OBZOR 23

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů

22. 11. 2021 Cena 5 Kč

Ročník 32

Z aktuálních událostí

■ V úterý 2. 11. se v prostorách sídla OSŽ sešlo **Představenstvo OSŽ**. Informace ze zásadních jednání začal I. místopředseda OSŽ a předseda PV při ČD, a. s. Vladislav Vokoun zprávami z kolektivního vyjednávání a zmínil se o novém GVD (na ztrátě na výkonech cca 1 %, se podílí zejména Středočeský kraj) či o převodu části ČD–Telematika a 235 zaměstnanců od ČD ke Správě železnic.

Místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola referoval o schůzce odborových centrál (21. 10.) s vedením společnosti.**„Podnikatelský plán je plněn, byť vlivem odstávky v Škoda Auto se automotiv zastavil. Paradoxně máme obrovský nedostatek vozů na uhlí,“** řekl a okomentoval i složitou personální situaci a velký nedostatek provozních povolání.

Petr Štěpánek, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ Správy železnic, uvedl že PKS SŽ na rok 2022 je po korektuře a visí na webových stránkách, s tiskem se vyčkává na vyřešení odměňování pracovníků dozoru, kde je vazba na stanovení výše minimální mzdy.

Bc. Renata Dousková, místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně Nedrážního republikového výboru OSŽ, informovala o kolektivním vyjednávání u Dopravního podniku města Brna a Dopravního zdravotnictví. **„Zde vyjednáváme o nárůstu benefitů pro zaměstnance a tarifních mzdách, kde měly mzdy vzrůst o 6 % nebo o 1400 Kč,“** podotkla.

Informace z posledního jednání tripartity (27. 10.), které bylo svoláno kvůli kovidovým opatřením, přednesl předseda OSŽ Martin Malý: **„Závěr je, že se opatření nebudou zpřísňovat, ale měla by se zvýšit kontrola již platných opatření,“** uvedl.

Martin Vavrečka, místopředseda OSŽ pro správu majetku, referoval o jednání představenstva společnosti OSŽ Slovakia (18. 10.).

V další části členové Představenstva OSŽ schválili dva návrhy na přiznání dávek z Podpůrného fondu OSŽ, dvě žádosti o právní pomoc zastoupením v řízení před soudem, zabývali se přípravou VIII. sjezdu OSŽ, informacemi Revizní komise OSŽ a projednali některé organizační záležitosti.

■ **Podnikový výbor** (PV) OSŽ **při Českých drahách, a. s.,** začal dne 10. listopadu vystoupením hostů z odboru péče o zaměstnance (odbor 10) GŘ ČD, a. s., v čele s ředitelkou odboru Ing. Monikou Horákovou. Ta v úvodu informovala o epidemiologické situaci na ČD. Uvedla, že 60,2 % zaměstnanců ČD je proočkovaných, což je mírně nad celorepublikovým průměrem.**„Nikde nemáme ohnisko nákazy, v současné době tedy není nutno přijímat žádná zvláštní opatření,“** zdůraznila.

Následoval bod, který posléze vyvolal bouřlivou diskusi: informace o organizační změně, k níž má dojít od 12. 12. 2021 (OŘOD Střed) a 1. 1. 2022 (CIS Východ, CIS Střed, GŘ ČD, OCÚ Západ, OŘOD Střed, OŘOD Východ, OŘOD Západ a OCÚ Střed). Tato organizační změna byla projednána na Představenstvu Českých drah den před konáním PV, proto byla podnikovému výboru předložena jen jako informace. Ke 12. 12. dochází ke zrušení 7 obsazených pracovních míst a 32 míst neobsazených, od 1. 1. 2022 se ruší 42 obsazených a 16 neobsazených pracovních míst.

Jak uvedly zaměstnankyně odboru 10, část zaměstnanců přechází k jinému dopravci. Ing. Horáková byla zaskočena dotazem předsedy PV Vladislava Vokouna, zda bylo při převodu činností využito možností nařízení Evropské unie při změně dopravce.**„Samozřejmě upřednostňujeme a vítáme uplatnění nadbytečných zaměstnanců v rámci našeho podniku, nicméně pokud to nejde, měl by podnik vyvinout mnohem větší aktivitu při jednání s novým dopravcem a objednatelem. My jsme v tomto směru bohužel žádnou iniciativu nezaznamenali,“** vysvětlil Vl. Vokoun.

Členové PV v diskusi poukazovali zvláště na ten fakt, že se má rušit množství neobsazených míst. **„Cesta rušení toho, co je neobsazené, je naprosto zcestná. Neobsazené položky přece neznamenají, že České dráhy ty lidi nepotřebují,“** podotkl například člen PV Martin Janeček a dodal, že podniku citelně chybějí například posunovači či vlakové čety. Podobně hovořili i další členové podnikového výboru, kteří situaci dokladovali zkušenostmi z vlastních výkonných jednotek a poukazovali na velké přesčasy a nevybrané dovolené u provozních profesí.

Po odchodu hostů se Vladislav Vokoun a tajemnice Věra Nečasová se vrátili k jednání Výboru OCÚ při ČD, a. s., který se za účasti zástupců zaměstnavatele konal 5. listopadu a jehož hlavním bodem byla organizační změna s účinností od 1. 12. 2021 a 1. 1. 2022 na OCÚ Střed, Východ a Západ, který počítá s tím, že snížení počtu zaměstnanců zvýší produktivitu práce o 10 %. Výbor předsedů OCÚ při PV OSŽ při ČD, a. s., vyjádřil s předloženým návrhem zásadní nesouhlas. Poukázal zvláště na snižování počtu pracovníků v profesích, na které se v minulých letech vztahoval retenční program a motivační odměny. Výbor dále požaduje předložení platné systemizace postavené na skutečných pracovních činnostech zaměstnanců OCÚ.

Vladislav Vokoun dále informoval o postupu kolektivního vyjednávání. K návrhu zaměstnavatele, který byl letos ještě tvrdší než obvykle, předložily odbory společný jednotný protinávrh. Ředitel ČD Ivan Bednárik označil pět bodů kolektivní smlouvy za klíčové, a pokud by v nich nedošlo s odbory ke shodě, je podle jeho slov odhodlaný kolektivní smlouvu nepodepsat a od ledna postupovat podle zákoníku práce. **„My chceme udržet dosavadní benefity a prioritní je pro nás takový nárůst mezd, který pokryje dopady ekonomického vývoje na zaměstnance,“** řekl Vladislav Vokoun. Jak zaznělo v diskusi, zaměstnavatelský návrh kolektivní smlouvy se na některých pracovištích dostal mezi zaměstnance, což mezi nimi vyvolalo zděšení. Podle slov členů PV je mezi zaměstnanci Českých drah vysoká míra nespokojenosti a mnozí jsou odhodláni i ke stávce. **-red-**

Kolektivní vyjednávání u ČD Cargo zahájeno!

V úterý 9. 11. 2021 byl odborovým centrálám předán návrh Podnikové kolektivní smlouvy ČD Cargo, a. s., 2022/2023 a s tím související dokumenty. Návrh PKS vychází ze stávající platné kolektivní smlouvy s úpravami na úspory v různých oblastech. Dne 18. 11. budou odborové centrály připravovat společný protinávrh a 1. 12. se uskuteční první kolektivní vyjednání se zaměstnavatelem. Sledujte webové stránky OSŽ. **–r–**

Pro cestu z Kralup nad Vltavou do Slaného použili účastníci předváděcí jízdy motorový vůz 809.657–0 na vlaku 9704, při zpáteční cestě pak moderní jednotku Stadler RS1 841.220–7 na spoji 9731.

V okolí Kralup nad Vltavou testují České dráhy RegioSpidery, nahradí staré motoráky

Cestující jedoucí z Kralup nad Vltavou do Loun nebo Velvar (a zpět) vozí od pondělí 8. 11. 2021 moderní vlaky. České dráhy tu v rámci zkušebního provozu postupně nasadí čtyři nízkopodlažní motorová vozidla typu RegioSpider, která nahradí motorové vozy řad 810/809, které na tratích dosud jezdily. Zbývající jednotky RegioSpider, které na konci minulého roku České dráhy nakoupily (celkem 22), budou jezdit pro Ústecký kraj na lince U11 Postoloprty – Louny – Litoměřice – Česká Lípa, a poté, co projdou modernizací, tak 11 z dvaadvaceti bude jezdit pro Pardubický kraj, uvedl Jiří Ješeta, člen představenstva a náměstek GŘ ČD pro osobní dopravu, v pondělí 8. listopadu 2021 u příležitosti uvedení nových vozidel do pravidelného provozu.

České dráhy dovybaví vlaky Wi–Fi, úpravami projde i audiovizuální informační systém, instalována bude klimatizace a elektrické zásuvky, a dojde i k přečalounění sedaček a přelakování vozidel do barev podle požadavku objednatele. **„V současnosti jsou motorové vozy pouze po základní opravě, nemají ještě doplněnou klimatizaci nebo český informační systém. V průběhu následujících měsíců ještě projdou v dílnách modernizací. Opravce už máme vysoutěženého, bude to dělat ŽOS Zvolen; každý měsíc budou postupně do dílen odcházet dva motorové vozy. Jejich oprava potrvá zhruba rok a potom už budou nasazovány na své pravidelné výkony,“** dodal Jiří Ješeta. Prvním modernizovaným RegioSpiderem se cestující svezou zhruba za rok, kdy budou nasazeny na linku U11 v Ústeckém kraji a na linku U6 z Teplic v Čechách do Radejčína, rovněž pro Ústecký kraj.

