OBZOR 19

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů

30. 9. 2019 Cena 5 Kč

Ročník 30

Z aktuálních událostí

■ **Mimořádné jednání Podnikového výboru (PV) OSŽ při Českých drahách, a. s.,** bylo svoláno na 11. září do Prahy kvůli přípravě kolektivního vyjednávání, ale také k navrženým změnám v režijních výhodách, stihlo však projednat i řadu dalších záležitostí. Velké části jednání se zúčastnil předseda OSŽ Mgr. Martin Malý a druhým hostem byl předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola, který seznámil členy PV s aktualitami v ČD Cargo.

Předseda PV Vladislav Vokoun v úvodu nejprve krátce komentoval aktuální situaci na Českých drahách: **„Kolektivní smlouva se plní, nedochází k žádným excesům, takže v létě nebylo nutno svolávat mimořádný podnikový výbor,“** poznamenal a dodal, že problémem je neúplný management ČD, což by se mělo v brzké době vyřešit. Dále Vladislav Vokoun informoval o tom, že PV obdržel k připomínkování Etický kodex ČD, který bude chránit podnik i zaměstnance, například před neoprávněnými stížnostmi nebo při mimořádných situacích. Hospodářský výsledek ČD je podle slov Vladislava Vokouna dobrý, České dráhy zaznamenaly za první pololetí zisk. Dále informoval o problematice zavádění ETCS a převodu trakčního vedení na střídavou soustavu. Stát podle jeho slov přípravu podcenil, bude proto nutno urychleně zahájit jednání s dopravci i s provozovatelem dráhy o zlepšení koordinace a navýšení finančních prostředků na dotace. Vladislav Vokoun spolu s předsedou OSŽ Mgr. Martinem Malým jednali o této záležitosti dne 9. září s ministrem dopravy, kde jej upozornili na naléhavost tohoto problému.

K blížícímu se kolektivnímu vyjednávání na Českých drahách Vladislav Vokoun poznamenal, že jako základ jednání by měla být bez velkých změn přijata letošní kolektivní smlouva a jednalo by se především o mzdovém nárůstu; nově by se mělo jednat pouze o příspěvku na cestu do zaměstnání či o příspěvku za zabránění úniku tržeb.

Živá diskuse se rozproudila k problematice případných personálních důsledků plynoucích ze ztráty části výkonů ČD v regionální a dálkové dopravě, které nastanou 15. 12. 2019 po přechodu na nový GVD *(více v samostatném článku a rozhovoru na této straně)*. Hovořilo se i o návrhu Ministerstva dopravy ČR na úpravu režijního jízdného. Společný postup bude koordinován se zástupci dalších odborových centrál na železnici.

Podnikový výborzvolil tým kolektivních vyjednavačů: Vladislav Vokoun. Antonín Leitgeb, Věra Nečasová a Štěpán Lev.

■ O připomínkách k celostátnímu tarifu, o dopravní tripartitě, o aktuálních problémech ZAPu, a především pak o „neodkladných záležitostech na Moravě“ jednali členové **Výboru ZAP OSŽ** (Zákaznický personál), stacionární personál, na svém pravidelném zasedání dne 18. 9. v Praze, v sídle OSŽ. První část jednání navštívila ředitelka ZAP Ing. Jitka Kubíková.

Beznaděj, vztek, emoce, to všechno viselo ve vzduchu. Jak v úvodu zopakoval tajemník PV OSŽ při ČD Antonín Leitgeb, Podnikový výbor OSŽ při ČD, a. s., zatímod vedení Českých drah, navzdory tomu, co se nyní na jižní Moravě děje (omezování stacionárního personálu ČD), neobdržel žádné podklady. **„Informaci, jak konkrétně to v regionech po uzavření smluv s kraji se zaměstnaností vypadá, obdržíte v nejbližších dnech,“** přislíbila Jitka Kubíková s tím, že předložený materiál bude v sobě obsahovat i odhad dopadů do zaměstnanosti. **„Ještě ale definitivně všechny smlouvy nemáme podepsané, dokončení předpokládáme v listopadu. Nicméně mobilní nebo stacionární personál musíme obsazovat tak, jak si to kraj** (objednavatel) **žádá.“**

Situace se liší region od regionu, v některém kraji zůstává status quo (personální potřeba bude zachována), jinde si kraj objednal nižší obsazení personálem. **„A na to má kraj právo,“** zdůraznila Jitka Kubíková. **„V jednotlivých regionech proto máme informační setkání se zaměstnanci. Například v Brně a Ostravě nakonec nebudeme muset, co se týče vlakových čet, nikoho propouštět. Pokud jde o brněnský region, tak tam momentálně se zaměstnanci hovoříme na téma, jak dál. Jak se budou v jednotlivých stanicích obsazovat pokladny, si totiž určuje kraj, respektive koordinátor dopravy,“** dodala. Členové Výboru na ředitelku apelovali, aby byl brán alespoň ohled na dostupnost pracovišť v návaznosti na dopravu.

Antonín Leitgeb poznamenal, že konkrétně od Jihomoravského kraje, poté, co České dráhy projevily vůči kraji jistou vstřícnost, očekával spíše vděk. Ale kraj se odvděčil zavíráním pokladních okének. **„Ten diktát ze strany kraje je skutečně nehorázný! Dotknout se to má sedmdesáti pokladních!“** Například v Břeclavi, kde se aktuálně rekonstruuje nádraží, mají ze čtyř okének zbýt jen dvě a navíc je tam hodně frekventovaná půjčovna kol (za letošní rok vypůjčených 328 kol). **„Ale my neprodáváme jenom krajské jízdenky,“** upozornil ředitelku Karel Tomeček, předseda tamní ZO OSŽ: **„To nemůžeme jít do rizika, že otevřeme jedno okénko jako ČD?“** dotázal se. Podle Jitky Kubíkové si ale kraj takové podmínky stanovil. **„A to, co kraj navrhl, my budeme akceptovat. Dávali jsme k tomu připomínky, ta jednání ještě probíhají, ale co vím, úředníci na kraji jsou striktní, v Břeclavi původně mělo být jenom jedno okno,“** reagovala.

Členy Výboru odpovědi Jitky Kubíkové příliš neuspokojily. Pavla Packová předala Jitce Kubíkové písemné stanovisko brněnského Výboru ZAP OSŽ a petice zaměstnanců z Brna, Břeclavi a Veselí nad Moravou. **„To nejsou jenom petice, ale i návrhy na řešení od pokladních, které v té práci strávily mnohdy i půl života. Ale my raději zaplatíme kraji pokutu, než bychom otevřeli jedno okénko navíc?“** podivoval se Karel Tomeček. **„Že ti pokladní půjdou z 6. do 4. třídy, to pokladní berou** (přeřazení na jinou méně placenou práci v rámci ČD ZAP – do tranzita)**, ostatně je to lepší, než kdyby skončily na pracáku. Ale tady jde zároveň o komfort pro cestující. Když už teď jsou v Břeclavi čtyři okénka a jsou tam fronty, a pak tam budou jen dvě, odnestou to nejvíce pokladní!“** dodal. **„Všude jsou plakáty, jeďte s námi na kole, a teď tu službu** (v Hodoníně) **zrušíme?“** přidala se další členka Výboru. **„Je mi z toho smutno,“** přidal se závěrem předseda PV OSŽ při ČD a I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun. **„Svůj podíl viny na tom mají letošní personální otřesy v představenstvu společnosti ČD, a. s., a také to, že některé kraje, zejména Jihomoravský, nechápou objektivní potřeby Českých drah, jediného dopravce, který zajišťuje dopravní obslužnost v rámci celého státu.“**

■ Ve středu 25. 9. 2019 jednalo v Praze **Ústředí OSŽ**. To mimo jiné schválilo Ivanu Malounovou jako novou členkou Revizní komise OSŽ, vzalo na vědomí termín a místo konání oslav 30 let OSŽ (ve čtvrtek 4. 6. 2020 v hotelu Olšanka v Praze) a schválilo termín konání VIII. sjezdu OSŽ ve dnech 5. až 6. listopadu 2021 v Praze.

Podrobné informace z tohoto jednání najdete na webových stránkách OSŽ (www.osz.org) a výtah ze zpravodajství uveřejníme v příštím čísle Obzoru. **-red-**

Protokolární vlak z Prahy do Lužné u Rakovníka s parní lokomotivou 556.0506 „Štokr“ projíždí v pátek 20. 9. stanicí Jeneč na oslavu Národního dne železnice, který se slavil v sobou 21. 9. Více se dočtete na straně 4 tohoto čísla. *Snímek Vít Mareš*

Ve Veselí nad Moravou zůstane od změny grafikonu jenom jedno pokladní okénko. To není omezení, to je likvidace, říkají pokladní

Šest z deseti pokladních ve Veselí nad Moravou si hledá nové místo. V souvislosti s připravovaným omezením pokladních míst v železniční stanici Veselí nad Moravou bude cestujícím a vlakovým četám namísto současných tří k dispozici pouze jedno prodejní okénko. Volných míst na výběr u Českých drah moc není, jednou z nabízených variant je práce v call centru. České dráhy zájemcům za určitých podmínek nabízejí možnost pracovat z domova. **„Před chvilkou jsem se to dozvěděla a hned jsem tam volala, ale pro naši generaci, která není tak jazykově vybavená, to není,“** uvedla jedna z pokladních, která od prosince přijde o místo. **„A pochybuji, že by některá z kolegyň na tom byla o mnoho lépe než já. A to jsem schopna si říct o jídlo, ale odborné výrazy při tom nepoužívám. Nejsem natolik jazykově a odborně vybavená, abych byla schopna s cizinci komunikovat po telefonu.“**

České dráhy nabízejí zájemcům možnost pracovat pro call centrum z domova, ale není to zadarmo. Podmínkou je, že zájemce musí znát minimálně jeden světový jazyk, musí umět obsluhovat e–shop a v rámci přípravy musí minimálně dva měsíce dojíždět do Prahy, ostatně dojíždění ho čeká i poté, co bude přijat: minimálně jednou za čtrnáct dní. **„Nejsem si jista, že bych se to za dva měsíce stihla naučit, ne každý to prý zvládne. Někteří se to nenaučí ani za půl roku,“** dodala pokladní.

