OBZOR 3

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů
3. 2. 2020 Cena 5 Kč
Ročník 31

Z aktuálních událostí

■ V zasedací místnosti SOKV Ostrava se v pátek 17. ledna konalo první ze série **školení k PKS Českých drah** na rok 2020. Na programu byly novinky v PKS Českých drah na rok 2020, aktuální a koncepční otázky OSŽ a očekávané události v roce 2020 v působnosti OSŽ (obě témata objasnil předseda PV Vladislav Vokoun), změny v pracovněprávních předpisech a předpisech OSŽ v roce 2020 (Mikuláš Hubicsák, ESO OSŽ), problematika jízdních výhod (Bc. Alena Šimáčková, ESO OSŽ-Ú) a zásady hospodaření se sociálním fondem na rok 2020 (Věra Nečasová, tajemnice PV). Závěr patřil diskusi a dotazům. Podle slov Vladislava Vokouna letošní kolektivní smlouva nejen zachovává benefity z loňského roku, ale zavádí některé benefity nové. **„Pro většinu zaměstnanců je nejdůležitější změnou navýšení tarifních stupňů o 4,9 %,“** řekl.

V další části školení vysvětlil Vladislav Vokoun očekávání a hlavní program OSŽ pro rok 2020. Zmínil i 30. výročí vzniku OSŽ, které si připomeneme na slavnostním zasedání 4. 6. v Praze. Dále se věnoval aktuální a citlivé otázce režijního jízdného v Jihomoravském kraji.

V diskusi padly dotazy na otázky přesčasové práce, příplatků za kvalifikaci a nejasností, které v těchto otázkách někdy panují. **„Jsem přesvědčen, že na většinu těchto věcí kolektivní smlouva pamatuje, záleží jen na správném využíti všech ustanovení ve prospěch zaměstnanců a nikoli hledání záminek, jak něco nejde,“** poznamenal v odpovědi na toto téma Vladislav Vokoun v závěru školení.

■ Na hlavním nádraží v Brně se 20. ledna uskutečnilo páté a současně předposlední ze série **školení o Podnikové kolektivní smlouvě Správy železnic** (dříve SŽDC) a FKSP. Akce se kromě zástupců PV OSŽ SŽDC zúčastnil předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, zástupci zaměstnavatele a také zástupci ESO OSŽ–Ú Petr Večeřa Luděk Šebrle. Na pořadu jednání bylo kromě vysvětlení hlavních změn v PKS a FKSP sdělení aktuálních informací z důležitých jednání OSŽ, změny pracovněprávních předpisů a vnitřních předpisů OSŽ, dotazy a diskuse.

Předseda PV Petr Štěpánek, doplňovaný Evženem Pospíšilem, vedoucím personálního oddělení Správy železnic, shrnul průběh kolektivního vyjednávání a ocenil vstřícný přístup zaměstnavatele. Připomněl zvýšení příspěvku zaměstnavatele na dopravu, navýšení počtu povolání s 36hodinovou pracovní dobou, nárůst tarifní mzdy o 4,5 % a zvýšení základní sazby na výkonnostní odměny i další pozitivní změny. Petr Štěpánek také mimo jiné připomněl změnu ve Fondu kulturních a sociálních potřeb (FKSP). **„Mimo ČD travel je možné čerpat příspěvky na rekreaci z centrálního fondu FKSP i u dalších šesti cestovních kanceláří,“** uvedl.

V závěru školení vystoupil předseda OSŽ Martin Malý a seznámil účastníky školení s výsledky jednání Stávkového výboru OSŽ (více na jiném místě). Poslední školení o PKS SŽDC se uskutečnilo v pondělí 27. ledna v Přerově.

■ Na jednání **Republikové rady seniorů** (RRS) **OSŽ** v Praze 21. ledna přivítal její předseda Kurt Mužík Naděždu Šenkapoulovou, která bude (za Olomoucký kraj) zřejmě dlouhodobě zastupovat Jiřího Soldána, který je po těžké operaci. Při kontrole plnění úkolů informoval Kurt Mužík o vývoji v již dlouho trvajícím problému, který se po úmrtí Karla Hybše ještě nepodařilo vyřešit, a to je možnost vkládání informací v rubrice seniorů na webových stránkách OSŽ.

Místopředseda RRS Alois Malý informoval o několika připomínkách, které došly Radě seniorů (RS) ČR k propozicím na letošní sportovní hry seniorů, které se uskuteční v Mostě 7. – 10. července. Hovořilo se i o IV. Sportovních hrách seniorů v Rajeckých Teplicích, jejichž pořadatelem je OSŽ.

Host jednání, předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, podrobně informoval o všech jednáních, která byla vedena kolem uznávání jízdních výhod v Jihomoravském kraji. Místopředseda RS Alois Malý informoval mj. o nespokojenosti cestujících v některých krajích, kde nastoupili noví dopravci.

■ Problematika jízdních výhod v Jihomoravském kraji byla jedním z devíti bodů programu zasedání **Ústředí OSŽ**, které se konalo 22. 1. v Praze. Právě kvůli tomuto bodu byli do Prahy přizváni předsedové třinácti největších ZO OSŽ z Jihomoravského kraje.

Kolečko informací ze zásadních jednání začal I. místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru (PV) OSŽ při ČD, a. s., Vladislav Vokoun. Hovořil mj. o smlouvách Českých drah s kraji a státem (**„Všechny smlouvy s objednateli jsou na rok 2020 uzavřeny, i když někde jsou pro nás těžko pochopitelné závazky.“**).

O pokračujícím kolektivním vyjednávání v ČD Cargo informoval místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola: **„Otázkou je, zda najdeme shodu na nárůstu mezd. Bohužel vývoj hospodaření není pozitivní a dostáváme se do problémů,“** řekl.

Stručný byl i místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ SŽDC Petr Štěpánek, který mimo jiné připomněl i změnu názvu SŽDC na Správu železnic, státní organizace, od 1. 1. 2020.

Místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně NeRV (Nedrážní republikový výbor) Bc. Renata Douková mluvila o tarifních mzdách v nedrážních společnostech, v nichž má OSŽ členskou základnu.

Předseda OSŽ Martin Malý informoval o odvolání ministra dopravy Vladimíra Kremlíka a také o pověření ministra Karla Havlíčka vedením resortu ministerstva dopravy (MD): **„Mně to nepřijde jako moc dobrý nápad,“** poznamenal.

Zásadní část jednání zabrala diskuse o vývoji situace kolem jízdních výhod v Jihomoravském kraji a o případné stávce. Nakonec převážil názor, že z důvodu toho, že od 23. 1. 2020 bude zajištěna pro držitele režijek na základě úhrady časového příplatku možnost využívat vlaky ČD objednávané Jihomoravským krajem, čímž byl splněn první požadavek Stávkového výboru OSŽ z 2. 1. 2020, Ústředí ruší termín stávky v JMK plánované na 30. 1. Přijaté usnesení uvádíme na jiném místě. **–red–**

Prodloužení spojů IC Pendolino z Chebu do Karlových Varů je přáním Karlovarského kraje. Pokud budou tyto spoje objednány a jejich provoz financován buď ze strany MD ČR, nebo ze strany Karlovarského kraje, ČD toto prodloužení zajistí.

V úseku Praha – Cheb/Františkovy Lázně jedou jednotky 680 Pendolino v závazku veřejné služby (objednávka MD ČR), proto jedou jako vlaky IC Pendolino (InterCity Pendolino) a nikoliv v kategorii SC Pendolino (SuperCity Pendolino) s povinnou rezervací. Změně kategorie na InterCity v úseku Praha – Cheb/Františkovy Lázně odpovídá rozsah služeb na palubě vlaku včetně nepovinné rezervace. Tento stav platí také v JŘ 2020.

Ilustrační snímek Michael Mareš

Ústředí OSŽ nesouhlasí s výší příplatku 1500 Kč a se způsobem, jak byla jeho výše stanovena

Usnesení Ústředí OSŽ k situaci kolem režijních výhod ČD v Jihomoravském kraji

Ústředí OSŽ z důvodu, že od 23. 1. 2020 bude zajištěna pro držitele režijek na základě úhrady časového příplatku možnost využívat vlaky ČD objednávané Jihomoravským krajem, čímž byl splněn první požadavek Stávkového výboru OSŽ z 2. 1. 2020, ruší termín stávky v JMK dne 30. 1. 2020. **Současně však konstatuje, že nesouhlasí s výší příplatku 1500 Kč a se způsobem, jak byla jeho výše stanovena**, neboť tato výše příplatku neodpovídá realitě využívání režijky většinou jejích držitelů a výrazně zhoršuje kvalitu jízdních výhod, jako železničářského benefitu s mnohaletou tradicí. Vychází přitom mimo jiné ze skutečnosti, že tento benefit je do značné míry poskytován jako využívání reálně existujících volných kapacit, které z podstaty organizace železničního provozu v praxi vznikají.

Vyzývá proto všechny dotčené orgány a organizace k zahájení jednání, za účasti zástupců odborových organizací, za účelem nalezení systémového řešení problematiky režijních výhod na železnici, které nebude zhoršovat dosavadní kvalitu tohoto benefitu. Jako jedno z možných řešení navrhuje, aby v případě brutto smluv mezi krajem a ČD byla výše případné kompenzace od ČD pro daný kraj za užívání vlaků objednávaných tímto krajem držiteli režijek vypočtena jako podíl z celkové částky vybrané za roční prolongaci režijních výhod všech držitelů režijek odpovídající podílu dotčených vlaků na celkovém objemu vlaků zajišťovaných ČD.