Jako poslední půjdou na modernizaci vozidla RegioSpider, která České dráhy nyní nasazují na spoje na linkách Kralupy nad Vltavou – Louny/Velvary: **„Chceme, aby tady jezdily co nejdéle, až pak by se sem mohly zase vrátit motorové vozy řad 809/810, ale záleží na tom, jestli se nám podaří odkoupit ještě další vozidla tohoto typu. Rádi bychom ještě nějaká podobná vozidla nakoupili. Proto budeme motorové jednotky Stadler RS1 na tratích z Kralup nad Vltavou do Loun a Velvar testovat pro možné budoucí využití typově obdobných vozidel ve Středočeském kraji,“** uzavřel Jiří Ješeta.

Nízkopodlažní vlaky nabízejí pohodlné a bezpečné cestování osobám se sníženou pohyblivostí, nejen vozíčkářům a seniorům, ale i cyklistům nebo maminkám s dětmi. Motorové vozy byly vyrobeny v roce 1997 a cestujícím nabízejí 71 míst k sezení, prostorný interiér, bezbariérový přístup a dostatek místa. S délkou přes 25 metrů a hmotností kolem 50 tun dosahují maximální rychlost 120 km/h, podvozkový pojezd vozidla navíc lépe absorbuje nerovnosti kolejiště a tím zásadně zlepšuje jízdní komfort. ČD již nyní jednají se Středočeským krajem o pořízení typově obdobných moderních vozidel, která by zlepšila kvalitu cestování nejen na této trati, ale i na jiných regionálních linkách ve středních Čechách. **Michael Mareš**

Na konferenci ETF přijelo do Prahy téměř 50 delegátů z 10 členských zemí ETF

Ve dnech 9. až 10. listopadu 2021 se v Kongresovém centru v Praze konala konference zemí střední a východní Evropy na téma: Privatizace, liberalizace, outsourcing na železnici a jejich dopad na práci odborů a Přímé zadávání zakázek v rámci závazku veřejné služby na železnici. Pořadatelem této významné akce bylo OSŽ společně s Evropskou federací pracovníků v dopravě (ETF) za finanční podpory Evropské komise.

Do Prahy přijelo téměř 50 delegátů z 10 členských zemí ETF. Kromě zástupců zemí Visegradské skupiny přijeli kolegové z Pobaltí a také z jihovýchodní Evropy. Čestným hostem konference byl prezident Železniční sekce ETF Giorgio Tuti ze Švýcarska, pozvání na zahájení konference rovněž přijali i zástupci nejvyššího vedení ČD, a. s.: Ivan Bednárik, generální ředitel ČD (videozdravice), a Tomáš Tóth, generální ředitel ČD Cargo, a. s., který na konferenci vystoupil osobně.

Za řečnickým pultem se vystřídalo přes deset řečníků, jedním z nich byl i předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, který konferenci zhodnotil slovy:**„Průběh i výsledky konference vnímám jednoznačně pozitivně, jelikož i přes různá hygienická opatření v souvislosti s pandemií COVID–19 omezující pohyb osob se nakonec podařilo zajistit osobní účast téměř všech pozvaných delegátů, což potom umožnilo při reprezentativním zastoupení celého regionu střední a východní Evropy na jednání konference nejen diskutovat často velmi rozdílné aktuální problémy železničářů v jednotlivých zemí, ale také po diskusi dosáhnout shody na hlavních prioritách a požadavcích odborových organizací tohoto regionu před jednáním kongresu ETF, který se uskuteční na jaře příštího roku v Budapešti.“** **–mmč–**

Účastníci konference ETF.

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Bez zdražení jízdného to nepůjde!“

Hovoříme s **Mgr. PETREM BORECKÝM**, radním pro veřejnou dopravu Středočeského kraje

Seznam tratí, na nichž bude ke grafikonu zastavena osobní doprava, je již konečný, nebo ne? Skutečně tedy tam, kde jste oznámili, že se jezdit přestane, se skutečně jezdit přestane, a nic vás neobměkčí? Ptám se z toho důvodu, že jsem zaregistroval snahy zachránit aspoň investici v Lužci nad Vltavou v podobě zdvihacího mostu nad Vraňansko–hořínským kanálem.

Ano, ten seznam je už konečný. Už jsem to říkal snad stokrát, zdvihací most v Lužci nad Vltavou byla naprosto nesmyslná investice ze strany státu, kdy stát byl upozorňován i starosty, například starostou Lužce, že ta investice je nesmyslná, přesto ji realizoval. A jenom proto, že stát v minulosti nesmyslně investoval veřejné peníze do tratí, které jsou z hlediska dopravní obslužnosti mrtvé, je nesmyslné na nich udržovat provoz.

A nezachováte tady provoz ani jako turistickou linku?

Středočeský kraj je odpovědný za veřejnou dopravní obslužnost, turistické linky jsou něco jiného. Ale všechno musí někdo zaplatit, ale my nejsme ve stavu, že bychom mohli všechno platit. To zaprvé, a za druhé se do budoucna nebráníme diskusi se státem ohledně regionálních tratí. Základem ale je, že mnohé regionální tratě nevyhovují z hlediska současných požadavků na železniční dopravu, ať už z pohledu trasy, zastávek, traťových rychlostí a podobně. Ale není to tak, že bychom ve středních Čechách neměli rádi vlaky.

České dráhy (v pondělí 8. 11. 2021) **v rámci zkušebního provozu nasadily na tratě z Kralup nad Vltavou do Loun a Velvar nová motorová vozidla typu RegioSpider, která postupně nahradí motorové vozy řad 810/809. V tiskové zprávě jste uvedl:*„Pracujeme na tom, aby cestování vlaky bylo pro cestující komfortní a odpovídalo požadavkům a očekáváním, které jsou v dnešní době na ně kladeny. Tyto RegioSpidery nahradí starší a již nevyhovující motorové vozy řady 810. Jsem přesvědčen o tom, že cestující s jejich nabízeným servisem budou spokojeni.“* Takže spokojenost?**

Snažíme se nasazovat nová moderní vozidla, protože cestující si v 21.století zaslouží dopravu, která tomu odpovídá. Na tratích, které necháváme v provozu, chceme investovat do zvýšení komfortu kvality dopravy a já doufám, respektive jsem si téměř jist, že s novým ministrem (dopravy) bude velmi rozumná řeč, a budeme řešit, co dál. Problém je v tom, že Česká republika je jedinou zemí ve střední Evropě, která nedává žádné dotační peníze na nákup nových souprav s přispěním evropských fondů, zatímco Rakousko, Slovensko, Polsko, Maďarsko to využívají a investují.

Před novináři jste uvedl, že bez zdražení jízdného to nepůjde. Podle vás jsou problémem tržby z jízdného, například v Praze se tržby na jízdném podílejí na nákladech jen ze 17 až 18 %, ve Středočeském kraji pak z necelých 25 %. Doslova jste řekl: Jednoznačně směřujeme k tomu, že ten systém, jak je nastaven, je dlouhodobě v tomto rozsahu neufinancovatelný.

Ano, pokud by jízdné mělo pokrýt náklady, pak by roční jízdenka v Praze nestála 3650 Kč, ale 20 000 Kč, a ve středních Čechách by to muselo být kolem 17 000 Kč za rok. Když to takhle narovinu řeknu, tak se všichni zděsí. Ale musíme zároveň říct, že veřejné rozpočty doplácejí na systém veřejné dopravy a ty peníze pak chybějí jinde: v infrastruktuře, ve školství a podobně. Pokud by se brala v úvahu čistě ekonomická rovina, muselo by se jízdné zdražit čtyřnásobně. Pak máme druhou rovinu – politickou; politické struktury se v Praze a ve Středočeském kraji úplně nepotkávají, buď je před volbami ve Středočeském kraji, nebo v Praze, a vždycky se někdo bojí ten řez z důvodu blížících se voleb udělat. Ale já si myslím, že tento začarovaný kruh je potřeba konečně rozetnout a dojít s Prahou k nějaké dohodě o dlouhodobém systematickém plánu, jakým způsobem jízdné do budoucna upravovat. Tak jak máme dneska nastavenou cenu jízdného v Praze a ve Středočeském kraji, tak to není dlouhodobě ufinancovatelné. Myslím si, že v horizontu nějakých pěti let bychom se měli dopracovat ke stavu, abychom jízdné měli na úrovni zhruba padesáti procent nákladů, tedy zhruba jednou tolik, než dnes.

A také jste si postěžoval, že Středočeský kraj je dlouhodobě daňově diskriminovaný...!

Když se v roce 2000 nastavovaly parametry pro rozpočtové určení daní, tak ve Středočeském kraji žilo o 250 000 obyvatel méně. Dneska kvůli tomu dostává Středočeský kraj ročně o 2,2 miliardy korun méně, než by měl dostávat. Pevně věřím, že s novou vládou se podaří otevřít debatu nad rozpočtovým určením daní. Tady je ale zároveň potřeba říct, že stát nemá neomezené finanční prostředky, státní pokladna je v naprosto zoufalém stavu.