Ze tří okének zbude ve Veselí nad Moravou od změny grafikonu jen mezinárodní pokladna, což bude znamenat zvýšený nápor na zbylé pokladní. **„Kolegyním vůbec nezávidím! Cestující na mezinárodní jízdenku není u okénka minutu – to jenom klikáte, hledáte, protože on chce jízdenku o tři koruny levnější,“** varuje pokladní, která již byla svojí nadřízenou informována, že se stane nadbytečnou. **„Teď dalším ve frontě říkáme, běžte si k vedlejšímu okénku, nebo do ČD Centra koupit jízdenku, takhle je ale nebude kam poslat. A to tady máte ještě úschovnu, půjčovnu kol, informace, ztráty a nálezy, a šedesát průvodčích, kteří nám odevzdávají tržby! Tipuji, že na určité skupiny v devět, v jednu a ve tři ta jedna pokladní neprodá ani jízdenky na vlak,“** dodává s tím, že pokud pokladní cestujícího neodbaví, ten sedne do vlaku a první, co bude po průvodčím chtít, vyhledat spojení. **„Takže ve finále dojde k úniku tržeb. Ale to budou tržby kraje, ne Českých drah.“**

Proslýchá se, že Jihomoravský kraj chce ale zrušit ve Veselí nad Moravou i půjčovnu kol. Aktuálně zde půjčují deset nových kol a lidé jsou na tuto službu zvyklí. **„Zrovna včera jsem půjčovala kola a říkám té paní: Víte, že je to letos naposledy, protože příští rok tady žádná půjčovna nebude? A ona: To není možné, vždyť si je tady půjčujeme každý rok,“** vypráví pokladní dále s tím, že podobný osud zřejmě čeká i úschovnu zavazadel. **„Pokud je to pravda, tak lidé budou zklamaní. Často mladí přijedou s krosnou a chtějí si ji dát k nám do úschovny. Oni nebudou běhat s krosnou po městě a hledat, kam by si je schovali.“**

Dlužno dodat, že takových případů, jako je ten ve Veselí nad Moravou, kdy bude omezena nebo zrušena pokladna, jsou v Jihomoravském kraji desítky, pomalu na každé zastávce, celkem kolem šedesáti. **Michael Mareš**

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Mrzí mě, že České dráhy vyjednaly a podepsaly s krajem tak špatnou smlouvu. A co se týče podmínek kraje: oni si diktují a my neustále ustupujeme.“

Hovoříme s **JOSEFEM MATŮŠŮ,**
předsedou ZO OSŽ Slovácko/Veselí nad Moravou

V souvislosti s připravovaným omezením prodejních míst v železniční stanici Veselí nad Moravou, kdy od začátku platnosti GVD 2019/2020 bude cestujícím a příslušníkům vlakových čet k dispozici pouze jedno pokladní okénko namísto stávajících tří, si dovolíme upozornit na některé problémy, které díky tomuto omezení s největší pravděpodobností nastanou a které velmi citelně sníží komfort cestující veřejnosti, tak začíná petice za zachování prodejního místa (okénka) **v železniční stanici Veselí nad Moravou, kterou zorganizoval ZV OSŽ Slovácko a kterou podepsalo všech 10 zaměstnanců stacionárního personálu RP ZAP. „V rámci zachování komfortu pro cestující veřejnost žádáme, aby v železniční stanici Veselí nad Moravou zůstala zachována dvě pokladní okénka, což by celou situaci vyřešilo ve prospěch jak cestující veřejnosti, tak zaměstnanců ČD, a. s.,“ stojí v závěru petice. Takže i touto formou bojujete za zachování pokladních míst ve Veselí nad Moravou?**

Ano. Ze stávajících tří prodejních míst – vnitrostátní pokladna, mezinárodní pokladna a ČD Centrum – zbude jenom mezinárodní pokladna. Jelikož se pak jediná pokladní bude muset věnovat nejen odbavení cestujících vnitrostátními i mezinárodními doklady, které je časově náročnější, ale současně i vydávání či odebírání POPů od zaměstnanců vlakových čet, nebo podávání informací cestující veřejnosti, což vzhledem k nepřehlednosti díky vnitrokrajským jízdenkám Jihomoravského kraje a nástupu nového dopravce ve Zlínském kraji (Arriva) nebude jednoduché, se domníváme, že bude v mnoha případech docházet k tvorbě nekonečných front před pokladním okénkem a spousta cestujících zůstane neodbavena. Navíc má být zrušena i půjčovna jízdních kol a úschovna zavazadel, což podle mne navíc omezí cestujícím komfort. Ještě připomenu, že 1. 12. 2019 přestanou výpravčí prodávat jízdní doklady ve Velké nad Veličkou, která je prodejním místem pro spádové obce v okolí, jako jsou Hrubá Vrbka, Kuželov atd., takže v podstatě pro cestující ze strany od Velké nad Veličkou bude první a jediné pokladní okénko až ve Veselí nad Moravou. Nehledě na množství lidí, které do Veselí nad Moravou svážejí autobusy z okolí.

Když vás tak poslouchám, napadá mě jediné: snížení komfortu pro cestující, takže v tomto směru krok zpět.

Ne jeden, ale dva kroky zpět...

Kromě cestujících postihne tato organizační změna, iniciovaná Jihomoravským krajem, i zaměstnance Českých drah, konkrétně ve Veselí nad Moravou je deset pokladních, ale zůstat mají jen čtyři, což znamená, že ve vzduchu visí osudy šesti žen. Jaká je šance je umístit jinde, existuje i možnost odchodu do předčasného důchodu či předdůchodu?

Nejstarší pokladní právě oslavila šedesátiny, jinak tady není nikdo důchodového věku. Zaměstnavatelem jim byla nabídnuta možnost přejít k SŽDC jako signalisté a posléze výpravčí. Snažíme se jednat se Zlínským krajem o možnosti přeložení do Osobní stanice Otrokovice a potažmo s manažerem olomouckého RP ZAP, zda by bylo možné některé z pokladních umístit v sousedním (Zlínském) kraji.

(Pokračování na str. 2)

Nejkrásnějším nádražím loňského roku byly Blíževedly, stříbro získaly Litoměřice horní nádraží (na snímku), které jsou pěkné a čisté i v roce 2019.

Vyberte Nejkrásnější nádraží roku 2019!

Soutěž o titul Nejkrásnější nádraží ČR vstoupila do svého třináctého ročníku. Projekt představuje dobré příklady v péči o prostředí železničních stanic a zastávek, budov a ostatních stavebních objektů i jejich okolí. Smyslem soutěže je zlepšit stav nádraží, pochválit za vzornou péči a květinovou výzdobu. **„Prostřednictvím soutěže motivujeme obce, města a zaměstnance vlastnických a správních institucí, aby se odpovědně staraly o svěřené majetky. Chválíme dobrou práci lidí, kteří o ´svá´ nádraží dobře pečují a dávají tak dobrý příklad ostatním,“** píší organizátoři z Asociace Entente Florale CZ – Souznění, z. s., a Spolku ŽelPage v tiskové zprávě.

(Pokračování na str. 3)

„Mrzí mě, že České dráhy vyjednaly a podepsaly s krajem tak špatnou smlouvu. A co se týče podmínek kraje: oni si diktují a my neustále ustupujeme.“

(Pokračování ze str. 1)

Pokud vím, tak má být ve Starém Městě u Uherského Hradiště nově zřízena profese informátora s prodejem jízdenek v páté třídě. Nejen my, ale i děvčata sama se snaží aktivně hledat práci. Ale ty možnosti jsou strašně omezené.

U vás se organizační změna týká šesti lidí, ale v celém Jihomoravském kraji to jsou desítky...

V celém Jihomoravském kraji bude od prosince úplně zavřeno osmnáct tarifních bodů a v dalších tarifních bodech, včetně Veselí nad Moravou, dojde k omezení. Obecně jde o omezení ze tří pokladních na dvě, ze dvou na jednu. Konkrétně ve Veselí nad Moravou ze tří na jedno. Tyto „tanečky“ zástupců Jihomoravského kraje by se měly dotknout až sedmdesáti pokladních v kraji.

Koordinujete se svými kolegy, odboráři, kroky? Pomáháte si?

Snažíme se. Například mám v ZO členku, která dělá střídačku a kvůli zrušení místa v Moravské Nové Vsi by byla nadbytečná. Přes Karla Tomečka (předseda ZO OSŽ Břeclav) se podařilo sehnat jedno volné místo u ČD Cargo, ale ona se nakonec rozhodla, že raději bude pracovat v zavazadlové úschovně v Břeclavi, aby zůstala s kolektivem. Takže to je názorný příklad spolupráce. Jenže ne každý je tak flexibilní, ne každý je ochoten učit se něco nového.

Uvědomuje si Jihomoravský kraj, že výpravčí v prosinci přestanou prodávat jízdenky a že toto opatření tuto situaci ještě více vyhrotí? Zvlášť když například cestující z Velké nad Veličkou si budou jezdit kupovat jízdenky až do Veselí nad Moravou, kde namísto tří okének bude jen okénko jedno? Upozornil někdo Jihomoravský kraj, že SŽDC končí s prodejem jízdenek?

Tak to nevím, to je věc vyjednavačů ČD, ale bude to velký problém. V okolí Veselí nad Moravou, potažmo na Hodonínsku, výpravčí jízdenky prodávají. O to větší nápor na pokladní, které ve stanicích zůstanou, to bude. Ale i na vlakové čety, které ty frekventované vlaky doprovázejí.

Vědí vlakové čety, co je čeká? Ví vedení podniku, že může docházet k úniku tržeb?

České dráhy podepsaly s krajem takzvanou brutto smlouvu, takže všechny tržby půjdou za krajem a ne za Českými drahami.

Když to shrnu: geniální věci bývají jednoduché, tohle opatření mně naopak přijde zbytečně složité a komplikované, a to především díky smlouvě Českých drah s Jihomoravským krajem. Ještě je šance tu smlouvu zvrátit?

