bydleli v bytě nad námi, již dostali výpověď, takže zřejmě SŽDC tyto byty zbourá,“ domnívá se výpravčí. Stejně jako byty je prázdná i někdejší nádražní restaurace a bufet, dojde zřejmě i ke zkrácení krytého nástupiště, které v současné době měří odhadem dobrých sto metrů. Téměř 150 let staré nádraží tak dostane zcela novou podobu, ne všichni šternberští patrioti jsou však s těmito plány spokojeni. Na druhé straně je plánováno vybudování nové čekárny, osobní pokladny a WC pro cestující.

Přímo naproti výpravní budově se za kolejištěm nalézá rozlehlé nákladíště, postavené na místě zbouraného skladiště. Nakládá se tam kalami dřeva, svážené sem z nedalekých lesů Nizkého Jeseníku, kde smrky podlehy masivní kůrovcové kalamitě. „V průměru zde odjíždí zhruba šedesát vozů dřeva za týden,“ odhaduje výpravčí. Prázdné vozy k nakládce i ložené zpět vozí přepravce ČD Cargo, převážně v nočních hodinách. Kromě toho je ve Šternberku několik vleček, z nichž zřejmě nejvytíženější je PVK Šternberk – obilní vlečka Silo. Pokud vše půjde podle dosavadních předpokladů, mohla by se železniční stanice Šternberk představit v nové podobě již v roce 2021.

Miroslav Čáslavský



Výpravčí Kamil Kuba při obsluze zabezpečovacího zařízení TEST.

## ZE SVĚTA

### Evropská komise přispěje na rozvoj drah

Evropská komise oznámila 2. dubna 2019 přidělení 4 mld. eur z Kohezního fondu pro 25 infrastrukturních projektů v 10 členských státech EU, z nichž mnohé představují rozvoj železniční dopravní cesty v ČR, Itálii, Polsku, Portugalsku a Rumunsku. V případě ČR se jedná o příspěvek EU ve výši 76 mil. eur na modernizaci tratě Praha – Plzeň s cílem snížit jízdní dobu na polovinu, zlepšit bezbariérový přístup k železniční dopravě a zvýšit atraktivitu města Plzně jako regionálního hospodářského centra. V případě Itálie se jedná o příspěvek ve výši 358 mil. eur pro rozšíření úzkorozchodné dráhy Ferrovia Circumetnea v Katánii (s rozchodem 950 mm) o 6,8 km trati a 8 o stanic.

Cílem pomoci z fondu EU je snížení kongescí a znečištění z dopravy a zlepšení efektivity železniční infrastruktury. Součástí projektu je i pořízení kolejových vozidel v ceně 60 mil. euro. Polské metropolitní železnice ve Štětíně přispěje Evropská komise 126 mil. eur na zlepšení radiálních tratí z města směrem na Stargard, Police a Gryfino, kde je v plánu modernizace 23,7 km tratí, výstavba 10 stanic a obnova 30 nádraží. V plánu je dále 39 mil. eur na nákup 16 elektrických jednotek pro Koleje Mazowieckie pro aglomeraci Warszawa, 58 mil. eur pro nákup 20

elektrických lokomotiv a modernizace 152 vozů pro PKP Intercity. Pro Portugalsko schválila Evropská komise 199 mil. eur pro modernizaci úseku Ovar – Gaia na trati Lisabon – Porto, která je součástí Transevropské dopravní sítě TEN-T, čímž cestující získají užitek z kratších jízdních dob, většího komfortu a vyšší bezpečnosti. V případě Rumunska se jedná o 97 mil. eur pro obnovu tratě a nová vozidla pro trasu 2 metra v Bukurešti. Podle railwaygazette.com –rš–

### DB plánuje nákladní dopravu na vysokorychlostní trati

Aby v budoucnu na vysokorychlostní trati (VRT) Berlin – Mnichov mohly být provozovány nákladní vlaky, musí být upravena technika této tratě. Musí být vybudována místa pro zastavení těžkých nákladních vlaků, aby pak po rozjezdu dosáhly potřebné rychlosti a to zejména v Duryňsku. S plánováním se započalo tento rok, k úpravám by mělo dojít během výluk, které by měly probíhat v noci, aby nebyla ovlivněna osobní doprava. Zájem na této trase nákladní vlaky nejedná a to jednak kvůli neexistenci míst pro zastavení nákladních vlaků a dále proto, že tyto nákladní vlaky nejsou vybaveny potřebnou technikou, aby např. rozeznaly návěsti podél trati. Dle

## VŠIMLI JSME SI

● NA ŽELEZNICI přibývá případů nedovoleného projetí návěstidla. Drážní inspekce mezi lety 2013 až 2018 napačitovala 663 nedovolených jízd, při kterých zemřel jeden člověk a dalších 49 bylo zraněno. Celková škoda dosáhla téměř 300 milionů korun, počet přestupků se zvýšil o 78 %. Trend pokračuje i letos, počet případů meziročně stoupl o 70 %.



● V ÚŠTĚKU horní nádraží začala Zubnická museální železnice vyřezávat náletovou vegetaci z důvodu revitalizace muzejního nádraží a opětné pokládky v roce 1986 vytrhaných kolejí ve směru k bývalé zastávce Habřina. Při akci bude zprovozněna i spojovací kolej z Úštěka (dolní nádraží) na horní, včetně opravy výměny. Část obnovené tratě bude používána pro nostalgické jízdy při kulturních akcích v Úštěku a podobně. Na snímku most lokálky přes trať Lovosice–Česká Lípa. Snímek Martin Kubík.



● V PŘEROVĚ byly zahájeny opravné práce na prvním nástupišti, kde jsou osazována nová okna a opravována fasáda. Po rekonstrukci celé železniční stanice, která zde proběhla v letech 2009 – 2014, kdy byly rekonstruovány vedle kolejí i všechna nástupiště, jsou opravy prvního nástupiště jakousi pomyslnou tečkou za zvelebením výpravní budovy. Otazníkem zatím zůstává osud původní nádražní restaurace, která je již delší dobu uzavřena.



● NEJEN ve Františkových Lázních se můžeme potkat se soškou čurajícího chlapečka. Obdobný artefakt najdeme i v železniční stanici Plasy na trati č. 160 z Plzně do Žatce. Městčko rozložené kolem řeky Střelky je známé nejen klášterem, ale také expozicí Národního technického muzea věnované stavitelství. V loňském roce byla rekonstruována zdejší výpravní budova. Zajímavostí nádraží je existence dvou osobních pokladen. V jedné místnosti se naproti sobě nacházejí pokladna Českých drah (národní doprava na trati zajišťuje provoz osobních vlaků) a stejné pracoviště soukromé společnosti GW Train Regio, která zde na základě objednávky ministerstva dopravy provozuje rychlíky mezi Plzní a Mostem. Snímek Robert Koutný.