(Pokračování na str. 2)

„Bez zdražení jízdného to nepůjde!“

(Pokračování ze str. 1)

Zároveň v současném stavu narážíme na limity celého systému veřejné dopravy. Dnes jezdí veřejnou dopravou cca 23 až 25 % cestujících, kteří denně používají veřejnou dopravu. Zejména směrem na Prahu je ale ten systém na hraně kapacit, a nemáme ani soupravy, kterými bychom ty lidi odvozili. Nedej bože, kdyby se teď padesát procent lidí rozhodlo jezdit veřejnou dopravou (denně cestuje veřejnou dopravou ve Středočeském kraji 300 000 cestujících). Dlužno ale říct, že i kdybychom tyto kapacity měli, tak narážíme na vyčerpané kapacity na dopravní cestě. Přesto musíme investovat! Čeká nás velká obnova vozového parku, musíme investovat zejména do elektrických souprav. Máme spočítáno, že modernizační plán v Praze a středních Čechách do roku 2030 by měl být za zhruba 53 miliard korun (cca jednu třetinu by měla financovat Praha a dvě třetiny Středočeský kraj), na železnici počítáme 3 miliardy korun ročně. Sečteno, podtrženo, vyplývá z toho, že musíme zcela jednoznačně zdražit jízdné, maximálně využít dotační tituly, a změnit parametry rozpočtového určení daní. Pokud se toto nestane, tak ten systém zkolabuje a my jej nebudeme schopni financovat. Příštích pět let to bude cesta údolím stínů, protože bude velmi těžké, nebo téměř nemožné, udržet současnou kvalitu veřejné dopravy a do toho budeme muset dělat takové kroky, jako je zdražování jízdného. Prostě ten systém jede už několik let nad své možnosti, nikdo to kvůli obavám z voličů neřešil a teď nás to všechny dohání.

Ale s tímhle asi volby skutečně nevyhrajete, vy občanům nic neslibujete a naopak jim ještě chcete brát...

Bohužel to tak je, ale my jsme s kolegy a kolegyněmi nešli dělat tuhle práci s tím, že se budeme bát dělat cokoli nepopulárního, abychom náhodou neprohráli volby. Musíme tyto kroky udělat proto, abychom v Praze a ve Středočeském kraji měli i za nějakých osm deset let kvalitní veřejnou dopravu. Bohužel, poslední čtyři roky Středočeský kraj veřejnou dopravu vůbec neřešil, a neřešilo to systémově ani ministerstvo dopravy, které bylo spíše ministerstvem dopravního marketingu. Chybí dobudovat základní infrastrukturu, železniční i silniční, která je na hraně kolapsu. Zodpovědnost za to nesou vlády, které tady vládly posledních osm let, od roku 2013. Podívejte se, jak například Poláci nyní hýbou infrastrukturou.

Ano, ale právě v Polsku obnovují tratě a vracejí provoz tam, kde se léta nejezdilo, vy naopak provoz na lokálkách rušíte a svádíte to na stát.

Pravý opak je pravdou. Podívejte se na ty tratě, kde zastavujeme nebo omezujeme dopravu, to jsou všechno tratě, které nemají z dlouhodobého hlediska perspektivu, protože tam klesá počet cestujících. Železnice má smysl pouze tehdy, když přepravuje velké množství lidí, v tom je její potenciál. Dám vám dva příklady: prvním příkladem je trať Rakovník – Čistá – Kralovice, kde paralelně s tratí vede silnice a tam ani do budoucna perspektiva nárůstu počtu cestujících není. Druhým příkladem může být trať na Dobříš, což je oblast, do níž se neustále stěhují lidé, a do budoucna by ta trať mohla mít perspektivu, ale problémem těch investic, které do té tratě vložil stát, respektive Správa železnic, je v tom, že sice obnovili trať, ale do téměř původních parametrů. I po těch stamilionových investicích do tratě Dobříš – Praha se zvýšila traťová rychlost, respektive zkrátila cestovní doba o jednu minutu: jsou tam úseky, kde se jezdí rychlostí maximálně 50 km/h, přes některé přejezdy rychlostí 10 km/h, což nám zásadně brání dopravu zrychlit. Kdyby se ta trať upravila tak, že nepojedete z Dobříše do Prahy hodinu a půl, ale čtyřicet minut jako autobusem, tak si železnice svoje cestující najde. Pak se logicky musíme zabývat myšlenkou, jestli se ty stamilionové nebo miliardové investice vyplatí a jestli mají vůbec smysl. Proto říkám, že je důležitá debata se státem, protože ani stát nemá neomezené peníze.

Michael Mareš

PŘEDSTAVUJEME

Ing. Radovan Maléř:
„Chtěl bych v PV změnit náhled ostatních zaměstnanců ČD Cargo na úředníky a bojovat za jejich práva.“

Na Podnikových konferencích došlo hned k několika personálním změnám v podnikových výborech (PV), konkrétně v PV OSŽ ČD Cargo ke třem, jedním z nováčků je Ing. Radovan Maléř z generálního ředitelství ČD Cargo, který v PV nahradil Ing. Věru Janákovou, i když de facto typickým nováčkem není. V minulosti se už na jednání PV několikrát mihnul: **„Ano, byl jsem tam několikrát, ale v opačné roli, za zaměstnavatele,“** říká s úsměvem. Radovan Maléř pracuje jako vedoucí skupiny investic u společnosti ČD Cargo, na odboru controlingu a investic, a současně je i místopředsedou společného ZV ZO GŘ ČD a ČD Cargo:**„Protože je**

nás, členů OSŽ, na generálním ředitelství u Carga málo a s kolegy na GŘ ČD řešíme podobné problémy, historicky máme ZV společný. A jsem také pravidelným odběratelem informací, především z webových stránek OSŽ, ale také z Obzoru,“ dodává.

Ve společnosti ČD Cargo pracuje od roku 2012, kdy nastoupil na „desítku“, tehdy na odbor lidských zdrojů, dnes odbor personální, a pracoval zde jako ekonom práce a mezd. Rozsah jeho činností byl ale širší a zahrnoval mimo jiné i pomoc při zajištění a organizaci kolektivního vyjednávání: **„Od roku 2012 do roku 2016 jsem se ve spolupráci s dalšími kolegy zúčastnil kolektivního vyjednávání v roli zapisovatele, a dále jsem se také staral o organizaci a zajištění hladkého průběhu jednání. V roce 2017 jsem pak přešel na jiný odbor** (controllingu a investic)**, ale odbory mi už zůstaly pod kůží,“** přiznává. Asi jako každý mladý člověk měl i on zkreslené představy o práci odborů, ale odbory ho nakonec přece jen „oslovily“: **„Asi při třetím kolektivním vyjednávání, kterého jsem se účastnil, jsem byl osloven Radkem Nekolou, jestli bych nechtěl vstoupit do odborů. Bral jsem to trošku s rezervou, protože jsem si říkal, že by to nebylo asi úplně dobré, abych se – jako účastník kolektivního vyjednávání za zaměstnavatele – stal členem odborů, takže nějaký čas jsem o tom přemýšlel a zvažoval všechna pro a proti, ale nakonec jsem do odborů** (OSŽ)**vstoupil, a to byl vlastně začátek mé činnosti, která se rozrůstala víc, než jsem původně čekal.“**

Do roku 2018 byl řadovým členem ZO při generálním ředitelství ČD a ČD Cargo, před třemi lety se z něj stal funkcionář ZO. **„Ta možnost mě zaujala i v tom smyslu, že ty věci, které jsem kolem sebe viděl a které se mi úplně nelíbily, ať už co do vztahu zaměstnavatel versus zaměstnanec, nebo co do zlepšení pracovních podmínek, jsem najednou mohl ovlivnit nebo pomoci změnit,“** popisuje svoje začátky funkcionáře.

Vloni pak byl osloven Věrou Janákovou z odboru personálního GŘ ČD Cargo, zda by neměl chuť pracovat místo ní i v PV.**„Tak jsem si zjistil, co by to obnášelo, aby to nenarušilo moji práci z pohledu zaměstnavatele, protože jsem primárně svoji pozici nechtěl opustit. Svou práci mám rád a cítím, že má i trochu sociální přesah, protože se v rámci přípravy a realizace investic snažím zaměstnancům v provozu zlepšovat pracovní podmínky, ať už nákupem nových strojů, zařízení a manipulační techniky, nebo pečlivě, ve spolupráci s kolegy, realizovanými nákupy náhradních dílů, které budou vždy a včas k dispozici. Snažím se jejich požadavky vždy vyslechnout a najít cestu, aby měli svůj provozní život o něco lehčí. Tohle všechno se potom přetavilo v rozhodnutí, že do toho půjdu.“**

Radovan Maléř má mimo jiné před sebou i jeden nelehký úkol, který si sám stanovil: změnit náhled ostatních zaměstnanců ČD Cargo na „úředníky“. **„...protože se mi úplně nelíbí ten pohled, že ´úředník´ je něco zbytečného, někdo, koho trpíme a který bere peníze za nic. Mně se tenhle přístup nelíbí, protože to jednoduše není pravda! Takže jsem si řekl: tím, že do PV půjdu, tak třeba budu moci postupem času změnit náhled ostatních zaměstnanců na nás ´úředníky´, že máme i svoji přidanou hodnotu, která bohužel není po většinu času vidět,“** říká dále s tím, že mnohdy se diskuse nad organizačními změnami bohužel smrsknou do fráze: zase propouštějí provozní zaměstnance a místo nich nabírají úředníky.**„Opak je pravdou! Zatímco je snahou zaměstnavatele** (a naprosto správnou) **nabrat zaměstnance do stěžejních provozních profesí, řady THP se už několik let za sebou snižují, a to výrazným způsobem** (v roce 2020 například o cca 80 zaměstnanců GŘ, což bylo asi 20 %)**, nikdo už ale neřekne, že tu práci po´zbytečných úřednících´ musí převzít ti, kteří zůstanou a kteří jsou mnohokrát přetěžováni. Nikdo si neuvědomuje, že jsme v práci v uvozovkách 24 hodin denně, že třeba ve tři ráno přichází pracovní maily s termínem vyřízení nejlépe ihned, že často pracujeme o svátcích, o dovolených a v době nemoci. Celkově tím chci říct, že věc není černobílá, stejně jako nic na tomhle světě.“** Radovan Maléř je přesto odhodlaný do tohoto střetu dvou světů jít!**„Určitě, je to nejdůležitější úkol, který mám před sebou a od něj se vlastně odvíjí vše, za co bych měl být pro své kolegy hlasem v PV, i když dopředu vím, že to nebude jednoduché a možná se mi to ani nepodaří, ale chci se o to aspoň pokusit. Nemusíme si nic nalhávat, tenhle střet začal hned, jakmile ´úředníci´ před tisíciletími vznikli, ale třeba uděláme první krok,“**uzavírá (s úsměvem).