Podle předsedy Podnikového výboru OSŽ při ČD Vladislava Vokouna, jak nás informoval na posledním jednání PV, tak od doby, co byla smlouva (na tři roky plus opce) podepsána, se už několikrát měnila. Pořád je to prý živý materiál, právě proto jsme se rozhodli pro tu petici za zachování pokladních míst ve Veselí nad Moravou. Mrzí mě, že České dráhy vyjednaly a podepsaly s krajem tak špatnou smlouvu. Přitom České dráhy měly při uzavírání tříleté smlouvy „nabito“, v podstatě jsme byli jediný zájemce, kraji jsme de facto vytrhli trn z paty, protože nikdo jiný se do výběrového řízení nepřihlásil. A za to, že jsme jim pomohli, tak oni nás trestají. Oni si teď diktují a my v podstatě neustále ustupujeme. Z mého pohledu České dráhy špatně s krajem vyjednávaly. Neznám detaily, ani pozadí vyjednávání, ale ty výsledky jsou v případě Jihomoravského kraje skutečně tristní.

Byť žádná z pokladních dodnes nedostala písemně výpověď, ústně už byly informovány. Nejistota je hrozná věc, pokud vím, tak každá ze šesti veselských pokladních si už něco shání. Některá už sondovala i možnost pracovat z domova pro call centrum v Praze...

Tonoucí se stébla chytá. Zrovna ve čtvrtek (12. 9.) v Břeclavi na výboru OSŽ při RP ZAP Brno jsem se dozvěděl, že tato možnost existuje a nabídl jsem jim to. Ale pokud jsem s nimi měl možnost mluvit, tak to asi není cesta, podmínky jsou dost tvrdé. Ale snažíme se shánět, kde to jde, protože zaměstnavatel moc schůdných možností nenabízí. I když, na tomto místě musím pochválit dozorčí osobní přepravy ve Veselí nad Moravou i přednostku osobní stanice Břeclav za jejich velmi aktivní přístup k této problematice. Jenže i oni mají velmi omezené možnosti. Pro mě osobně je to schizofrenní situace, protože na posledním PV ve středu 11. září předseda podnikového výboru Vladislav Vokoun říkal, že má od ČD zatím oficiálně jiná čísla. Z nich vyplývá, že například v Jihomoravském kraji by se to mělo týkat po započtení záloh u stacionárního personálu přes 30 lidí. A druhý den na to nám byla na jednání Výboru OSŽ při RP ZAP Brno v Břeclavi oznámena podstatně jiná – vyšší – čísla. Takže v tom je to pro mě trochu schizofrenní, jako podnikový výbor máme jiná čísla než Výbor OSŽ při RP ZAP Brno. Tak která čísla platí?

A co říci závěrem? Mluvili jsme tady hlavně o pokladních z Veselí nad Moravou, ale stejné problémy s omezováním jsou téměř ve všech stanicích a zastávkách, kde máme své členy. A to ještě nemluvím o Zlínském kraji, kde nejen díky nástupu Arrivy na trať 341 vznikly obdobné problémy. Ale to už by bylo na další rozhovor.

Michael Mareš

Souprava 079/080 byla první, která byla v olomouckém depu modernizována.

NAVŠTÍVILI JSME

Oblastní centrum údržby Východ, Středisko údržby Olomouc

Na základě požadavku na zvyšování bezpečnosti cestujících se ve Středisku údržby (SÚ) Olomouc už pátým rokem provádějí rekonstrukce vstupních dveří na jednotkách řady 460/063. Součástí rekonstrukce je nejen kompletní výměna dveří, ale i instalace zařízení, které zabrání případnému přivření cestujícího v nástupním prostoru.

První modernizované dveře byly namontovány před čtyřmi lety, ještě předtím ale prošly náročnými testy. V olomouckém Středisku údržby provádějí dva typy modernizací dveří jednotek řady 460/063: modernizaci typu „A“, kdy dveře zůstanou původní a pouze se do nich dodají tlakové spínače a další komponenty na kontrolu zavírání, a modernizaci typu „B“, kdy jsou kompletně vyměněny dveře s tlačítkem (místo kliky) na otevírání dveří. **„Nově je tam namontována kontrola napouštění a vypouštění zavíracího válce v časové sekvenci – to znamená, že když nedosáhne** (válec) **v časové sekvenci svých koncových poloh, dojde k aktivaci signálu otevřeno. Signál je pak přenášen na stanoviště strojvedoucího a strojvedoucí tak zjistí, že má otevřené dveře. Tím pádem nemůže pokračovat v jízdě a musí se přesvědčit, proč se dveře nedovřely,“** vysvětluje jeden z techniků olomouckého Střediska údržby princip zařízení, kterým se dosáhlo maximální bezpečnosti cestujících.

Z celkem třinácti čtyřvozových souprav řady 460/063, jezdících v Olomouci, je už nyní modernizována většina: **„Zbývají nám dokončit dvě soupravy** (letos se mají modernizovat jednotky 460 071/072 a 019/020), **jednotka 004/082 už se modernizovat nebude,“** konstatuje dále technik s tím, že modernizací prošly i jednotky turnusově zařazené v SÚ Bohumín, které jezdí na výkonech v Moravskoslezském kraji. **„Mimochodem souprava 079/080, která je v historickém nátěru, byla první, která byla v olomouckém depu modernizována. Má sice zachované kliky, ale má už bezpečnostní prvky verze A, tedy prvky, které brání přivření cestujícího ve dveřích. Právě na 079 jsme se přesvědčili, že to může fungovat,“** dodává technik.

Na každých dveřích soupravy je nyní samostatná řídící jednotka, což znamená, že lze kombinovat vozy se zabezpečením typu A s vozy se zabezpečením typu B. **„Na jedné soupravě tak můžou jezdit vozy verze A i verze B a všechno bude fungovat,“** uzavírá technik.

Sečteno, podtrženo: i když řadě 460/063 zvoní hrana, co se týče cestujících, dosáhlo se maximální bezpečnosti.

České dráhy nyní provozují celkem 18 jednotek řady 460/063, ve Středisku údržby Olomouc, jak už bylo řečeno, je to 13 čtyřvozových jednotek a v SÚ Bohumín 5 pětivozových. **„Pokud jde o jejich budoucnost, tak postupně by měly být v Olomouckém kraji nahrazovány novými moderními vozidly** (jednotkami), **a to výhledově v řádu pěti let a více,“** konstatuje Vanda Rajnochová, tisková mluvčí Českých drah, a závěrem dodává: **„Pokud jde o zachování některé jednotky pro historické účely, jedná se o předčasnou otázku. Zatím nebylo rozhodnuto.“**

Michael Mareš

Ze 13 čtyřvozových souprav řady 460/063 je už nyní modernizována většina.

VŠIMLI JSME SI

● **V RUBRICE** Všimli jsme si v Obzoru č. 17 jsme psali o zalepených oknech v žst. Varnsdorf s tím, že stejný problém (chybějící žaluzie) jako společnost ČD–T řešil i Trilex. Společnost Trilex se vůči uvedeným informacím ohradila: **„Náš kolega se na možnost žaluzií u SŽDC prvotně zeptal, ale byl následně odkázán na zhotovitele rekonstrukce, přičemž bylo zcela zřejmé, že v každém případě poneseme náklady. Tudíž jsme rovnou zvolili variantu, že si vybavení žaluziemi zajistíme sami. Jsme velice rádi a vděčni za nové a rekonstruované prostory v žst. Varnsdorf, protože se výrazně zlepšilo zázemí pro naše zaměstnance. Se SŽDC máme velmi dobré vztahy, proto se nás formulace článku dotkla. Žádnou objednávku jsme na SŽDC neposílali, ani žádnou fakturu jsme od SŽDC nedostali,“** napsal nám Michal Barták, vedoucí organizační složky Die Länderbahn/Trilex.

● **ŽST. LAŠOVICE–VÝHYBNA** vznikla až v roce 1943 pro zvýšení propustnosti tratě v období Protektorátu, tím nepřímo „zavinila“ v období šetřílkovství v první dekádě 21. století zrušení sousední historické žst. Městečko u Křivoklátu (protože někdo geniálně vymyslel, že na trati je móóc stanic). Lašovice získaly pro svou úpravnost a příkladnou květinovou výzdobu (právě proto, že jsou obsazeny výpravčími) v roce 2015 titul Pohádkové nádraží. Tomuto ocenění dělají čest i v roce 2019. Viz snímek Martina Kubíka z retrorychlíku KŽC, vedeného T 478.1006 dne 7. září, 15.33 h.

● **BĚHEM** letních měsíců letošního roku probíhala oprava první traťové koleje v úseku Kolín – Velký Osek (trať SŽDC 231), přičemž zastávky Veltruby a Kolín–Zálabí dostaly nová zvýšená bezbariérová nástupiště. Z tohoto důvodu byly v období od 1. 7. do 8. 9. 2019 vybrané osobní vlaky linky S2 Praha Mas. n. – Nymburk – Kolín (Kutná Hora) ve zmiňovaném úseku nahrazeny autobusy v odlišných časových polohách dle výlukového jízdního řádu, neboť tu byl tím pádem zaveden jednokolejný provoz. Na snímku opravená první traťová kolej poblíž žst. Velký Osek dne 1. 9. 2019. Zde se dosud nacházejí původní stožáry trakčního vedení z padesátých let minulého století. Snímek Tomáš Martínek.

● **V PRAZE 8**, „U Kříže“ (nedaleko Zenklovy ulice) má vzniknout nová železniční zastávka. Její umístění by bylo výhodné pro navazující síť MHD. Městská část Prahy 8 chce nyní přikročit k přípravě architektonické soutěže, která by se měla vyhlásit v průběhu příštího roku – přesný termín dle úřadu ještě není možné stanovit. Projekt se realizuje za podpory pražského magistrátu a v souladu se schválenou Strategií rozvoje pražské metropolitní železnice. Souběžně s libeňskou vlakovou zastávkou se městská část zabývá ještě realizací další železniční zastávky, a to v Karlíně.

PŘEDSTAVUJEME

Lukáš Hejlík: *„Na Instagramu se snažím lidem ukazovat, že cestování vlakem přináší velké výhody.“*

Před šesti lety na Velikonoce napsal herec Lukáš Hejlík svůj první report o tom, co, kde a kdy snědl. Bylo to v Jeseníku a objednal si špenátový krém a jehněčí kolínko. Tehdy (20. 3. 2013) vlastně vznikl základ Gastromapy Lukáše Hejlíka, která letos (v nakladatelství Došel karamel, s. r. o.) vyšla i knižně. Na 365 stranách v 31

tematických kapitolách naleznete jeho 365 vybraných lásek (365 tipů) a k tomu 24 map, 12 průvodců, 7 speciálů a 52 dalších doporučení včetně řady výletů, a to vše za 365 Kč.