## Na Hodonínsku hrozí další zastavení vlakové dopravy

Provoz na železniční trati Hodonín – Zaječ (255) by podle představ Jihomoravského kraje měl od příštího GVD doznat zásadní změny. V současné době na této trati jezdí sedm párů osobních vlaků v pracovní dny a tři páry o víkendech. Víkendové spoje by sice měly zůstat zachovány, v pracovní dny by však mělo místo vlaků jezdit v úseku Hodonín – Mutěnice – Čejč autobus, který je podle kraje levnější než vlak. Tento záměr vzbudil mezi zdejšími občany vlnu

nesouhlasu – lidé proti němu podepisují petici za zachování vlakové dopravy. Jejím iniciátorem je vlakvedoucí ČD Radek Tyl, člen ZV OSŽ Slovácko, který hodlá petici předat vedení kraje prostřednictvím starostů, z nichž značná část se přiklání na stranu železnice. Cestujícím totiž změna může přinést komplikace s přestupováním z autobusu na vlak, ztížena by byla rovněž přeprava kočárků a jízdních kol. „Kraj svůj záměr oznámil až na poslední chvíli, takže nám zbývá jen pár týdnů, než jí bude v květnu schvalovat,“ obává se Radek Tyl času, který pracuje proti organizátorům petice.

Zdejší region má s rušením osobní vlakové dopravy neblahé zkušenosti i na jiných tratích – z Hodonína do slovenského Holiče, z Mutěnic do Kyjova (zde je již místo tratě cyklostezka) a z Čejče do Zdánic.

Také celá trať mezi Hodonínem a Zaječ byla již v minulosti několikrát ohrožena snahou o zastavení provozu. Nyní to tedy kraj zkusí alespoň v části této tratě.

Miroslav Čáslavský



Prosadí-li Jihomoravský kraj svoji vizi, budou vlaky v Mutěnicích k vidění pouze o víkendech.

## PŘEDSTAVUJEME

### Vladimír Kroupa: „Jsem rozhodnut hájit zájmy našich členů s plným nasazením.“

Dvacet let vykonával funkci předsedy v Brně hl. n. Jiří Bláha. Nyní ho nahradil nově zvolený Vladimír Kroupa, který dříve v ZV OSŽ zastával funkci místopředsedy. „Sděním v naší odborové organizaci jsem tak poměrně dobře seznámen, navíc mi dosavadní předseda slíbil podporu ve formě konzultací, takže věřím, že se do nové funkce rychle zapracuji,“ říká nový

jako průvodčí, pak jako vlakvedoucí,“ ohlíží se za svými železničářskými začátky.

Tahle práce – starosta členskou základnu – je ale teprve před ním. Na poslední konferenci ZAP Brno byl pak odsouhlasen jako nástupce Jiřího Bláhy v Podnikovém výboru OSŽ při Českých drahách. Rovněž tam bude sbírat potřebné zkušenosti, přičemž spoléhá na podporu svých jihomoravských kolegů a kolegů z Vysočiny, od nichž již dnes čerpá zkušenosti. „Čeká mě také celá řada jednání na výběrech SŽDC a ČD Cargo a v neposlední řadě na OCP východ, neboť i tam máme své členy,“ popisuje práci, která ho jako nového předsedu velké organizace čeká. „Trochu nevhodou je skutečnost, že vzhledem k rozlehlosti organizace mají k sobě někdy lidé daleko, všichni se ani vzájemně neznají, ale tak je tomu zřejmě ve všech velkých organizacích OSŽ,“ zamýšlí se. Je však rozhodnut pomáhat jim hájit jejich zájmy s plným nasazením stejně jako jeho předchůdce Jiří Bláha.

Pro svoji práci předsedy je Vladimír Kroupa dobře „vyzbrojen“ – prošel celou řadou školení, pořádaných ústředím OSŽ, týkajících se jak samotné práce předsedy základní organizace, tak bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, jakož i zásad hospodaření a účetnictví, či právního mínimá. „Je toho docela dost,“ konstatuje, „ale jinak to nejde – pro jednání se zaměstnavatelem musím ovládat nejen zákoník práce a vědět, co všechno obsahuje kolektivní smlouva, ale neustále se v těchto znalostech zdokonalovat a přijímat změny.“ Pro práci předsedy je také důležitá důslednost, dokázat obhájit svůj názor a nenechat se zviklat. „Od svých kolegů v OSŽ se budu muset naučit také určité výřečnosti, to zatím není moje příliš silná stránka, ale čas to určitě všechno spraví,“ říká Vladimír Kroupa. Protože již prošel celou řadou jednání se zaměstnavatelem jako místopředseda, věří, že svoji novou práci zvládne dobře. Vzhledem k současné situaci v Brně, charakteristickou množstvím výluk, bude nutné „pohlídat“ především organizaci práce provozních zaměstnanců, která se vzhledem k výlukám stále mění.

Miroslav Čáslavský



předseda, který byl do své funkce zvolen na jednání zdejšího závodního výboru dne 22. 11. 2018 s nástupem po odchodu Jiřího Bláhy do starobního důchodu.

Základní organizace OSŽ železniční stanice Brno hl. n. zahrnuje široký obvod železničních stanic od Komorán u Vyskova na trati Brno – Přerov, přes Vranovice na trati Brno – Břeclav, až po Rakšice na trati Brno – Znojmo apo Březovou na trati do České Třebové. „Celkem se jedná o zhruba čtyři sta šedesát pět členů, kteří jsou zaměstnáni nejen v Českých drahách, ale i v SŽDC, ČD Cargo i v jiných organizačních složkách, a k tomu nutno připočítat cca 200 seniorů,“ říká Vladimír Kroupa.