V případě, že nebude nejpozději do konce května 2020 uspokojivé systémové řešení problematiky ZJV nalezeno, vyhlásí OSŽ na termín v průběhu měsíce června na železnici stávku celostátního rozsahu.

V Praze dne 22. 1. 2020

Společné stanovisko odborových svazů na železnici

Odborové organizace působící na české železnici vyzývají Vládu České republiky a Ministerstvo dopravy, aby neprodleně začali aktivněji plnit poslání ústředních orgánů státní správy ve věcech dopravy, garantujících zájmy České republiky a dodržování platných právních norem na železnici. Současné pojetí regionalizace veřejné dopravy ze strany některých krajů představuje zhoršení fungování služeb železniční dopravy jako celku a postupný rozklad síťových služeb železnice, který nemá v Evropě obdoby. České kraje jsou v porovnání s územně správními celky jiných evropských zemí příliš malým územím na to, aby vytvářely svoje samostatné systémy veřejné dopravy bez dostatečného ohledu na sousední regiony, čímž dochází k rozkladu železniční sítě, snížení dosavadního komfortu poskytovaných síťových služeb a možnosti jednoduchého odbavení cestujících, což je mimo jiné i v rozporu s cíli tzv. 4. evropského železničního balíčku. Ze strany některých krajů dochází rovněž ke zpochybňování benefitu jízdních výhod jako tradičního železničářského benefitu s téměř stoletou tradicí, což vnímáme jako narušení sociálního smíru ze strany těchto krajů i Ministerstva dopravy. Odborové organizace na železnici se vzhledem ke zhoršující se situaci v sektoru železniční dopravy a v souvislosti s personální změnou na pozici ministra dopravy shodly na potřebě požádat o jednání s premiérem Vlády České republiky s cílem seznámit jej se zhoršujícím se stavem bezpečnosti na železnici, narušením systému železniční osobní dopravy a ohrožením sociálního smíru.

Stanovisko v Praze dne 27. 1. 2020 podepsali zástupci OSŽ, FSČR, SOSaD, ADP, FVČ, FŽČR, FV, DUO, UŽZ, OSZSO a CS ČR

Společné stanovisko podepsalo všech 11 odborových centrál působících na železnici.

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Za nejdůležitější považuji nárůst mzdy jak v tarifních stupních, tak i v některých stěžejních příplatcích.“

Hovoříme s **PETREM ŠTĚPÁNKEM**, předsedou Podnikového výboru OSŽ SŽDC

Jak se lze dočíst na webových stránkách Podnikového výboru OSŽ SŽDC, cesta k podpisu Kolektivní smlouvy SŽDC na rok 2020 byla dlouhá a rozhodně ne jednoduchá. V čem bylo jednání nejsložitější?

Zaměstnavatel vystupoval při kolektivním vyjednávání podstatně vstřícněji než v letech minulých – ve svém návrhu 28. srpna 2019 přišel s navýšením mezd o 1 % a navrhnul i zavedení příspěvku na dopravu. Devět odborových centrál, které se zúčastnily jednání, následně vypracovalo společné stanovisko, které obsahovalo navýšení některých příplatků, zvýšení tarifních stupňů, zařazení některých zaměstnání do 36hodinové pracovní doby, zvýšení a řešení odměňování pracovních pohotovostí, navýšení hodnoty stravenek a rozšíření nárokovosti na KOP. O tomto stanovisku se jednalo na společném setkání v Berouně (1. – 4. 10. 2019), které však mělo nestandardní postup, neboť odborová centrála SOSaD nebyla přítomna po celou dobu tohoto jednání. To, co bylo na tomto společném jednání dohodnuto zbylými osmi odborovými centrálami, nebylo v podstatě platné, neboť chyběl souhlas odborové centrály SOSaD. Zástupci SOSaD se k dohodnutým bodům vyjádřili až na dalším setkání. Stejná situace se v průběhu kolektivního vyjednávání opakovala ještě jednou.

I přes tyto komplikace se nakonec podařilo dosáhnout společné dohody a kolektivní smlouva byla všemi odborovými centrálami i zaměstnavatelem podepsána 6. 12. 2019. Jste s konečným výsledkem spokojen?

Kolektivní vyjednávání je vždy o předkládání návrhů jednajících stran, navrhování, odůvodňování svých postojů a hledání přijatelných kompromisů. Výsledkem je podpis kolektivní smlouvy na další období. Za dobu mé účasti a účasti celého týmu kolektivních vyjednavačů na tomto aktu nemohu říci, že jsou všichni vždy stoprocentně spokojeni. Vždy je někdo spokojený více, či méně. Naší snahou je zachovat dosavadní dojednaný standard předchozích kolektivních smluv a snažit se o její vylepšení na další období. Za nejdůležitější považuji nárůst mzdy jak v tarifních stupních o 4,5 %, tak i v některých stěžejních příplatcích. Z tohoto pohledu jsme s podpisem kolektivní smlouvy na rok 2020 spokojeni, neboť zajišťuje zaměstnancům spokojený život a dobré pracovní podmínky. Nezanedbatelná je rovněž oblast FKSP, kde se nám podařilo rozšířit možnosti výběru rekreace a s tím spojené poskytování příspěvku na rekreaci.

Byla předmětem kolektivního vyjednávání i situace v Jihomoravském kraji, kde trvá napětí ohledně režijních výhod?

Na základě probíhajících jednání k uznávání režijních výhod v JMK jsme poslední den kolektivního vyjednávání, před podpisem PKS, navrhli zaměstnavateli zvýšení částky k poskytnutí příspěvku zaměstnancům na dopravu a dohodli jsme se na zvýšení z 2400 na 3600 Kč. Tímto návrhem jsme reagovali na avizovaný doplatek k režijní průkazce v JMK.

Jste spokojen s kroky, které SŽDC podniká ve směru náboru chybějících pracovníků u podniku?

Nedostatek pracovníků je velkým problémem u všech zaměstnavatelů nejen na železnici, ale i v celé republice, kde chybějí odborné profese ve všech oborech a musí se to řešit zvýšenou přesčasovou prací.

(Pokračování na str. 2)

„Za nejdůležitější považuji nárůst mzdy jak v tarifních stupních, tak i v některých stěžejních příplatcích.“

(Pokračování ze str. 1)

U SŽDC byl v roce 2018 zaveden náborový příspěvek, což byl dobrý krok k náboru zaměstnanců do vybraných profesí a tento institut má stoupající tendenci v přijímání nových zaměstnanců. V roce 2018, kdy bylo poskytování náborové příspěvku zavedeno a vypláceno ve výši 30 000 Kč, resp. 50 000 Kč, a v roce 2019 byl zvýšen na 50 000 Kč, resp. 80 000 Kč.

Jak zaměstnanci SŽDC, především výpravčí v menších stanicích, reagují na fakt, že byl zrušen prodej jízdenek pro České dráhy a tím i příplatek zaměstnancům za tuto činnost?

Problematika komerčního odbavení cestujících zaměstnanci SŽDC a jeho zrušení bylo avizováno již začátkem roku 2019 vypovězením smlouvy ze strany SŽDC. Do kolektivního vyjednávání šel zaměstnavatel již s návrhem na zrušení tohoto institutu a tím i zrušení příplatku za tuto činnost. Dle vyjádření některých zaměstnanců to bylo uvítáno, neboť je to zatěžovalo při výkonu své činnosti.

Děkuji za odpovědi.

Miroslav Čáslavský

Skončil roční vzdělávací kurz pro funkcionáře OSŽ

Dvacet frekventantů, vybraných zástupců podnikových výborů OSŽ a NeRV OSŽ, se ve čtvrtek 16. 1. sešlo naposledy v Domě Bohemika v pražských Vysočanech, aby z rukou děkana Dopravní fakulty Jana Pernera Doc. Ing. Libora Švadlenky převzali závěrečný certifikát o absolvování ročního kurzu. Tím bylo završeno jejich roční úsilí, kdy každé dva měsíce zasedli na týden do lavic, aby si prohloubili své znalosti nejen z odborných předmětů, ale také například získali základy pracovního a obchodního práva. Cílem kurzu byla odborná příprava funkcionářů OSŽ na výkon funkce v některém z vrcholných orgánů OSŽ nebo na působení v dozorčích orgánech zaměstnavatelských subjektů. **„Všichni jsme ve své profesi specialisté na nějakou činnost, ale zároveň se jako odboroví funkcionáři musíme stýkat s lidmi z jiných odvětví, a mnohdy jsme znevýhodněni tím, že nemáme představu o tom, jak ten dotyčný člověk uvažuje. Takže smyslem tohoto kurzu bylo i to, abychom v takto zhuštěné podobě měli možnost rozšířit si představu o všem, co se v železniční dopravě děje, a to tento kurz splnil,“** řekl předseda OSŽ Mgr. Martin Malý s tím, že zároveň u absolventů kurzu oceňuje i možnost samostatně zpracovat konkrétní problematiku a odprezentovat ji před odborníky. Na závěr pak předseda OSŽ Martin Malý poděkoval všem, kteří se na kurzu podíleli, především pak profesorskému sboru, jmenovitě Ing. Edvardu Březinovi, duchovnímu otci kurzu za výběr témat a lektorů, a PhDr. Heleně Svobodové za přípravu a organizování kurzu.

Michael Mareš

Absolventi ročního vzdělávacího kurzu pro funkcionáře OSŽ na snímku spolu s vedením OSŽ a DFJP. Mezi stojícími je čtvrtý zprava Ing. Edvard Březina, CSc.

