

Z aktuálních událostí

■ Ústředí OSŽ jednalo naposled v roce 2019 ve středu 18. 12. Po úvodních formalitách předal předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, který jednání řídil, slovo I. místopředsedovi OSŽ Vladislavu Vokounovi, který zahájil tradiční kolečko informací ze zásadních jednání. „**Podepsaná kolektivní smlouva** (byla podepsána 12. 12. 2019) je velmi dobrým kompromisem a odpovídá reálným možnostem firmy. Jsem rád, že byla uzavřena v dostatečném předstihu, aby naše dceřiné společnosti měly dostatečný prostor na kolektivní vyjednávání,“ řekl Vladislav Vokoun a dodal: „**Úplně všechno jsme zachovali, zvedli jsme příspěvek na penzijní pojištění o stokorunu, dohodli jsme se se zaměstnavatelem na zvýšení podílu jeho příspěvku na stravování, pro téměř polovinu zaměstnanců dojde k poměrně výraznému zvýšení cestovních náhrad.**“

Kolektivní smlouvě společnosti ČD Cargo se věnoval i místopředseda OSŽ Radek Nekola. „**Kolektivní vyjednávání běží, kolektivní smlouva je platná do 31. 3. 2020. OSŽ má v rámci kolektivního vyjednávání jednu zásadní podmínku, a to, že PKS musí pro všechny zaměstnance zachovat minimálně vyšší reálné mzdy,**“ uvedl.

Také Petr Štěpánek, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ SŽDC pokračoval ve stejném duchu. „**PKS jsme podepsali (6. 12. 2019) v dobré výši, informace jsou na našich webových stránkách v sekci PV OSŽ SŽDC,**“ sdělil Petr Štěpánek a dodal, došlo ke změnám v odměnách za držení pracovní pohotovosti, příplatku za práci v noci a příplatku za práci o sobotách a nedělích, k rozšíření v KOP, náborových příspěvků a k převedení profesí hradlař/hláskář a závorář do 36hodinového pracovního týdne.

Místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně NeRV Bc. Renáta Dousková informovala o kolektivním vyjednávání. Z nedrážních organizací má KS uzavřenu společnost Skanska, ŽPSV, s. r. o., Dopravní zdravotnictví má KS platnou do roku 2021.

Ing. Bc. Petr Toman BA (Hons) informoval mj. o jednání na ČD Cargo ve věci příspěvků pro pojištění ZPMV ČR (211) na KOP pro rok 2020.

V závěru Informací ze zásadních jednání shrnul předseda OSŽ Mgr. Martin Malý dění kolem režíjek od doby mimořádného zasedání Ústředí OSŽ (1. 11. 2019) a ustavení stávkového výbo-

ru. Martin Malý mimo jiné popsal celou genezi vyjednávání, včetně informace o technických potížích s realizací 1500korunového příplatku na vlaky v Jihomoravském kraji. U SŽDC byl zvýšen příspěvek na dopravu z 2400 Kč na 3600 Kč. Následovala bouřlivá diskuse týkající se jízdních výhod v Jihomoravském kraji. Martin Malý a Vladislav Vokoun poté trpělivě vysvětlovali nejen zmatky kolem částky 1500 Kč, ale i důvody, proč zatím nebylo vydáno opatření o časovém příplatku na vlaky v Jihomoravském kraji.

Ústředí OSŽ po důkladném vyhodnocení aktuální situace v oblasti režijního jízdného na železnici nakonec uložilo Stávkovému výboru OSŽ činit všechny potřebné kroky, včetně možnosti vyhlášení stávkové pohotovosti a stávky, k zajištění možnosti držitelů režíjek používat od 1. ledna 2020 vlaky JMK na základě pořízení doplatku k režijce (více na jiném místě).

V další části jednání členové Ústředí OSŽ projednali některé organizační záležitosti.

■ Téměř na všech jednáních Republikové rady seniorů (RRS) OSŽ je hostem předseda OSŽ Mgr. Martin Malý. 19. prosince 2019 přišel s mnoha informacemi k problematice jízdních výhod zaměstnanců a k situaci v Jihomoravském kraji (průběh jednání, včetně přijatého usnesení, je zveřejněn na webových stránkách OSŽ).

V dalším jednání se členové rady shodli na návrhu deseti sportovních disciplín, které by měly být zařazeny na program sportovních her seniorů v roce 2020. Hovořilo se i o účasti členů RRS na sportovních hrách v Mostě, které pořádá Rada seniorů ČR 7. – 10. července 2020.

Předseda RRS Kurt Mužik informoval o zprístupnění webových stránek seniorů, místopředsedkyně RRS Danuše Polášková upozornila na problém při fakturaci akce, pořádané ZO, kde podle zaměstnavatele, SŽDC, chybí program schůze a stručný obsah jednání; bez těchto údajů nejsou faktury uhrazeny.

Negativní vnímání seniorů ve společnosti, zejména mladou generací, bylo dalším tématem diskuse. Mnozí z členů rady vnímají, že i řada členů OSŽ bere účasť seniorů na jednání jako nežádoucí a negativně se dívají i na ty, kteří po nabytí důchodového věku nadále pracují. Kurt Mužik a Alois Malý poděkovali předsedovi OSŽ za péči, kterou seniorům věnuje.

-red-



Režijky v Jihomoravském kraji zatím platit nebudou.

Ilustrační snímek Michael Mareš

Ústředí OSŽ uložilo Stávkovému výboru OSŽ činit všechny potřebné kroky, včetně možnosti vyhlášení stávkové pohotovosti a stávky

Na jednání Ústředí OSŽ dne 18. 12. 2019 byla široce diskutována aktuální situace v oblasti jízdních výhod ve vlacích ČD objednaných Jihomoravským krajem (vlaky JMK), zejména absence závazného opatření ČD k očekávanému zahájení prodeje doplatků k režíjkám na používání vlaků JMK po skončení roku 2019. Dále byla diskutována i celková situace v oblasti jízdních výhod na železnici včetně možnosti dalšího vývoje v příštích letech v podmínkách postupující liberalizace v oblasti železniční dopravy. Po této diskusi bylo přijato následující usnesení, které mimo jiné zmocňuje Stávkový výbor OSŽ k použití všech dostupných prostředků v závislosti na dalším vývoji situace:

Ústředí OSŽ po důkladném vyhodnocení aktuální situace v oblasti režijního jízdného na železnici ukládá Stávkovému výboru OSŽ činit všechny potřebné kroky, včetně možnosti vy-

hlášení stávkové pohotovosti a stávky, k zajištění možnosti držitelů režíjek používat od 1. ledna 2020 vlaky v Jihomoravském kraji na základě pořízení doplatku k režijce na vlaky JMK.

Ústředí OSŽ dále ukládá předsedovi OSŽ

a 1. místopředsedovi OSŽ jednat s příslušnými orgány veřejné správy a zaměstnavatelskými subjekty na železnici za účelem nalezení a prosazení systémového řešení problematiky jízdních výhod na železnici pro budoucí období.

Michael Mareš

Termíny školení OSŽ k PKS a FKSP SŽDC 2020

- 9. ledna Praha - Dům OSŽ „Bohemika“, Na Břehu 579/3, Praha 9, zased. místnost – přízemí
 - 10. ledna Pardubice - Zasedací místnost žst. Pardubice, 1. patro
 - 14. ledna České Budějovice - žst. České Budějovice, malá zasedací místnost 1. patro
 - 15. ledna Plzeň - Restaurace Ečko, E-centrum ČEZ, Guldenerova 17, Plzeň
 - 20. ledna Brno - Restaurace Bogota, Nádražní 7, Brno (nádraží, páté nástupiště)
 - 27. ledna Píseň - Zasedací místnost DPOV Píseň, Husova 635/1b, Píseň
- Všechna školení začínají v 9.30 (prezence od 9 h).

Termíny školení k PKS na rok 2020 pro ČD, a. s.

- 17. ledna Ostrava - Zasedací místnost SOKV Ostrava (býv. depo), Přednádraží 35, Ostrava
 - 21. ledna Praha - Zasedací místnost OSŽ (suterén), Na Břehu 579/3, Praha 9
 - 23. ledna Pardubice - Zasedací místnost žst. Pardubice hl. n., 1. patro
 - 27. ledna Břeclav - Zasedací místnost OKV Břeclav, Železniční 843, Břeclav
 - 28. ledna Plzeň - Restaurace Ečko (E-centrum ČEZ), Guldenerova 17, Plzeň
 - 29. ledna České Budějovice - žst. České Budějovice, zasedací místnost, 1. patro
- Všechna školení začínají v 9.30 (prezence od 9 h).