Zatímco do OSŽ vstoupil Vladimír Kroupa hned při svém nástupu na dráhu, v roce 1993, do zdejšího závodního výboru byl zvolen před 12 lety, v roce 2007. Sedm let pak sbírá zkušenosti jako místopředseda. Souběžně s tím pracuje jako skladištní dozorce na hlavním brněnském nádraží. „Začínal jsem ale u jízdy, nejprve



# Psalí jsme před 25 lety

## Obzor č. 15 – 11. 4. 1994

I v dalším čísle doznávaly ohlasy na demonstraci odborů z 22. 3. Na první straně je uveřejněno stanovisko ČMKOS s titulkem „**Demonstrace ukázala slabiny naší demokracie**“. ČMKOS označila rozhodnutí Parlamentu ČR schválit novelu zákoníku práce za neuvážený útok na postavení zaměstnanců a odborů. Kritizovala ukvapené rozhodování poslanecké sněmovny, nedostatečnou vlnivost vládní koalice vůči problémům a mínění občanů a předpojatost některých sdělovacích prostředků, zejména ČT1, „**kteřá se svým zkreseným informováním o průběhu demonstrace zpronevěřila svému postavení veřejnoprávního subjektu,**“ uvádí se v textu.

Na straně tři pak najdeme ohlasy na demonstraci, které shodně poukazují na neobjektivnost sdělovacích prostředků. Další názory vyjadřují příspěvky s titulky „**Odbory nejsou jen hrstkou bossů**“ a „**Demonstrace byla spontánní a nebyla zmanipulovaná**“.

## Obzor č. 16 – 18. 4. 1994

Obzor poměrně obsáhle informuje o prvním

sjezdu Českomoravské komory odborových svazů, který se konal ve dnech 8. a 9. dubna a který zvolil za předsedu ČMKOS Richarda Falbra. Sjezdového jednání se jako host zúčastnil předseda vlády Václav Klaus. Odboráři jej přivítali slušně a se zdvořilým potleskem, se smíchem však přijali jeho výrok: „**Nedomnívám se, že by v poslední době došlo k jakémukoli pro zaměstnance skutečné situaci zhoršujícímu vývoji v našem pracovním zákonodárství**“.

Osmistránkový Obzor otiskuje další část odpovědi generálního ředitele ČD Ing. Emanuela Šípa na čtenářské „**Otázky na tělo**“. Jeden ze čtenářů například připomněl generálnímu řediteli jeho slib, že vlaky budou do několika měsíců jezdit čisté. „**Uteklo několik měsíců a vlaky vypadají pořád stejně – špinavé, neteče voda atd. Jak je to možné?**“ Ing. Šíp odpověděl poměrně lakonicky: „**Odpověď je velmi jednoduchá. Naši spolupracovníci odvádějí ne vždy kvalitní práci. Uvítám, když budete konkrétnější, abych mohl vyvodit důsledky.**“

Obzor se dále na svých stránkách věnuje například otázce hospodaření s drážními byty a celou dvostranu vyhradil historii současnosti železnic na Sumavě. —ZS—

# Nedovolených jízd je letos víc o 70 %, příčinou je nejčastěji nepozornost

Za 1. čtvrtletí roku 2019 vzrostl počet nedovolených jízd ve srovnání s prvním čtvrtletím roku 2018 z 33 na 56, tedy o 70 %; srážky drážních vozidel z 5 na 11, tedy o 120 %, to je podstatná část informace z tiskové zprávy Drážní inspekce vydané 4. 4. 2019. Z ní mimo jiné vyplývá, že mezi lety 2013 až 2018 došlo na železnici (výjma metra) celkem k 663 nedovoleným jízdám, v jejichž důsledku byla 1 osoba usmrcena (strojvedoucí nákladního vlaku v souvislosti s nehodou ze dne 30. 10. 2015 v železniční stanici Rehlovice), 49 osob zraněno a vznikla celková škoda přes 295 milionů Kč. V posledních letech se podle zjištění Drážní inspekce počet mimořádných událostí, kdy došlo k nedovolené jízdě drážního vozidla za návštěvidla, které zakazovalo další jízdu, znatelně zvyšuje. Při srovnání let 2013 a 2018 došlo k nárůstu počtu mimořádných událostí o 78 %.

Stejně tak byl v letech 2017 a 2018 i větší počet zraněných osob, což je ale způsobeno větším počtem zraněných při mimořádných událostech 3. 5. 2018 (srážka vlaků mezi Křemží a Borševem nad Vltavou) a 5. 6. 2017 (kdy se srazil vlak se zaraděním v Přerově), přičemž oběma těmito srážkami předcházelo projetí hlavního návěstidla zakazujícího jízdu vlaku, stejně tak jako letos v Brně (5. 3. 2019), kdy v důsledku srážky vlaků bylo zraněno 22 osob.

Z hlediska účastníků mimořádných událostí při nedovolených jízdách a věkové struktury jsou z dlouhodobého hlediska nejpočetnější skupinou strojvedoucí v rozpětí 51 až 60 let. „**V posledních dvou letech však evidujeme nárůst počtu mimořádných událostí i u věkové skupiny 41 až 50 let, která tak v podstatě**

dosahuje obdobných hodnot jako první uvedená. Je však nutné uvést, že se statistiky celkového počtu držitelů licencí strojvedoucích, uveřejněné Drážním úřadem (k 31. 12. 2017), vyplývá, že jedna třetina všech strojvedoucích je právě ve věku 51 – 60 let. Pokud posuzujeme věkovou skupinu 41 až 60 let, tak těchto strojvedoucích je celkem 55 %“, uvedl generální inspektor Drážní inspekce Mgr. Jan Kučera s tím, že z porovnání dostupných údajů o praxi strojvedoucích je patrné, že u většiny mimořádných událostí jsou jejich účastníky strojvedoucí s praxí kratší než 5 let, a to celkem u 227 případů (37 %). U této skupiny ale neplatí, že se jedná výhradně o mladší ročníky strojvedoucích, protože z části se jedná o strojvedoucí, kteří se na pozici strojvedoucího rekvallifikovali z jiné pracovní pozice v rámci železnice.

Podle druhu jízdy drážního vozidla se nejčastěji jednalo o projetí návěstidel u vlaků osobní dopravy, následované posunými a vlaky nákladní dopravy. Vzhledem k tomu, že většina posunů se odehrála bez cestujících, lze konstatovat, že celkem u 56 % mimořádných událostí nebyly v drážních vozidlech cestující. Dle zjištění Drážní inspekce dochází nejčastěji k projetí odjezdových návěstidel (37 %), pak u návěstidel vjezdových, cestových a seřadovacích (vždy cca 20 %). Z hlediska umístění a provedení návštěvidla se ve většině jednalo o návštěvidla stožárová umístěná vedle kolejí, v menší míře pak o návštěvidla tpsací (zejména seřadovací určená pro posun) a nebo návštěvidla umístěná nad kolejí (Krakovec či Lávka). **Michael Mareš** s využitím tiskové zprávy Drážní inspekce

## PORADNA BOZP

# O chytré horáky

Ten, kdo úplně nezapomněl pohádky z mládí nebo si je začíná znovu osvěžovat se svými dětmi nebo vnoučaty, si určitě vzpomene na příběhy, kde úžasně krásná a chytrá dívka plní úkoly prince, který ji chce tak trochu potrápít a zároveň zjistit, jestli je opravdu tak schopná, jak se mu doneslo. Má k němu přijít oblečena – neoblečena a obuta – neobuta. Pokud budeme aplikovat tuto zdánlivě nesouvislejší věc do běžného života nádražáka, rázem se octneme se v oblíbené příhrádce BOZP, a to mezi osobními ochrannými pracovními prostředky (OOPP), tedy v kategorii, která nás všechny zajímá a občas i trápi.