PŘEDSTAVUJEME

Danuše Polášková: „Za velice důležité považuji větší zapojení mladých lidí do činnosti v OSŽ.“

Senioři dnes tvoří nezanedbatelnou část členské základny OSŽ a je nutné zdůraznit, že to není část pasivní. Sdružují se v klubech, které jsou součástí základních organizací OSŽ, zejména těch větších. Jednou z aktivních seniorek, která se věnuje činnosti v OSŽ, je Danuše Polášková, členka ZO OSŽ ŽST Ostrava hl. n. a také místopředsedkyně Republikové rady seniorů OSŽ, jejímž předsedou je Kurt Mužík.

Na dráze začínala po vyučení v železničním učilišti v Ostravě v roce 1968, nejdelší část působila ve Frýdlantu nad Ostravicí jako operátorka, osobní pokladní, komerční pracovnice, hlavní pokladní a vedoucí MTZ, v závěru pak jako samostatná referentka v UŽST Frýdek–Místek. **„Celou tu dobu jsem byla zároveň členkou odborů, ze začátku jako řadová členka, pak jako pokladní základní organizace OSŽ ve Frýdlantu a od roku 1986 až do odchodu do důchodu jako předsedkyně této organizace.“**

I poté, co odešla v roce 2007 do důchodu, zůstala odborům věrná a v současné době je také členkou Krajské rady seniorů Moravskoslezského kraje – RS ČR a současně je místopředsedkyní Republikové rady seniorů (RRS) OSŽ. **„Jako místopředsedkyně jsem byla zvolena 26. září 2019, poté, co nás ze dne na den navždy opustil dlouholetý člen rady Karel Hybš, který pro seniory vykonal veliký kus práce. Funkce místopředsedkyně je proto pro mne veliký závazek,“** říká Danuše Polášková. **„Snažím se pomáhat předsedovi Kurtu Mužíkovi při organizování různých sportovních i společenských akcí, spolupracuji s předsedy klubů a zasílám elektronickou poštou informace o činnosti OSŽ, o aktuální situaci na železnici i o možnostech volnočasových aktivit seniorů, a to především předsedům klubů seniorů v naší oblasti, ale i v jiných částech republiky.“**

V RRS OSŽ zastupuje Danuše Polášková Moravskoslezský kraj, kde největší organizací je ZO OSŽ ŽST Ostrava hl. n. V té je sloučena převážná část železničních stanic na Ostravsku a působí zde 9 klubů důchodců. V Bohumíně jsou pak další dva kluby a v Ostravě navíc kluby SOKV a SDC. Na podzim v roce 2017 tito předsedové klubů utvořili Regionální radu seniorů – předsedů klubu. Předsedkyní této rady se stala rovněž Danuše Polášková. **„Scházíme se dvakrát ročně a o setkání je ze strany předsedů klubu velký zájem,“** říká.

A co je podle Danuše Poláškové v současné době nejdůležitější pro OSŽ jako celek? **„Za velice důležité považuji větší zapojení mladých lidí do činnosti v OSŽ. Je to však dosti těžký úkol, mladí dnes mají jiné zájmy, dříve jednotná dráha je rozdrobená do několika celků, stanice se vylidňují a to všechno má vliv i na zájmu těch mladých o činnost v odborech. Ale věřím tomu, že ti, co se ´chytí drápkem´, již vytrvají a práce pro odbory je přitáhne.“** Jak dále dodává, i senioři mohou v této věci přispět, například předáváním svých zkušeností a další pomocí. **„Někdy se na seniory sice pohlíží trochu mezi prsty, ale každý dříve či později dospěje do seniorského věku a pak se na věc bude dívat trochu jinak.“**

Současná situace na železnici již dávno není taková, jaká byla v době, kdy současní senioři byli na vrcholu svých sil. Omezují se pracovní místa, dráha je rozkouskovaná, lidé k sobě již nemají tak blízko a i někdejší výhody železničářů začínají být ohroženy. **„Vždyť dnes už ani ta režijka není jistá,“** říká Danuše Polášková s připomínkou na situaci v Jihomoravském kraji. A co by mohlo přitáhnout mladé lidi k železnici, kde dnes spousta profesí trpí nedostatkem pracovníků? **„Myslím si, že pokud by dráha nabízela k zaměstnání také byty, určitě by byl o práci na dráze větší zájem. Vždyť především mladí lidé dnes byty potřebují a stačí se podívat kolem sebe, kolik bytů, či prostor, které se dají na byty upravit, je například v železničních stanicích. Některé jsou prázdné, jiné jsou dokonce určeny ke zbourání. Nešlo by to jinak?“** zamýšlí se závěrem Danuše Polášková.

Miroslav Čáslavský

Vlaková cesta v Židlochovicích je ukončena zarážedlem typu Rawie.

NAVŠTÍVILI JSME

Židlochovice

Téměř přesně čtyřicet let bylo nádraží v Židlochovicích opuštěné. Poslední osobní vlak odsud odjel v červnu 1979, pak došlo k zastavení provozu osobní dopravy. Až 15. prosince 2019 se Židlochovice opět dočkaly vlakového spojení. V pravidelných intervalech sem přijíždějí vlaky z Brna, některé spoje až z Tišnova. Vlaky jsou vedeny elektrickými jednotkami, neboť ve stanici není možnost objíždění souprav.

A jak se změnila tvář židlochovického nádraží v čase, kdy SŽDC s využitím evropských fondů přistoupila v říjnu 2018 k jeho opravě? Nádražní budova se skví novotou, postaveny jsou dvě nová nástupiště s bezbariérovým přístupem, stanice je vybavena čekárnou a sociálním zařízením. Přímo v budově nádraží má své sídlo Městská policie, což mimo jiné přispívá také k tomu, že všudypřítomní sprejeři si netroufají počmárat zdi budovy svými klikyháky.

Ale nejen opravená stanice, také nově vybudovaný autobusový terminál, těsně sousedící s vlakovými nástupišti, zpříjemňuje cestování. Ne všichni cestující však tyto novinky vítají. **„Dříve jsem jela na vlak autobusem do Hrušovan u Brna, teď sice mohu jet do Brna vlakem přímo, ale musím podniknout dvacet minut dlouhou pěší cestu z města na nádraží,“** vyjadřuje svoji nespokojenost jedna obyvatelka Židlochovic, které se nelíbí ani komplikovaný příchod k vlakům z čekárny, kdy místo přímého přístupu musí obcházet několikeré zábradlí. Není to však názor všeobecný.

Provoz na nové trati poněkud kalí nově uplatněný systém prodeje jízdenek, vytvořený Jihomoravským krajem. **„Mnoho cestujících se nedostatečně orientuje v novém systému, kdy si jízdenky musejí kupovat pouze v jednom voze a dochází přitom často k nedorozumění, kdy cestující jsou někdy k nám až agresivní,“** stěžuje si jedna z vlakvedoucích. Jak známo, pokladny na menších stanicích byly zrušeny, jízdenky neprodávají ani výpravčí a tak vlakvedoucí často doslova neví, kam dřív skočit. To se však netýká jen vlaků do Židlochovic, ale prakticky celého Jihomoravského kraje.

Také někteří strojvedoucí mají obavy z novinek, které (nejen) zde zavádí Jihomoravský kraj. **„Proslýchá se, že kraj zde bude rušit vlakový doprovod a nahradí ho svými revizory. Chybí nám jistota, protože dráhu zde řídí diletanti z kraje. Já osobně odcházím od ČD k RegioJetu,“** svěřuje se jeden ze strojvedoucích.

Vraťme se však zpět k nově opravenému židlochovickému nádraží. Trať z necelých tří kilometrů vzdálených Hrušovan u Brna (trať 251 a 252 Brno – Břeclav) byla postavena v roce 1895 a jejím hlavním účelem bylo železniční napojení tamního důležitého cukrovaru (dnes již mimo provoz). V roce 1979 odsud odjel poslední osobní vlak a trať postupně zanikla.

Hlavním důvodem její obnovy po čtyřiceti letech bylo nahrazení přetížené autobusové dopravy dopravou železniční. Trať je elektrizovaná, s traťovou rychlostí 80 km/h. Cesta do Brna trvá cca 25 minut, což je méně než autobusem, který navíc často uvázne v hustém silničním provozu. Vlaky zde jezdí od 15. 12. 2019 poté, co byla trať slavnostně otevřena jízdou zvláštního parního vlaku v sobotu 8. prosince.

Miroslav Čáslavský

Tříkilometrová trať z Hrušovan u Brna do Židlochovic končí u nově opravené nádražní budovy.

VŠIMLI JSME SI

● **KVŮLI PŘEDRAŽENÉ** zakázce na informační systém k elektronickým dálničním známkám odvolal premiér Andrej Babiš dne 20. ledna 2020 Vladimíra Kremlíka z funkce ministra dopravy. Vladimír Kremlík byl již 18. ministrem dopravy České republiky. Řízení resortu převzal 24. 1. ministr průmyslu a obchodu Karel Havlíček.

● **SPOLEČNOST KPT RAIL** by chtěla letos přes léto vrátit železniční dopravu na opuštěnou Kozí dráhu v úseku Krupka – Děčín, uvedl 21. 1. týdeník Směr. Soukromý dopravce sehnal na letní jízdy o víkendech a svátcích sponzory. Na trati by turisty vozil motoráček. Od května do září by se jednalo téměř o 400 spojů. Trať je v současné době bez života a chátrá, což se podepisuje na jejím technickém stavu. Správa železnic však opravy trati neplánuje. **„V současné ani budoucí době se zprovozněním trati nepočítáme. Požadavek na obnovení provozu ze strany kraje neregistrujeme,“** potvrdil mluvčí Správy železnic Marek Illiaš. Doplnil, že hrubý odhad nákladů na zprovoznění dráhy se pohybuje v řádu 100 až 150 milionů korun, a to včetně obnovy zabezpečení na přejezdech..