Režijky v Jihomoravském kraji zatím platit nebudou

Je to v jednání, řeší se to, ještě to není schválené, těmito slovy v pondělí 30. 12. 2019 reagovala vedoucí oddělení personálního odboru GŘ Českých drah Ing. Lucie Bauerová na dotaz, od kdy budou moci rezistenté používat vlaky v Jihomoravském kraji na základě pořízení 1500korunového doplatku k režijce. „Zatím vám nemohu říct nic konkrétního, dnes odpoledne k tomu vydáme průběžnou informaci,“ přislíbila. Jisté v tuto chvíli je, že režijky v Jihomoravském kraji od nového roku platit ne-

budou. „Jihomoravský kraj je v tomto ohledu neoblomný, ale je ochotný přistoupit na to, že vytvoříme příplatek k režijní průkazce v hodnotě 1500 Kč, který bude možné k režijce přikoupit, ale dohoda na tom, od kdy se tak stane, ještě není Jihomoravským krajem podepsána,“ dodala. V pátek 20. 12. 2019 poslaly podle Lucie Bauerové České dráhy na Jihomoravský kraj konkrétní návrh na řešení 1500korunového příplatku, zatím ale není jisté, od kdy by mohl platit. (Pokračování na str. 2)



Ilustrační snímek Michael Mareš

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Jednoduše označit viníka a vzít ho útokem nelze, protože situace kolem režíjek ve vlacích Jihomoravského kraje je komplikovaná.“

Hovoříme s Mgr. MARTINEM MALÝM, předsedou Odborového sdružení železničářů

V rozhovoru v čísle 1/2019, přesně před rokem, jste na otázku Co nás čeká v roce 2019? odpověděl: Přes všechny potíže je celková situace na železnici relativně velmi dobrá. Nezměnil jste názor? Nejste rozčarován například z vývoje vlcích režijních jízdenek v Jihomoravském kraji? Jaký tedy podle vás byl právě uplynulý rok 2019?

Pokud se týká celkové situace na železnici, tak vás možná trochu překvapím. Pořád se domnívám, že není důvod pro nějakou změnu hodnocení. Je sice pravda, že se železnice aktuálně potýká s celou řadou potíží, jako jsou například nedostatečná kapacita infrastruktury i kolejových vozidel v nejzatíženějších částech sítě, provozní potíže vznikající v důsledku mnoha výluk z důvodu probíhajících oprav a modernizace, nepřiměřené meziroční kolísání objemu finančních prostředků na opravy a modernizaci, nedostatek provozních zaměstnanců, komplikace či zmatky způsobené nepřímým koordinováním nástupem konkurence v osobní dopravě atd. Nicméně, a to je po mém soudu důležité, tohle vše je možné, byť možná trochu eufemisticky, označit jako potíže růstu.

Většina těchto potíží totiž plyne z jednoho základního faktu a to, že zájem o železnici a železniční dopravu roste. Roste zájem zákazníků

i zájem investorů, a to jak veřejných, tak privátních, a to je po dlouhých letech stagnace velice důležité pozitivum. Všichni totiž ještě máme v živé paměti potíže přesně opačné, tj. každoroční poklesy přepravních výkonů, zoufalý nedostatek peněz na opravy a modernizaci, každoroční propouštění stovek zaměstnanců a hlubokomyšlné úvahy v některých médiích o tom, že železnice je jenom černá díra na peníze, kterou vlastně ani moc nepotřebujeme, a nejlepší by bylo co největší její část zrušit a poslat do šrotu. A právě s ohledem na tyto ještě stále živé vzpomínky přijímám ty současné potíže, byť jsou samozřejmě také nepřijemné, jako přijatelnou daň za novou příležitost do budoucnosti. Ale aby to zase nevyznělo tak, že snad žijí někde na obláčku. Samozřejmě, že jako odborář vnímám velice negativně například skutečnost, že nedostatek provozních zaměstnanců vede v praxi k velkému tlaku na výkon přesčasové práce, z čehož jsou potom provozní zaměstnanci nepřiměřeně unavení a naprosto oprávněně naštvaní. A někdy už volí i cestu odchodu do jiného odvětví hospodářství, což se dříve příliš často nestávalo. Na druhé straně ale zase tento nedostatek zaměstnanců odborům usnadňuje vyjednávání o ná-



růstu mezd, neboť management zaměstnavatelů v současné době nemůže věrohodně argumentovat tím, že zvýšené mzdové náklady by snad mohly být nevýhodou oproti konkurenci. Konkurence je totiž pod stejným tlakem a také musí zvyšovat mzdy. Nebo pokud se třeba týká vámi zmíněné problematiky režijního jízdného v Jihomoravském kraji (JMK), tak ano, samozřejmě, že mne ta situace vytáčí, stejně jako asi většinu železničářů.

(Pokračování na str. 2)

„Jednoduše označit viníka a vzít ho útokem nelze, protože situace kolem režijek ve vlacích Jihomoravského kraje je komplikovaná.“

(Pokračování ze str. 1)

Ale jak už jsem podrobněji vysvětloval v jiném článku, tady nelze jednoduše označit viníka a vzít ho útokem, protože ta situace kolem režijek ve vlacích JMK je komplikovaná a v zásadě lze říci, že hlavní příčinou všech potíží je skutečnost, že stávající právní zakončení existence režijek je jakýmsi nedokonalým kompromisem, který už bohužel příliš nekoresponduje se současnými změnami na železnici. A v některých případech, jako například v JMK, vyžaduje jejich udržení v nějaké podobě alespoň pro většinu železničářů nutnost dohody, nebo alespoň dobré součinnosti JMK, ČD, SZDC a odborů, což z celé řady důvodů není jednoduchá záležitost a každá strana se cítí více či méně poškozena. A proto bez ohledu na konečný výsledek jednání v JMK, my se prostě v nejbližších letech musíme pokusit najít a prosadit jiný model režijních výhod pro železničáře, který se bude lépe sloučit s probíhajícími změnami na železnici, jinak nám podobné potíže jako v JMK budou jenom narůstat. Ale přes všechny uvedené potíže se domnívám, že pozitivně v současné době na železnici stále převažují a určité bych neměnil za situaci třeba ještě před deseti lety, kdy jsme sice neřešili režijeky, ale zato každoročně zažívali, byť většinou s využitím prostředků doprovození sociálního programu, propustění stovek lidí.

Připomenu vám ještě jednu vaši odpověď ze zmiňovaného rok starého čísla Obzoru, kdy jste vzpomeli určitý dluh v oblasti prezentace výhod členství v OSŽ. Tady se, myslím si, zadařilo. Uvedu například pilotní projekt Právního poradenství/pomoc v občanském (soukromém) životě, který odstartoval 1. ledna 2020 a který má určité ambice akcentovat výhody členství v OSŽ, nemýlím-li se. Ano, určité. Snažím se přednostně prezentovat stávající výhody členství v OSŽ, protože ačkoliv zejména pro aktivní funkcionáře je povědomí o jejich existenci samozřejmostí, existuje podle našich zkušeností docela významná skupina členů, kteří o nich ani nevědí, nebo mají informace nepřesné. Je proto potřeba je opako-

vaně připomínat, ať už na různých školeních či jednáních, nebo na webových stránkách a v Obzoru. A je tady pořád co dohánět, protože i podle mé vlastní zkušenosti z rozhovorů mezi lidmi se domnívám, že minimálně polovina členů ani nezná adresu našich webových stránek www.osz.org, byť je provozujeme už celou řadu let. Kromě prezentace se však samozřejmě současně snažíme také o zkvalitňování stávajících benefitů, respektive o zavádění dalších. Vámi zmíněný projekt právního poradenství pro členy OSŽ v občanském (soukromém) životě je toho typickým příkladem. Myšlenka na jeho zavedení vychází z dlouhodobé zkušenosti, že značné části závažnějších právních potíží lze předejít relativně snadno vhodnými právními kroky v době, kdy tyto potíže teprve vznikají. V řadě případů však lidé z obav z vysokých cen požadovaných advokátními kancelářemi i za základní poradenství tyto problémy buď odkládají a neřeší je nijak, nebo je řeší bez kvalifikované právní porady, případně na základě různých nepřesných doporučení nalezených na internetu či sociálních sítích, nebo od známých přátel. Takové počínání má však mnohé za následek místo vyřešení problému naopak jeho gradaci do rozměrů, kdy už žádné rozumné východisko ze špatné situace neexistuje, nebo je velice nákladné. Proto chceme našim členům nabídnout možnost zdarma a bez jakýchkoli obav získat odbornou právní radu od spolupracujících advokátních kanceláří, kdykoliv takovou potřebu pocítí a účinně tak předejít, pokud to vzhledem ke konkrétní situaci objektivně bude možné, zbytečným potížím v budoucnu.

A co byste popřál členům OSŽ a našim čtenářům do roku 2020?