Podle zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění (ZP), a dále dle NV č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků, nás zaměstnavatel musí vybavit ochrannými prostředky na základě vyhodnocených rizik, druhu práce a podmínek pracoviště. S touto částí obvykle nikdo nemá problém, protože každý rád dostává něco zadarmo a také si tím pádem ani nemusíme táhat vlastní montérky a pracovní boty do práce z domova. Pokud bychom OOPP nenakoupili u stánkových prodejců, ale u certifikovaného dodavatele, rychle zjistíme, že jsou to věci velmi drahé, a to proto, že použité materiály musí splňovat určité normované podmínky pro zásadní funkce OOPP.

To, co se nám už moc nelíbí, je dáno opět ZP – povinnost zaměstnance používat stanovené pracovní osobní ochranné pracovní prostředky a právo a povinnost zaměstnavatele používání OOPP kontrolovat. To zmíněné pohádkově „obuta – neobuta“ je potom přesně ta chvíle, kdy v praxi sice neběháme v kolejišti bosí, ale z hlediska zaměstnavatele (a bezpečáka), to tomu tak je. Kecky, botasky, v létě sandály, pracovní boty, které to mají „za sebou“ (a nových bot plná skříňka), to vše je vidět v kolejích každý den. To, že se vám tohle jedná nemyvat, poznáte, bohužel, až ve chvíli, kdy vám hřebík projede nohou, kdy uklouznete a zlomíte si ji a bude vám následně zaměstnavatelem kráceno odsádkování pracovního úrazu a tím i všech finančních náhrad za nedodržení předpisů BOZP. Tady mohou jen doporučit přečíst si pečlivě přílohu k NV č. 276/2015 Sb., o odsádkování bolesti a ztlžení společenského uplatnění způsobené pracovním úrazem nebo nemocí z povolání, kde silehe, podle diagnózy ošetřujícího lékaře, z je-

ho příloh můžete spočítat, o kolik peněz jste vlastním přičiněním – svou pracovní nekázní – nakonec přišli.

Princův požadavek na chytrou horáky být „oblečena – neoblečena“ je pro potřeby tohoto článku paralelou k používání dalších OOPP – k nošení výstražných oděvů a vest. Málodko si totiž uvědomuje, že tyto OOPP musí být, podle předpisu SŽDC Bb 1, nošeny zapnuté. Pro ty, co se teď začínají ošívát a brblat – logickým vysvětlením je to, že když nebudete zapnuti a třeba zafouká vítr, rázem žádná vesta při pohledu zepředu není vidět (a to už nemluvíme o ploše výstražné barvy doporučené normou v závislosti na pracovní činnosti). Pro zajištění všech funkčních vlastností výstražných oděvů a výstražných vest je také tímto předpisem zakázáno zakrývání těchto oděvů jinými součástmi nevystražných barev (jiné oděvy, batohy apod.). I tohle má svoji logiku – vysvětlení je stejné, jako v předešlých řádcích, tentokrát je to ale proto, že v tomhle případě nejste vidět ze zadu. Stejně tak, když v rámci jakéhosi podivného zachvatu střetíte nosíte OOPP, u kterých výstražná barva díky znečištění a opotřebení není ani trochu oranžová, natož výstražná. Teď pozor – důležitá informace pro vaše ouška – opravdu v těchto případech NEJSTE v kolejišti VIDĚT – zepřejte se kteréhokoliv strojvedoucího, co jede okolo.

Abych ale trochu popíchl a vašeho vedoucího, který vám možná čte přes rameno – ve vztahu k OOPP (a nejen k nim) na pracovišti zastupuje zaměstnavatele. Tedy mu tímto pohádkovým článkem připomínám i jeho povinnosti kontroly nošení OOPP u svých zaměstnanců, kterou má ze ZP. Možná novou (nebo minimálně nepřijemnou) informací pro něj bude i to, že tím porušuje povinnosti vyplývající z právních předpisů vztahujících se dle legislativy k zaměstnancem vykonávané práci a dopouští se tak, mimo jiné, správného deliktu dle zákona o inspekci práce § 251/2005 Sb. na úseku bezpečnosti práce § 30 h) za který lze uložit pokutu zaměstnavateli až do výše 1 000 000 Kč.

A posledních pár nepopulárních slov na závěr – žádné nebo nedbale nošené OOPP vás neochrání, nefunkční a poškozené OOPP je zaměstnavatel povinen vyměnit, pokud je fasoováno pro „ochranu života“. A ta je tou nejdůležitější věcí na světě pro vás a v následcích i pro vaše rodiny, na kterou byste neměli nikdy zapomenat.

**Dana Žáková,**  
svazová inspektorka BOZP OSŽ-Ú

# Argumentace OSŽ pro zachování jízdních výhod na základě § 33 zákona 77/2002 Sb., který zmocňuje MD ČR k vydávání tarifu zaměstnaneckých jízdních výhod

Jízdní výhody jsou produktem, který je součástí firemní a státní politiky prakticky po celou historii národních železničních společností působících na území dnešní České republiky. Jejich reálný význam sice měnil\* a mění podobu dle aktuálních společenské, ekonomické a politické situace, nicméně vždy znamenal a znamená pro dotčené zaměstnance pocit sounáležitosti s firmou. Pro rodinné příslušníky jízdní výhody také slouží jako určitá kompenzace za čas (víkendy, svátky, noční dobu a tisíce hodin přesčasů), který jejich manželé(ky), nebo rodiče strávili a stále stráví, na rozdíl od většiny ostatních občanů, mimo domov.