Michael Mareš

Objekt, v němž na vlakové zastávce Vysoké Mýto město sídlí osobní pokladna ČD, připomíná spíše zámeček než nádražní budovu.

NAVŠTÍVILI JSME

Vysoké Mýto město

Objekt, v němž na vlakové zastávce Vysoké Mýto město sídlí osobní pokladna ČD, připomíná spíše zámeček než nádražní budovu. Osobní pokladna je na zastávce Vysoké Mýto město od nepaměti, několik desetiletí; osobně ji tady pamatuji přinejmenším padesát let. Nachází se přes ulici, v objektu, jehož vlastníkem jsou nyní manželé Křičenští. Osobní pokladna je situována do dřevěné přístavby v přízemí, kde z jedné strany je umístěn prostor pokladny s malou čekárničkou, z druhé strany bývala kdysi restaurace.

„Není nám známo, kdo majetkově vlastnil dům před rokem 1989, ale po roce 1989 byl vrácen původním majitelům a byl provozovaný jako hotel a restaurace. V té době vznikla i původní nájemní smlouva Českých drah. Pronajatý prostor je pro účel osobní pokladny a čekárny ideálně umístěn přímo vedle nástupiště,“ uvedl Petr Šťáhlavský, specialista interní komunikace GŘ ČD s tím, že cestující, kteří přicházejí z centra města, tak mají pokladnu s čekárnou přímo při cestě.

Nicméně původní situační rozmístění v pronajatém prostoru začalo být v minulosti s ohledem na potřebu umístění více techniky, a také kvůli zlepšení pracovního prostředí v osobní pokladně, nevyhovující, a tak byla s majitelkou v roce 2010 projednána rekonstrukce vnitřních prostor. Osobní pokladna byla zvětšena a čekárna opravena.

V roce 2017 byl pak celý objekt prodán novému majiteli (RP ZAP Pardubice má s majiteli uzavřenou smlouvu o pronájmu), restaurace byla uzavřena a celý objekt se postupně rekonstruuje. **„Regionální osobní doprava mezi Vysokým Mýtem městem a Chocní je s ohledem na vazbu dálkové dopravy v Chocni ze strany cestujících velmi využívána, a tak provozování osobní pokladny na této zastávce, dopravácky lze říct ´dopravně D3´, je pro nás velmi důležité. Provoz zajišťují osobní pokladní při střídání ranních a odpoledních směn a zaměstnanci berou pracoviště tak trochu jako domovské prostředí, o čemž svědčí i pořádek a květinová výzdoba, kterou pokladní kolem udržují,“** dodal Petr Šťáhlavský.

Nový slušivý kabát letos dostala i budova nádraží v bývalé železniční stanici Vysoké Mýto, práce byly dokončeny letos v říjnu, zhotovitelem byla firma Chládek a Tintěra Pardubice. **„Jednalo se o opravu a prostorové úpravy stávající budovy nádraží zahrnující částečnou výměnu krovu a opravu střešní krytiny, celkovou obnovu fasády objektu nebo například opravy elektroinstalace a vytápění. V objektu byla opravena čekárna pro cestující včetně bezbariérového vstupu a dále prostory pro zaměstnance a dopravce,“** uvedl mluvčí Správy železnic Dušan Gavenda s tím, že v patře výpravní budovy zůstaly obsazené bytové prostory. V přízemí je pak nocležna pro dopravce a další prostor slouží pro umístění zabezpečovací a sdělovací technologie. **„Skladiště, které se nachází vedle výpravní budovy směrem k Chocni, bylo Českými drahami prodáno a je již v majetku soukromého vlastníka,“** dodal Dušan Gavenda. **Michael Mareš**

Regionální osobní dopravu mezi Vysokým Mýtem městem a Chocní zajištují regionovy.

VŠIMLI JSME SI

● **SOUTĚŽ** Nejkrásnější nádraží končí. Organizátoři akce se po 15 letech rozhodli soutěž dne 9. 11. slavnostně ukončit, podle nich totiž ztratila původní smysl zejména kvůli vytrácení se lidského prvku z fungování řady nádraží. Soutěž měla být prezentací dobrých příkladů péče o železniční nádraží, stanice a zastávky. Podle organizátorů se kvůli postupné automatizaci vytrácí z nádraží lidský faktor a jeho práce na zvelebování nádražních budov. Dalším důvodem ukončení soutěže je přerušení spolupráce se Správou železnic před dvěma lety. Organizátoři uspořádali k ukončení soutěže dne 9. 11. setkání se zástupci nejúspěšnějších stanic a partnerů akce – Stálé komise Senátu pro rozvoj venkova, Správy železnic, Českých drah, skupiny Propamátky, Posázavského Pacifiku, Království železnic, Omnia a dalších.

● **HANÁK** zkritizoval Babišovu vládu. Trh práce neexistuje, končící vláda jej naprosto neřešila, selhala v podpoře přijímání zahraničních pracovníků, řekl prezident Svazu průmyslu a dopravy Jaroslav Hanák na Sněmu svazu v Brně. V projevu kritizoval také podle něj nevhodný školský systém, který neodpovídá potřebám zaměstnavatelů, a prohlásil, že vědu a vývoj vláda podporovala jen na papíře. Premiér Andrej Babiš kritiku odmítl a uvedl, že jeho vláda udělala ve srovnání s předchozími kabinety nejvíce práce.

● **DALŠÍ STOVKY VLAKŮ** s „wifinou“ nabídnou v příštím roce ve svých vlacích České dráhy. Kromě rychlíků z Prahy do Českých Budějovic a Českých Velenic rozšíří nabídku vlaků s touto službou také v rychlících Vysočina z Prahy přes Havlíčkův Brod do Brna a v rychlících Bouzov z Brna do Olomouce a Šumperka. V souladu s požadavky objednavatelů regionální dopravy rozšiřují České dráhy nabídku palubní sítě Wi–Fi i na dalších tratích a do dalších vozidel včetně motorových jednotek regionova nebo modernizovaných vozů 810. Technologii Wi–Fi dosadily letos České dráhy na všechny jednotky CityElefant a v současné době poptávají instalaci technologie do desítek motorových vozů a jednotek, přípojných vozů do motorových souprav pro regionální dopravu a do rychlíkových vozů, které nyní obsluhují linku Labe Praha – Děčín.

● **VE ČTVRTEK 11. 11. 2021** se v Oblastním muzeu a galerii v Mostě konala komentovaná prohlídka a následně přednáška na téma: Vznik a zánik nádraží v Mostě. Provázel a přednášel Ivan Votava, bývalý počeradský přednosta a dozorčí, dnes v důchodu. „Všichni jsme zaujatě poslouchali jeho vyprávění doložené fotografiemi. Mnoho z nás totiž na těch nádražích sloužilo. Nostalgie nás nakonec přemohla všechny,“ informoval po skončení přednášky Bedřich Bednář (autor snímku), do letoška člen PV OSŽ SŽ. A jak se vlastně Ivan Votava, coby bývalý přednosta, k roli přednášejícího dostal? V roce 2018 jej oslovilo Oblastní muzeum a galerie v Mostě, zda by nepomohl uspořádat výstavu k 150. výročí příjezdu prvního vlaku do Mostu (8. 10. 1870), na podzim loňského roku pak společně s dalšími připravoval na nádraží v Mostě výstavu lokomotiv a techniky a s tím spojenou výstavu v oblastním muzeu. **„Tehdy mě ředitel muzea pan Soukup oslovil, zda bych nechtěl dělat komentované prohlídky. Zkusil jsem to nejprve u svých kolegů, bývalých přednostů, k nim se pak přidala skupina mosteckých důchodkyň, a když jsem skončil, přišli za mnou dvě rodiny, že zaslechli jen konec a chtěli by celý výklad. A tak to od té doby pokračovalo ještě několikrát,“** říká Ivan Votava s úsměvem. Dodejme, že výstava 150 let železnice byla prodloužena do 2. ledna 2022..

ZE SVĚTA

Bavorsko chce investovat 4 miliardy eur

Deutsche Bahn spolu se spolkovou vládou a Svobodným státem Bavorsko hodlají v příštích 10 až 15 letech investovat zhruba 4 miliardy eur do rozšíření infrastruktury na severu a východě Bavorska. Elektrizací kolem 500 kilometrů tratí má mimo jiné zaniknout i dosavadní „největší dieselový ostrov v Německu“ mezi Hofem a Řeznem ve východním Bavorsku. Jedná se o elektrizaci spojů východ – západ z Norimberku přes Marktredwitz a Schirnding a z Norimberku přes Schwandorf a Furth im Wald do České republiky. S elektrizací tzv. východního koridoru z Hofu do Řezna má navíc vzniknout další výkonné severojižní spojení. To by mělo být k dispozici i pro nákladní dopravu – také kvůli odlehčení silnice od hustého provozu. K tomuto účelu mají být stále více využívány delší nákladní vlaky o celkové délce 740 metrů. Za tímto účelem bude vybudováno několik předjízdných výhyben pro tuto délku, aby pomalé nákladní vlaky nezdržovaly rychlejší osobní vlaky. V Bavorsku má být postaveno celkem 70 nových železničních mostů a obnoveno 90 km trolejového vedení, například mezi Würzburgem a Kitzingenem.