Především bych jim chtěl popřát pevné zdraví a dobré rodinné zázemí, přirozený optimismus a chuť do života, dále příjemné sousedy a kolegy v zaměstnání, a samozřejmě také co nejlepší pracovní a mzdové podmínky, které jsou důležitým předpokladem pro to, aby práce člověka bavila a umožnila mu zajistit dostatek prostředků na slušné živobytí. Michael Mareš

Režijky v Jihomoravském kraji zatím platit nebudou

(Pokračování ze str. 1)

„Jde o technické nastavení, a to může být realizováno nejdříve k 15. 2., možná až k 1. 3. 2020. To všechno budeme řešit 8. ledna 2020 na interním jednání Skupiny Českých drah.“, podotkla Bauerová. Sečteno, podtrženo: zaměstnancům Českých drah, kteří mají místo výkonu práce na území Jihomoravského kraje, dal Jihomoravský kraj nabídku na tzv. „krajskou lítačku“, zbytek zaměstnanců musí jezdit za běžné jízdy.

Do doby, než bude aktivována možnost zakoupení 1500 korunového příplatku, tak musí zaměstnanci SZDC, ČD Cargo i Českých drah, kteří nemají možnost využívat „krajskou lítačku“, platit plné jízdné, případně na služební cesty použít cestovní příkaz, v případě Českých drah služební traťovou jízdenku. „Ale znovu opakuji! Vše je zatím v jednání, jakmile bude věc dořešena, budeme o tom neprodleně informovat.“ uzavřela Lucie Bauerová. Michael Mareš

PŘEDSTAVUJEME

Hana Dostálová: „České dráhy, proč se likvidujete?“

K práci na železnici se Jana Dostálová dostala víceméně náhodou. „Všiml si mě manžel maminciny kolegyně a přes moji maminku mi nabídl v závodě Mechanizace traťového hospodářství (MTH) v Hranicích na Moravě místo sekretářky. Souhlasila jsem, protože jsem do zaměstnání zatím doposud dojížděla, a doma je prostě doma.“, přibližuje své začátky na dráze.



Jak dále dodává, k železnici měla vždycky kladný vztah. Denně brzy ráno vyjížděla vlakem do práce z Teplic nad Bečvou a dojížděla až do Přerova. O víkendech si ale klidně vyrazila vlakem na výlet třeba až do Bratislavy. „Z té doby, již je to pěkná řádka let, si pamatují na strašně špinavé záchody na hranickém nádraží, s dnešním stavem nesrovnatelné.“, vzpomíná. A ten kritický duch ji neopouští ani po letech, kdy si všimá nedostatku na dráze a s větším či menším úspěchem na ně upozorňuje, mimo jiné i články do časopisu Obzor. Trápí ji například rušení služeb u Českých drah (zavazadla, spěšňiny), ale také omezování prodeje jízdenek a další „úspory“. „České dráhy, proč se likvidujete?“ ptá se v titulku svého článku pro Obzor číslo 23/2019.

Ale zpět k drázní činnosti Hany Dostálové: U výše zmíněného podniku MTH pracovala řadu let, zpočátku jako sekretářka ředitele hranického závodu, později jako pracovnice ve Vývoji

technologíí podniku MTH Praha jako propagační pracovnice. „Měla jsem na starosti propagaci všech osmi závodů MTH, které byly rozmístěny po celé republice a vedla jsem i kroniku podniku, ale kde je jí dneska asi konec...“, povzdechne si. Podnik MTH v čase své činnosti zajišťoval výrobu a distribuci nejrůznějších mechanizačních prostředků, nezbytných pro práci na údržbě tratí – strojní čističky, podbíječky, sněhové frézy, vozíky MUV či PVK, drobnou mechanizaci další.

Po roce 1989 začalo docházet k postupnému útlumu činnosti MTH a to znamenalo i konec práce Hany Dostálové. „Má profese se stala nadbytečnou a já si hledala jiné zaměstnání.“, říká. Našla ho v železniční stanici Olomouch I. n., kde se o práci zajímala. „Tehdejší náčelník stanice mi doporučil místo osobní pokladní, kde, jak říkal, je práce i v budoucnu jistá.“, ohlíží se do tehdejší doby. Vykonalala tedy potřebné zkoušky, seznámila se s tehdy už nastupující technikou (ARES, JIPES) a velmi brzy se vrátila jako osobní pokladní do své „domovské“ stanice v Hranicích na Moravě. „Ale po více než čtyřiceti letech v zaměstnání na dráze jsem se i zde stala nadbytečnou a asi dva roky před důchodem jsem skončila na úřadu práce.“

V důchodu zůstává Hana Dostálová dráze věrná alespoň občasnými příspěvky do Obzoru. Všimá si nedostatků, které činnost na dráze provázejí, upozorňuje na ně a snaží se je svými články napravit. Nepropadá malomyslnosti, i když některé změny na Českých drahách jí uvádějí v zoufalství – v poslední době především snižování pokladních míst ať již ve velkých či na menších stanicích, kde po skončení prodeje jízdenek výpravčími pokladní okénka úplně osířela. A lituje ty pokladní, které na menších nádražích zůstávají, namhne se na ně ale tolik jiné práce, že nebudou vědět, kam dřív skočit. „U pokladní fronta a pokladní bude muset vše nechat a běžet ke zpožděnému vlaku pro služební zásilku.“, obává se. Ale nejen nedostatky v organizaci práce na železnici, také neukázněnost cestujících jí často dokáže „vytočit“.

„Například cestující bez jízdenky, který zpozdí vlak, našte spoustu ostatních a nakonec z něho dráha pokutu stejně nedostane.“, uvádí pro příklad závěrem. Miroslav Čáslavský



Nově opravený vestibul železniční stanice Břeclav.

NAVŠTÍVILI JSME

Břeclav

V průběhu loňského roku (2019) byla vnější podoba budovy železniční stanice Břeclav uvedena do původního vzhledu, který stanice měla v roce 1839, kdy sem přijel první vlak z Vídně. Souběžně s tím byla dokončena výstavba skleněného koridoru – průchodu z vestibulu vlakového nádraží na nově postavené autobusové nádraží, které bylo dokončeno v roce 2014. Obě nádraží jsou tak v současné době propojena v jeden celek, kde z vlaků na autobusy a opačně lze přestoupit takřka jako „suchou nohou“. Nový koridor vznikl přestavbou na místě původních administrativních prostor, kde sídlilo tehdejší vedení železniční stanice. To současné vedení (PO Břeclav) se nyní nachází v budově ústředního stavědla, odkud v září roku 2018 odešli výpravčí na Centrální dispečerské pracoviště (CDP) do Přerova. Spolu s vedením uzlu zde zůstali pouze pohotovostní výpravčí a výpravčí (dispečeri), kteří dálkově řídí dopravu ve směru na Znojmo po Mikulov. Na peronech pak slouží ještě venkovní výpravčí.

Spolu s administrativní částí výpravní budovy musely na výše uvedený průchod uvolnit místo i prostory osobních pokladni. Ty se přestěhovaly do někdejšího ČD centra a jejich počet byl omezen ze čtyř na tři. „Původně měly být v Břeclavi osobní pokladny pouze dvě, jak to požadoval Jihomoravský kraj, ale díky vstřícnému přístupu Českých drah se po vyjednávání s OSŽ podařilo zachovat i pokladnu třetí, která je v provozu na riziko podniků ČD.“, říká předseda ZV OSŽ v Břeclavi Karel Tomeček. Tímto opatřením se podařilo zamezit mimo jiné také vzniku front cestujících u pokladni, což by Jihomoravský kraj podle smlouvy s ČD mohl (poněkud paradoxně) pokutovat. „Břeclavské pokladni mají na starosti nejen prodej jízdenek, ale mimo jiné také půjčovnu kol, která je

nejvyužívanější v celé síti Českých drah.“, připomíná předseda Tomeček. K jejich práci patří rovněž poskytování informací cestujícím a další povinnosti.

Od 15. prosince 2019, s nástupem nového GVD, jsou tak v Břeclavi v provozu tři osobní pokladny: jedna mezinárodní (v provozu 24 hodin – přerušení pouze 3 hodiny v noci) a dvě vnitrostátní (jedna na 12hodinovou směnu, druhá na denní směny včetně víkendů – ta bude otevřena 8 hodin). „Poté, co kraj oznámil své rozhodnutí o zrušení dvou stávajících pokladni, v rámci tzv. brutto smlouvy, sepsaly zdejší pokladní protestní petici. Zástupce pokladni spolu s OSŽ ZST Břeclav zaslalo tuto petici na městský úřad v Břeclavi, vedení OSŽ a vedení ČD.“, přibližuje Karel Tomeček úsilí pokladni o zachování pracovních míst. Původně mělo přijít o práci v Břeclavi celkem šest osobních pokladni, zásluhou vyjednávání OSŽ s ČD se podařilo tento počet upravit tak, že o práci nepřišla žádná. „Tři se rozhodli odejít do předčasného důchodu, dvě přešly do Brna a jedna zůstala v pokladně, kterou se podařilo otevřít.“, konstatuje předseda. Petice na zachování pokladni sepsaly pokladní rovněž ve Veselí nad Moravou a Znojmě, uspěly však pouze pokladní ve Veselí nad Moravou, ve Znojmě se bohužel tenhle záměr nepodařilo realizovat a kraj zde prosadil svůj požadavek na omezení pokladních míst.