● **ŽST. KOLÍN** po rekonstrukci přednádraží, kde vznil krytý autobusový přestupní terminál (vlak/bus/MHD Kolín) s moderně řešenými krytými nástupišti. Autobusy MHD Kolín řídí i ženy – jako právě linku MHD Kolín 28. 12. 2019 na snímku Martina Kubíka.

● **REGIONÁLNÍ TRAŤ 185** Domažlice – Klatovy – Horažďovice tzv. „Pošumavská transverzálka“ prochází postupnými opravami a modernizací (většina stanic a zastávek dostala nové osvětlení, průběžně jsou tu aktivována nová přejezdová zabezpečovací zařízení). Kupříkladu v listopadu loňského roku probíhala oprava traťového úseku Klatovy – Běšiny spočívající v pokládce nového kolejového lože, přičemž zde byl opraven jeden most a přejezd. Na snímku Tomáše Martínke začátek výluky traťové koleje v km 45,8 v žst. Běšiny na klatovském zhlaví u tamního stavědla č. 2 dne 17. 11. 2019.

● **NOVÁ ŽST. PRAHA–EDEN** se nachází na přeložce tratě v bývalém obvodu ranžíru Praha–Vršovice. Současná trať, která vede přes zastávku Praha–Strašnice, bude kolem roku 2021 opuštěna a změněna na tzv. promenádu. Eden leží také nad původní trolejbusovou manipulační tratí do vozovny Michle, která byla používány do roku 1968 (nyní jako autobusové garáže). Trať vedla pod soumostím. Toto soumostí bylo pro přeložku tratě již nahrazeno novou mostní konstukcí, původní most je tak do odvolání v provozu pouze pro starou trať na Strašnice. Na snímku Martina Kubíka je stav nové žst. Praha–Eden, z níž odbočuje i kolej směr nákladiště Strašnice.

ZE SVĚTA

Kapacita železnic v Nizozemí

Dle vyjádření příslušných nizozemských úřadů, pokud bude poptávka po železniční dopravě i nadále růst jako doposud, pak v roce 2027 by železniční infrastruktura dosáhla svých kapacitních hranic. V I. pololetí 2019 vzrostla dopravní výkonnost o 4,9 %, když podle prognóz to mělo být mezi 1,4 – 1,9 %. Přitom tyto prognózy slouží vládě k dalšímu rozvoji infrastruktury a k požadavkům na její další výstavbu. Za železniční infrastrukturu v Nizozemí je zodpovědná společnost ProRail. Ta má v tomto roce jeden z cílů prodloužení dopravních kolejí v některých stanicích mezi přístavem Rotterdam a hranicí s Německem, aby bylo možno týdně provézt 20 kontejnerových vlaků o délce 740 m. Doposud délka těchto vlaků činila mezi 550 až 650 m.

Z Bahn–Report, 9/2019, zpracoval **–sh–**

Deutsche Bahn chce investovat 9 miliard eur do sanace mostů

Deutsche Bahn plánuje na příštích 10 let rekordně investovat do železničních mostů. Kolem 9 miliard eur má být v tomto období investováno do sanace a modernizace cca 2000 mostů, jak prohlásil mluvčí DB. V prvních 5 letech to budou 4 miliardy eur, v dalších pěti letech 5 miliard eur. To je podstatně více než doposud.

Mezi léty 2015 až 2019 bylo renovováno více než 900 mostů za 3 miliardy eur. Tím DB sama splnila svůj cíl zmodernizovat a rekonstruovat 875 mostů. Na železniční síti Německa se nachází celkem 25 700 mostů. V roce 2019 se DB a vláda dohodly na modernizačním programu pro zanedbávanou infrastrukturu, který je stanoven na 10 let a má být investováno celkem 86 miliard eur. Ještě v říjnu 2019 bylo na sanaci a renovaci mostů určeno 4,5 miliardy eur a to na 10 let.

Z Transportweb, 3. 1. 2020, zpracoval **–sh–**

Britská VRT 2 se může prodražit na 106 mld. liber

Kontroverzní projekt britské VRT 2 (HS2) se může prodražit na 106 mld. liber (cca 3127 mld. Kč), ale navzdory tomu může ještě pokračovat.

Neveřejný draft, který má k dispozici list Financial Times, mluví o značném riziku, že se projekt prodraží o 20 % z původních 81 až 88 mld. liber oznámených v září loňského roku. Tím by se náklady projektu VRT 2 skoro zdvojnásobily oproti původním odhadům ve výši kolem 57 mld. liber.

Podle stávajících plánů fáze 1 zahrnuje výstavbu 220 km VRT pro rychlost 360 km/h mezi London–Euston a Birmingham Curzon Street. Fáze 2A o délce 69 km je pokračováním VRT na sever do Crewe a fáze 2B je pokračováním VRT o délce 82 km z Crewe do Manchesteru a 198 km z Birminghamu do Leedsu. U fáze 2B připadá v úvahu revize původního plánu na novou VRT a spokojení se s kombinací VRT a konvenční tratě.

Podle Financial Times tento úsek nebude dokončen do roku 2040, tzn. o deset let později než podle původního harmonogramu. Revize projektu s cílem snížit náklady projektu zahrnuje zainteresování soukromých developerů na stavbě stanic, nižší technické specifikaci, lepší kontrole vynakládaných financí a snížení propustné výkonnosti na 14 vlaků za hodinu namísto původních 18 spojů.

Zpráva byla vydána koncem roku 2019. Největší britské stavební společnosti již napsaly dopis premiérovi Borisi Johnsonovi, v němž varují před „nenapravitelnými škodami“ v průmyslu a ztrátou tisíců pracovních míst, pokud bude projekt zrušen.

Zdroj: https://www.railjournal.com/news/hs2–could–cost–106bn/

–rš–

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 5 – 30. 1. 1995

„Návrh zákona o důchodovém pojištění porušuje platnou ústavu České republiky“, říká titulek článku, informujícího o jednání předsednictva ČMKOS ze dne 16. ledna 1995, na němž byl mimo jiné vysloven požadavek, aby byl návrh tohoto zákona vrácen k přepracování ministerstvu práce a sociálních věcí. Podle stanoviska ČMKOS zákon porušuje ústavu ČR, Listinu základních práv a svobod a je v rozporu s úmluvami Mezinárodní organizace práce. Předsednictvo ČMKOS dále uvedlo, že trvá na oddělení důchodového pojištění od státního rozpočtu. Na podporu požadavků ČMKOS bylo uspořádáno 11 regionálních mítinků.

„Odmítám bagatelizaci chyb v hospodaření Českých drah“ je titulek obsáhlého rozhovoru s Ing. Evou Vitoušovou, která v něm podrobně vysvětluje své připomínky k hospodaření Českých drah, na jehož kontrole se podílela. Vzhledem k tomu, že na její připomínky nikdo z vedení ČD ani ministerstva nereagoval, rozhodla se se závěry kontroly seznámit sdělovací prostředky. Na jednání Správní rady ČD Ing. Vitoušová kritizovala mimo jiné neexistenci dopravní politiky státu, průběžné „mizení“ majetku dráhy a odmítala za tohoto stavu oddělení divize provozu a obchodu. Na konci jednání Správní rady byla Ing. Vitoušová odvolána z funkce ekonomické náměstkyně. **„Že jsem se opravdu trefila do černého, mohu doložit prvními ohlasy“**, říká Ing. Vitoušová v exkluzivním rozhovoru pro Obzor. **„Po mramorové kostce jsem dostala další mafiánské varování – dopis s přelomenou tužkou a nakreslenou rakví spolu s xerokopií jednoho z článků o Českých drahách.“**

Obzor otiskuje také rozhovor s ekologickým aktivistou Ing. Janem Zemanem, CSc., který se zabývá dopady zákona o drahách. Tento zákon, přijatý na konci roku 1994, umožnil vstup konkurence na železnici. Ing. Zeman v rozhovoru rozebírá možné negativní dopady vstupu dalších dopravců na železnici a zdůrazňuje, že konkurence na železnici je zdravá, ale jen s rovnocennými podmínkami pro všechny dopravce.

Obzor č. 6 – 6. 2. 1995

„Ústředí nadále trvá na svém odmítavém stanovisku k transformaci ČD“, uvádí titulek zprávy z jednání Ústředí OSŽ z 25. ledna 1995. Projednávání ekonomických pravidel Českých drah na rok 1995 a rozpisu mzdových prostředků se zúčastnili zástupci Generálního ředitelství ČD v čele s Ing. Emanuelem Šípem. V diskusi zazněla od odborářů řada kritických stanovisek a také požadavek, aby se rozporné body probíraly a vyjasňovaly.

Z reportáže **„Čekání na privatizaci“** z DOM (Dílny pro opravu mechanismů) Krnov, je znát zmatek a nejistota v době probíhající privatizace, článek **„Odbory a politický systém“** od územního tajemníka OSŽ Ivo Šera měl odstartovat diskusi na téma vztahu odborů k politickým starám, obsáhlá reportáž z Týniště nad Orlicí poukázala na problémy lidí v železničních stanicích. V závěru se uvádí: **„Mzdy odlákávají mnohé jinam a tak zůstávají jenom ti nejvěrnější, pro něž je práce víc než jen zaměstnáním. Je to tak dobře?“**

–zs–

Uznávání jízdních výhod v rámci obvodu vymezeného objednávkou Jihomoravského kraje

Informujeme držitele jízdních výhod o podmínkách uznávání zaměstnaneckých jízdních výhod ČD v rámci obvodu vymezeném objednávkou Jihomoravského kraje (dále jen JMK).