„Knížka vám ukáže místa, kde byste rozhodně žádný podnik nečekali, nebo vás nechá proletět se po těch nejlepších kuchyních světa,“ píše Lukáš Hejlík v předmluvě. Česká scéna (myšleny jsou restaurace a nikoliv divadla) podle něj za poslední roky urazila obrovský kus cesty. **„Gastromapa je důkazem toho, že zásadní vlajky nevisí jen v Praze a Brně, ale že se dá za jídlem, kávou, pivem nebo sladkým cestovat i do nejzapadlejších regionů,“** dodává.

To, že práce na knize Lukáše Hejlíka bavila, z knížky doslova čiší. **„A ještě větší radost budu mít, když s ní budete všude jezdit, když na ní budete svačit. Vezměte ji s sebou, nechte si v podnicích udělat křížek a klidně si přímo do ní poznamenejte, kdy jste tam byli, nebo co vás u nich totálně odrovnalo,“** vyzývá čtenáře.

Na Lukáši Hejlíkovi je sympatické, že rád jezdí vlakem, a to především Českými drahami. **„Jsou to tak dva roky, kdy jsem se rozhodl, že vyřadím z života cestování autem na dlouhé trasy. To se mě ale týká vesměs každý den. A tak mám jedno auto v Čechách, druhé na Moravě a přejíždím vlakem, pak pokračuji autem, případně s kolegy z divadla. Nechal jsem účetní spočítat, kolik utratím za jízdenky, a pak jsem si koupil In100, abych žádné kupování jízdenek neřešil. Super je také appka** (aplikace) **Můj vlak kvůli místenkám, zpožděním, nahodilostem. Dneska s Českými drahami spolupracuji kromě knížky i na Instagramu, kde se snažím lidem ukazovat, že cestování vlakem přináší velké výhody. Koneckonců, i teď sedím ve vlaku,“** říká. Mimochodem, když přijdete na místa označená v knížce dvěma vykřičníky a budete mít platnou jízdenku z toho dne, máte díky němu 10% slevu na svou útratu.

Dalším partnerem knížky je whisky Gold Cock, kterou slavný whisky recenzent Jim Murray ve své Whisky Bible ohodnotil 97 ze 100 bodů. Když do vyznačených podniků přijdete s knížkou, dostanete k prvnímu panáku druhého zdarma.

Lukáš Hejlík je člověk otevřený, komunikativní. **„Budu moc rád, když budete sdílet své zážitky“** (ideálně s označením @lukashejlik), říká s úsměvem. **„I když je to někdy totální blázinec. Denně dostávám spoustu označení, třeba až 100 označení z restaurací, které lidé navštívili s knížkou v ruce nebo aplikací Gastromapa.“**

Michael Mareš

P. S. Aktuálně je to celkem 95 000 označení u aplikace a 27 000 knížek.

ZE SVĚTA

Deutsche Bahn vykázala za první pol. 2019 více cestujících a vyšší výnosy

Deutsche Bahn (DB) podle šéfa Dr. Richarda Lutze pokračovala v prvním pololetí 2019 v růstu a progresivním zlepšování kvality a výkonosti.

Dálková osobní doprava zaznamenala růst přepravy o +1,3% na 71,8 mil. cestujících ve vlacích ICE a IC, což je nový rekord. Za celý rok 2019 plánuje DB v dálkové osobní dopravě přepravit více než 150 mil. cestujících, což by bylo více než kdykoliv předtím.

Plnění jízdního řádu 77,2 % je pro dálkovou osobní dopravu lepší než loni s 74,9 % a lepší než cíl DB s 76,5 %. Skupina DB v pololetí meziročně navýšila výnosy o 2,2 % na 22 mld. eur. Provozní zisk poklesl o 22 % na 757 mil. eur. Pokles byl primárně z důvodu opatření na zlepšení kvality a výkonnosti. V této souvislosti představenstvo DB prezentovalo novou strategii „Silná dráha“. DB chce v nejbližších letech získat na 100 tisíc zaměstnanců.

Zájem dopravců o vlakové trasy nadále stoupá, DB Netz registrovala nárůst poptávky o 0,6 % na 543.0 mil. trasokm. Podíl nestátních dopravců se meziročně zvýšil z 31,9 % loni na 33,1 % v prvním pololetí 2019.

V panující konkurenci na trhu železniční nákladní dopravy DB Cargo stále mírně ztrácí své obchodní postavení o –1,3 % na 43,7 mld. tkm. DB Schenker pokračoval v rozmachu s růstem výnosů o +2,3 % a provozního zisku o +10,2 %.

DB za první pololetí vynaložila na investice 2,4 mld. eur, což je v meziročním srovnání více o +26,3%. Hrubé investice (vč. podpory z veřejných rozpočtů) dosáhly částky 4,8 mld. eur. Čisté investice plánuje za rok 2019 nejvyšší v historii – 5,5 mld. eur a hrubé investice téměř 13 mld. eur.

Z důvodu přecenění finančních závazků podle nového účetního standardu IFRS (a započítání operativního leasingu) se finanční dluh DB zvýšil z 19,5 mld. eur k 31. prosinci 2018 na 25,4 mld. eur k 30. červnu 2019.

–rš–

Nákladní železniční doprava v Polsku stagnuje

Přes miliardy investic je polská železniční nákladní doprava nadále v krizi. Zatímco osobní doprava v první polovině letošního roku dále rostla, objem nákladu na železnicích země klesl za stejné období o více než pět procent. Celkem bylo přepraveno 117,1 milionu tun zboží. Provozní výkonnost činila 27,6 miliard tunokilometrů. Příslušný orgán UTK zaznamenal pokles zejména u hromadných přeprav, zatímco objednávky na odvětví služeb vzrostly. Zájem také roste v intermodálním sektoru. Lídr na trhu, dopravce PKP Cargo, ztratil 7,8 % objemů zboží a dokonce 10,4 % provozních výkonů a nyní má tržní podíl 40,8 procenta. Druhé místo obsadil dopravce DB Cargo Polska, který dosáhl podílu na trhu 16,7 %, třetí je Lotos Kolej s 5,2 %. V nedávné minulosti se železniční nákladní doprava mírně zvýšila (přibližně o 4 % v roce 2018 a přibližně o 8 % v roce 2017, každý rok ve srovnání s předchozím rokem). V roce 2017 mělo PKP Cargo stále tržní podíl přes 44%, v r. 2018 pak 43,5%. DB Cargo Polska měla podíl na trhu 17,9 % a v loňském roce stále 16,4 %.

Z Transportweb, 16. 8. 2019, zpracoval **–sh–**

Strojvedoucí zažaloval sebevraha

Po sebevraždě pod regionálním vlakem soud v SRN rozhodl, že strojvedoucímu tohoto vlaku náleží odškodnění 70 000,– eur. Odškodnění přiznal z pojistky sebevraha.

42letý strojvedoucí u Vrchního zemského soudu (OLG) v Mnichově žaloval sebevraha kvůli tomu, že nemůže dále vykonávat své povolání, protože od roku 2013, kdy ve stanici Freising k této události došlo, utrpěl šok a následně byl dlouhodobě ve stavu nemocných a tím práce neschopen. Nakonec byl i propuštěn ze zaměstnání, protože všechny pokusy znovu vykonávat funkci strojvedoucího ztroskotaly. Strojvedoucí proto požadoval od mrtvého z jeho pojistky 10 000 eur bolestné a 27 000 eur náhradu škody. Dále dorovnání mzdy 700 eur měsíčně až do doby odchodu do důchodu. Na návrh soudu pojišťovna tento návrh akceptovala.

Z Bahn–Report, 6/2019, zpracoval **–sh–**

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 37 - 12. 9. 1994

Nespokojenost se mzdovým vývojem na železnici je vyjádřena hned ve třech článcích uveřejněných na první straně Obzoru, především v **„Dopise generálnímu řediteli ČD“,** v němž místopředseda OSŽ Miroslav Kapoun upozorňuje na ohrožení sociálního smíru v případě, že nebude plněna kolektivní smlouva ČD v oblasti mzdového nárůstu. Vedení OSŽ požádalo generálního ředitele ČD, aby problém řešil do 15. září 1994.**„jinak budeme nuceni ve snaze předejít hrozícímu konfliktu obrátit se na Správní radu ČD, ministra dopravy a parlament ČR“**, uvádí se v textu.

Kromě zpravodajství z jednotlivých regionů a odvětví Obzor přináší například obsáhlou reportáž z oslav 100 let tratě Havlíčkův Brod – Humpolec, jichž se zúčastnili mimo jiné předseda rozpočtového výboru Parlamentu Tomáš Ježek a ministr průmyslu a obchodu Vladimír Dlouhý.

Obzor č. 38 – 19. 9. 1994

Obzor č. 38 přinesl na první straně zásadní informaci o změnách ve vedení OSŽ. Na jednání v Praze dne 7. 9. totiž odstoupil z funkce předseda OSŽ Zdeněk Škop. Připomeňme, že červnové mimořádné jednání ústředí OSŽ konstatovalo, že došlo k překročení pravomocí předsedy OSŽ Zdeňka Škopa, a to v souvislosti s některými ekonomickými aktivitami OSŽ. Z rozhodnutí Ústředí mu byly proto omezeny pravomoci, vyplývající z jeho funkce. Zdeněk Škop na jednání ústředí OSŽ dne 7. 9. uvedl, že celou situaci zvážil, uznal, že svaz nevedl dobře, zejména v oblasti ekonomiky, a vzdal se své funkce.**„Svůj podíl na celé záležitosti zřejmě sehrála i Revizní komise Ú OSŽ, která nebyla ve své práci dostatečně důsledná,“**konstatuje se v článku. Překročení pravomoci bylo zjištěno i u vedoucího HFO a proto byl odvolán z funkce a poté s ním byl rozvázán pracovní poměr.