V dohledné době čekají teď Břeclav ještě úpravy přednádražního prostoru (ty má na starost město) a zprovoznění uvolněných administrativních prostor v prvním patře nádražní budovy, kde by mohlo mimo jiné vzniknout i malé železniční muzeum. Zájemci by zde mohli mít i autobusové nádraží.

Miroslav Čáslavský



Budova železniční stanice Břeclav byla uvedena do původního vzhledu, který stanice měla v roce 1839.

ZE SVĚTA

DB Cargo vybavilo už polovinu vagonů telematikou

DB Cargo vybavilo telematikou už 34 000 vagonů a do roku 2020 chce vybavit všech svých 68 000 vagonů v Německu. DB Cargo počítá s investicemi v řádech dvojciferných milionů eur do roku 2020. Jeden z posledně vybavených vagonů je využíván přepravním podnikem Salzgitter Flachstahl GmbH. Vagony mají telematický modul, GPS, RFID a NFC tagy. NFC tagy vysílají data přes mobilní síť na centrálu. NFC tag je bezkontaktní čip napájený přes mobil. Telematické aplikace zvyšují informovanost dopravce i přepravce o aktuální poloze vozu a zvyšují efektivitu využití vozového parku. –rs–

Bavorsko zálohově profinancuje modernizaci regionálních drah

Bavorský ministr dopravy Dr. Hans Reichhart podporuje urychlenou modernizaci regionálních tratí. Na 12 tratích v Bavorsku dojde k obnově kolejového svršku. Bavorsko poskytne zálohu 23 mil. eur, neboť finance ze spolkového roz-

počtu jsou pro rok 2019 již vyčerpané. DB Netz díky tomu zahájil práce ještě v roce 2019 a dokončí je do roku 2021. DB peníze Bavorsku vrátí v letech 2023–2024 po finančním vypořádání se spolkovým rozpočtem.

Přehled tratí: Garmisch-Partenkirchen – Griesen, Holzkirchen – Miesbach, (Mering) – Egling – Geltendorf, Mumau – Oberammergau, Schongau – Peißenberg, Landshut – Plattling – Bayerischer Eisenstein, Straubing – Bogen, Zwiesel – Bodenmais, Regensburg – Schwandorf, Sulzbach-Rosenberg – Irenlohe (– Schwandorf), Unterfranken: Schweinfurt – Meiningen, Schwaben: (Ingolstadt) – Aichach – Augsburg. Z www.stmb.bayern.de zpracoval –rs–

Počet železničních nehod v Evropě je na rekordním minimu

Železnice v celoevropském měřítku je stále nejbezpečnějším dopravním prostředkem. Počet obětí nehod v železničním provozu klesl v roce 2018 proti roku 2017 o 2 % na 1746. Toto jsou údaje z ročenky o železničních nehodách v Evropě, kterou vydává UIC a je to nejnižší číslo od roku 2006, od kdy se statistika vede. Jako důvody jsou uváděna přijatá opatření v železničním provozu. Nejčastější příčinou nehod je ve zprávě uvá-

VŠIMLI JSME SI

● **UKONČENÍ** všech podchodů v železniční stanici Praha hl. n. (severní, střední a jižní) jsou opatřena upozorněním, že v blízké budoucnosti z nich bude možno projít prodlouženým severním podchodem přímo do čtvrti Žižkov. V současné době si mnozí cestující zkracují cestu přes koleje, aby při cestě na Žižkov nemuseli podstupovat dlouhou obchůzku kolem celého nádraží. V severním podchodu je již na stěně vyobrazena situace, jak bude nový přístup na Žižkov vypadat. Práce mají být ukončeny v srpnu 2021. V dalších letech bude provedena výměna podhledů ve všech třech podchodech, které budou sjednoceny s prodlouženým severním podchodem.



● **NA REGIONÁLNÍ** krušnohorské železniční trati SZDC D3 135 Most – Moldava v Krušných horách se nacházejí dvě železniční expozice – v dopravných Osek město a Dubí. Ve druhé jmenované (na snímku Tomáše Martínka), jež je v soukromých rukou, probíhal o třetím adventním víkendů 14. a 15. 12. 2019 Den otevřených dveří s komentovanou prohlídkou. Navštěvníkům zde byl nabízen svačkář či domácí vánoční cukroví. Útulná čekárna je tu pro cestující otevřena po celý rok.



● **11. 12. 2019** jsem zachytil Ex 129 s lokomotivou ZSSK 350 011–3, Praha hl. n. – Žilina v trati Praha hl. n. – Praha – Libeň, poblíž se nachází CDP Balabanka. Toto místo před výstavbou Nového spojení vypadalo zcela jinak, nedaleko bylo železniční zahradnictví pod Krejčířkem, které kdysi dodávalo květinovou výzdobu do stanic v Praze a okolí Prahy. Nyní, kdy obsluha ze stanic mizí, uvádají i květiny, zahradnictví již zaniklo před lety. Do poloviny 60. let 20. století jezdily kolem i trolejbusy včetně manipulační tratě přes železniční přejezd do trolejbusové vozovny Libeň. Na přejezdu došlo dle edice Zmizelá Praha i k MU mezi trolejbusem a parní lokomotivou. Nové spojení převedlo železnici v první dekádě 21. století do nové etapy moderní dopravy. Snímek Martin Kubík.



● **OD NOVÉHO** jízdního řádu 2019/2020 byl spuštěn elektrický provoz v traťovém úseku Louka u Litvínova – Litvínov. Veškeré osobní vlaky na lince U3 Ústí n. L. – Teplice v Čechách – Litvínov (vyjma dvou párů posilových Os vlaků společnosti Regiojet vedených v pracovní dny) jsou tak vedeny v klasické soupravě s elektrickou lokomotivou řady 163 s vozy Bdmtee a řídicím vozem Bvhppe 795 tzv. Systel (rekonstrukce Bdt 279). V devadesátých letech bývaly občas zmiňované lokomotivy nasazovány na osobních vlacích v relaci Teplice v Čechách – Louka u Litvínova – Most (Zatec západ). Na snímku Os 6862 relace Ústí n. L. – Litvínov na odjezdu ze žst. Louka u Litvínova dne 18. 12. 2019. Snímek Tomáš Martinek.

Čínská vysokorychlostní síť má 35 000 km

Čínská vysokorychlostní síť měla podle údajů China Railway na konci roku 2019 dosáhnout délky 35 000 km a tím má být na 1. místě na světě. Celková délka čínské železniční sítě má dle údajů podniku dosáhnout cca 139 000 km. Do listopadu 2019 čínské železnice přepravily 3,6 mld. cestujících, což je proti roku 2012 nárůst o 92 %. Do konce roku 2019 měly vysokorychlostní vlaky přepravit asi 2,31 mld. cestujících, což proti roku 2012 znamená 3,4násobný nárůst. Projekty, jako například železnice Čína – Laos, Jakarta – Bandung vysokorychlostní trať, nebo spojení Maďarsko – Srbsko, dosáhly v roce 2019 významných pokroků a tím přispěly k výraznému uznaní čínské železnice. German.China.org, 25. 11. 2019, zpracoval –sh–

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 1 – 2. 1. 1995

„Na železnici se stávka projevila nejvýrazněji“, shrnuje titulek průběh protestní čtvrtinodenní stávky, kterou vyhlásila Českomoravská komora odborových svazů na středu 21. 12. 1994 mezi 12.00 a 12.15 h. Odbory tehdy protestovaly proti tomu, že zákon o důchodech vůbec neuznal v potaz požadavky odborů ani výsledky petiční akce. Předseda ČMKOS Richard Falbr hodnotil stávku jako úspěšnou, zapojilo se do ní 4600 základních organizací. Na železnici byla podpora stávky výrazná (stálo 112 vlaků), někteří účastníci však byli k jejím výsledkům skeptičtější. „Patnáct minut nevyřeší, stávka měla být delší“, řekl Obzoru bohumínský vlakvedoucí. Odboráři kritizovali jak návrh na pozdější odchod do důchodu, tak oddělení důchodového pojištění od státního rozpočtu. ČMKOS chtěla zabránit, aby se prostředky vybrané na důchodové pojištění používaly na jiné účely.