Z Transportweb, 20. 10. 2021, zpracoval **–sh–**

Zprovozněn druhý bajkalský tunel

V závěru července byl uveden do provozu druhý bajkalský tunel mezi stanicemi Delbičinda a Daban na Bajkalsko–amurské magistrále (BAM). Jedná se o jeden z nejdůležitějších projektů modernizace BAM. Jeho výstavbou dojde ke zdvojkolejnění tohoto úseku BAM. Nový tunel je dlouhý 6682 m a byl vybudován o 35 m dále od stávajícího tunelu, který je dlouhý 6686 m a byl uveden do provozu 31. 12. 1985. Západní portál nového tunelu se nachází v regionu Irkutsk, východní portál pak v Burjatské republice. Tunel je opatřen uzavíratelnými bránami, které mají tunel chránit proti povětrnostním vlivům, mají v tunelu zajišťovat konstantní teplotu 9 °C a v případě nouze je lze hnacím vozidlem prorazit bez poškození hnacího vozidla.

Výstavba tunelu byla zahájena v květnu 2014, k proražení došlo v březnu 2018, průměr má 8,5 m. Zdvojkolejněním úseku Delbičinda – Daban došlo ke zvýšení kapacity tohoto úseku ze 17 na 85 párů vlaků denně, což při přepočtu na tuny má vést ke zvýšení kapacity úseku Lena – Severobajkalsk z 13 na 32 mil. tun zboží ročně.

Z Eisenbahn–Revue 10/2021, zpracoval **–sh–**

Frecciarossa od Trenitalia dojela do Paříže

V závěru srpna 2021 dojela poprvé z Turína do Paříže jednotka ETR 400 (Frecciarossa 1000), když k tomu poprvé využila francouzskou vysokorychlostní trať (VRT) Lyon – Paříž. Jednotka trať urazila za necelých 6 hodin. Jednotka byla následně 4 dny zkoušena na VRT mezi stanicemi Paris – Gare–de–Lyon a Lyon – Perrache. Jednotky zkoušeli strojvedoucí dopravce Thello, což je dceřiná společnost skupiny Trenitalia, který zajišťuje dálkovou dopravu ve Francii. Jednotky ETR 400 jsou určeny k budoucí dopravě na spoji Milán – Turín – Paříž. Spojení by mělo být uvedeno do provozu s novým jízdním řádem 2021/2022, tj. v prosinci t. r.

Z Eisenbahn–Revue 10/2021, zpracoval **–sh–**

Přesný plán pro novou trať Umea – Lulea

V červenci 2021 rozhodla švédská vláda a pověřila Dopravní úřad Trafikverket přesným naplánováním nové 270 km dlouhé tratě „Norrbotnia banan“, která by měla vést z měst Umea do Lulea. Zahájení výstavby je plánováno na rok 2026, konec by pak měl být v roce 2036. K rozhodnutí vedlo švédskou vládu to, že roste zájem o tento přepravní směr především v osobní přepravě, když pro spoje Stockholm – Umea jsou velmi využívány jednotky X–55 švédských státních drah (SJ). První, 12 km dlouhý úsek nové trati Norrbotniabanan z Umey do Davy, se již začal budovat v roce 2018, aby byla napojena průmyslová zóna. Nová trať by měla sloužit i nákladní dopravě a to zejména v oblasti Skelleftea, Pitea a Lulea v Botnickém zálivu. Norrbotniabanan je budována jako jednokolejná pro maximální rychlost 250 km/h, přestože v současnosti ve Švédsku nejezdí vlaky vyšší rychlostí než 200 km/h. Se stávající tratí Stammbahn však vznikne dvojkolejné spojení mezi Stockholmem a Luleou.

Z Eisenbahn–Revue 10/2021, zpracoval **–sh–**

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 45 – 18. 11. 1996

Velký prostor je v Obzoru č. 45 věnován nájemnímu bydlení. Najdeme zde jednak článek z mezinárodní konference o nájemním bydlení, kterou hostila Praha dne 8. 11. 1996, jednak rozhovor s JUDr. Stanislavem Křečkem, předsedou Sdružení na ochranu nájemníků. JUDr. Křeček upozornil na to, že v Evropě není země, kde by nájemné nebylo regulováno. **„Příjmy našich lidí jsou velice nízké. Kdyby se nájemné odvozovalo jen a jen od tržních cen, tak by si takřka nikdo nemohl byt zaplatit,“** uvádí dotazovaný v rozhovoru. Podle jeho dalších slov je prvotní potřebou lidí bydlet, nikoliv vlastnit. **„Čili nedomníváme se, že zrovna privatizace a převádění bytu do vlastnictví je nejvhodnější cesta,“** říká JUDr. Křeček.

Alarmující údaj se objevil v titulku dalšího obsáhlého rozhovoru tohoto čísla: **„11 % mostů na Českých drahách je nevyhovujících“**. Podle Ing. Milana Čermáka, vedoucího oddělení mostů a tunelů Českých drah, Divize dopravní cesty, je zanedbání infrastruktury nejznatelnější právě na mostech. Jako řešení uvádí tyto možnosti: buď se zajistí dostatečné finanční zdroje na jejich opravu, nebo se příslušné trati prodají s podmínkou, že je nový vlastník uvede do požadovaného stavu, a poslední možností je zavření trati. Z lokalit, kde je stav umělých staveb nejhorší, jsou uváděny mimo jiné pražské mosty, trať Skochovice – Dobříš, Mariánské Lázně – Karlovy Vary d. n., Krásný Jez – Chodov, Železná Ruda – Plzeň, Rakovník – Mladotice, Oldřichov u Duchcova – Louka u L., Děčín – Oldřichov, Děčín – Jedlová, Česká Lípa – Liberec, Týniště n. O. – Meziměstí, Hradec Králové – Jaroměř a další.

Obzor č. 46 – 25. 11. 1996

„Budoucnost ČD je nadále nejistá“ je titulek zprávy ze setkání vrcholového managementu Českých drah s vedoucími a středně technickými pracovníci moravské části Českých drah. Jednání proběhlo v Ostravě 19. 11. 1996. Více než 200 přítomným byl rozdán 40stránkový materiál, vypracovaný pracovníky GŘ na popud premiéra Václava Klause. Měl sloužit jako podklad pro projekt restrukturalizace Českých drah. Přítomní se pro krátkost času nemohli k obsahu vyjádřit, diskuse se tak omezila prakticky jen na technické připomínky. Generální ředitel ČD Rudolf Mládek, který projekt prezentoval, zdůraznil mimo jiné neudržitelnost křížového financování, nutnost zvýšení produktivity práce a poukázal na zastaralost infrastruktury, přičemž se zmínil o možnosti útlumu místních tratí a o postupném nahrazení vlakové dopravy dopravou autobusovou. Druhá část jednání se konala následující den v Plzni. Odborové sdružení železničářů kritizovalo, že o projektu byli informováni pouze vybraní pracovníci Českých drah.

Celá strana osmistránkového Obzoru je opět věnována Mezinárodní konferenci o nájemním bydlení. Článek velmi podrobně informuje o vystoupení jednotlivých účastníků konference a otiskuje také Chartu nájemníků, přijatou Mezinárodním svazem nájemníků: 1. Žádná diskriminace. 2. Každý má právo na dostatečné bydlení. 3. Každý má nárok na to, aby byl ve zdravém prostředí a má nárok na to, aby platil takové nájemné, které by odpovídalo jeho příjmu. 4. Všichni nájemníci by měli být chránění proti výpovědím z bytů, které nejsou založeny na závažných proviněních.

–zs–

Práce s nejlepšími vyhlídkami: Staňte se posunovačem!

Dejte se na dráhu, která dává smysl. Staňte se posunovačem u největšího českého železničního dopravce, hlásá reklamní panel na druhém nástupišti brněnského hlavního nádraží.

Náborová kampaň na tuto pracovní pozici byla odstartována letos na podzim s důrazem na regiony Praha, Středočeský, Plzeňský, Královéhradecký a Jihomoravský kraj. Inzerované podmínky nabízejí množství benefitů zakotvených mimo jiné v Podnikové kolektivní smlouvě, posuďte sami: České dráhy zájemcům nabízejí průměrnou měsíční mzdu 32 000 Kč, možnost rychlého postupu na pozici vedoucího posunu, 5 týdnů dovolené, příspěvek na sport, na stravování, na dovolenou a na výuku jazyků, kterou mohou využít jak v soukromém životě, tak při kontaktu se zahraničními kolegy v pohraničních přechodových stanicích, příspěvek na penzijní připojištění a levnější cestování pro zaměstnance a jejich rodinu na území České republiky, což v Jihomoravském kraji tak úplně neplatí, a díky jízdenkám FIP také v zahraničí.

„V rámci Jihomoravského kraje existuje speciální nabídka pro zaměstnance a rodinné příslušníky dopravce, která zajišťuje levnější cestování,“ vysvětluje Petr Šťáhlavský z tiskového oddělení Českých drah.

Ještě před několika lety přitom vedení podniku prohlašovalo, že s nákupem moderních jednotek de facto tato profese u Českých drah zanikne, což možná odradilo mnohé zájemce od „kariéry“ posunovače. **„Nákupem moderních jednotek s automatickým spřáhlem postupně klesá rozsah výkonů posunovačů, například nejsou potřeba při častém spojování a rozpojování jednotek a v provozu vratných souprav například v Pražské integrované dopravě, ale i v dalších regionech. U vlaků sestavených z klasických vozů však zůstává jejich práce nepostradatelná. Proto probíhal nábor posunovačů průběžně i v uplynulých letech a nyní byl podpořen aktuální kampaní. Ta reaguje mimo jiné i na vývoj na trhu práce v České republice,“** uzavírá Petr Šťáhlavský.