Odstoupení předsedy OSŽ vyvolalo nutnost svolat konferenci delegátů ZO OSŽ, kteří zvolí nové vedení. Po diskusi byl přijat termín konference: květen 1995. Do doby jejího konání byl vedením Odborového sdružení železničářů pověřen místopředseda OSŽ Miroslav Kapoun a řízením vnitroodborové práce byl pověřen tajemník OSŽ Jaromír Dušek, který zároveň povýšil do funkce místopředsedy OSŽ.

Na společném jednání GŘ ČD, OSŽ a Federace strojvůdců, uskutečněném v Praze 12. září 1994, se jednalo o nedostatku přídělu mzdových prostředků a tedy neplnění KS ČD. Na základě předložených argumentů rozhodl náměstek GŘ ČD Ing. Zenkl (který se jednání zúčastnil za nepřítomného generálního ředitele Ing. Šípa), že bude ustavena pracovní komise pro zpracování návrhu řešení. K práci komise budou přizváni i zástupci odborových organizací.

Celá dvoustrana Obzoru pod společným titulkem **„Postavení odborů v naší společnosti“** je věnována jak historii, tak zvláště současnosti odborů ve společnosti, včetně jejich hlavního zaměření, financování či spolupráce s politickými stranami. **–zs–**

Informace pro FIPkaře jedoucí do Švýcarska

Téměř na den přesně jsem si po 18 letech projel trať z Vispu do Zermattu. Zatímco stopa železniční trati se nezměnila, změnil se především vzhled stanic a zastávek. Zatímco před oněmi 18 lety jsem si jízdenku na Gornergrat (společnostmi BVZ a GGB) kupoval (s průkazem Halbtax Abo) v původní staniční budově u okénka obsluhovaného výpravčím SBB (velká pokladna byla časně ráno zavřena), v současnosti je místo ní moderní prosklený palác. V původním „provedení“ s nízkými nástupišti a úrovňovým přechodem zůstala stanice Randa s tím rozdílem, že pokladna byla přemístěna do nedaleké pobočky švýcarské pošty.

Pojem „stanice“ je v současnosti jen z hlediska kolejového rozvětvení, protože na celé síti MGB (a nejen tam) je provoz řízen dálkově a ve „stanicích“ jsou pouze v omezeném časovém úseku poskytovány komerční služby a informace. V době uzavření těchto „obchodních“ míst je k dispozici jízdenkový automat (SBB) s vylepšeným software umožňujícím vyhledání spojení. Nicméně tento „vyhledávač spojení“ zdaleka nedosahuje kvalit vyhledávače spojení německých jízdenkových automatů (DB). Spojení poštovních a železničních služeb v jednom objektu s týmž zaměstnancem funguje v zemi helvétského kříže dlouhá desetiletí – fungující systém „Pošta Partner“ (škoda že se na podobném systému nedokáží dohodnout „tři hráči“ na českém hřišti – SŽDC coby vlastník staničních budov, ČD coby národní dopravce a prodejce jízdenek, a Česká pošta hledající „partnery“…).

V roce 2003 došlo ke spojení (fúzi) společností BVZ a FO do nové společnosti MGB (Matterhorn Gotthard Bahn). Důvod byl jednoduchý – zefektivnit provoz, jelikož obě společnosti v podstatě provozovaly shodný park kolejových vozidel a mimo jiné spolupracovaly na provozu „ledovcového expresu“ společně s Rhétskou dráhou (RhB). Většina ostatních stanic a zastávek prošla modernizací v tom smyslu, že byly postaveny podchody a modernizovány nástupištní hrany, takže do vlaků se bez problému dostanou osoby se sníženou pohyblivostí i vozíčkáři.

V každé soupravě mezi Andermattem a Zermattem je zařazen minimálně jeden vůz s nízkopodlažním vstupem (neplatí u vlaků mezi Andermattem a Disentis/Mustér). Zásadní modernizací ovšem prošly stanice Täsch a Zermatt. V Zermattu je totiž zakázán provoz vozidel se spalovacím motorem (výjimku tvoří vozidlo „lékaře ve službě“, místního policejního sboru, hasičů). Zásobování se provádí převážně vlakem, kontejnerový „nákladník“ odjíždí z Vispu jako první vlak „provozního dne“ v 5.25 h, za ním – na odhlášku – jede „osobník“ 207. Osobní automobily je třeba odstavit v obci Täsch (velké záchytné parkoviště) a dále se pokračuje vlakem.

Mezi Zermattem a Täsch jezdí během dne vlaky „Zermatt Shuttle“ ve 20minutovém intervalu – mimo „dálkových“ vlaků z/do Vispu. V noci jedou vlaky v hodinovém intervalu – poslední vlak z Zermattu v 0.30 h, z Täsch v 1.00 h, od pátku do neděle je celonoční hodinový interval.

Zatímco před 18 lety byly turnikety kontrolující jízdenky používány společností GGB na trati na Gornergrat (včetně zastávek), v současnosti jsou používány i ke vstupu na nástupiště Zermatt Shuttle turnikety. U pokladny v Zermattu jsem se zajímal o způsob, jakým se cestující s jízdenkou FIP SP nebo InterRail (Eurail) dostane přes turniket. Na QR kód na obálce InterRailu (funguje v Nizozemí) ani na QR na samotné jízdence InterRail totiž turniket nereagoval. Pán u pokladny klepl na klávesnici a z tiskárny vyjela „bezplatná“ jízdenka umožňující průchod turniketem. Podobně to funguje i ve stanici Täsch. Na bezplatné jízdence je výslovně uvedeno, že platí pouze v Shuttle vlaku. Jízdenky pro Shuttle vlaky se prodávají v jízdenkovém automatu u turniketu. Bohužel mne nenapadlo se zeptat, zda automat umí vydat „bezplatnou“ jízdenku na základě zadání čísla jízdenky FIP SP nebo InterRail (Eurail) či QR kódu, a stejně tak mne nenapadlo to zkusit…

Pokladny v Zermattu i Täsch mají otevřeno denně od 7.00 do 19.00 h. Pokud budete chtít využít Zermatt Shuttle mimo tuto dobu, je třeba vyžádat si „bezplatnou“ jízdenku s předstihem. V opačném případě to znamená čekat na „dálkový“ vlak nebo vylovit z peněženky 8,20 CHF. No, nezaplaťte takovou částku za 12 minut jízdy na úseku dlouhém 5,610 km. Zda lze v automatu koupit jízdenku na průkaz FIP, nevím, v e–shopu MGB taková možnost – na rozdíl od jiných relací - není. Nicméně – na rozdíl od rakouských jízdenkových automatů, počítajících se slevou FIP - lze ve švýcarských automatech volit slevu HalbTax Abo nabízející 50% slevu.

Pro zájemce – list grafikonu je na webové adrese https://www.fahrplanfelder.ch/fileadmin/fap_pdf_graphic_tt/2019/GMGBS.pdf

Miroslav Zikmund

Vyberte Nejkrásnější nádraží roku 2019!

(Pokračování ze str. 1)

Letos bylo (do 9. 9.) navrženo 66 krásných nádraží a zastávek, deset z nich postoupilo do finále. Jsou to: Božejovice (201), Čeladná (323), Čelákovice (231), Frýdlant nad Ostravicí (323), Harrachov (036), Kouty nad Desnou (291), Kynšperk nad Ohří (140), Rozsochy (251), Slezské Rudoltice (298), Železná Ruda–Alžbětín (183).

Hlasujte **do 10. 10. 2019** na adrese www.nejnadrazi.cz nebo písemně prostřednictvím hlasovacích archů zaslaných na adresu Asociace Entente Florale CZ – Souznění, o. s., a podpořte svého favorita! Deset vylosovaných hlasujících čekají vstupenky do Království železnic a další ceny od partnerů soutěže. Vítěz bude slavnostně vyhlášen v Senátu 12. 11. 2019.

Nejkrásnějším nádražím loňského roku byly Blíževedly v Libereckém kraji s celkovým počtem 7356 platných hlasů, které převzaly štafetu od stanice Doksy. Stříbro získaly Litoměřice horní nádraží se 6392 hlasy a bronz Meziměstí s 862 hlasy.

–mmč–

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Pokladny zruší také v Chrlicích

Jen ve vlaku si brzy koupí lístek cestující vlakem z brněnských Chrlic a Nedvědice, Sokolnic, Telnice, Střelic či Zastávky na Brněnsku. Brněnský deník Rovnost už o záměru železničářů rušit pokladny na jihomoravských stanicích informoval, nyní získal přehled konkrétních zastávek.

Železničáři tvrdí, že se provoz pokladen v těchto stanicích nevyplatí. Velký vliv na to má podle nich pětasedmdesátiprocentní sleva jízdného pro studenty a důchodce.**„Českým drahám vypovíme smlouvu ke třicátému listopadu,“**sdělila mluvčí Správy železniční dopravní cesty Nela Friebová.

Rozhodnutí se neliší chrlickému starostovi Lukáši Filovi. **„Podle mých informací je na pokladně v Chrlicích solidní obrat,“** poukázal. Chystá se k záměru zjistit podrobnosti.

Na brněnském hlavním nádraží cestující o pokladny naopak nepřijdou ani po rekonstrukci. **„Celkem tam bude šestnáct pokladen. Nahradí ty v současném ČD centru,“**informoval ředitel firmy Brno New Station Development Ivo Vrzal. Společnost má rekonstrukci na starost.

Zrušené pokladny na železničních zastávkách v Brně a na Brněnsku: Brno–Chrlice, Nedvědice, Sokolnice–Telnice, Střelice, Zastávka u Brna.

Zrušené pokladny na zastávkách v ostatních okresech v kraji:

Blanensko: Boskovice, Velké Opatovice, **Břeclavsko:** Kobylí na Moravě, Novosedly, Velké Pavlovice, **Hodonínsko:** Čejč, Mutěnice, Strážnice, Sudoměřice nad Moravou, Velká nad Veličkou, Vlkoš, **Vyškovsko:** Bučovice, Křenovice horní nádraží, Nemotice, Rousínov, Slavkov u Brna, **Znojemsko:** Božice u Znojma, Hodonice, Miroslav, Rakšice, Šumná.