Obzor č. 2 – 9. 1. 1995

„České dráhy na prodej“ konstatuje Obzor na první straně a v nadtitulku upřesňuje: „Nový

zákon o drahách je jen normou k provedení privatizace“. Ve stínu jiných problémů a bez většího zájmu sdělovacích prostředků byl koncem roku 1994 přijat Zákon o drahách (s platností od 1. 1. 1995). Poslanecký klub sociální demokracie, který měl k zákonu řadu pozměňovacích návrhů, svolal na 28. 12. 1994 tiskovou konferenci, na které vysvětlili své hlavní připomínky k tomuto zákonu. Kritizoval mimo jiné to, že zákon není doplněn prováděcími předpisy, že je pro České dráhy diskriminační a upozorňoval také na to, že v jeho důsledku hrozí rozkrádání státního majetku. Poslankyně Hana Orgoniková označila přijatý zákon za účelový, nikoli účelný. „Mně to připadá, jako kdyby se pan Baťa rozhodl svůj podnik prodat zpět ševcům. Protože tento zákon je právní normou k provedení privatizace drah“, poznamenala.

Rozsáhlá reportáž je věnována pražskému hlavnímu nádraží, které se v té době potýkalo s nevyhovujícími pracovními a hygienickými podmínkami na ústředním stavědle. Stav se dlouhodobě neřešil a hrozilo i zastavení provozu.

Obzor č. 2 otiskl celé znění kolektivní smlouvy Českých drah na rok 1995. –zs–

INFORMACE

Cestování na Slovensko

Byl podepsán dodatek č. 20 ke Smlouvě o vzájemném uznávání jízdních výhod mezi Českými drahami, a. s., a Železničnou společností Slovensko, a. s., pro rok 2020. Niže uvedené podmínky jsou platné od 15. prosince 2018 do 12. prosince 2020, tj. do doby počátku platnosti jízdního řádu 2020/2021.

Všechny platné železniční průkazky aktivované v čipových kartách vydávaných ČD opravňují jejich držitele ve vnitrostátní přepravě ve vlacích ZSSK k:

- bezplatnému používání všech vlaků osobní dopravy ZSSK vedených ve veřejném zájmu (kromě komerčních vlaků kategorie IC) ve vozové třídě vyznačené na železničním průkazce, přičemž cena místenky, lůžkového a lehátkového lístku platí podle vnitrostátních podmínek ZSSK,
- použití komerčních vlaků kategorie IC po zakoupení jízdného „IC doplatek“ podle ceníku k Prepravnému poriadku ZSSK pre IC vlaky,
- použití vlaku SC 240/241 a 242/243 po zakoupení SC příplatku ve výši 5 EUR (TK 98),
- bezplatné přepravě na tratích Tatranské elektrické železnice (TEŽ) a Ozubnicové železnice (OZ),
- použití osobních vlaků na trati Žilina – Rajec od 1. 2. 2020 pouze po zakoupení jízdenky dle platného tarifu.

Všechny platné železniční průkazky aktivované v čipových kartách vydávaných ČD opravňují jejich držitele v mezinárodní přepravě k:

- přepravě ve vlacích SC 240/241 a 242/243 po uhrazení povinné rezervace s příplatkem (aufpreis) ve výši 8 EUR (TK 98).

Držitelé volných přenosných mezinárodních

jízdenek ČD poskytovaných v rámci služebních cest v mezinárodní přepravě k:

- bezplatně ve vlacích SC 240/241 a 242/243 s bezplatnou povinnou rezervací (aufpreis) ve výši 0 EUR (TK 99); cestující nemá v tomto případě nárok na čerpání bonusových služeb. Sdělujeme, že při cestování vlakem po Slovensku nejsou uznávány průkazky pro bezplatnou jízdu a služební traťové jízdenky poskytované podle předpisu ČD Ok 9.

Před jízdou na Slovensko doporučujeme vždy ověřit u pokladní přepážky ČD s UNIPOK nebo na příslušném personálním útvaru, kde je držitel In Karty s aplikací železniční průkazka v evidenci jízdních výhod, zda má jeho In Karta s aplikací železniční průkazka aktualizovaná data v čipu karty.

Kontrolu aktualizace In Karty lze ověřit na internetových stránkách <http://www.cd.cz>. K tomu je nutné požádat o bezplatné přidělení hesla na pokladní přepážce ČD s UNIPOK nebo na personálním útvaru dle evidence držitele. Pro přístup na stránku Moje In Karta je nutné uvést číslo In Karty a heslo.

Současně upozorňujeme všechny držitele In Karty, že časový doplatek do 1. třídy vozové zakoupeny dle tarifu TR 10 neplatí pro přepravu v 1. vozové třídě vlaků cizích železničních správ, včetně Slovenska.

Kompletní informace naleznete v pokynu Vzájemné uznávání jízdních výhod mezi ČD, a. s., a ZSSK, a. s., pro rok 2020 (č. j. 4981/2019-O10, ze dne 12.12.2019), který je k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod nebo v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD a dále v prostředí NORMIS.

Sárka Pupíková, GR ČD, a. s.

PRÁVNÍ PORADNA

Postup při prodeji nemovitě věci patřící ZO OSŽ

Má-li ZO OSŽ ve svém vlastnictví nemovitou věc¹⁾ a rozhodne se jí prodat, musí tento záměr nejprve schválit členská schůze ZO OSŽ (nebo Konference ZO OSŽ) vyslovením souhlasu rozhodnutí a tato skutečnost musí být uvedena v usnesení z členské schůze. Zápis, usnesení a prezenční listina členské schůze (nebo konference) jsou doklady relevantní pro další jednání o schválení prodeje v rámci OSŽ. Po schválení prodeje členskou schůzí (nebo konferencí), je povinností závodního výboru ZO OSŽ, v souladu se Stanovami OSŽ (čl. 24 odst. 19 a 20, s přihlednutím k článku 26 odst. 3) nabídnout nemovitost k odkoupení Ústředí OSŽ.

Ústředí OSŽ prostřednictvím odborných oddělení OSŽ – ústředí zjistí, zda na nemovitou věc nebyla poskytnuta půjčka nebo finanční příspěvek na provoz, které by bylo třeba vrátit, a projedná na svém zasedání, má-li o tuto nemovitou věc zájem. Svě stanovisko oznámí ZO OSŽ do dvou měsíců od obdržení nabídky. Nemá-li Ústředí OSŽ o nemovitou věc zájem, obdrží ZO OSŽ souhlas s odprodejem. K udělení souhlasu je třeba ze strany ZO OSŽ doložit nabývací titul k nemovitě věci (např. kupní smlouva, smlouva o převodu majetku apod.), případně omezení věcnými břemeny, předkupními právy atd., přesná identifikace nemovitě věci (katastrální území, parcelní číslo, číslo stavební parcely, u budovy č. p., u chaty většinou č. e.), včetně listu vlastnictví. Také je vhodné již v této fázi zajistit znalecký posudek na nemovitou věc nebo zjistit cenu v místě obvyklou podle odborného posouzení realitních kancelářů. Toto je důležité zejména při vyměrování daně z převodu nemovitých věcí²⁾. Také je třeba zajistit průkaz energetické náročnosti budovy (povinnost od 1. 1. 2013).

Doporučení: Zjistěte si v katastru nemovitostí (KN), zda nemovitě věc ZO OSŽ nebyla v minulosti zatížena zástavním či jiným právem v části „C“ (omezení vlastnického práva) nebo „D“ (jiné zápisy) listu vlastnictví, a to i pokud jej nechcete prodat. V případě kladného zjištění je potřeba v této věci co nejrychleji konat.

Nabídku na odkup pro OSŽ – ústředí lze zpravidla spojit se žádostí o souhlas s prodejem jinému subjektu v případě nezájmu Ústředí OSŽ. Žádost o souhlas s prodejem je třeba uvést již v nabídce k odprodeji.

Pro vklad práva do katastru nemovitostí je

třeba jako přílohy ke kupní smlouvě přiložit: ověřené Stanovy OSŽ (v platném znění), výpis ze spolkového (veřejného) rejstříku a pokud není v rejstříku zapsaný předseda, pak ještě úředně ověřenou kopii protokolu o výsledku voleb orgánů ZO OSŽ, majících podle stanov právo jednat.

Po schválení prodeje ze strany Ústředí OSŽ může dojít k prodeji. Při něm je třeba dbát na kvalitně sepsanou kupní smlouvu a na dodržení splnění povinností prodávajícího ve smyslu ustanovení zákonných opatření Senátu č. 340/2013 Sb., o dani z nabytí nemovitých věcí, a č. 344/2013 Sb., novela daňových zákonů v souvislosti s rekonstrukcí soukromého práva a změna některých zákonů, a zákona č. 586/92 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů.