Michael Mareš

Reklamní panel na druhém nástupišti brněnského hlavního nádraží.

PRÁVNÍ PORADNA

Postup při prodeji nemovité věci patřící ZO OSŽ

Má-li ZO OSŽ ve svém vlastnictví nemovitou věc[1] a rozhodne se ji 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 (konference). Zápis, usnesení a prezenční listina členské schůze (konference) jsou doklady relevantní pro další jednání o schválení prodeje v rámci OSŽ. Po schválení prodeje členskou schůzí (konferencí), je povinností závodního výboru ZO OSŽ, v souladu se Stanovami OSŽ (čl. 24 odst. 19 a 20, s přihlédnutím 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 jednání, má-li o tuto nemovitou věc zájem. Své 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 nemovité věci (např. kupní smlouvu, smlouvu o převodu majetku apod.), případná omezení věcnými břemeny, předkupními právy atd., přesná identifikace nemovité 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 zjistit cenu v místě obvyklou podle odborného posouzení realitní kanceláře (případně zajistit odborný nebo znalecký posudek na nemovitou věc[2]). Toto bylo důležité zejména při vyměřování daně z nabytí (dříve převodu) nemovitých věcí. Také je třeba zajistit průkaz energetické náročnosti budovy (povinnost od 1. 1. 2013, uvádí se již v inzerci). U rekreačních objektů je vyhotovení nutné pouze při celoročním užívání, nebo pokud je roční spotřeba energií při částečném užívání větší než 25 % spotřeby při celoročním užívání.

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

Nabídku na odkup pro Ústředí OSŽ 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 OSŽ 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 zákonného opatření senátu č. 344/2013 Sb., o změně daňových zákonů v souvislosti s rekodifikací soukromého práva a změně některých zákonů, a zákona č. 586/92 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů.

ESO OSŽ–ústředí poskytne, 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 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). Daň z nabytí nemovitých věcí byla zrušena zpětně k 31. 12. 2019.

PROLONGACE ROK 2022

K prodloužení platnosti jízdních výhod ČD pro rok 2022 bylo stanoveno období od 11. 11. do 11. 12. 2021.

Prolongační částky pro rok 2022 jsou stanoveny takto:

Zaměstnanci	**1100 Kč**
Rodinní příslušníci zaměstnanců a důchodců (manželé, manželky, registrovaní partneři)	**1250 Kč**
Pozůstalí (vdovy, vdovci, vyjma sirotků)	**1250 Kč**
Důchodci	**600 Kč**
Děti do 26 let (děti zaměstnanců, důchodců a sirotci)	**600 Kč**

Provedením úhrady prolongační částky je prodloužena platnost aplikace železniční průkazka na In Kartě na další období, a to do 10. 12. 2022. Prolongační částka uhrazená pro rok 2021 je platná **do 11. 12. 2021**.

Úhrada prolongační částky:

Prolongační částku lze uhradit u pokladní přepážky ČD s UNIPOK – hotově, platební kartou nebo EPIK nebo v eShop ČD prostřednictvím platební karty nebo účtu ČD Kredit na webové adrese: **https://www.cd.cz/e–shop/in–karta/drzitel–zeleznicni–prukazky/default.htm**

Potvrzení dokládaná v době prolongace:

V době prolongace je nutné doručit na Evidenční centra jízdních výhod pro důchodce a pozůstalé nová potvrzení o pobírání invalidního, vdovského, vdoveckého či sirotčího důchodu. Tato potvrzení musí mít platnost pro rok 2022 *(lze dodat potvrzení vystavené listopad, prosinec 2021)* a je možné doručit osobně nebo zaslat doporučenou poštou či v elektronické podobě naskenované e–mailem.

Průkazy pro bezplatnou jízdu:

V době prolongace lze požádat v souladu s předpisem ČD Ok 9 o průkazy pro bezplatnou jízdu (týká se pouze zaměstnanců ČD, a. s., a důchodců ČD, a. s., kteří splňují podmínky pro vydání tohoto průkazu).

Příjem požadavků o vystavení průkazů s platností pro rok 2022 bude umožněn od 11. 11. 2021. Průkazy vydané v roce 2021 *(vč. potvrzení o úhradě manipulačního poplatku r. 2021)* jsou platné do 11. 12. 2021, bez ohledu na to, zda je uhrazena prolongační částka pro rok 2022 či nikoliv.

Další přepravní podmínky platné pro držitele zaměstnaneckých jízdních výhod

Časové příplatky k zaměstnaneckým jízdním výhodám:

● Časový příplatek pro komerční vlaky a lanovku – 690 Kč pro zaměstnance a rodinné příslušníky včetně dětí 15+ (tj. RP zaměstnanců, důchodců a vdovy, vdovci, sirotci 15+) / 350 Kč pro důchodce a děti, včetně sirotků –15 let (pro přiznání levnější ceny u dětí do 15 let je rozhodující věk v okamžiku provádění prolongace),

● Časový příplatek pro zavazadla – 490 Kč pouze pro zaměstnance, pro další kategorie držitelů jízdních výhod tento příplatek určen není.

Časové příplatky mají platnost ode dne provedení (úhrady) následující prolongace do dne vyhlášení prolongace dalšího roku podle metodického pokynu k prodloužení zaměstnaneckých jízdních výhod (*tzn. časové příplatky pořízené v r. 2021 mají platnost do 11. 12. 2021, časové příplatky pořízené v době prolongace pro rok 2022 platí od 11. 11. 2021).* Tyto příplatky je možné nahrát pouze na zaměstnaneckou In Kartu.

Úhrada časových příplatků a jejich pořízení probíhá stejně jako při prolongaci roku 2021.

Při prolongaci na pokladní přepážce ČD s UNIPOK nejsou příplatky vydávány automaticky, ale pokladník musí jejich výdej ručně potvrdit. Proto v případě, že má držitel In Karty s aplikací železniční průkazka na příplatky nárok, je nutné požádat pokladníka o jejich výdej.

Jednorázový příplatek k zaměstnaneckým jízdním výhodám

Držitel jízdních výhod, který nepředloží ve vlacích, které nejsou vedeny v závazku veřejné služby (komerční vlaky) nebo na lanové dráze časový příplatek, zakoupí si jednorázový příplatek pro komerční vlaky a lanovku ve výši 125 Kč *(jednotná cena pro každého cestujícího bez ohledu na věk nebo vozovou třídu)* pro libovolný počet jízd (v době jeho platnosti) držitelů jízdních výhod.

Jednorázový příplatek platí vždy od 00:00 hodin prvního dne platnosti do 24:00 hodin následujícího dne. Tento příplatek lze zakoupit ve vlaku ze zařízení POP, u pokladní přepážky ČD s UNIPOK a na e–shop ČD. Při zakoupení ve vlaku se neplatí manipulační přirážka.

Uznávání jízdních výhod v rámci obvodu vymezeném objednávkou Jihomoravského kraje (JMK)

Časový příplatek JMK *(týká se pouze regionálních vlaků objednaných JMK; na vlacích dálkové dopravy objednaných Ministerstvem dopravy ČR zaměstnanecké jízdní výhody nadále platí)* je určen pro všechny držitele In Karet s aplikací železniční průkazka.

Časový příplatek JMK lze zakoupit u pokladních přepážek ČD se zařízením UNIPOK za jednotnou cenu 1500 Kč a lze ho nahrát pouze na zaměstnaneckou In Kartu.

Časový příplatek má platnost ode dne provedení (úhrady) následující prolongace do dne vyhlášení prolongace dalšího roku podle metodického pokynu k prodloužení zaměstnaneckých jízdních výhod *(tzn. časový příplatek JMK pořízený v r. 2021 má platnost do 11. 12. 2021, časové příplatky pořízené v době prolongace pro rok 2022 platí od 11. 11. 2021).*

Podmínkou využití tohoto časového příplatku je držení In Karty s platnou aplikací ŽP, tzn. musí být uhrazena prolongace pro rok 2021. Tento časový příplatek lze zakoupit ve vyhlášeném prolongačním období kdykoliv, bez poplatku 300 Kč za tzv. dodatečné zakoupení příplatku.

Roční jízdní doklad za zaměstnanecké jízdné IDS JMK (platí pouze pro zaměstnance ČD, a. s., kteří zabezpečují provoz dopravy pro JMK).

Roční jízdní doklad za zaměstnanecké jízdné IDS JMK zakoupený pro rok 2021, má platnost kuponu do 31. 12. 2021.

Pro rok 2022 je cena kuponů stanovena (platbu si hradí každý zaměstnanec a rodinný příslušník zaměstnance sám): 480 Kč zaměstnanec, 990 Kč rodinný příslušník zaměstnance. Podrobnější podmínky pro zakoupení tohoto jízdního dokladu jsou zveřejněny v samostatném opatření vydaném pod č.j. 1515/2021–O10, ze dne 1. 11. 2021.

Uznávání jízdních výhod v rámci obvodu vymezeném objednávkou Plzeňského kraje (PK):

S účinností od 1. 1. 2022 nelze v regionálních vlacích kategorie Os na lince P2 (Beroun – Plzeň – Klatovy) na území Plzeňského kraje (PK) v úseku Kařez – Plzeň hl. n. – Klatovy **použít k bezplatné přepravě železniční průkazky, průkazy pro bezplatnou jízdu ani služební traťové jízdenky**. V tomto úseku si musí cestující ve vlacích uvedených v příloze k pokynu k tzv. prolongaci zakoupit jízdní doklad podle tarifu a smluvních podmínek IDPK nebo jízdné dle Systému jednotného tarifu (SJT).