Od 1. 1. 2020 neplatí v obvodu vymezeném objednávkou JMK zaměstnanecké jízdní výhody (dále jen ZJV). Tato skutečnost se týká pouze regionálních vlaků objednaných JMK. Na vlacích dálkové dopravy objednaných Ministerstvem dopravy ČR, ZJV nadále platí.

Časový příplatek JMK

- S účinností **od 23. 1. 2020** byl zahájen prodej časového příplatku JMK.
- Časový příplatek JMK je určen pro **všechny** držitele In Karet s platnou aplikací železniční průkazka (dále jen ŽP).
- Časový příplatek JMK lze zakoupit u všech pokladních přepážek ČD se zařízením UNIPOK (nelze pořídit přes eShop ČD, ani u vlakového personálu na zařízení POP) **za jednotnou cenu 1500 Kč.**
- **Platnost příplatku je ode dne provedení úhrady do 12. 12. 2020.**
- Časový příplatek JMK **je vydáván ve formě papírové jízdenky**. Od 1. 3. 2020 bude časový příplatek JMK vydáván v elektronické podobě (tzn. aplikace „časový příplatek JMK“ nahraná v čipu In Karty). Časový příplatek JMK ve formě papírové jízdenky má platnost od doby jeho vystavení až do doby ukončení jeho platnosti, tj. do 12. 12. 2020 (tzn. vydaný papírový jízdní doklad nebude dodatečně převáděn do In Karty).
- Podmínkou využití časového příplatku JMK je držení In Karty s platnou aplikací ŽP, tzn. musí být uhrazena prolongace pro rok 2020.
- Tento časový příplatek lze zakoupit ve vyhlášeném období kdykoliv, bez poplatku 300 Kč za tzv. dodatečné zakoupení příplatku.

Při nákupu držitel předloží pokladníkovi In Kartu nebo předběžnou In Kartu.

Držitel si vždy zkontroluje, zda jsou na vystaveném dokladu s časovým příplatkem JMK uvedeny správné údaje. Zjištěné chyby ihned u pokladníka reklamuje, tj. požádá o storno (anulaci) dokladu, doklad vrátí a požádáo vydání nového dokladu se správnými údaji.

O storno dokladu lze požádat nejpozději 60 minut od prodeje a to pouze na pokladní přepážce a u pokladníka , kde byl doklad vydán.

Na pozdější či jinak uplatněné reklamace nebude brán zřetel!

- Při kontrole vlakovým personálem je držitel povinen vždy předložit In Kartu/předběžnou In Kartu s platnou aplikací ŽP a jízdní doklad časového příplatku JMK (v tištěné podobě nebo v elektronické podobě na In Kartě). Pokud bude předložena při kontrole In Karta s neplatnou aplikací ŽP, nelze uznat ani časový příplatek JMK a cestující zaplatí v osobních a spěšných vlacích objednávaných v rámci brutto smlouvy JMK jízdné dle tarifu IDS JMK.
- V případě ukončení nároku na zaměstnanecké jízdní výhody zaniká nárok na časový příplatek JMK. Držiteli nevzniká nárok na vyplacení návratku 1500 Kč (nelze navrátit ani poměrnou část z ceny tohoto příplatku).

Upozorňujeme, že v případě ztráty jízdního dokladu časového příplatku JMK (tj. papírové jízdenky) není možné vystavit náhradní doklad!

Průkazy pro bezplatnou jízdu

- V rámci obvodu vymezeném objednávkou JMK nelze průkazy pro bezplatnou jízdu použít.

Opatření k uznávání jízdních výhod v rámci obvodu vymezeném objednávkou Jihomoravského kraje, č.j. 0158/2020–O10, ze dne 20. 1. 2020, je k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod a současně je pro zaměstnance ČD, a. s., zveřejněn v IS NORMIS. Přílohou tohoto opatření je seznam úseků a vlaků v objednávce JMK a vzor jízdenky časového příplatku JMK.

Šárka Pupíková,
Generální ředitelství, ČD, a. s.

Vzdělávací aktivity OSŽ na I. pololetí roku 2020 – odborné semináře

Ústředí OSŽ dne 18. 12. 2019 schválilo termíny seminářů, které jsou organizovány na základě požadavků a potřeb funkcionářů ZV ZO OSŽ. Zvýšená pozornost bude věnována funkcionářům nově zvoleným, kteří dosud žádný seminář neabsolvovali. Semináře jsou určeny pro předsedy ZO OSŽ, místopředsedy ZO OSŽ a členy ZV ZO OSŽ, případně i pro nové členy jednotlivých Výborů OSŽ, pro funkcionáře, kteří v ZV ZO OSŽ zabezpečují činnost na úseku BOZP, pro hospodáře a pro členy RK ZO OSŽ a budou zaměřeny na jednotlivé problematiky a aktuální změny v daných oblastech.

1. 16. 3. – 20. 3. RZ Prudká u Tišnova
Gestor: JUDr. Petr Kožmín Týdenní seminář pro funkcionáře ZV ZO OSŽ působící na úseku BOZP, kteří dosud žádné školení neabsolvovali, případně absolvovali toto školení již před delší dobou.

2. 23. 3. – 25. 3. Hotel Lesní chata – Kořenov
Gestor: Zdeněk Görner Třídenní seminář pro nově zvolené hospodáře, případně předsedy, funkcionáře ZO OSŽ a členy RK ZO OSŽ.

3. 25. 3. – 27. 3. Hotel Lesní chata – Kořenov
Gestor: JUDr. Petr Večeř Třídenní seminář pro předsedy, místopředsedy, členy ZV ZO OSŽ, případně i nové členy Výborů OSŽ se zaměřením na pracovněprávní problematiku, předpisů souvisejících, prováděcích, dále vnitřních předpisů OSŽ a vnitroodborovou činnost apod.

4. 1. 4. – 3.4. Hotel Lesní chata – Kořenov
Gestor: JUDr. Petr Kožmín Třídenní seminář pro pokročilé inspektory BOZP ze ZO OSŽ.

5. 15. 4. – 17. 4. RZ Prudká u Tišnova
Gestor: JUDr. Petr Večeř Třídenní seminář pro předsedy, místopředsedy, členy ZV ZO OSŽ, případně i nové členy Výborů OSŽ se zaměřením na pracovněprávní problematiku, předpisů souvisejících, prováděcích, dále vnitřních předpisů OSŽ a vnitroodborovou činnost apod.

6. 27. 4. – 29. 4. RZ Prudká u Tišnova
Gestor: Zdeněk Görner Třídenní seminář pro hospodáře, členy RK ZO OSŽ, případně i předsedy ZV ZO OSŽ (pro pokročilé).

Pokyny pro účastníky seminářů (školení):

Přihlášky na semináře: e–mailem: monika.vitnerova@osz.org, telefonicky: Monika Vitnerová – 737 275 104.

Přednášková činnost: zabezpečena členy lektorského sboru OSŽ – ústředí.

Účastnický poplatek seminářů (Kč/osoba): do 3 dnů ve výši 300,– Kč; nad 3 dny – 500,– Kč.

Potvrzení o úhradě poplatku obdrží každý účastník od organizátorů daného semináře.

Potvrzení o účasti na semináři obdrží každý účastník od organizátora daného semináře, možno využít ustanovení § 203 odst. 2 písm. c) zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

Refundace mzdy ze strany OSŽ – ústředí se neposkytuje.

Doprava na školení bude uvedena v pokynech na pozvánce na daný seminář.

Mimo výše uvedené semináře jsou v níže uvedených termínech a místech plánovány **speciální jednodenní semináře pro hospodáře a členy ZO OSŽ**, případně i předsedy ZO OSŽ se zaměřením na provádění roční závěrky v ZO OSŽ, rozpočet, inventarizaci majetku, pohledávek a závazků a na případné změny v legislativě ve vztahu k hospodaření ZO OSŽ.

Jednodenní semináře budou uskutečněny v následujících termínech a místech:
25. 2. Brno – budova žst. Brno hl. n.
26. 2. Přerov – budova DPOV Přerov
3. 3. Praha – zased. místnost – Dům Bohemika
4. 3. Plzeň – budova žst. Plzeň hl.n.
5. 3. České Budějovice – zasedací místnost SOKV (ČD Cargo)
11. 3. Pardubice – zasedací místnost žst. Pardubice hl. n.
12. 3. Ústí nad Labem – zasedací místnost SŽDC

Semináře se uskuteční v uvedených termínech a místech od 9.00 do 15.00 hodin. Občerstvení bude pro účastníky zajištěno v hodnotě do 90,– Kč na osobu. Gestor: Zdeněk Görner.

Přihlášky na semináře: e–mailem: monika.vitnerova@osz.org, telefonicky: Monika Vitnerová – 737 275 104.

Potvrzení o účasti na semináři obdrží každý účastník od organizátora daného semináře, možno využít ustanovení § 203 odst. 2 písm. c) zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

Refundace mzdy ze strany OSŽ – ústředí se neposkytuje.

Žádáme předsedy ZO OSŽ, aby byli nápomocni při zabezpečování účastníků (členů ZV ZO OSŽ) na výše uvedených seminářích. Přihlášky zasílejte v co nejkratší době.