**Pro podniky poskytující jízdní výhody tyto často pomáhají zajišťovat vysokou míru mobility jejich zaměstnanců a úspory osobních nákladů (cestovní náhrady apod.), jelikož v době modernizace a centralizace řady činností a omezování počtu pracovišť v terénu se trvale zvyšují nároky na potřebu dojíždění zaměstnanců na vzdálenější pracoviště.**

Jízdní výhody také velmi často působily jako argument pro určitou mzdovou zdrženlivost ze strany zaměstnanců. Také v současné době, kdy je na železnici citelný nedostatek provozních zaměstnanců v rozhodujících profesích (strojvedoucí, výpravčí, elektromontéři, technici údržby zabezpečovacího zařízení, atd.) a omezené ekonomické možnosti železničních společností neumožňují výraznější nárůst mezd, který by přilákal nové zaměstnance, jsou jízdní výhody z hlediska nákladů na jeho pořízení pro zaměstnavatele relativně velmi levný benefit, který lze zaměstnancům poskytnout.

Je třeba také zdůraznit, že náklady na zajištění možnosti poskytování jízdních výhod rozhodně nelze vyčíslit jako teoretický výpočet úslých tržeb. Nelze totiž kvalifikovaně odhadnout, které služby ČD a v jakém rozsahu by v případě zrušení režimů jejich stávající uživatelé od ČD kupovali, jelikož mohou využívat k dopravě i jiné dopravní prostředky. Navíc je zřejmé, že zrušení režimů by ani nevedlo k žádnému významnému snížení nákladů ČD, protože na počty potřebných kolejových vozidel nebo počty potřebných zaměstnanců v železničním provozu, stejně jako např. na výši spotřeby energií by toto nemělo žádný vliv. Celá myšlenka režimů jízdních je založena na využívání určité přepravní nadkapacity, která z podstaty způsobu organizace železničního provozu u většiny spojů vzniká.

Železničáře v nedávné minulosti velmi trápila nepřetržitá a populistiicky vedená negativní kampaň (živená některými médii a částí politického spektra) vůči existenci jízdních výhod pro železničáře a jejich rodinné příslušníky. **Tito kritici vždy zapomněli dodat, že určitou formou benefitů poskytuje téměř každý za-**

městnavatel (instituce) v této zemi.

Všechny odborové organizace působící u národních železničních podniků proto velmi přivítaly, když se počínaje rokem 2010 nakonec našel oboustranně přijatelný kompromis MD ČR zastupujícím v této problematice Vládu ČR a zástupců zaměstnanců, ohledně všeobecně přijatelné ceny jízdních výhod. Po této dohodě prakticky přestaly všechny negativní kampaně, to rovněž svědčí o její vyváženosti a společenské přijatelnosti. Pro úspěch dohody museli zástupci zaměstnanců vynaložit nemalé úsilí, aby přesvědčili držitele jízdních výhod, že relativně masivní „skokové“ zvyšování ceny, je vyváženo celospolečenským konsensem.

V této souvislosti nepovažujeme za zcela šťastné uchopenou a znovu diskutovanou problematiku negativních finančních dopadů ustanovení § 33 zákona 77/2002 na nositele jízdních výhod – ČD, a. s. **Dovolujeme si také upozornit, že drtivá část stávajících držitelů režimních výhod byla dříve zaměstnanci ČD, a. s. (resp. ČSD, s. o.) a při všech transformačních krocích, konaných vždy z rozhodnutí Vlády ČR, byla touto ujistěna, že nebude krácena na svých mzdových, sociálních a jiných nárocích. Jsme si však vědomi, že České dráhy nemohou finančně dopady těchto rozhodnutí nést samy, proto jsme v roce 2017 navrhli dle našeho názoru přijatelné řešení, které kromě vedle základního ročního prolonačního poplatku za režimku otevřelo pro ČD další možnosti příjmů.** Po mnoha jednáních došlo v závěru roku 2017 k dohodě zúčastněných stran s MD ČR, Tato dohoda byla zakotvena zejména v Memorandu o udržení sociálního smíru na železnici v souvislosti s řešením problematiky jízdních výhod na období 2018 – 2019, které podepsali zástupci MD ČR a odborových centrálních odborů na železnici dne 4. 12. 2017.

Dohodnuté řešení zahrnuje nově i kompenzaci úniku tržeb za režisty u tzv. komerčních vlaků a vlaků provozovaných na základě výsledků budoucích nabídkových řízení. **Cena jízdních výhod (ročního kuponu) je nově rozdělena do tří složek:**

- **základní roční poplatek** (opravňuje držitele k užívání vlaků v závazku veřejné služby, které byly dopravci ČD zadány formou přímého zadání) – aktuálně ve výši 1100 Kč pro zaměstnance, 600 Kč pro děti a bývalé zaměstnance – důchodce, a 1250 Kč pro rodinné příslušníky zaměstnanců a důchodců.

- **roční příspěvek za komerční vlaky a vlaky soutěžené v nabídkovém řízení** (opravňuje držitele k užívání vlaků vedených na komerční riziko ČD a dále vlaků ČD, které bude provozovat v závazku veřejné služby na základě úspěchu v nabídkových řízeních MD ČR nebo krajů) – uhradí svým zaměstnancům, jejich rodinným příslušníkům a důchodcům – bývalým zaměstnancům zaměstnavatel (u ČD Cargo a SŽDC

## NÁZORY

# Ad: Hranice v Čechách

Doplňuji článek Martina Kubíka, který byl uveřejněn v letošním 5. čísle Obzoru.

Výpravní budova dopravní Hranice v Čechách byla zbourána na podzim roku 2014. O architektonicky zajímavou budovu, sestávající z přizemní služební části a z patrové části, ve které byly umístěny byty, měla zájem zdejší radnice. Samozřejmě s tím, že by zde zůstalo věcně břemeno v podobě krytého perónu a místnosti pro potřeby železnice. Město ji chtělo získat bezúplatným převodem; plánovalo zde zřídit turistickou ubytovnu a obnovit byty. Správce železniční dopravní cesty, spravující majetek České republiky, se však zachovala jako správný hospodář. SŽDC tehdy souhlasila pou-

# A je to tady!

V denním tisku či na internetu je možno se dočíst: „Kraje chtějí zakázat tarif Českých drah“ (TR 10 – režijky). Mnohaleté snažení proti režijkám se chýlí ke konci. Protože se již mohou pokládat za pamětníka (44 let na dráze - ČSD, ČD), dovoluji si připomenout postupné omezení výhod, plynujících ze služeb státu.

Mezi prvními můžeme zmínit ztrátu definitivy, pak odebrání slevy na uhlí, zrušení důchodových skupin, zrušení možnosti využívat vozové zásilky, využívat bezplatnou přepravu spoluzavazadel, omezení přepravy kol důchodcům.