Brněnský deník, 25. 9. 2019

PRÁVNÍ PORADNA

Projednání výše náhrady škody s odborovou organizací

V **„Dokumentech Odborového sdružení železničářů č. 4a“,** vydaných v roce 2018, bylo publikováno ,,Pojištění odpovědnosti zaměstnance za škodu způsobenou v souvislosti s výkonem povolání zaměstnavateli (metodická pomůcka)“. V této souvislosti chceme zdůraznit zejména problematiku povinnosti nahradit škodu zaměstnancem, která je velmi frekventovaná a dochází při jejím řešení v praxi k určitým chybám.

Dle ustanovení § 263 odst. 3 zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce, ve znění pozdějších předpisů (dále jen ZP)*„výši požadované náhrady škody a obsah dohody o způsobu její úhrady s výjimkou náhrady nepřesahující 1000,– Kč je zaměstnavatel* ***povinen projednat s odborovou organizací“*** (nikoliv pouze odborovou organizaci informovat). Zde je vhodný prostor pro uplatnění podnětů, návrhů a připomínek ze strany odborové organizace, např. při specifikaci výše škody.

Při projednání s odborovou organizací a před uplatněním nároku na Kooperativa pojišťovnu, a. s. (prostřednictvím C.E.B., a. s.), je nutné vždy dbát na to, že pojištěný člen OSŽ uhradí pouze **skutečnou škodu** (viz ustálená judikatura[1]) v době jejího vzniku.

Při vyčíslování výše náhrady škody (specifikace) musí být zohledněna amortizace (pravidelné odepisování určité sumy z hodnoty zařízení, strojů, budov apod. pro jejich opotřebování), respektive poškozená strana (zaměstnavatel) by neměla nárokovat vyšší škodu, než byla skutečně zaměstnancem způsobena. Při určení výše škody se vychází z ceny této věci v době jejího poškození. Zásadně se vychází z cenového předpisu nebo z ceny pořizovací, potom je třeba zohlednit pokles hodnoty věci v důsledku jejího opotřebení, stáří nebo vad, které na ní vznikly.

Například při poškození motorového vozidla je třeba před opravou škody na vozidle zabezpečit prohlédnutí vozidla a zadokumentovat rozsah škody likvidátorem pojistných událostí apod. Pojištěný zaměstnanec – člen OSŽ - by neměl uznat závazek náhrady škody ve výši, která se rovná částce za opravu vozidla, která je uvedena na faktuře za opravu ze servisu, kde byla oprava provedena. Od fakturované částky se odečte tzv. opotřebení, tj. hodnota dílů, které při opravě byly vyměněny, snižuje se v závislosti na opotřebení dílů původních (např. stáří věci, počet ujetých kilometrů apod.).

Skutečnou škodu obdobným způsobem řeší rovněž interní předpisy zaměstnavatelských subjektů – SŽDC, s. o., ČD, a. s., a ČD Cargo, a. s. (Směrnice SŽDC č. 110[2]– SŽDC, s. o.; Op 21[3] – ČD, a. s.; OR9–A–2008[4] – ČD Cargo, a. s.).

Člen OSŽ, který je pojištěn na odpovědnost za škodu způsobenou v souvislosti s výkonem povolání zaměstnavateli – odpovídající pojistnou částkou (4,5násobek své měsíční průměrné hrubé mzdy), nehradí zaměstnavateli ze své mzdy škodu (ani srážkami ze mzdy), na kterou je pojištěn. Tato škoda je uhrazena Kooperativou pojišťovnou, a. s.

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

[1] Rozsudek Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 25 Cdo 347/2000, ze dne 28. 11. 2001; Rozsudek Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 25 Cdo 1629/2000, ze dne 27. 6. 2002.

[2] Předepisování náhrad škod zaměstnancům, č.j. S 27869/2014–O25.

[3] Předpis o předepisování náhrad škod zaměstnancům podle zákoníku práce, č.j.: 56997/2007 – O25.

[4] Předepisování náhrad škod zaměstnancům podle zákoníku práce.

NÁZORY

Dopravna D3 Liteň čeká na opravu budovy!

Do roku 1976 bylo původní sídlo dirigujícího dispečera právě v bývalé žst. Liteň (trať Zadní Třebaň – Lochovice, 172), ještě tam po zrušení dopravní služby pamatuji přibližně do roku 1994 obsazený post náčelnice stanice, po zrušení malých přednostů došlo k devalvaci místního řízení, v roce 1997 byla v Litni zlikvidována i výdejna jízdenek, od té doby je čekárna trvale uzavřena a nádraží bez květinové výzdoby (ta zde byla tehdy opravdu vzorná!), před několika lety došlo i k odstěhování posledního nájemníka, takže nyní je budova zcela prázdná.

Slyšel jsem, že o reaktivizaci budovy má zájem obecní úřad, ale jak to dopadne, neví nikdo (vzpomeňme na jiné případy, kdy došlo k cílené demolici – např. Poříčí nad Sázavou – místo k levnému prodeji). Ještě před pár lety byly v Litni uhelné sklady, které vozily občas uhlí po železnici. Uhelné sklady zanikly a místo nich je skladiště mobilních WC, ty však firma po železnici nepřepravuje, ač je k objektu zaústěna původní kusá kolej, které je také poslední manipulační kolejí v úvraťové dopravně a nákladišti Liteň. Další manipulační kolej byla při restrukturalizaci kolejiště vytrhána bez náhrady, takže v Litni v současné době nelze nic po železnici poslat, protože ke kusé koleji není jiný přístup, než přes bývalé uhelné sklady.

Je chvályhodné, že PID zvýšil frekvenci vlaků v úseku Zadní Třebaň – Liteň a zpět ve špičkách dne, prý se má v budoucnu tento obrat protáhnout až do aktivované dopravny Všeradice, jejíž plná aktivace by se měla dle informací ze SŽDC uskutečnit v polovině září. **Martin Kubík**

Budova Liteň čeká na svou záchranu, dočká se?

Vyjádření SŽDC

I když lze chápat určitou nostalgii autora článku k historii předmětné stanice, je potřeba respektovat vývoj doby a současný trend. Pokud o využívání některých prvků infrastruktury není evidentně a dlouhodobě zájem, není žádoucí a ekonomicky smysluplné tato zařízení dále udržovat v provozu. V případě budov se musí SŽDC řídit zpracovanou „Koncepcí při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“, která byla vytvořena ve spolupráci s Ministerstvem dopravy a Státním fondem dopravní infrastruktury. Podle tohoto manuálu se transparentně stanovuje účelnost vynaložení veřejných finančních prostředků, což je stěžejním faktorem.

V případě výpravní budovy stanice Liteň dojde k opravě tohoto objektu, neboť o jeho využití projevila zájem místní samospráva, která zde chce vybudovat muzeum této dráhy. Z hlediska budoucího vývoje rozhodně nečeká tuto trať nějaký další útlum, ba naopak. V osobní regionální dopravě zde lze predikovat dokonce mírný rozvoj. Z tohoto důvodu byla i zvýšena kapacita této trati aktivací nové dopravny Všeradice.

Ke zmínce o plnohodnotné aktivaci dopravny Všeradice pouze upřesním informaci, že již byla provedena 2. 9. v 16.30 h. Bohužel, dle poslední aktualizované verze návrhu jízdního řádu (pro období od 15. 12. 2019 do 12. 12. 2020) po projednání s objednavateli a dopravci nedošlo zatím k očekávanému protažení vlaků z Litně až do Všeradic, nicméně z hlediska infrastruktury je vše pro tento budoucí stav zařízeno.

Závěrem bych rád poděkoval za možnost se vyjádřit k předmětným článkům. Naše organizace je otevřená, transparentní a určitě se nebrání jakékoliv konstruktivní komunikaci. Avšak z kontextu příspěvků některých autorů nabývám dojmu, že motivací není čtenáře Obzoru obohatit o nějaké zajímavé postřehy z železničního prostředí, ale je zde evidentně patrná osobní animozita vůči naší společnosti, ke které je zneužíván tento mezi zaměstnanci oblíbený čtrnáctideník. **Ing. Vladimír Filip,**
ředitel OŘ Praha, SŽDC

Další perlička z pražské železniční dopravy

Výborný článek pana Rádla o hrůzostrašných zkušenostechv Praze–hl. n. (Obzor č. 17) bych doplnil o další perličku z pobočné informační tabule z 29. 8. ve 20.11 h. Vlaky 25908–25920 byly odřeknuty bez náhrady z důvodu výluky v úseku Praha hl. n. – Praha–Žvahov. Nástupní stanicí (letos reaktivovaná dálkově řízená výhybna) se tak stala výhybna Žvahov. Jak každý znalý člověk ví, tak Žvahov leží v téměř nedostupné lokalitě pod přírodní rezervací Dívčí Hrady nad Prokopským údolím. Do zastávky Prosluněná sice jede autobus linky 128, ale kdo pozná, že je tam vazba k vlakům? Navíc cesta nočním liduprázdným lesíkem k výhybně Žvahov je jistě pro neznalé cestující nehasnoucí zážitek. Zajímalo by mě, jak by asi Žvahov našel cizinec nebo občan Prahy neznalý?! To si SŽDC a ČD, a. s., snad dělají už z cestujících legraci.

Jo, kdyby nebyly prodány pozemky developerům, mohly vlaky nadále vyjíždět z oblíbené zastávky Praha–Smíchov, Na Knížecí. Jelikož developer získal i pozemky na autobusovém nádraží Na Knížecí, bude se likvidovat i žst. Praha–Smíchov, severní nástupiště, zvaná „Buštěhrad.“ Že nebude jednou kde odstavovat případné vozy a mechanismy pro budování futuristického železničního tunelu Praha – Beroun, nezajímalo tehdejší prodejce ani náhodou…

A vyplatí se ten rozhlas na severní nástupiště vůbec zavádět, když vše půjde k zemi?

Martin Kubík

Vyjádření SŽDC

Dne 29. 8. 2019 se konala plánovaná výluka traťové koleje mezi dopravnami Praha–Smíchov společné nádraží – Praha–Žvahov v časovém rozpětí 8.40 – 16.40 h. Tato výluka byla realizována pro cizí právní subjekt za účelem opravy silničního nadjezdu. Cestující byli o odřeknutí dotčených vlaků a přijatých opatřeních dopravce ČD, a. s., náležitě informováni.