ESO OSŽ – ústředí poskytně, na základě požadavků ZO OSŽ, metodickou pomoc při jednání o kupní smlouvě, návrhu na vklad práva do katastru nemovitostí a případně i zajištění dalších nezbytných dokladů pro převod nemovitých věcí.

Bc. Alena Šimáčková,
odborná referentka ESO OSŽ – ústředí
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ – ústředí

¹⁾ např. pozemky, budovy, chaty, rekreační zařízení apod.

²⁾ znalecký posudek pro potřebu finančního úřadu – zjištění výše základu daně z převodu nemovitých věcí platí do doby vydání nového oceňovacího předpisu, maximálně však jeden rok. Roční lhůta je z důvodu počítání opotřebení staveb (stáří se stanovuje na celé roky, takže po roce se takto zjištěné ceny logicky změní). Oceňovací předpis zpravidla (ne vždy) vychází k 1. 1. každého roku. Rozhodující pro stanovení data jsou právní účinky kupní smlouvy, uvedení na rozpisu příslušného katastrálního úřadu, na zadní straně potvrzení smlouvy. Datum se také nachází na výpisu z listu vlastnictví z KN, oddíl E – nabývací tituly.

Právní poradna v Brně

První úřední hodiny právníka OSŽ JUDr. Petra Večeře jsou v termínu 13. 1. 2020 od 9 do 14 h v zasedací místnosti ZV ZO OSŽ zst. Brno hl. n., 1. poschodí. Další termíny spolu s přehledem smluvních advokátů a právníků OSŽ uveřejníme v Obzoru č. 2.

DALŠÍ BENEFITY pro členy OSŽ PRÁVNÍ PORADENSTVÍ/POMOC v občanském (soukromém) životě

Právní pomoc v občanském (soukromém) životě (dále rovněž „právní pomoc – občan“) je určena pro členy OSŽ, kteří jsou členy nejméně 1 rok a zejména:

- a) jsou samoživiteli/kami,
- b) jsou na mateřské, rodičovské dovolené,
- c) čerpají dlouhodobě pracovní volno pro důležitou osobní překážku v práci bez náhrady mzdy,
- d) jsou v tíživé sociální situaci,
- e) jsou v jiné situaci hodné zvláštního zřetele,
- f) v ostatních případech.

Právní pomoc – občan se poskytuje v následujících oblastech:

a) rodinné právo – např. manželské majetkové právo, rozvod, úprava poměrů k nezletilému dítěti, výživné, péče o dítě apod.,

b) vlastnické právo k nemovitostem a k movitým věcem – např. kupní smlouva, darovací smlouva, nájemní smlouva, pachtovní smlouva, smlouva o věcném břemení apod.,

c) dopravní (silniční) nehody – např. obhajoba při obvinění v trestních věcech (resp. z přestupku) v dopravě z nedbalosti, zastupování poškozených účastníků dopravních nehod (bolestné, ztížení společenského uplatnění, nároky náhrady nemajetkové újmy),

d) dědické právo – např. právo na pozůstalost, závět, odmítnutí/vzdání se dědictví, zrušení/odvolání závěti, dědická smlouva apod.,

e) insolvence a exekuce – navržení způsobu řešení úpadku, příprava a zpracování insolvenčního návrhu na oddlužení, uplatnění exekuce, obrana proti exekuci.

Právní pomoc – občan probíhá v pilotním projektu v délce 6 měsíců (od 1. 1. 2020 do 30. 6. 2020). Následně OSŽ vyhodnotí pilotní projekt (nejpozději do 31. 7. 2020).

Vybrané advokátní kanceláře poskytují členům OSŽ bezplatnou prvotní právní poradnu (v rozsahu do 60 minut).

Bližší podrobnosti poskytovanému bezplatnému právnímu poradenství/právní pomoci naleznete na webových stránkách OSŽ v sekci „Právní poradenství – občan“ nebo Vám jse sdělí předseda Vaší ZO OSŽ.

V případě nejasností se obračtejte na JUDr. Petra Večeře, tel.: 972 241 961, 737 275 068 nebo Mikuláše Hubičáka, tel.: 972 241 960, 737 275 114.

Mgr. Martin Malý,
předseda OSŽ

NÁZORY

Zmatky po změně jízdního řádu

Někteří noví dopravci si zřejmě pletou, v čem vyhráli tendry. Vyhráli je v autobusové, nebo železniční dopravě? Länderbahn dle serveru dopravny prý bude zavádět nepřetržitou náhradní autobusovou dopravu nejméně do dubna 2020 v trati Most – Osek, ač zde výluky SZDC budou pouze ve vyjmenovaných dnech! Leo express dle informací ze 17. prosince zavědli ilegální NAD v úseku Králíky – Moravský Karlov (Mlýnický Dvůr), prý z důvodu oběhu souprav!! Takže Leo si něco vysoutěží a pak nemá soupravy ani personál? Navíc měl do odvolání poruchu pokladen, takže lidé jezdili do odvolání zdarma, Arriva měla také problém s pokladnami. Dle informací v ČT 1 – ze dne 16. 12. 2019 – jezdí Arriva na trati Vsetín – Velké Karlovice s motorovými vozy neupravenými pro

provoz v Čechách – viz německé nápisy bez překladu.

Během změny GVD nastal mohutný sešup železniční dopravy v ČR směrem k Ukrajině a možná ještě dál na východ, kam se běžně odepasné německé, ale i české motorové vozy prodávají za trochu lepší cenu šrotu. V Německu tím patrně ušetří za ekologickou likvidací. Jo, prostě jsme dál. Jediné pozitivum to má – neruší se tratě. Ale to může přijít, jestli si soukromníci rychle nezlepí svůj profil u cestujících. Cestující, který je zklamán, si totiž rychle najde jinou dopravu, bohužel nikoli železniční. Leo expres má i šiléné nepřehledné jízdní řády – omezení provozu relací není ve sloupci vlaku, ale pouze pod tabulkou podle čísla vlaku. Takže na první pohled to vypadá, že vlak např. do Mlýnického

Dvora jezdí denně, ale až pod tabulkou se dozvíme, že pouze o víkendy.

P.S. Nejlepší perličkou je, že Leo o NAD vůbec nepíše v aktualizacích. Info jsem zjistil od známého informatika... **Martin Kubík**

Vyjádření k článku v rubrice Všimli jsme si

Po přečtení článku napsaném p. Františkem Pecho, který byl uvedený ve Vašich novinách Odborového sdružení železničářů vydaných dne 14. října 2019, jsme nuceni se proti vyznění tohoto článku radikálně ohradit. Tento článek a skutečnosti v něm uvedené se nezakládají na pravdě, ale lze je označit buď mírně jako dezinformace veřejnosti, nebo natvrdo dokonce za lež. Hodnocená akce v článku p. Pecha se vůbec nejmenovala, „2. ročník mobilizace“, ale „Dny armády – Československá armáda 1918 – 1992“ (Hlavní uzávka – „Republiku nedáme, boj o kašáma 1938“). Pro upřesnění dále uvádíme, že akce v roce 2018 měla název Na shledanou pohraničí – slzy v očích roku 1938 (jednalo se o připomenutí 80. výročí obsazení pohraničí a smutného ústupu čs. armády z opevnění po mnichovském diktátu).

Pokud se týká propagace poslední akce, provedli jsme vyplakátování větší části olomouckého kraje (od Olomouce až po Jeseník), prezentovali jsme akci nejméně tři týdny dopředu na sociální síti (hlavně Facebook), dále články v novinách a osobními zvucími dopisy. Byli osloveni i strojevedoucí železniční stanicí, ale bohužel se nikdo neozval. Rozumíme tomu, že každý máme hodné výhledové starosti, aby zajistil svoji rodinu, a propagace takových akcí není jeho prioritou. Je potřeba mít na paměti také, že doba se změnila a většina lidí na takové akce raději jezdí autem. Je potřeba vydvihnout, že akce se nakonec účastnilo skoro 200 diváků.

Pavel Biro, Staroměstští patrioti

Změna napájení trolejového vedení

Ministerstvo dopravy plánuje postupné převedení elektrizovaných tratí napájených stejnosměrným napětím 3 kV (1774 km) na napájení střídavou soustavou 25 kV/50 Hz. Jak se však ukázalo při realizaci pilotního projektu Nedakonic – Říkovice na trati Břeclav – Přerov, to ale bude spojeno se značně vyššími náklady, než se původně předpokládalo. Důvodem je nedostatečně dimenzovaná veřejná síť vysokého napětí, která nedovoluje obvyklý způsob napájení přes transformátor 110/27,5 kV z jedné fáze. Bude nutné použít technologii firmy ABB – statický frekvenční měnič SFC (Static Frequency Converter), který umožní rovnoměrné zatížení všech tří fází napájecího vedení veřejné sítě vysokého napětí 110 kV.