JUDr. Petr Večeř

PRÁVNÍ PORADNA

Pojištění odpovědnosti zaměstnance – rozsah

V posledním době dochází ke zvýšenému počtu dotazů a nejasností u pojištěných členů OSŽ (prostřednictvím ZO OSŽ u Kooperativa pojišťovny, a. s.), na které pracovněprávní vztahy se pojištění odpovědnosti zaměstnance za škodu způsobenou v souvislosti s výkonem povolání zaměstnavateli (dále jen „pojištění odpovědnosti“) použije.

ESO OSŽ – ústředí v této souvislosti opakovaně zdůrazňuje následující:

Pojištění odpovědnosti se vztahuje na škodu, která může vzniknout při výkonu povolání (pracovní poměr – pracovní smlouva /§ 33 ZP/) nebo při dohodách o pracích konaných mimo pracovní poměr (dohoda o provedení práce /§ 75 ZP/ nebo dohoda o pracovní činnosti /§ 76 ZP/).

Z uvedených dohod o pracích konaných mimo pracovní poměr je člen OSŽ povinen hradit členský příspěvek OSŽ (článek 12 odst. 1 Stanov OSŽ, v platném znění).

Škodní událost může být způsobena jakémukoliv zaměstnavateli se sídlem v České republice. Na území ČR se vztahuje např. i na poškození kolejového vozidla jiné železniční společnosti (např. Slovenská železniční společnost /ZSSK/, Německé dráhy /DB/, Rakouské spolkové dráhy /ÖBB/, Polské státní dráhy /PKP/ apod.). Škoda může vzniknout nejen na území ČR, na území členského státu Evropské unie (EU), ale i kdekoliv ve světě.

To znamená, že pokud zaměstnanec (člen OSŽ) při uzavřeném pracovněprávním vztahu (pracovní smlouva, dohoda o pracovní činnosti, dohoda o provedení práce) a při výkonu práce způsobí škodu zaměstnavateli, tak územní působností pojištění odpovědnosti jsou tedy všechny státy světa.

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

NÁZORY

Co změnil zákon o drahách, ještě než začal platit

Kromě celostátního tarifu, na kterém se poslanci nemohli shodnout se senátory, se na veřejnosti objevila ještě další celosíťová služba na železnici. Proč se nemohli shodnout, je pochopitelné: pokud bude eshop nového tarifu ukládat data o nakupujícím, bude jistě jednodušší vypátrat případné pokusy o hromadné zneužití doplatků za nařízené slevy. To je veřejný zájem. Na druhou stranu se snáze zmapuje pohyb bezúhonných lidí po síti. A to zase zavání policejním státem.

Dalším sporným bodem bylo kácení u tratí. Zatímco stromy skáčou pod vlak dokonce častěji než lidé, je alarmující, aby někdo v cizí zahradě podřízl celou dřevěnou bytost kvůli trčící větvi na dosah pásma trati. Stromy zvyklé žít na větru navíc odolají rozmarům počasí lépe, než další řady za nimi, které rostou v závětří.

Zpět ale k nové celosíťové službě. Na webu SŽDC se objevil odkaz „asistence na nádraží“. Objednávkový formulář nabízí možnost zajistit asistenci u přepravy osob na vozíku a jinak handicapovaných po celé republice vlakem bez ohledu na dopravce. U přípoje za méně než půl hodiny také upozorní na krátký čas na přestup. Třeba pro trasu z Úštěku do Třebívlic se automaticky nabídnou jako přestupní bod bezbariérové Čížkovice místo vozíčkářům špatně přístupných Lovosic. I tak ale ještě systém nedosahuje kvalit objednávkového formuláře Českých drah, který umožňuje jednak objednat i mezinárodní cestu, a k tomu si přestupní stanici zvolit. Nevidomí jistě obětují nějaký ten schod, aby nemuseli v mrazu půl hodiny čekat u léta zamčené čekárny.

Navíc moje nedávná zkušenost s přestupem v Čížkovicích byla tato: První vlak přijel na třetí kolej, odkud je to oficiální cestou přes přejezd 250 m k odjezdové tabuli, kde se po chvíli objevila pro přípoj také trojka. Nachozený půlkilometr ostře kontrastuje se 40 m vzdušné čáry. Opačné nástupiště s přístupem k ceduli a také první a druhou kolejí zůstalo nevyužito, snad kvůli výluce. Doporučený termín pro objednávku je 48 hodin před odjezdem, aby bylo možné kontaktovat jednotlivé dopravce do obvyklých 24 hodin předem. To pomůže vytvořit tlak na některé soukromníky, kteří dosud sami požadovali 48 hodin. Každopádně jde o zásadní krok k síťovosti železnice. Ačkoli jsem nenašel odkaz na formulář na webu stejnodesignového „oneticketu“, a na webu SŽDC zase odpovídající odkaz v anglické verzi stránek, dá se předpokládat, že se tyto mouchy vychytají a skokem přibyde spokojených cestujících.

Vít Patrák, informátor železniční dopravy

České dráhy: vše prodat!

České dráhy, a. s., před časem prodaly pozemek na bývalém VNVK a složišti obci Měchenice. Ta místo aby umožnila parkování lidem, kteří dojedou auty k nádraží a pak pokračují vlakem do centra Prahy po trati 210/S88, pozemek dlouhodobě pronajala firmě, která provádí opravy na silnici Davle – Praha Zbraslav.

Na tomto příkladu je jasně vidět, jak byla krátkozraká politika manažerů železnice, kteří vidí pouze krátkodobý zisk z prodeje, ale nevidí dlouhodobé cíle rozvoje železnice a návaznosti individuální dopravy/železnice.

Proč se tedy v jiných případech podporují parkoviště P+R, když se pozemky, které mohly ideálně sloužit tomuto účelu, prodávají? Navíc tím, že pozemek u žst. Měchenice sloužil v minulosti celá desetiletí při různých výlukách, kdy se zde otáčely autobusy NAD, a to i pro výluky na posázavské větvi tratě 210, při výlukách tunelů u Davle atd. Nyní se při výlukách zavádí běžně NAD již od žst. Praha–Zbraslav až po Dobříš (!), takže autobusy stojí v kolonách již v centru Zbraslavi.

V letošním roce má být další náročná výluka – oprava měchenického mostu přes Vranskou přehradu. Most byl generálně opravován již na přelomu století, to však jezdily vlaky dokonce ve složení 749+2Bmo v horním úseku mezi Měchenicemi a Dobříší a zpět. Nyní to prý nebude možné, prý se nesmí zbrojit nafta pro hnací vozidla mimo depa. Dříve to šlo. Proč? Inu, bylo to levnější.

Martin Kubík

Vlakové soupravy a staré vozy

Jsem bývalá železničářka. U dráhy mám odpracováno hodně přes 30 let (s ostatními propuštěna dva roky před důchodem) a bohužel, po více než 40 poctivě odpracovaných letech (téměř bez nemocenské) jsem do důchodu odcházela potupně z úřadu práce!!! Za to můžu poděkovat Českým drahám !!!! Následky v podobě nižšího důchodu si, samozřejmě, s sebou stále nesu. I zdravotní potíže už mám – a ne malé!!! To je daň za přechozené chřipky, protože vždy na prvním místě byli cestující! Ale dostávám se k jádru věci:

Výše uvedenými řádky předesílám, že Českými drahami nejezdí jen děti, studenti a zdatní turisté, ale i my, poznamenaní časem… Dnes mám nejen já problém do ‚panťáku‘ nastoupit, ale z něho i vystoupit. Přece jen nejde jenom o pantografy – jde o všechny vozy se schůdky – proč už ČD, když mají tak silnou konkurenci v RegioJetu, Leo Expressu a už i v Arrivě, nereagují pružněji = ještě lepšími a těmi nejkvalitnějšími vozy?

Dobře si vzpomínám na přepravy imobilních cestujících na invalidním vozíku, kdy bylo kdysi celé nádraží ‚v pozoru‘ !! K tranzitérkám museli přidat své svaly také výpravčí. To nedávno v žst. Přerov jsem zahlédla paní na invalidním vozíku, jak si do vozu Leo Expressu elegantně sama najela, stevardka jí jen na perón položila lehkou plošinku (sklon cca do 30 promile) a ona cestující nástup, neboli vjezd do vozu zvládla úplně sama.

A protože dráhy pořád jedou – ptám se, proč už tedy nejsou dávno jejich vlakové soupravy s nízkopodlažními či nízkoprahovými vozy na hlavních tazích, proč pořád jezdí staré poruchové vozy, kde kolikrát nejdou otevřít ani ty dveře, kterými jste do vozu před půl hodinou nastoupili???

Hana Dostálová

Vyjádření Českých drah

České dráhy obnovují svůj vozidlový park průběžně. Od konce 90. let minulého století pro regionální dopravu nakupují nová vozidla pouze jako nízkopodlažní a nízkopodlažní elektrické jednotky pořizují také v případě některých rychlíků. V uplynulém desetiletí investovaly České dráhy do modernizace vlaků přes 40 miliard korun a dalších 40 miliard se chystají investovat v příštích letech.

Paní Dostálová zmínila Leo Express. Ten ovšem provozuje pouze několik podobných vozidel, zatímco České dráhy jich mají více než 430. Jejich počet se tak za 10 let více než zdvojnásobil. Podlaha v nich je ve výšce moderních nástupišť. Tyto vlaky jsou vybaveny také posuvnými dveřmi, které se snadno ovládají tlačítky a jsou dokonce běžně vybaveny zařízením pro dálkové otevření vysílačkou pro nevidomé.