Takže v současné době je využití režimů nejen bývalými zaměstnancům a jejich rodinným příslušníkům. Nově jen pracovníkům okleštěných ČD. Přesunutím kompetencí nakraje, v nutnosti objednávat příslušnou dopravu pro své občany, se přišlo k jednu z největších výhod a to je celostátní síťovost. Každý kraj si vytvořil jinou strategii, i když skoro všechny označily železnici jako páteřní systém. Ne vždy je to skutečností. Neprovázanost na hranicích kraje, neobsluhované úseky či stanice a zastávky, nevhodné časové polohy, dvojí řízení (u Brna KORDIS versus ČDP Přerov), aj. Cestující po zjištění složitosti cestování, jako je několikeré přestupování nebo dlouhé čekání (až více než 60 min) na další spoj, či různí dopravci a tím několik jízdek, se pak velice rychle rozhodnou pro auto.

Pro cestující není rozhodující četnost spojů, ale rychlost a doba přepravy. Bylo to možno zjistit po zavedení slevy pro důchodce a studenty. Útok na veřejnou dopravu se nekonal. Umožnit vstup dalším dopravcům na železnici bez stanovení rovných podmínek není konkurenční boj, ale boj o přežití.

**OI. Vybiral,** emeritní strojvedoucí

ze s prodejem za cenu obvyklou s dodatkem, že pokud by se nenašel kupec, je ochotna budovu prodat za symbolickou jednu korunu, popřípadě převést bezúplatně. Žádná nabídka na symbolický prodej však radnici nepřišla a do objektu se zakously bagry.

Budova hranického nádraží byla sice „vybydlená“, nebyla však v takovém stavu, že ji bylo nutné zbourat. Pro dobrý příklad nemusí jezdit daleko. V Merklíně na Karlovarsku se obci po více než desetiletém úsilí podařilo získat nádražní budovu v možná ještě horším stavu. Po její rekonstrukci jsou v přizemí společenské prostory a v prvním patře obecní byty. Ani zde se v rámci věcného břemene nezapočetla na potřeby dráhy. Nachází se zde čekárna a útlek vybavený pomůckami dle předpisu D3.

V nedávné době byly strženy budovy i v sousední zastávce a nákladišti Studánka a v bývalé z.n. (dnes zastávce) Aš předměstí. Naši nejzápadnější staniční budovou tak v současné době je pěkně opravený objekt v dopravně Aš město.

Současná doprava Hranice v Čechách je v pořadí druhé zdejší nádraží. To první bylo vybudováno v roce 1885 jako koncové na jihozápadním okraji města. Při prodloužení trati do saského Adorfu bylo vybudováno na opačné straně Hranic (Rossbachu) nádraží nové. Původní stanice sloužila ještě nějaký čas nákladní dopravě. Jeho připomínkou je do dnešní doby název ulice U starého nádraží a dvojice pozemkových parcel o rozloze 3530 a 3991 m<sup>2</sup>, nacházejících se nyní daleko od kolejí a v katastru nemovitosti vedených jako neplodná půda. Právě tímto směrem by se mělo zaměřit úsilí

# Vždyť psát je tak snadné...

Vypadá to tak a myslí si to většinou lidé, kteří sami nikdy nic nenapsali, nejvýše nějaký ten dopis, a i to už je dnes, v době počítačů, skoro zapomenutá disciplína. Občas vám přijde od kolegy maximálně nějaký krátký mejlík, na ty vaše vám dnes už téměř nikdo neodpoví, tedy jen, že jej přijal a děkuje.

U dnešních mladých lidí je patrné, že psaní považují za ztrátu času, vystačí si s chytrým mobilem. Ono je to psaní jako s tím zehlením, téměř každý chlap si myslí, že je to vlastně taková ženská oddechová činnost, spojená se sledováním televizního seriálu. Ale doktoři mají jiný názor, když to přirovnávají k poměrně náročné fyzické práci.

úhrada podléhá zdanění a odvodům na sociální a zdravotní pojištění). Aktuální výše příplatku činí u zaměstnanců a jejich rodinných příslušníků 690 Kč, u dětí do 15 let a důchodců 350 Kč.

- **roční příspěvek za jízdní kola (zavazadla)** – aktuálně 490 Kč – hradí pouze svým zaměstnancům zaměstnavatel (u ČD Cargo a SŽDC úhrada podléhá zdanění a odvodům na sociální a zdravotní pojištění)

**Cenu lze u všech tří kategorií meziročně měnit v závislosti na změně situace** (tj. zejména při změně počtu jednotlivých kategorií vlaků (závazkové z přímého zadání, z nabídkových řízení, vedené na komerční riziko), případně v reakci na jiné změny. Všechny strany se shodly na tom, že toto řešení umožňuje dostatečnou kompenzaci pro dotčeného dopravce – ČD. Odborové organizace na železnici zároveň jednoznačně deklarovaly, že nepožadují rozšíření uplatnění § 33 pro uznávání jízdních výhod u jiných dopravců než ČD, a. s..

**Je třeba zdůraznit, že řešení zaměstnaneckých jízdních výhod jinými způsoby, o kterých hovoří v odůvodnění svého návrhu na zrušení § 33 zákona 77/2002 Sb. poslanec Ing. Martin Kolovratník (tj. státem nařízená sleva všem dopravcům s kompenzací, nebo zaměstnanecký benefit dle příslušných kolektivních smluv), by byla výrazně nákladnější než současná podoba „režimků“:**

- **V případě zavedení systémů podobného slevám pro důchodce a studenty, tj. státem nařízené slevy všem dopravcům s kompenzací ze státního rozpočtu** rozdíl mezi občanskými a zvýhodněným jízdním, by toto samozřejmě znamenalo další nároky vůči státnímu rozpočtu.

- **V případě řešení formou zaměstnaneckého benefitu** dle kolektivní smlouvy (například nákupem obdoby slevových IN karet ČD, by tento u SŽDC a dceřiných společností ČD podléhal dani z příjmu a povinnosti odvodů sociálního a zdravotního pojištění, což by zase výrazně zvýšilo náklady těchto zaměstnavatelů.

\* Počet aktivních držitelů jízdních výhod každý rok významně ubývá. Prakticky každý rok klesá počet aktivních držitelů o 10 % (umřelí bývalých zaměstnanců, úbytek dětí, změna dopravy, úbytek zaměstnanců a dopady transformací). V roce 2017 bylo uplatněno 125 504 „režimků“ (z toho 64222 důchodců), což je zhruba necelá pětina počtu vydaných jízdních výhod v roce 1993). Z toho je patrné, že se jedná spíše o umělé vytvářený problém, než reálný popis věci. Navíc na konci roku 2018 došlo k zavedení tzv. „státní slevy“ ve výši 75% ceny jízdného pro důchodce děti a studenty do 26 let, což přispělo k dalšímu snížení zájmu o režijky u těchto kategorií držitelů.