Ve vlacích dálkové dopravy (kategorie R a výše) objednávaných Ministerstvem dopravy ČR a ve vlacích regionální dopravy (Os a Sp) na lince P2, které nejsou uvedeny v příloze k pokynu k tzv. prolongaci, a ve vlacích regionální dopravy (Os a Sp) na ostatních linkách na území Plzeňského kraje objednávaných Plzeňským krajem nadále platí železniční průkazky, průkazy pro bezplatnou jízdu a služební traťové jízdenky bez omezení.

V současné době probíhají jednání zástupců ČD a Plzeňského kraje o možnostech zakoupení ročního jízdního dokladu za zaměstnanecké jízdné IDPK (možnost pořízení tohoto dokladu bude pouze pro zaměstnance společnosti ČD, a. s., a SŽ, s. o., kteří se podílejí na zabezpečení provozu v PK).

Podrobnější podmínky pro případné zakoupení tohoto jízdního dokladu budou řešeny samostatným opatřením, které vyjde v nejbližší době.

Kompletní informace k prolongaci roku 2022 naleznete v Metodickém pokynu k prodloužení platnosti zaměstnaneckých jízdních výhod ČD pro rok 2022 (dokument č.j. 1501/2021–O10, ze dne 1. 11. 2021). Pokyn, vč. příloh, je k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod a současně je pro zaměstnance ČD, a. s., zveřejněn v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD.

Šárka Pupíková,
GŘ ČD, a. s.

NÁZORY

Rozporuplný přístup SŽ k výpravním budovám

Správu železnic (SŽ) kritizuji nerad, nicméně musím, protože s její nekoncepčností v přístupu k výpravním budovám nemůže být spokojen snad nikdo. Zatímco řada budov se bourá, mnohdy zbytečně, existují lokality, kde se nebourá, ačkoliv podmínky tam jsou podobné jako v lokalitách, kde se bourá.

Příkladem toho dobrého přístupu SŽ v této oblasti jsou výpravní budovy v regionu Lužických hor a jejich podhůří. Naprosto vzorově byla např. opravena výpravní budova ve stanici Jedlová, kde nejenže zůstala oblíbená nádražní restaurace, ale byla dokonce rozšířena na úkor již nepotřebných služebních místností. A světe, zboř se – stal se zázrak: v horním podlaží i v přilehlém skladišti bude turistická ubytovna a v blízkosti výpravní budovy SŽ dokonce vybudovala dětské hřiště! Tedy něco, co jsme zatím znali jen z privátních JHMD. To si opravdu říká o pochvalu těch, kteří tímto způsobem na SŽ pracují. Škoda, že jsou to jen někteří. A i další výpravní budovy v regionu se citlivě opravují a téměř jako učebnicový případ byla vzorově rekonstruována celá stanice Mikulášovice dolní nádraží, tedy nejen kolejiště, ale i výpravní budova.

Jedlová 3. 9. 2021: rychlík Arrivy odjíždí do Rumburku.

Že by to všechno záviselo jen na lidech, když ta koncepce neexistuje? Její neexistenci zcela jasně dosvědčuje případ Mladé Boleslavi hl. n. Tam se má stavět nová budova pro cestující. Pominu její vzhled, který snad vzešel z nějaké soutěže. Budova připomíná železniční skladiště. Spíše mě zaráží smysl té budovy, hlavně v době, kdy je na vše minimum peněz a ty jsou třeba jinde. Proč vlastně na hlavním boleslavském nádraží stavět nějakou budovu, když ta stanice slouží v podstatě jen přestupujícím cestujícím, kteří tam stráví jen několik minut? Dle mého názoru by v této stanici stačilo podobné řešení, jaké se realizovalo např. ve stanici Praha–Hostivař, kterou prochází podstatně více cestujících než v Mladé Boleslavi hl. n. Nemohu se ubránit dojmu, že Správa železnic v Mladé Boleslavi plní rozmarné přání někoho vlivného. Přitom ve stanici Mladá Boleslav město už několik let žádná budova není a cestující tam v dešti čekají na zastřešených schodech k nástupišti a čekává jich tam mnohem více než na hlavním nádraží.

Bohumil Pokorný

Správa demolic pokračuje

Další zcela zbytečnou likvidaci i historicky zajímavých drážních objektů má v plánu OŘ v Hradci Králové: *Předmětem plnění veřejné zakázky je kompletní demolice stávajících objektů metodou postupného rozebírání od střechy po základy a následnou rekultivaci dotčených ploch. Blešno, Česká Metuje, Káranice, Předměřice nad Labem, Roztoky u Jilemnice, Újezd u Chocně – demolice (sociální zázemí). Datum zahájení: 18. 10. 2021 Nabídku podat do: 2. 11. 2021, 8:00 (https://zakazky.spravazeleznic.cz/contract_display_10840.html).*

Navíc takto zbytečně utracené prostředky by se daly investovat na železnici jinde, kde pak tzv. „peníze nejsou“.

Štěpán Hálek

Jak vypadá „náhrada“ těchto pevně instalovaných zařízení v praxi, je vidět na snímku ze žst. Čisovice.

Nikdy nekončící výluky na Šumavě

Na šumavských tratích, které nyní provozuje výhradně GW Train Regio, pokračují neustálé výluky i nadále, ač byly tratě jako celek generálně (!) opraveny před nedávnem, a na větvi Volary – Černý Kříž/Nové Údolí/České Budějovice bylo vybudováno DOZ. Třeba 11. října se konala výluka Volary – Lipka – Vimperk, následovat má výluka Volary – Nové Údolí. Výluky jsou naprosto chaotické a některé zastávky nejsou obsluhovány v plném rozsahu, například Dobrá na Šumavě – vzdálenost mezi železniční zastávkou a zastávkou NAD je několik kilometrů!

Stačí se podívat na výluky https://www.gwtr.cz/cs/sumava/jizdni–rady/vyluky z tabulky se nikdo nedozví, jak je například daleko od zastávky NAD Dobrá k železniční zastávce Dobrá. Patrně zadavateli výluk je zcela jedno, kolik lidí vyžene z vlaků. Přijde-li do zastávky Dobrá turista, není v jeho silách dojít na zastávku NAD. Přitom v Dobré je i restaurace a penzion.

Martin Kubík

Os 18011 dopravce GW Train u Dobré na Šumavě, 11. 10. v 14.30 h, v pozadí nepřístupná 1. zóna Národního parku Šumava–rašeliniště Mrtvý luh, následující dny zde vlak i NAD budou cestující marně vyhlížet, zastávka NAD je 4,7 km vzdálena.

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

Parní vlak v čele s parní lokomotivou 414.096 Heligón projíždí po trati 120 mezi Lužnou u Rakovníka a Řevničovem.

Poslední parní víkend v Muzeu ČD v Lužné u Rakovníka

Poslední říjnový víkend, to jest 30. a 31. 10. 2021, se uskutečnila v muzeu Českých drah v Lužné u Rakovníka tradiční akce „Poslední parní víkend“. V rámci této železniční nostalgické akce bylo vypraveno několik zvláštních vlaků. Po oba dny vyjely na trať dvě parní lokomotivy do Rakovníka a do Řevničova. První lokomotiva 414.096 „Heligón“ se představila na čele soupravy vozu Ci a otevřeného vozu Dakar.

Druhá lokomotiva 534.323 „Kremák“ se představila v čele soupravy vozů Bai. Třetí zvláštní motorový vlak do Krupé vozil motorový vůz M 131.105 „Hurvínek“. Náštěvníci v muzeu mohli vidět vystavené parní, motorové i elektrické lokomotivy a motorové vozy, sdělovací a zabezpečovací zařízení. V provozu byla i muzejní úzkorozchodná železnice a na okruhu jezdila parní lokomotiva Krauss č. 1. Díky pěknému podzimnímu počasí byla účast návštěvníků velká a mnoho železničních příznivců a fotografů si nenechalo ujít možnost zachytit parní vlak v barevné, sluncem prozářené přírodě.

Vít Mareš

Pohled na železniční most z výšky, kousek od vyhlídky „Bohemia“ v Děčíně.

Most pamětník

Co se „rodného listu“ týče, tak jedním z veteránů naší železnice je železniční most mezi Děčínem východ a Prostředním Žlebem, spojující hlavní koridorovou trať č. 090 s tratí č. 073, vedoucí na pravém břehu Labe. Most postavila Společnost Rakouské severozápadní dráhy v roce 1874. Most je dlouhý 265 metrů a ocelová příhradová konstrukce se spodní mostovkou je uložena na třech pískovcových pilířích. V roce 1918 byla na most umístěna nová konstrukce, splňující vyšší nároky na zatížení. Jinak kromě elektrizace na počátku 80. let min. století se na mostě nic nezměnilo.

Most je pozoruhodný tím, že s osou řeky svírá poměrně ostrý úhel 45°. Co se týče nadmořské výšky, jedná se o nejníže položený most u nás. Zajímavostí je také to, že součástí mostu bylo i vedení trubek, kterými byla přiváděna do Děčína pitná voda od pramenů v Horním Žlebu a Čertově Vodě.

Na střekovské straně se za mostem jednokolejná trať po několika desítkách metrů noří do 395 metrů dlouhého „Děčínského tunelu“. Tunel je stavebně proveden jako dvoukolejný, ale položena je v něm jen jedna kolej. Bohužel po mostě, ani zmiňovaným tunelem se nesvezete (vyjma výjimečných odklonů při opravě hlavni trati), neboť koleje spojující Děčín východ a Prostřední Žleb jsou určeny pouze pro nákladní dopravu.