Tato opatření ohledně náhradní dopravy jsou plně v kompetenci dopravce, tudíž nelze SŽDC ve věci vhodnosti realizace tohoto řešení s tímto vůbec spojovat. Nicméně se dá předpokládat, že cestující, kteří nevěděli, kde se nachází výhybna Praha–Žvahov, spíše použili metro do Jinonic, případně do Zličína. Myšlenka autora článku o noční cestě k výhybně Praha–Žvahov je zcela mimo realitu, neboť poslední odřeknutý spoj linky S65 byl Os 25920, který má pravidelný odjezd z Prahy hl. n. v 15.54 h.

K prodeji uvedených pozemků developerovi lze pouze uvést, že nebyly majetkem ve správě SŽDC, a co se týče zrušení severního nástupiště, proběhne až při kompletní přestavbě stanice Praha–Smíchov, která však zřejmě ještě nebude v nejbližším období realizována.

Ing. Vladimír Filip, ředitel OŘ Praha, SŽDC

Pracovníci SŽDC stále ještě fasují pouze 1 pytel

Evidentně tři kritické články nestačí. Přemýšlím, jaké máme vlastně štěstí, že máme Dobrou Správu, jak si můžeme na četných BIG BILLBOARDECH o „Správě Železniční Dopravní Cesty“ na největším českém nádraží přečíst. Jaké máme vlastně štěstí, že nemáme Normální nebo dokonce Špatnou Správu. To si snad ani nechci představovat, kdyby naše SŽDC nebyla Dobrou Správou, tak by potom pracovníci SŽDC nefasovali asi ani jeden pytel.

Tím reaguji na fakt, že pracovníci SŽDC stále ještě fasují na sběr tříděného odpadu na železničních stanicích a zastávkách pouze jeden černý igelitový pytel, kam sesypou roztříděný papír, plast, kovy atd. na jednu hromadu. Už to pozoruji nejméně dva roky, naposled v pondělí 2. září 2019 na pražském nástupišti pozoruhodné koridorové zastávky Pyšely v 7 ráno.

Tak EU nám finančně miliony pomáhá vybavením na sběr tříděného odpadu, občané kocourkovského státu (Česká republika) třídí odpad a státní organizace evidentně kocourkovského typu (SŽDC) roztříděný odpad sesype do jednoho pytle a na Wilsonově nádraží se chlubí na bill boardech, že jsou dobrou Správou.

ČTK zveřejnila zprávu, že Společnost Lidl byla odsouzena snad někde v Brně k milionové pokutě za netřídění odpadů. U nás zjevně platí na státní organizace jiný metr, ty mohou netřídit odpad na mnoha místech od Šumavy k Tatrám (pardon k Hodonínu) a pokutu neplatí a neplatí. A já budu psát tak dlouho, až pokutu zaplatí a zaměstnanci SŽDC budou ze začátku fasovat aspoň dva pytle. Nebo mají cestující po železných kolejích na státní organizaci založit nějakou nadaci na způsob Světlušky a pro SŽDC nějaké pytle koupit? **Petr Rádl**

Vyjádření SŽDC

Úklidové práce prostor pro cestující, včetně vynášení odpadkových košů tříděného odpadu (v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech) provádí v rámci outsorcingu pro SŽDC vysoutěžený subkontraktor, který se specializuje na tuto činnost. Jak jsou zaměstnanci této firmy vybaveni a jak předmětnou činnost provádějí, je odpovědnost tohoto subjektu.

Ing. Vladimír Filip, ředitel OŘ Praha, SŽDC

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

Naše fotografická kamera zachytila v sobotu 21.9. na Pražském Semmeringu „Šlechtičnu“ 475.179, mířící v čele zvláštního vlaku do Lužné u Rakovníka na Národní den železnice.

Důstojné oslavy Národního dne železnice v Lužné

Jak všichni příznivci naší železnice dozajista dobře vědí, padlo v letošním roce rozhodnutí uspořádat Národní den železnice v areálu ČD Železničního muzea v Lužné u Rakovníka, které letos slaví „kulaté“ dvacáté narozeniny. Z kapacitních důvodů bylo rozhodnuto konat tuto akci ve dvou dnech. A tak o víkendu 21. – 22. 9. ožily překrásné prostory bývalé výtopny Společnosti Buštěhradské dráhy nebývalým ruchem.

Z Prahy byly do Lužné vypraveny každý den dva parní vlaky, zcela zaplněné dychtivými zájemci a příznivci naší železnice. Z důvodu nemožnosti parkování motorových vozidel v prostorách u železniční stanice a u areálu muzea, byla zajištěna z Rakovníka kyvadlová doprava. Kdo přijel ve směru od Loun, nezbývalo mu nic jiného, nežli zaparkovat svůj stroj v lese mezi Krušovicemi a Lužnou, neboť silnice vedoucí k areálu byla uzavřena.

Dlužno říci, že návštěvníci se měli opravdu na co těšit. Národní den železnice byl koncipován do tří tematických celků. Ve „světě historie“ mohli zájemci obdivovat historické parní, motorové a elektrické lokomotivy, přičemž mnohé z nich se představily na místní točně, kde probíhala každý den dvakrát komentovaná prohlídka. O značném zájmu „obecenstva“ svědčí pokaždé zcela zaplněná provizorní tribuna. V části „svět změny“ prezentoval náš národní dopravce svůj moderní vozidlový park, který pomáhá zvyšovat kulturu cestování. „Svět zábavy“ pak připravil bohatý doprovodný program pro malé, ale i velké fanoušky do mašinek. Děti soutěžily, kdo nakreslí nejhezčí obrázek mašinky a za svojí píli byly poté odměněny. V areálu muzea bylo možno se opět svézt po úzkorozchodném oválu. A samozřejmě nechyběl zde maskot Českých drah, a. s., sloník Elfík. Velkým lákadlem pak byla především sobotní noční exkluzivní světelná show, při které se, opět na točně, představila řada mašinek.

V rámci programu se bylo možno svézt parním vlakem z Lužné do Berouna a zpět, či s parním motorovým vozem „Komarek“ 124.001 do Krupé a do Řevničova. Jako vždy, pamatovali organizátoři na bohatou možnost občerstvení pro hladové a žíznivé krky. Po oba dva dny přálo akci krásné, slunečné počasí. Bez nadsázky můžeme říci, že letošní Národní den železnice se vydařil a stovky návštěvníků odjížděly z Lužné se spoustou nových zážitků.

Všem organizátorům, jakož i všem pracovníkům, kteří se starají o to, abychom mohli na kolejích vídat historické lokomotivy a vozy, patří naše velké poděkování.

Děkujeme Vám, vážení.

A. K. Kýzl

Na snímku je „pantograf“ při čekání na křižování pod hradem Lanšperk ve stejnojmenné stanici.

Oslavy svátku železnice v ČeskéTřebové se vydařily

V sobotu 14. září proběhl v areálu depa v České Třebové tradiční Regionální den železnice. K velké účasti přispělo nejen hezké počasí, ale i bohatý doprovodný program, který byl připraven nejen v depu, ale i v podobě zvláštních jízd po uzlu Česká Třebová i okolních tratích.

Na velké točně byla vystavena historická i moderní kolejová vozidla včetně např. úplně nejnovější motorové lokomotivy 723.714, kterou přímo z výroby dodalo CZ LOKO. Z nádraží do areálu byla zajištěna kyvadlová doprava motorovou jednotkou ř. 814 Regionova. Ta během dne 3x pokračovala přes vjezdové nádraží do kontejnerového překladiště společnosti Metrans. Během jízdy se cestující dozvěděli mnoho zajímavého o tomto překladišti i o této firmě. Přes odjezdové nádraží se pak Regionova dostala zpět do stanice a následně do depa.

Největší novinkou letošních oslav byly zvláštní jízdy dnes již historickou elektrickou jednotkou EM475.1 (ř. 451). Ta se vůbec poprvé podívala na trať 024 z Ústí nad Orlicí do Lichkova a to dokonce dvakrát (dopoledne a odpoledne) a to za velkého zájmu cestujících ve vlaku i fotografů podél trati. Na trase se přitom setkala s parním vlakem Králický Sněžník či s nejmodernější jednotkou RegioPanter. Rovněž poprvé navštívila Svitavy, odkud se v poledne vydala na „závod“ s jednotkou InterPanter na rychlíku Brno – Praha a to v podobě souběžné jízdy ze Svitav téměř až na odb. Zádulka. Dále svezla zájemce po českotřebovském uzlu v rámci okružních jízd.

Celkově se oslavy velmi vydařily, za což patří všem pořadatelům velký dík.

Martin Hájek, Pardubice

Zimní rekreace OSŽ

Rekreační pobyty ČD travel na zimní sezonu je možné objednávat. ČD travel již zveřejnila nabídku rekreačních pobytů pro lyžaře, turisty a vůbec pro milovníky zimní přírody. Kompletní nabídku zahraničních i tuzemských pobytů naleznete na www.osz.org.

Nabídka obsahuje zahraniční destinace oblíbené mezi lyžaři, například v Rakousku, Itálii, na Slovensku, ale i střediska v České republice. Své představy o zimní dovolené si však mohou splnit i zájemci o wellness pobyty nebo koupání v termálních koupalištích.

Je možné také odcestovat za teplem do Egypta, Tunisu, nebo na Kapverdské případně Kanárské ostrovy. ČD travel v tomto směru spolupracuje s jinými cestovními kancelářemi.

Zvýhodnění pro členy OSŽ a jejich rodinné příslušníky. OSŽ na zimní pobyty v hotelích Lesní chata, Oddech a Skalka poskytuje pro své členy a jejich rodinné příslušníky BONUS OSŽ (na služby v hotelu v hodnotě 500 Kč/os).

V hotelu Ostrý na Šumavě OSŽ nabízí svým členům a jejich rodinným příslušníkům cenově zvýhodněné pobyty v období 29. 9. 2019 – 5. 4. 2020.