Dne 1. 4. 2019 zpracovali:

**Mgr. Martin Malý,** předseda OSŽ,  
**Vladislav Vokoun,** 1. místopředseda OSŽ

příslušných složek SŽDC spravujících majetek, aby se tato organizace vhodným způsobem zbavila zbytného majetku, jenž k provozování dráhy není potřebný. Toto se týká i asi kilometrového úseku mezi dnešní dopravnou a státní hranicí se SRN. Bývalé drážní těleso slouží zčásti jako cesta, zčásti již zcela splýnulo s lesem. Těšně před „čarou“ se nachází klenutý kamenný most, který je stále ve správě provozovatele dráhy.

**Robert Koutný**

# GVD – již neplatí nic, co bylo pevné

Tak jsem nyní zjistil (ač již od roku 2010 nesloužím), že v listu GVD je již možné skutečně všechno. Když jsem studoval na SPŠ dopravní, měli jsme několik hodin výuky o tvorbě GVD a od té doby i po dobu, co jsem sloužil kombi výpravčí, bylo jasné pravidlo, že v jednom směru mohly být vedeny pouze vlaky liché a v opačném směru pouze vlaky sudé (výjimky byly pouze v místech, kde se stýkaly dvě rozdílné tratě – např. Praha–Vysočany–Lysá a Praha–Vysočany–Všetaty).

Nedávno jsem brouzдал v pomůckách GVD v nákrešných jízdních řádech a nejprve s překvapením a potom s hrůzou jsem zjistil, že i na trati Praha–Radotín – Řevnice – Beroun jezdí některé nákladní vlaky (osobní jsou ještě v pořádku) ve stejném směru sudé i liché jako hazardní karty. Ano, právě na této trati se přímo hazarduje, protože za trať hradlovaná, kde je navíc často porucha zabezpečovacího zařízení a jezdí se tzv. „na hubu“.

Kdyby se, nedejž Bože, něco stalo, odnese to nikoli ten nahoře, kdo takto před časem rozhodl, ale vždy provozní zaměstnanec. Není to levný hazard?

**Martin Kubík**





Zvláštní vlak s motorovým vozem M262.043 projíždí po trati 110 mezi Zlonicemi a zastávkou Kralovice u Zlonic.

## Den Cyklohráčku ve Slaném

V sobotu 30. března 2019 se konala na nádraží ve Slaném oslava již šesté sezony turistického vlaku „Cyklohráček“, který vyjíždí o víkendech a svátcích z pražského hlavního nádraží přes Hostivice a Podlešín do Slaného, ve vybrané dny až do Zlonic.

Jak již název napovídá, cestující nemusí cestu tímto vlakem použít jen k přepravě bicyklů, ale je určený pro rodiny s dětmi, které se můžou do sytosti zabavit různými hrami a soutěžemi od doprovodu ve vlaku.

V rámci této akce bylo během dne mezi nádražím ve Slaném a Zlonicemi vypraveno několik zvláštních vlaků s historickým motorovým vozem M262.043, přezdívaným „Kredenc“, z muzea Českých drah.

V okolí Slaného jezdily na své trase i historické autobusy a mezi nádražím ve Zlonicích a muzeem s železniční tematikou v Lisovicích pendloval autobus Škoda RTO. Na nádraží ve

Slaném po celý den probíhaly komentované prohlídky místní dopravní kanceláře a kulturně společenský program a různé atrakce pro děti. **Vít Mareš**

## Nová doba kolem Pražského semmeringu

Po dlouhodobé výluce na Pražském semmeringu byla odstavena ze sítě osobních stanic původní žst. Praha–Jinonice, která byla změněna na výhybnu Praha–Waltrovka. Cestující tak mohou využívat pouze novou zastávku Praha–Jinonice poblíž bývalé továrny na letecké motory a automobily Walter.

Developer většinu budov továrny zbořil, hlavní budovu rekonstruoval a vybudoval zcela novou čtvrt včetně náměstí Waltera. Osud továrny se naplnil po roce 1990, tak jako ČKD a stovkám jiným. Náměstí nového centra je osazeno sochami umělce Davida Černého, který je nyní u developerů v módě.

Při rekonstrukci semmeringu byly aktivovány i výhybny Žvahov či Stodůlky, takže je trať

plně kapacitní. Jaký to paradox.

V roce 1997 uvažovaly tehdejší nerozdělené (ale decimované poslední Klausovou vládou) České dráhy o návrhu na zrušení tratě, ani ROPID o trať tehdy neměl zájem. V té době byla trvale zavedena dopravní výlučka do všech dopraven na trati, vyjma Prahy–Zličín.



Waltrovo náměstí v prostoru bývalé továrny, kam ústila kdysi i vlečka, na připomínku se točí vrtule místo hlav koňských soch – pegasů, trochu morbidní, ne?

Vadou na krásu jinak náročné rekonstrukce byly 20. 3. nejdoucí hodiny na nové zastávce Jinonice. Pracovník AZD, který něco opravoval

## Legiovlak 2019

Expozice legionářských vagonů z let 1918–1920, kdy českoslovenští legionáři ovládli Sibiř, je k vidění i letos.

Při své pouti navštívil tato města: **Kopřivnice** 9. až 14. 4., **Holešov** 16. až 21. 4., **Uherské Hradiště** 23. až 28. 4., **Brezová pod Bradlom (SK)** 30. 4. až 5. 5., **Hodonín** 7. až 12. 5., **Výškov** 14. až 19. 5., **Letovice** 21. až 26. 5., **Lanškroun** 28. 5. až 2. 6., **Choceň** 18. až 23. 6., **Čáslav** 25. až 30. 6., **Humpolec** 2. až 7. 7., **Chotěboř** 9. až 14. 7., **Hlinsko v Čechách** 16. až 21. 7., **Polička** 23. až 28. 7., **Rýmařov** 30. 7. až 4. 8., další zastávky na LEGIOVLAK.CZ. Vstup zdarma, otevírací doba všední dny 8 až 18 h, víkendy 9 až 19 h.

Martin Kubík



Řídicí stavědlo v původní elektromechanické podobě bude od 20. 4. historii! Stav 8. 4.