V rámci stavby budou nově vybudovány napájecí body v Otrokovicích a Říkovicích a stávající v Nedakonicích bude rozšířeny. Náklady na realizaci 44 km dlouhého úseku Nedakonic – Říkovice budou oproti původnímu rozpočtu až o 40 procent překročeny, což je ze strany SZDC zdůvodňováno chybějící zkušeností s novou technologií a s možností napájení odbočných tratí Otrokovice – Zlín – Vizovice a Hulín – Kojetín. Vše by mělo být realizováno do podzimu 2022 a česká železnice se tak zařadí mezi první v Evropě, kde budou měniče 50 Hz/50 Hz použity.

Z Eisenbahn Oesterreich Jiří Zajíček

Jiná zem, jiný mrav

Když se člověk podívá občas na agenturní zprávy z ciziny, tak zjistí něco víc o své zemi nebo železnici. V Madridu právě skončil summit o klimatu a Greta Thunbergová zjistila při cestě domů vlakem, že německé vlaky jsou přeplněné. Na zveřejněném snímku je jenom ona a víc zavazadel a to je tam vidět nejen celý představek, ale i část chodby, která je úplně prázdná. Tak pokud byly místenky vyprodané, tak cestující v Německu, i třeba u nás, musí stát. Kdyby Greta byla o pár let starší a nebyla ve Švédsku, ale v 50. letech u nás, to by rychle změnila názor na to, jak vypadá přeplněný vlak, nakonec dnes stačí jet odpoledne z Pra-

Stanovisko SZDC

Vážený pane Rádle, dovoluji si reagovat na Vaš článek, ve kterém popisujete cestu ze železniční zastávky Praha – Strašnice zastávka dne 9. 12. 2019. Celý rok 2019 probíhá přestavba železniční stanice Praha – Vrsovice. Z tohoto důvodu byl vydán výlukový jízdní řád, dá se říci trvalé platnosti (od 12. 3. do konce grafikonu vlakové dopravy). V dalším období

Ing. Ladislav Ludvík,
náměstek ředitele pro řízení provozu
OŘ Praha



Dopolední parní vlak z Brna do Rájce–Jestřebí zachycený na snímku při výjezdu z tunelu č. 4 mezi zastávkami Bílovice nad Svitavou a Babice nad Svitavou.

Parou Blanenskými tunely

Parou Blanenskými tunely, tak byla nazvána akce, pořádaná Poličskou lokálkou, z. s., ve spolupráci s Českými drahami a Chomickým železničním klubem, uspořádaná dne 14. prosince 2019. V čele dvou párů parních vlaků z Brna do Rájce–Jestřebí stanula lokomotiva 433.001, přezdívaná „Skaličák“. Doprovod vlaků byl uspořádán do dobových uniforem z dob 1. republiky. Tato zimní akce byla součástí oslav 170 let trati Brno – Česká Třebová, které probíhaly po celý rok 2019, a rovněž probíhající výstavy „Vlaky, vláčky, koleje“, která je v Muzeu Blanenska v Blansku. Právě část cestujících parních vlaků využila své cesty do Blanska k návštěvě této výstavy.

Po příjezdu parního vlaku do Blanska proběhly pro zájemce komentované prohlídky a kromě výstavy byla pro malé návštěvníky připravena pohádka v podání Loutkového divadla Evy Hruškové, kterou bude znát spíše starší generace z pohádky Popelka, natočené v roce 1969. Večer byla v Muzeu Blanenska přednáška Milana Sýkory o prvních lokomotivách na trati Brno – Česká Třebová, z nichž jedna nesla také jméno BLANSKO a její model lze spatřit na výstavě „Vlaky, vláčky, koleje“. Výstava v Blansku potrvá do 14. února 2020.

Parní vlaky projely asi nejmantičtější úsekem jubilejní trati s osmi tunely a úzkým údolím řeky Svitavy. Původně zde bylo mezi Brnem a Blanskem tunelů deset, dva byly v polovině 70. let minulého století při rekonstrukci trati sneseny. Za monarchie se celé oblasti říkalo Moravské Švýcarsko, dnes je kraj známý pod názvem Moravský kras, vyhledávaný výletníky a turisty, doplněný trasami pro cyklisty. Vlaky byly plně obsazené, což ukázalo veliký zájem široké veřejnosti o podobné akce s parními lokomotivami v okolí Brna.

Pavel Stejskal

Rozloučení s rokem na Prudké

V pondělí 16. 12. proběhlo v malém sále rekreačního střediska Prudká neformální rozloučení s rokem za účasti všech pracovníků střediska a hostů majitele, bývalého předsedy ZV OSŽ žst. Brno hl. n. Jiřího Bláhy a současného předsedy Vladimíra Kroupy. Přítomen byl i manažer os. dopravy Ing. Pavel Karšulín za zákaznickou stranu. V druhém rozhovoru se mohli potkat všichni, kteří se běžně najednou v provozu nesejdou. Měli si samozřejmě co říct. Součástí bylo i hodnocení výsledků, která přednesl jednatel společnosti Alexandr Vavřík. Ze sdělených údajů vyplynulo, že rok byl velmi úspěšný, což přispělo k rychlejšímu reinvesticím do vybavenosti, která je na první pohled zřejmá. Pravidelný návštěvník ihned zjistí, co nové v jeho prospěch bylo vytvořeno. Za zmínku stojí zcela nové nábytkové vybavení jídelny a klubovny, opláštění atriových domků, oprava čističky odpadních vod a další. Příkladná spolupráce zejména s ČD travel, ústředím OSŽ a dalšími subjekty zajišťuje na prahu nového roku další skvělou startovní dráhu pro možné využití střediska. Prodej skupinových a individuálních pobytů na rok 2020 byl prostřednictvím stránek www.prudka.cz zahájen.

Ostudnou tečkou, kterou nelze nezmínit, je degradace jízdních výhod – režijek – které jsou při cestě na Prudkou nepoužitelné. Je to v podstatě urážka všech železničářů aktivních i seniorů, kteří k dráze byli nalákáni m. j. na různé benefity od defintivy, přes kožichy, deputátní uhlí v minulosti až po zmíněné režijky. Nezní to pěkně, ale je to prasečina největšího kalibru. Pracovník na železnici, o ni se starající, ji zařizující, bude kontrolován kolegou a musí mít civilní jízdenku. Hanba těm, kteří se na tomto paskvilu podíleli, možná by bylo dobré znát jejich jména, abychom věděli, s kým máme tu čest. Všem, kteří si nakonec k nám jízdenku koupí, slibujeme, že se k nim budeme chovat předvídatelněji a že jejich požadavky na služby zajistíme ke spokojenosti.

Jaroslav Vavřík, provozní – obchodní garant

Vršovice do Guinnessovy knihy rekordů

Od změny jízdního řádu SŽDC 15. prosince má většina vlaků tratě Dobříš/Čerčany/–Vra-



Nový podchod od 4. nástupiště do Nuslí–Bartoškovy ulice - zde bude vedena obcházková trasa pro zdatné sportovce! Ostatní mají smůlu. Navíc některé vlaky zde budou i končit a začínat, a to i ve špičkách – jako vytižený vlak 2004 od Dobříše. Takže čím pojede spěchající cestující? Autem nebo autobusem. Bohužel.

né nad Vltavou – Praha hl. n. určeno v žst. Praha–Vršovice nové 4. nástupiště, z něhož se bude vycházet do odvolání pouze (!) do Nuslí. U traťové tabulky SŽDC (<https://www.szdc.cz/documents/50004227/77921601/k210.pdf/ed85a2f4-10d7-476d-a7d2-cafe88ce8d07>) je poznámka, že vzdálenost mezi výpravní budovou žst. Praha–Vršovice a nástupištěm číslo 4 je neuvěřitelných 1100 metrů (!), slovy – více než kilometr – to by se snad mělo zapsat do Guinnessovy knihy rekordů, možná by ředitelství SŽDC vyhrálo.

Navíc, jak bylo oznámeno na jeden dotaz z ČD, a. s., že prý cestující nebude osvobozen od tarifní přírážky, když si nekoupí lístek v kilometr vzdálené pokladně! To snad vymyslel člověk, co v životě nešel pěšky ani metr. Co invalidé, co důchodci a děti?! Mně osobně to při měření vzdálenosti trvalo 23 minut, takže tam a zpět neuvěřitelných cca 50 minut! To je jako když jednou řekl ruský malíř Pivovarov, že jezdil na nádraží na Sibiři šest dnů na koních! Nemám slov... Navíc jsou od změny GVD zrušeny noční směny osobních pokladních v žst. Praha–Vršovice. Pokud bude uzavřen i vestibul jako třeba v Praze–Uhráňevsi, bude to pro cestující lahůdkou.