Loni České dráhy uzavřely kontrakty na nákup nízkopodlažních jednotek typu EMU 160 a push–pull , které se již vyrábějí. Závazně je nyní objednáno 36 soupravy pro Plzeňský, Karlovarský, Jihočeský, Moravskoslezský kraj a pro Vysočinu. Soutěže na typy EMU 240 a DMU 120 probíhají. I z těchto zakázek budou České dráhy závazně objednávat desítky bezbariérových vlaků například pro Středočeský, Jihočeský a Pardubický kraj a pro Vysočinu. Pořízení dalších je pak závislé na objednávce dopravy od regionů a státu.

Mgr. Radek Joklík,
tiskový mluvčí Českých drah, a. s.

Obcí dlouhodobě pronajaté místo u dálkově řízené žst. Měchenice, auta nemají kde parkovat, o P+R si v Měchenicích nechají jen zdát.

SŽDC modernizuje, majitel vlečky likviduje

V loňském roce byla dokončena investiční akce SŽDC revitalizace trati Týniště nad Orlicí – Broumov, v rámci které došlo v Novém Městě nad Metují i k modernizaci připojení vlečky výrobního závodu švýcarské společnosti Ammann Czech Republic a. s. (do roku 2005 STAVOSTROJ, a. s.), který se specializuje na výrobu těžké stavební techniky, především silničních válců a hutnících strojů.

Krátce potom, co SŽDC kompletně zmodernizovala stanici Nové Město nad Metují, majitel vlečky nechal vytrhat většinu vlečkového kolejiště. Skoro to vypadalo, že by mohla být modernizována celá vlečka. Modernizace vlečky se však asi po vytrhání kolejí odložila na neurčito, protože ponechán byl jen krátký úsek koleje hned za vlečkovou bránou výrobního závodu. Nebylo zachováno ani kolejové připojení k některé z nakládacích ramp a to se jedna z nakládacích ramp nachází hned vedle vlečkové brány.

Nová výhybka na vlečku ve stanici Nové Město nad Metují ztratila na významu. Kolej za plotem už nikam nevede.

Přestože vlečka Ammann Nové Město nad Metují stále existuje, případná nakládka nebo vykládka je teď více než nepravděpodobná. Ale kdo ví, třeba ještě přijdou pro železnici lepší časy, až se začnou brát vážně stanovené cíle dopravní politiky EU a 30 % nákladní silniční přepravy na vzdálenosti nad 300 km se do roku 2030 převede na jiné druhy dopravy. Pak bude možná o důvod víc dokončit modernizaci vlečky v Novém Městě nad Metují i ve výrobním areálu a obnovit koleje k místům nakládky a vykládky.

Martin Kalousek

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

Nově opravená „Žehlička“ E 426.0001 se svojí soupravou projíždí po „Bechyňce“ mezi dopravnou Sudoměřice u Bechyně a zastávkou Bežerovice.

Elektrické lokomotivy řady 113 na Bechyňce

S příchodem nového jízdního řádu se na všechny spoje na trati 202, vedoucí z Tábora do Bechyně, vrátily elektrické lokomotivy řady 113 přezdívané „Žehličky“, které jsou vyrobeny pro napájecí systém 1,5 kV, jenž je v trolejích Bechyňky. Vystřídaly v provozu dvouvozové Regionovy, které na nejstarší elektrizované trati u nás byly spíše ostudou, protože podle selského rozumu motorové jednotky nemají co dělat pod trolejí. Konstruktér a projektant F. Křižík by se asi hodně divil, co na trati z Tábora do Bechyně jezdí.

Díky nasazení těchto lokomotiv prošla „Žehlička“ 113.001, která byla vyrobena ve Škodovce v Plzni v roce 1973, velkou opravou v DPOV Přerov a dostala nový oranžový lak. Na konci roku 2019 po opravě dostala nové tabulky se starým označením E426.0001 a z Přerova se vrátila zpět do OCÚ Západ, provozní jednotka Tábor. Na Bechyňce jezdí s přívěsnými vozy řady 010, které jsou v Táboře dva, v retro „polomáčeném“ nátěru, ale jezdí bohužel s lokomotivou 113.003.

Naše fotka „Žehličky“ E 426.0001 pochází z neděle 12. 1. 2020, kdy vládlo pěkné slunečné počasí, a tato lokomotiva přilákala do jižních Čech řadu našich i zahraničních příznivců železnice se snahou zdokumentovat provoz elektrických vlaků na Bechyňce.

Vít Mareš

Oáza pravé železničařiny

V žst. Křinec jsou nejen mechanická návěstidla, mechanické závory, ale i pohledná vodárna, výtopna či čilá vykládka uhlí. Vlečka do výkupu kovošrotu je bohužel nepoužívána. Proti nádraží je hostinec, který má v zimním období otevřeno jen po dobu obědů.

Křinec leží na trati 061 Nymburk – Jičín a z Křince odbočuje trať 062 Křinec – Městec Králové – Chlumec nad Cidlinou. Tratě postavila společnost České obchodní dráhy (BCB) pánů Muziky a Schnabela, mimo úsek Městec Králové – Chlumec, v letech 1881–82. Stopy BCB jsou na trati patrné dosud typickými výpravními budovami úsporného typu. Trať 061 a 062 jsou dosud nebo zatím oázou pravé železničařiny. Málokdo dnes ví, že společnost BCB postavila i úsek tratě (Praha)–Nusle – Krč – Modřany také v roce 1882. Proto se název „Modřanka“ udržel mezi železničáři doposud.

Martin Kubík

Na snímku z 21. 1. vůz Es s uhlím pro firmu LB mineral.

Další zajímavosti a množství snímků z Křince a okolí najdete na webu osz.org v rubrice **Cestujeme s Obzorem** pod titulkem „Neotálejte s cestou do Křince!“.

Mimořádnosti se nevyhnuly ani Švestkové dráze, společnost AŽD Praha chystá mimořádná školení provozního personálu

Zatímco jiní dopravci řešili a stále ještě řeší nějaké problémy, společnosti AŽD Praha, s. r. o., se až do 16. ledna 2020 mimořádnosti vyhýbaly. První problém společnost zaznamenala v pátek 16. 1. 2020 po poledni, kdy z důvodu projetí návěstidla zakazujícího jízdu v Čížkovicích došlo k násilnému přestavení výhybky vlakem společnosti AŽD Praha a k následnému zastavení provozu v úseku Lovosice – Čížkovice. **„Pro případ projetí návěsti zakazující jízdu máme následující opatření: strojvedoucí je okamžitě stažen, musí jít na přezkoušení a jsou mu odebrány prémie. AŽD už chystá mimořádná školení provozního personálu,“** uvedl Jiří Dlabaja, mediální poradce generálního ředitele AŽD Praha, s. r. o.

Na lokálkách 113 a 114 došlo s vlaky AŽD od změny grafikonu k „zahuštění“ dopravy, což způsobuje problémy nejen v úseku Čížkovice – Lovosice, kde se zpoždění jednoho vlaku automaticky přenáší na ostatní vlaky, ale i na celé jednokolejné trati 113 (Švestkové dráze). Například v pátek 17. 1. 2020 měl vlak Os 25507 z Mostu do Litoměřic horního nádraží na odjezdu ze zastávky Sulejovice cca 20minutové zpoždění, cestujícím to bylo odůvodněno křižováním na jednokolejné trati. **„Snažíme se dodržovat jízdní řád, aby nedocházelo ke zpoždění. Občas se ale zpoždění jednoho vlaku projeví i na tom následném,“** přiznal Jiří Dlabaja a dodal: **„Protože jde v případě Švestkové dráhy o jednokolejnou trať, pak se větší zpoždění bohužel přenáší i na protijedoucí vlak z důvodu křižování. Mnohdy je i za zpožděný vlak na náklady AŽD vypraven autobus, protože se snažíme o minimální dopad na cestující.“**

Ostatně autobus byl na Švestkové dráze nasazen i již zmíněný pátek 17. ledna: z důvodu poruchy jednoho z motorových vozů řady 654 (v trase Třebívlice – Most) byla zavedena náhradní autobusová doprava. **„Následně, po opravě vozu, byl provoz vlaku zase obnoven,“** uzavřel Jiří Dlabaja. **Michael Mareš**

Spoj linky U10 číslo 25533 Třebívlice - Litoměřice horní nádraží, tvořený motorovým vozem 654.007-3, vyčkává odjezdu ze železniční stanice Čížkovice.

Na trati Hrušovany u Brna – Židlochovice byl zaveden elektrický provoz

Jízdní řád 2019/2020, platný od 15. prosince loňského roku, zavedl přímé osobní vlaky linky S3 integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK) v relaci Tišnov, respektive Brno – Židlochovice v elektrické trakci.

Trať Hrušovany u Brna – Židlochovice o délce 3 km (zprovozněna byla v roce 1895 jako místní dráha Severní dráhy císaře Ferdinanda) se tak stala součástí tratě SŽDC 251 Tišnov – Brno – Vranovice/Židlochovice. Zmiňovaná dráha byla řadu let provozována jen jako vlečka s občasným provozem. Osobní doprava zde byla zastavena před čtyřiceti lety v červnu roku 1979, poté trať sloužila pouze nákladní dopravě, přičemž v roce 2013 sem zavítal zvláštní vlak Klubu přátel kolejových vozidel Brno a od roku 2014 tu byl provoz zastaven zcela kvůli havarijnímu stavu.