## Papoušek zahájil na „Švestkovce“ turistickou sezonu

Odsoboty 30. 3. jsou opět o víkendech a svátcích v provozu Turistické linky Ústeckého kraje, které povolí turistům a ostatním zájemcům po jinak neprovozovaných tratích v severních Čechách.

Slavnostního zahájení turistické sezony na lince T4, známé pod názvem „Švestková dráha“ (Most–Lovosice) se s úspěchem zhostila parní mašinka „Papoušek“ 477.043. Zasloužil si vědět, že koleje v úseku Čížkovice–Obrnice patří dnes společnosti AŽD Praha, která zde mohutně investuje do obnovy trati.

Zvláštní parní vlak vyjel ráno o půl deváté z Mostu po kolejích „Švestkové dráhy“ do Lovosic, odkud poté pokračoval do Ústí nad Labem. Zde, díky místnímu kolejevodci „trianglu“, se mašinka otočila tak, aby při své zpáteční odpovědní jízdě z Lovosic do Mostu jela opět komínem dopředu, což potěšilo zejména četné fotografy.

Celá akce se těšila velkému zájmu „obecnostva“, o čemž svědčily nejen zcela zaplněné osobní vozy, ale právě i desítky železničních fotografů, tzv. „šotoušů“, čekajících se svými přístroji podél kolejí na průjezd vlaku. Mnozí, v touze mít vícero snímků parního vlaku, se s ním doslova honili v osobních vozech z místa na místo. Celé akci přálo navíc krásné, slunečné počasí. Všem organizátorům patří poděkování za zdařilou akci.

Tak o letošní turistické sezoně na některé z nostalgických linek Ústeckého kraje na viděnou, vážení. **A. K. Kýzl**



Ranní parní vlak z Mostu do Lovosic a Ústí nad Labem zachytila naše fotografická kamera na „Švestkovce“, kousek za zastávkou Sinutec. V pozadí kopec Milá 510 m.

## Moudrost pro tento den

„Žijeme stále pro budoucnost, věčné ladění, a koncert nezačíná nikdy“.

**Karl Ludwig Borne (1786–1837), německý spisovatel a satířik**

**Předplatné Obzoru**  
tel. 737 275 079  
marie.bartova@osz.org

## Budoucnost je na železnici!

Unikátní interaktivní akce pro studenty a veřejnost o moderní české železnici se uskuteční ve dnech 26. 4. (pátek) a v sobotu 27. 4. 2019 v nádražní hale železniční stanice Česká Třebová. V pátek bude program vyhrazen pro žáky základních a středních škol (9 až 14 h), v sobotu pak pro širokou veřejnost.

**Témata:** Moderní technologie železnice v praxi, komentované prohlídky lokomotiv, železniční techniky, řídicího stavědla výpravčích a hasičské techniky SŽDC. Prezentace si klade za cíl představit žákům i veřejnosti profesní uplatnění na železnici.

Součástí akce budou i cvičné jízdy na unikátním simulátoru lokomotiv a modelová železnice v prostorách Vyšší odborné školy a Střední školy technické v České Třebové. **—red—**

## SPORT

## Pokus o překonání rekordu skončil jen těsně před vysněnou metou

Pouhých 250 metrů chybělo k překonání rekordu na 100 kilometrů v rychlobruslení, který podniknul maratonec, ultramaratonec a nadšený sportovec Karel Ligocký ze Suchdola nad Odrou. Karel Ligocký je členem ZO OSŽ SŽDC Ostrava a zaměstnan je jako traťový dělník (pochůzkář) u TO Jih Suchdol nad Odrou. Dvašedesátiletý běžec a rychlobruslař se na stokilometrovou trať vydal 3. dubna v 7.15 hodin na zimním stadionu v Bohumíně. Jeho cílem bylo překonat svůj dosavadní rekord na této trati (4:44:37 h), který je v pelhřimovské knize rekordů zapsán od roku 2017.

„Závod jsem věnoval předčasně zesnulému brankáři Baniku Ostrava a anglického klubu Newcastle United Pavlu Srnčkoví,“ řekl závodník těsně před startem. Pak se již vydal na zdánlivě nekonečnou pouť kolem bohumínských ledových ploch, jejíž jeden okruh měří 137 metrů. Čekalo ho tedy plných 730 kol, které

hodlal urazit pod časovou hranici stávajícího rekordu. V závodě byl bouřlivě podporován svými kolegy ze zaměstnání, odboráři ZO OSŽ SŽDC Ostrava a dalšími sportovními příznivci. Jezdil jako stroj, posledních dvacet kol podle pokynů svého trenéra Jana Kopyry „na smrtáka“ a do cíle dojel zcela vyčerpaný, jen vlásek od překonání rekordu. „Udělal jsem pro to všechno, bohužel to nevyšlo, chybělo mi čtyřicet vteřin. Určitě mě to mrzí, ale nevzdávám se, takový je někdy sport,“ řekl přítomným novinářům a fandícím příznivcům po závodě. Výsledný čas činil 4:45:17 h.

Přestože rekord zůstal nepokořen, obdržel Karel Ligocký velké množství gratulací za projevovou snahu a bojovnost. Blahopřání předsedy OSŽ Martina Malého mu předala Lýdie Váterová, předsedkyně ZV OSŽ SŽDC Ostrava, spolu s blahopřáním za celý kolektiv této ZO OSŽ. **Miroslav Čáslavský**



Trochu posmutnělý Karel Ligocký s trenérem a svými příznivci po skončení závodu.

## Výstava k 160. výročí železnice Pardubice – Liberec

Skupina železničních nadšenců pro vás připravila u příležitosti 160. výročí železnice Pardubice – Liberec (1859 byla založena Jiho-severoněmecká spojovací dráha) výstavu. Vystaveny budou dobové uniformy, kopie dobových fotografií, jízdni řády a mnoho dalších dokumentů.

Výstavu naleznete v Kulturním domě Libštát a bude přístupná denně od 4. 5. 2019 (od 15 h) do 12. 5. 2019, vždy od 15 do 18 h, vstupné dobrovolné.

—red—

**OBZOR**  
WWW.OSZ.ORG

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Běhu 579/3, 190 00 Praha 9. Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085, michael.mares@osz.org), redaktori PhDr. Zdeňka Sládková (tel. 737 275 084, zdenka.sladkova@osz.org) a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 737 275 086, miroslav.caslavsky@osz.org), odborná referentka Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). **Příspěvky:** obzor@osz.org, **Sídlo redakce:** Dům Bohemika, Na Běhu 579/3, 190 00 Praha 9, **Webová stránka OSŽ:** www.osz.org. Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. - **Objednávky předplatného:** Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). 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