Mezinárodní odd. OSŽ-Ú

Na trať Hodonín – Holíč nad Moravou se dočasně vrátily osobní vlaky

Na trať Hodonín – Holíč nad Moravou se v červenci letošního roku po letech dočasně vrátily osobní vlaky (osobní doprava zde byla zastavena v roce 2004) jako náhradní vlaková doprava za peážní autobusovou linku IDS JMK 910 Hodonín – Skalica na Slovensku – Veselí nad Moravou. Důvodem je bourání starého a výstavba nového silničního mostu přes říčku Výtržinu na slovenské straně na souběžné hlavní silnici I/51 Hodonín – Skalica na Slovensku, díky čemuž je zde přerušena silniční doprava a zmiňovaná autobusová linka tak musela být dočasně přesměrována přes Sudoměřice nad Moravou mimo Holíč, který je obsluhován dočasnou vlakovou linkou IDS JMK S92.

Mezi oběma městy je nyní vedeno deset párů vlaků ve všední dny, o víkendech a státních svátcích je to šest párů. Platí zde obvyklý tarif Českých drah a integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK), přičemž cestujícím nastupujícím v Hodoníně na zastávce a v Holíči nad Moravou označí jízdenky IDS JMK vlaková četa, neboť tu nejsou umístěny označovače jízdenek. V těchto vlacích je také možné u průvodčího zakoupit dvouzónové jízdenky IDS JMK.

Toto opatření je zavedeno od 22. 7. do 31. října letošního roku. Více informací lze nalézt na webových stránkách společnosti Kordis www.idsjmk.cz.

Na trati Hodonín – Holíč nad Moravou byl provoz zahájen v roce 1889, v roce 1891 zde byla zavedena osobní doprava. Na trati byly vybudovány dvě přeložky na území Hodonína v letech 1932 a 1955. Elektrizace trati proběhla v roce 1987, čímž vzniklo elektrizované rameno Hodonín – Holíč nad Moravou – Kúty.

Tomáš Martínek

Odpolední osobní vlak 22716 linky S92 Hodonín – Holíč nad Moravou vedený motorovým vozem 810.408 PJ Veselí nad Moravou projíždí po hraničním železničním ocelovém mostě přes řeku Moravu dne 27. 8. 2019.

Moudrost pro tento den

„Nevěřte slovům, ani svým, ani cizím, věřte jen svým i cizím skutkům.“

Lev Nikolajevič Tolstoj,
ruský spisovatel a filozof (1828 – 1910)

Výstava železničních modelů a kolejišť

Klub železničních modelářů Trutnov, p. s., a Středisko volného času Trutnov pořádají ve dnech 25. - 28. října výstavu železničních modelů a kolejišť s mezinárodní účastí, a to v prostorách tělocvičen SVČ Trutnov.

Otevřeno: Pá - Ne 9.30 - 18.00 h, Po 9.30 - 18.30 h.

Vstupné: dospělí 70 Kč, děti 30 Kč, hromadné vstupné pro školy a školky 20 Kč/osobu.

Pozor! Koná se v nových prostorách SVČ Trutnov, Na Nivách 568. **-r-**

Chrudimské lokálky oslaví 120 let

Jízdy parních vlaků, historických motorových vozů a autobusu a také pestrý doprovodný program na nádražích Chrudim město, Holice a Slatiňany.

Takové budou v sobotu 5. října oslavy 120 let od zahájení provozu na tratích Heřmanův Městec – Chrudim – Moravany – Borohrádek a odbočné větvi z Hrochova Týnce do Chrasti, tedy na tzv. chrudimských lokálkách. Jelikož jeden úsek je již zrušený a druhý vyloučený z provozu, bude zde zavedena náhradní doprava autobusem Karosa C734. Ve vlacích bude platit běžné jízdné dle tarifu ČD s příplatkem 40 Kč pro všechny osoby starší 6 let.

Podrobnosti k jízdním řádům a programu najdete na www.cd.cz/vlakemnavylet.

Martin Hájek, Pardubice

SPORT

Mezinárodní mistrovství USIC železničářů v atletice vyhrála suverénním způsobem Indie, naši muži skončili na vynikajícím třetím místě!

Česká republika hostila ve dnech 10. až 13. září 2019 v Trutnově v pořadí již 17. Mezinárodní mistrovství USIC železničářů v atletice mužů a 14. Mezinárodní mistrovství USIC železničářů v atletice žen. V malebném historickém městě Trutnov se sešly výpravy atletů ze sedmi zemí včetně České republiky (Belgie, Bulharsko, Francie, Indie, Polsko, Švýcarsko, Česká republika).

Soutěže probíhaly za nádherného počasí na atletickém stadionu TJ Lokomotiva Trutnov. Muži závodili ve 12 disciplínách: běh 100 m, 200 m, 400 m, 800 m, 1500 m, 5000 m, skok do výšky, skok do dálky, vrh koulí, oštěp, hod diskem a štafeta 4x400m. Ženy závodily v deseti disciplínách: běh 100 m, 200 m, 400 m, 800 m, 3000 m, skok do dálky, vrh koulí, oštěp, hod diskem a štafeta 4x100m. Každý atlet se mohl zúčastnit maximálně ve třech soutěžích jednotlivců, za každou zemi mohli do každé soutěže nastoupit maximálně 2 muži (respektive 2 ženy).

Indové neměli na mistrovství konkurenci, byli ve všech sportovních disciplínách nejlepší (ale ani naši se neztratili – v mužích skončili na vynikajícím třetím místě!), a měli s sebou i jeden atletický klenot: trojnásobnou mistryni Indie v hodu diskem – 23letou Kaur Kamalpreet, která na stadionu TJ Lokomotiva zvítězila hodem 57,5 m. Kaur přitom hází diskem teprve pět let, zároveň trénuje i hod koulí. V Trutnově zvítězila s přehledem, ve výsledkové listině odskočila všem svým soupeřkám, byla prostě o třídu lepší. Přestože pracuje v administrativě, ve firmě na opravu motorových lokomotiv v Pandžábu, patří v Indii k nejlepším, je indickou národní šampionkou – poslední tři roky nenašla v Indii v hodu diskem přemožitelku. Smůlu v Trutnově měla bulharská závodnice Karolina Nikolova, která po dokončení běhu upadla a při pádu si vykloubila rameno, zdravotnická služba rozhodla o jejím převozu do nemocnice. Nakonec vše dopadlo dobře a bulharská závodnice se dokonce druhý den postavila na start znovu.

V hodu diskem zvítězila 23letá Kaur Kamalpreet z Indie.

Ve čtvrtek 12. 9. 2019 večer proběhlo ve společenském centru UFFO slavnostní ukončení. Na předávání cen se podíleli ředitel mistrovství a I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun, ředitelka personálního odboru Českých drah Mgr. Soňa Schwarzová, předseda klubu TJ Lokomotiva Trutnov a technický ředitel závodu Bc. Petr Musil, místostarosta města Trutnov Mgr. Tomáš Eichler, hvězda večera – atletka a běžkyně na lyžích Eva Vrabcová Nývltová (obsadila 5. místo na ZOH v Soči v roce 2014 na 30 km v běhu na lyžích, třetí místo na mistrovství Evropy v maratonu v Berlíně v roce 2018, třikrát se zúčastnila ZOH, jednou LOH, její rekord v maratonu je 2 h 26 minut 30 sekund, v půlmaratonu 1:11:01), ředitel odboru lidských zdrojů společnosti ČD Cargo Ing. Mojmír Bakalář, místopředseda oddílu TJ Lokomotiva Trutnov Ing. arch. Vladimír Smilnický, generální sekretář USIC Dr. Miroslav Kaprálek a delegát USIC Walter Verrycken z Belgie.

Michael Mareš

Konečné pořadí ženy:

1. Indie, 2. Francie, 3. Polsko, 4. Bulharsko, 5. ČR, 6. Belgie, 7.Švýcarsko

Konečné pořadí muži:

1. Indie, 2. Francie, 3. ČR, 4. Belgie, 5. Polsko, 6. Bulharsko, 7.Švýcarsko

Mistrovství železničářů v kopané o pohár předsedy OSŽ se vrátilo do Písku

Ředitel turnaje a předseda OSŽ Mgr. Martin Malý zahájil ve čtvrtek 19. 9. v 9 hodin dopoledne v areálu OtavArena v Písku jubilejní desátý ročník Mistrovství železničářů v kopané o pohár předsedy OSŽ: **„Jsem velice rád, že se díky nadšení hráčů, poctivé práci organizátorů a štědrosti sponzorů podařilo zorganizovat další ročník Mistrovství železničářů ve fotbale,“** řekl na úvod. **„A co si přát? Máme tady mužstva z několika firem, v práci jsme kolegové, na hřišti budeme soupeři a doufám, že stejně tak jako v práci tak i tady budeme hrát čestně, nebudeme faulovat, nebudeme mít žádný úraz a budeme mít odsud samé dobré sportovní zážitky.“** S přáním hezkého počasí a fair play hry se přidala i Mgr. Pavla Kreischová, vedoucí mzdového a sociálního oddělení GŘ ČD Cargo.

Slavnostního zahájení se zúčastnily i místopředsedkyně OSŽ Bc. Renata Dousková a tajemnice PV OSŽ při ČD, a. s., Věra Nečasová. na turnaji hrála poprvé čtyři mužstva (ČD, ČD Cargo, SŽDC, Legios) namísto dosavadních pěti (na rozdíl od předchozích ročníků se spojila mužstva ČD a ZAP). **„Tím byl vytvořen prostor pro spravedlivější systém každý s každým,“** řekl sportovní ředitel mistrovství Ivan Kačírek.

Hrálo se celkem šest utkání ve formátu dvakrát dvacet minut a po výsledcích ČD – SŽDC 0:5, Legios – ČD Cargo 3:1, ČD Cargo – SŽDC 0:3, Legios – ČD 2:0, ČD Cargo – ČD 3:0 a SŽDC – Legios 3:0 si pohár pro vítěze tradičně (posedmé v řadě) odvezlo mužstvo SŽDC, které na turnaji nenašlo přemožitele, ani neobdrželo branku. Nejlepším hráčem byl vyhlášen František Lazarik (Legios Louny), nejlepším brankářem Josef Klíma (ČD Cargo) a nejlepším střelcem Petr Darmovzal ze SŽDC (5 gólů). **-mmč-**

Pohár vítězů si odneslo družstvo SŽDC, které na turnaji neobdrželo ani branku.

OBZOR
WWW.OSZ.ORG

0Vydává 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), odborná referentka Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). **Příspěvky:** obzor@osz.org. **Sídlo redakce**: Dům Bohemika, Na Břehu 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