Díky iniciativě Jihomoravského kraje nyní došlo k zásadní modernizaci tratě na rychlost 80 km/h (vedena převážně v záplavovém území řeky Svratky), kde je zaveden elektrický provoz, čímž je naplněn dlouhodobý záměr pro zajištění dopravní obslužnosti Židlochovic a přilehlých obcí železniční dopravou.

Tento projekt v hodnotě 952 657 313 Kč, jenž byl zahájen v listopadu 2018 (zcela dokončen by měl být koncem září 2020) je spolufinancován z Fondu soudržnosti Evropské unie a spočívá v kompletní rekonstrukci železničního spodku a svršku, umělých staveb, instalaci světelných přejezdových zařízení, zabezpečovacího zařízení třetí kategorie, jehož prostřednictvím zde bude řízen provoz dálkově z CDP (centrální dispečerské pracoviště) Přerov a v neposlední řadě ve vybudování trakčního vedení (již v roce 2015 si Správa železniční dopravní cesty nechala vypracovat územní rozhodnutí pro obnovu trati). V žst. Hrušovany u Brna díky tomu proběhla výstavba nového ostrovního nástupiště s mimoúrovňovým přístupem a částečná rekonstrukce kolejiště za účelem přímého napojení regionální tratě od Židlochovic na hlavní trať 250 směrem na Brno, což umožnilo zavedení přímých vlaků v relaci Brno – Židlochovice.

Koncová stanice v Židlochovicích získala nové uspořádání kolejiště (stanice má po dokončení rekonstrukce dvě kusé koleje) a dvě nová úrovňová nástupiště s bezbariérovým přístupem a propojením s novým autobusovým terminálem v prostoru přednádraží, díky čemuž tu je možný přestup z vlaku na autobus typu „hrana – hrana“ v rámci integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK), přičemž tu samozřejmě je instalován integrovaný světelný informační systém s odjezdy nejbližších vlaků a autobusů a rozhlas (dálkově ovládaný). Stavební práce jsou realizovány společnostmi Subterra a OHL ŽS (tzv. sdružení „Hrušky“).

Po zavedení elektrických vlaků do Židlochovic trvá spojení s jihomoravskou krajskou metropolí Brno 30 minut, což je o tři minuty kratší čas než autobusovou linkou 505 Brno – Rajhrad – Židlochovice, která je z toho důvodu omezena.

Tomáš Martínek

Stožáry trakčního vedení podél 3 km dlouhé trati Hrušovany u Brna – Židlochovice avizovaly její vzkříšení (stav ze dne 27. 7. 2019) a nový dopravní model ve prospěch železnice.

Přestavba nádraží ve Frankfurtu

Po dlouhém zpoždění chce Deutsche Bahn (DB) přestavět frankfurtské hlavní nádraží, a to i s dvěma úrovněmi pro dálkovou a regionální dopravu. Plány architektonické kanceláře Schneider + Schumacher jsou hotové již od roku 2008. **„Práce na největší frankfurtské stanici začaly ve druhé polovině roku 2019,“** řekl pro Frankfurter Rundschau mluvčí železnice. Povolení Spolkového drážního úřadu je k dispozici od ledna 2019. Stavba bude nyní probíhat v „několika sekcích“ až do „konce roku 2024“, uvedl mluvčí železnice. Náklady byly naposledy stanoveny na 135 milionů eur. Každý den použije hlavního nádraží ve Frankfurtu asi půl milionu lidí.

Ve špičkách bývá stanice přeplněná, když se zde střetávají cestující z dálkových a regionálních /S Bahn vlaků. Pro omezení kolizí mají být tyto vlaky odděleny, když regionální doprava a obchodní zóna by měly být v suterénu. Modelem by měly být např. hlavní nádraží v Lipsku nebo Hannoveru. Mělo by dojít také k novému využití prostor před nádražím, které teprve od konce roku 2024 budou upraveny dle návrhu města Frankfurt. Záměrem je zkvalitnit přednádražní prostor, který je pro první dojem návštěvníků Frankfurtu důležitý. Taxíky, které v současné době zabírají velké oblasti, se mají přesunout na severní stranu stanice. Tím se vytvoří více prostoru pro „život“ před nádražím, či v přilehlé městské čtvrti.

Na severní straně stanice bude vybudováno logistické centrum, kam bude dodáváno veškeré zásobování a shromážděny odpadky. Plánuje se garáž pro 200 vozidel a 700 kol. Tramvajové tratě budou rozšířeny na úkor automobilové dopravy. Zatím není jasné, kde by měla být jednou stanice dálkové dopravy. Deutsche Bahn plánuje na jaře 2021 předložit studii proveditelnosti. Výstavba sedm kilometrů dlouhého železničního tunelu, kde by měla být vedena dálková doprava, by byla pravděpodobně možná do roku 2036.

Z FAZ, 10. 1. 2020, zpracoval **–sh–**

Moudrost pro tento den

„Než začnete někoho léčit, zeptejte se ho, jestli se vzdá věcí, kvůli kterým je nemocný.“

Hippokratés z Kosu,
lékař (460 - 370 př. n. l.)

Vzpomínka na Ing. Karla Pivoňku, CSc.

Poslední den minulého roku nás opustil v 87 letech kamarád, odborník, vědecký pracovník a především člověk vysokých morálních hodnot, který miloval nejen své profesní zaměření, ale i naše hory Šumavu a Krkonoše, Jaderské moře a jako kosmopolitní člověk velká města Londýn, Paříž, Benátky. Byl vynikajícím vypravěčem životních příběhů, a měl o čem vyprávět, protože zastával řadu významných řídících postů v dopravě.

V devadesátých letech minulého století se aktivně podílel na založení Dopravní fakulty Jana Pernera na Univerzitě v Pardubicích, kde následně působil na katedře technologie a řízení dopravy (1994–2009). Aktivně pracoval v Institutu Jana Pernera, o. p. s, ve funkci ředitele (2009–2019). Zde pod jeho vedením byly organizovány pracovní semináře, kolokvia a konference na aktuální problémy v dopravě. Vrcholem jeho profesní činnosti bylo vedení pilotního projektu ERTMS/ETCS pro traťový úsek Poříčany – Kolín formou odborných kurzů pro pracovníky SŽDC a ČD, a. s., pod gescí italské společnosti Ansaldo STS.

Pan Ing. Karel Pivoňka, CSc. zůstane v našich vzpomínkách jako významný odborník v železniční dopravě, který byl na počátku kariéry u zrodu zavádění výpočetní techniky a profesní život zakončil účastí při zavádění evropského vlakového zabezpečovacího systému. K největším Karlovým devizám patřily čestnost, slušnost, otevřenost, humor, džentlmenství a lidskost.

Prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.,
Ing. Edvard Březina, CSc.

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

ZE SPORTU

Vítězné mužstvo DKV Praha.

Oblastní turnaj železničářů v ledním hokeji vyhrálo mužstvo DKV Praha

Za účasti čtyř mužstev (HC OŘ Ústí nad Labem, ŽST Louny, PO Česká Třebová, DKV Praha) se ve středu 15. ledna 2020 v České Třebové na zimním stadionu na Skalce konal Oblastní turnaj železničářů (Praha) v ledním hokeji. Letos poprvé se hokejový turnaj železničářů hrál novým systémem: vítězové tří oblastních kol (Plzeň, Praha, Olomouc) se 18. března 2020 utkají v České Třebové v rámci Mistrovství republiky železničářů v ledním hokeji.

Ač šlo „jen“ o oblastní kolo, bylo se na co koukat. Zápasům nechyběly emoce, týmy předváděly líbivý hokej vysoké kvality a takřka do poslední chvíle bylo o co hrát. Když v posledním zápase turnaje proti sobě nastoupily týmy DKV Praha a ŽST Louny (v jejichž dresu hrál přednosta PO Most Ing. Miroslav Čepek), mohly teoreticky oba celky turnaj vyhrát. Nakonec se překvapení nekonalo (při remíze 2 : 2 si prvenství a postup odvezl tým DKV Praha), ale bylo to napínavé do poslední vteřiny: ještě necelé tři minuty před koncem utkání za stavu 2 : 1 pro DKV Praha Louny nevyužily přesilovku, při té druhé, osm vteřin před koncem zápasu, už ano. Ale ani to na prvenství v turnaji mužstvu z Loun nestačilo.

Hrálo se bez vážných zranění a na turnaji vládl duch fair play, to když se například týmu HC OŘ Ústí nad Labem zranil brankář a Louny jako výpomoc nabídly svého gólmana (nabídka nebyla přijata a Ústečáci turnaj, nutno podotknout, že k nelibosti ostatních týmů, předčasně opustili).

Turnaj bezchybně organizačně zajistila RSK OSŽ Praha pod vedením Stanislava Noska.

Výsledky turnaje:
1. DKV Praha (9 bodů),
2. PO Česká Třebová (6),
3. ŽST Louny (4),
4. HC OŘ Ústí nad Labem (0).

Nejlepší hráči jednotlivých družstev: DKV Praha – Radek Hnilica, PO Česká Třebová – Karel Nečas, ŽST Louny – Miroslav Čepek, HC OŘ Ústí nad Labem – Radek Šenkýř. **–mmč–**

V tomto čísle najdete přílohu Železniční sport 2020 s přehledem mezinárodních, celostátních a regionálních sportovních akcí OSŽ.

OBZOR
WWW.OSZ.ORG

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. - Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085, michael.mares@osz.org), redaktoři PhDr. Zdeňka Sládková (tel. 737 275 084, zdenka.sladkova@osz.org) a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 737 275 086, miroslav.caslavsky@osz.org), 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