Martin Kubík

Ve znamení švestek

Neděle 15. 12. 2019 se stala pro koleje „Švestkové dráhy“ vpravdě velmi významným dnem. Od tohoto data (změna JR) začala společnost AŽD Praha vypravovat na koleje mezi Litoměřicemi a Mostem pravidelné vlaky. Pro místní je to doslova a bez nadsázky historická událost. Pro nezavševněné připomeneme, že pravidelný provoz mezi Mostem a Lovosicemi byl ukončen v roce 2007. Po dlouhých dvanácti letech tak tato trať opět ožívá pravidelnými vlaky, nepočítáme-li letní víkendový provoz „Středohorského motoráčku“. Společnost AŽD Praha koupila trať (úsek Čížkovice – Obniva) v roce 2016 za 6 mil. Kč. V poměrně krátké době poté do kolejí investovala dalších více než 100 mil. Kč. Dnes se proto můžeme pochlubit tím, že máme v kraji jednu z nejmodernějších regionálních tratí v celé Evropě. Trať disponuje inteligentními zastávkami úsporným osvětlením a hlášením pro nevidomé. Vlaky tu zrychlily o 30 minut a úsek Most – Lovosice dnes zvládají za 52 minut, což je rychlejší nežli autobusem. Z Litoměřic do Třebívlic jede vlak každou hodinu. Každou druhou pak zajíždí až do Mostu.

Kdo bude chtít na zajímavý výlet, jichž se zde dá pořádat nepřeberně, či se jen tak svězt moderními vlaky krásnou krajinou, necht' využije i ve všedních dnech žlutozelených vláčků ze švestkou jako symbolem dráhy. Jedná se o modernizované jednotky Regio Sprinter od společnosti Siemens Duewag z roku 1995, disponujícími 65 místy k sezení a 100 místy k stání. Diesellové motory o výkonu 2x198 kW udělají poměrně lehkému vlaku slušnou akceleraci. Přenos výkonu hydromechanický, max. rychlost 100 km/h, hmotnost 36 tun. Jedná se o nízkopodlažní vozidlo s bezbariérovým nástupním prostorem. V jednotce je audiovizuální systém, kde je možno rovněž na displeji sledovat na mapě přesnou polohu vlaku. Soupravy jsou klimatizované a disponují rovněž Wi-Fi připojením. Jedně, co bych vlaku vytknul, jsou příliš hluché ventilátory topení. Jinak uvnitř bylo, i navzdory sychravému počasí, velice příjemné teplo. Bohužel, jak jsem zaregistroval v žst. Lovosice, jednu soupravu už stáčili vandalové – sprejeli pomalovat. A tak k cestě na výlet do Českého středohoří, například na některou z četných zdejších zřícenin hradů, čího muzea v Třebívlicích či v Třebívlicích, není lepší volba, nežli se svězt

„Švestkovou dráhou“. Pro informaci, ve vlacích platí tarif Dopravy Ústeckého kraje. A že i pro místní se ještě jedná o výjimečnou událost, znamená jsem v pondělí 16. 12. ve stanici Třebívlice, kde si křižování vlaků nenechala ujít školní dívka ze zdejší základní školy, kdy vláčkům mávaly hned dvě třídy.

Tak hezké zážitky ze „Švestkovky“, vážení.
A. K. Kýzl

Moudrost pro tento den

„Bojuj se svými neřestmi, udržuj mír se svými bližními a dovol, aby každý nový rok z tebe udělal lepšího člověka.“

Benjamin Franklin,
americký státník (1706 – 1790)



Křižování vlaků v Třebívlicích si v pondělí 16. 12. nenechala ujít zdejší školní dívka. Každodenní provoz vlaků pro místní ještě raritou.

Dalo se čekat, že se změnou dopravce na tratích 024 a 025 dojde k problémům

Že se změnou dopravce na tratích 024 (Ústí nad Orlicí – Mlýnský Dvůr) a 025 (Dolní Lipka – Hanušovice) dojde k provozním problémům, které zkomplikují cestujícím život, se dalo tušit předem. Nebylo tedy žádným překvapením, že německé motorové jednotky, které u nás byly označeny číselnou řadou 846 a motorové vozy řady 832, nebudou splňovat zvýšený komfort cestování, protože nebudou pokaždé topit, že nebude hlavní marketingový tahák připojení k internetu přes WiFi vždy fungovat, a hlavně, že nebudou jezdit tak, aby nevznikalo zpoždění a s tím spojené ztráty přípojů v Ústí nad Orlicí. Prostě dalo se to čekat.

Největším překvapením však byl příjezd retrosoupravy motorových vozů řady 810 s jedním vloženým vozem 010 z Humenného do Ústí nad Orlicí, kde měly tvořit provozní zálohu Leo Expressu. Retrosouprava první dva dny stála odstavená v Ústí nad Orlicí, kde se stala vyhledávanou senzací nejen pro média. I lidi, kteří se o železnici jinak moc nezajímají, zarazilo, čím chce nový dopravce jezdit, kdyby to nešlo jinak. Mohlo by se zdát, že najednou motorové vozy řady 810 tolik nevdají, když by jezdily pod jiným dopravcem. Radovali se snad jen skalní nadšenci do železnice, kteří Leo Express oslovili se žádostí o zavedení zvláštního vlaku s foto zastávkami na tratích Dolní Lipka – Stýty a Dolní Lipka – Hanušovice. Do těchto tratí zatím nebyly až na výjimky učiněny ze strany SŽDC takové zásahy, které by zásadně změnilly pohled na trať a okolí. Na první pohled to tam vypadá hodně podobně

jako za osmdesátých let minulého století, kdy byly provozovány motorové vozy řady 810 v barevném provedení stejném tomu, co mají motorové vozy 810.474 a 810.636 z Humenného. Ty však po první vlně veřejného zájmu o ně v Ústí nad Orlicí byly přesunuty pod rouškou tmy do České Třebové a dříve než došla skalním fotografům železnice odpověď, byl zahájen



Do provozní zálohy Leo Expressu se hodila i řada 810.

jejich návrat na Slovensko. Na trať 024 se tak dostaly jen jednou v rámci veřejné jízdy České Třebové do Letohradu, kam týden po příjezdu ze Slovenska zajely vyzbrojit, aby se následně vrátily vlastní silou do Humenného.

Martin Kaloušek

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

Konec regionov ve východní části Zlínského kraje

Od nového grafikonu platného od 15. 12. 2019 přišla na Valašsko železniční revoluce, neboť na třech vybraných tratích (provozní soubor B – tratě 282 Vsetín – Velké Karlovice, 283 Vsetín – Bylnice, 341 Staré Město u Uherského Hradiště – Bylnice) převzala železniční regionální dopravu společnost Arriva, která zde má uzavřenou smlouvu na deset let. Tato společnost tu zajišťuje vozbu s jedenácti moderními motorovými jednotkami řady 846 Alstom Coradia Lint, ve kterých cestujícím nabízí pitnou vodu zdarma, možnost připojení k internetu prostřednictvím WiFi, či elektrické zásuvky pro dobíjení drobné elektroniky. Část těchto vlakových souprav společnost pořídila od mateřské firmy Deutsche Bahn, část má zapůjčenou od firmy Leo Express. Zmínované jednotky prošly ve firmě ČMŽO v Hranicích na Moravě úpravami pro provoz na síti Správy železniční dopravní cesty, přičemž v Pars Šumperk probíhá rekonstrukce dalších německých jednotek řady 845, určených rovněž pro zmínovanou oblast po přechodnou dobu do roku 2022, kdy by měly být nahrazeny novějšími vlakovými soupravami.

Ve Zlínském kraji zároveň s novým jízdním řádem začal platit výhradně krajský tarif, jenž je uznáván též v rychlících Českých drah obsluhujících tento kraj (Moravan, Slovácký expres), ovšem jízdní doklady tu zatím nelze zakoupit z e-shopu, avšak lze si pořídit časové jízdenky. Zlínský kraj má v plánu v budoucnu spustit ploš-



Dne 7. 12. 2019 opouští dopravnu D3 Valašské Klobouky motorový osobní vlak (MO) 23215 relace Horní Lideč – Bylnice vedený ještě dvojicí regionov. Od nového jízdního řádu tu osobní dopravu zajišťuje společnost Arriva s motorovými jednotkami řady 846 Alstom Coradia Lint.

ný integrovaný systém, v němž bude jedna jízdenka platit pro všechny druhy dopravy.

Najednou stranu jsou tyto změny ve Zlínském kraji pozitivní, neboť zde přibýlo více spojů a již nevyhovující regionov a elektrické jednotky řady 460, které jsou dávno za zenitem (na

úseku Horní Lideč – Vsetín), vystřídaly moderní vlakové soupravy, na druhou stranu tu cestující přišli o výhody a benefity, jež nabízely České dráhy, například o výhodnou regionální síťovou jízdenku.

Tomáš Martinek