Správa železnic začne s přípravou miliardové investice v roce 2022, kdy se zde provoz nákladních vlaků na dlouhých 7 měsíců zastaví. Kompletní rekonstrukce počítá s výměnou příhradové mostní konstrukce a s opravou navazujícího tunelu. Pro nákladní dopravce to bude problém, neboť na střekovskou stranu (na trať směrem na Lysou nad Labem a Nymburk) se budou vlaky moci dostávat pouze úvratí v Děčíně hl. n., nebo v Ústí nad Labem západě. Už dnes je ale jednokolejná trať z Děčína hl. n. do Děčína východ značně vytížená osobní dopravou.

A. K. Kýzl

Předplatné Obzoru
tel. 737 275 079,
e-mail:
marie.bartova@osz.org

Výpravčí z Uničova a Šternberka se přemístili do Olomouce

Další krok v modernizaci tratě Olomouc – Šumperk byl učiněn ve čtvrtek 4. listopadu v dopoledních hodinách. Postupně bylo převedeno ovládání železničních stanic Šternberk a Uničov a celého traťového úseku Olomouc (mimo) – Troubelice (mimo) na Regionální dispečerské pracoviště (RDP) Olomouc hl. n., které je umístěno na ústředním stavědle železniční stanice Olomouc hl. n.

Poslední směnu v Uničově vykonával ten den výpravčí Dominik Kubelka. **„Pokud se týká samotné technologie, nedochází prakticky k žádným změnám, pouze obsluha zařízení bude prováděna namísto z Uničova z pracoviště v Olomouci,“** vysvětlil výpravčí. Podobně na tom je i sousední Šternberk.

V obou stanicích je instalováno elektronické zabezpečovací zařízení ESA 11, které je ovládáno počítačem. To bude po přepnutí obsluhy do Olomouce ve stanicích zachováno jako náhradní pracoviště pro případ mimořádností. Výpravčí zde budou také jednou za půl roku vykonávat dvě hodiny práce, aby v případě potřeby mohli ihned usednout za dopravní stůl. V Uničově zůstávají pouze zaměstnanci, sloužící ve funkci staniční dozorce.

Zatímco úsek trati z Olomouce do Uničova je již rekonstruován a vlaky na něm jezdí bez omezení, na zbylém úseku tratě z Uničova do Šumperka doposud probíhají stavební práce, které budou ukončeny v závěru příštího roku. Na přelomu let 2022/2023 by měla být celá tato regionální trať plně modernizovaná, přičemž na dálkovou obsluhu přejdou také železniční stanice Troubelice a Libina, takže na celé šedesátikilometrové trati nezůstane prakticky žádný výpravčí.

V 11 hodin bylo přepojeno do Olomouce ovládání železniční stanice Šternberk a Bohuňovice, o necelé dvě hodiny později pak technici AŽD přepojili také úsek Uničov a Újezd u Uničova. Ovládání celé trati tak bylo převedeno na RDP. Výpravčí DOZ RDP Olomouc hl. n. mají na obrazovkách počítače přehled o celém dění na trati, včetně zastávek. Systém kamer umožňuje sledovat dění prakticky na celém úseku tratě.

Nezkrácená verze reportáže je zveřejněna na webu OSŽ, podrobnější informace o pracovišti RDP v Olomouci přineseme v příštím čísle Obzoru v rubrice Navštívili jsme.

Miroslav Čáslavský

Výpravčí Dominik Kubelka při poslední obsluze zabezpečovacího zařízení v Uničově.

Místo kolejí cyklostezka z lesa do lesa

Městu Chotěboř se po dlouhých letech dohadování povedlo získat od státu bezúplatným převodem bývalou vlečku do vojenského prostoru v Bílku. Na radnici v Chotěboři měli už léta vymyšlenou přeměnu vlečky v cyklostezku. Narazili však na problém. Část vlečky stále používá společnost Cerea, jejíž areál je na železnici připojen z předávkového kolejiště, které se nalézá v lese cca 2 kilometry za městem. V celé trase vlečky tedy cyklostezka vzniknout nemůže a tak trochu ztrácí smysl budovat cyklostezku, která nakonec povede z lesa přes louky do lesa. Zastánci cyklostezky si však stojí za svým záměrem a tak potom, co část vlečky od předávkového kolejiště do vojenského prostoru byla předána městu, došlo ke snesení kolejí, místo kterých se má položit asfalt.

Přitom se před časem o vlečku zajímali i aktivisté, kteří městu navrhovali možnost zavedení turistického provozu drezín. Ten by bylo možné realizovat v celé trase vlečky už od nádraží a vstupní náklady v porovnání s cyklostezkou by byly zanedbatelné. Jak už to u nás bývá, vyhrálo dražší řešení, bude další cyklostezka.

Martin Kalousek

Koleje z části vojenské vlečky Chotěboř – Bílek musí uvolnit místo pro asfaltový povrch cyklostezky.

Moudrost pro tento den

„Ti, kteří by byli ochotni vzdát se svobody výměnou za dočasné bezpečí, si nezaslouží ani svobodu, ani bezpečí.“

Benjamin Franklin,
americký státník (1706 - 1790)

Odešel nám kamarád, zemřel Josef Kotaška

Ve středu 10. listopadu zemřel ve věku 74 let **Josef Kotaška**, dlouholetý ekonom a reprezentant Českých drah na zahraničních akcích USIC. V poslední době pomáhal jako člen Regionální sportovní komise OSŽ Praha s pořádáním sportovních akcí. Libeňský patriot, železničář, tenisový odborník, sportovec tělem i duší, bojovník se srdcem na dlani, a hlavně úžasný vypravěč zážitků a historek se zajímavou pointou.

Závěr jeho posledního životního příběhu nás však všechny zaskočil. Historky, které jsi vyprávěl, tu zůstanou s námi, ty nám ale budeš chybět, Pepo! Nechť je ti země lehká a tenisový kurt nahoře dobře připravený. Čest tvojí památce!

Miroslav Novotný

Výstava skupin ČZS FISAIC na Dnech železnice

Český zemský svaz FISAIC představil průřez svojí činností na Dnech železnice, které proběhly ve dnech 18. a 19. září 2021 v areálu Muzea Českých drah v Lužné u Rakovníka. Expozice FISAIC byla umístěna v hale opravny a měla velmi příznivý ohlas. Skupina Kreativních ručních prací a Literáti předvedli na výstavních stolech výsledky své práce.

K vidění byly výrobky z keramiky, drátů, obrázky malované žehličkou, šperky a další výrobky zručných rukou železničářek. Návštěvníci si mohli prohlédnout všech osm ročníků knižních almanachů Literáti na trati (knihy prózy a knihy poezie). Tradičně největší zájem byl o provozované modelové kolejiště skupiny Modelová železnice. Mnozí návštěvníci si se zájmem prohlédli vystavené fotografie, tentokrát Photoliteru a obrazy skupiny Výtvarníci. Diskuze se vedly u praktické expozice Radioamatérů i Esperantistů, nechyběl ani panel a propagační materiály Filatelistů. Na promítacím plátně mohli návštěvníci shlédnout filmy z tvorby filmařů skupiny Film a video. U vstupních dveří návštěvníky vítala nová kapela ČZS FISAIC „JEDETO“. Úplnou novinkou byl prodej výrobků skupiny KRP (vánoční a velikonoční ozdoby) pro nadaci Železnice srdcem. Všichni přítomní vystavovatelé ČZS FISAIC si nějaký výrobek zakoupili a tak rovněž přispěli nadaci.

Zástupci Českého zemského svazu FISAIC na Dnech železnice.

Výstavu ČZS FISAIC v sobotu 18. září navštívil ministr dopravy a průmyslu Karel Havlíček v doprovodu GŘ ČD Ivana Bednárika. Výstava pana ministra velice zaujala, informace o práci všech skupin mu podala výkonná tajemnice ČZS FISAIC Jarmila Šmerhová. Tato výstava ČZS FISAIC se uskutečnila díky sponzorství Českých drah, ČD Carga a Správy železnic, za což jim patří poděkování.

Ing. Jarmila Šmerhová,
výkonná tajemnice ČZS FISAIC

Vánoční ozdoby se tvoří v Prudké

Praktický seminář skupiny Kreativní ruční práce (KRP) ČZS FISAIC proběhl ve dnech 8. - 12. listopadu v rekreačním zařízení Prudká (u Tišnova) a byl zaměřen na výrobu ozdob na vánoční stromeček, který bude opět umístěn před Vánocemi v hale před osobními pokladnami v žst. Praha Masarykovo nádraží. Seminář proběhl pod vedením vedoucí skupiny KRP Pavly Packové. Z důvodu velkého počtu přihlášených členek byl seminář rozdělen do dvou skupin (pondělí – středa, středa – pátek). Program byl pro obě skupiny stejný – tvorba andělů, malování deštníků, drátkování stromů. Kurz výroby pergamenové krajky vedla Miloslava Jašková. Práce byla náročná, ale účastnice vše tvořily s velkým zaujetím.

Na výsledek naší práce se můžete přijít podívat v prosinci na Masarykovo nádraží v Praze.

Ing. Jarmila Šmerhová,
výkonná tajemnice ČZS FISAIC

Jedna z ozdob vytvořených členkou Kreativní ruční práce ČZS FISAIC.

Spolek železničních modelářů Pečky vás zve na mikulášské jízdy

Až dvanáct modelových kolejišť v provozu od modelového měřítka „Z“ po velikost „0“, včetně ukázky ručně postavených modelů a kolejišť, bude k vidění ve dnech 4. a 5. prosince 2021 v Pečkách a to v sobotu od 9 do 17 hodin, v neděli pak 9 až 15 hodin. Otevřena bude i část výstavní haly se stavbou kolejiště (námět Hřensko).

Spolek železničních modelářů sídlí v Pečkách v Žerotínově ulici č. 281, vstupné činí 100 Kč dospělý, 50 Kč dítě, 250 Kč rodinné.

Pokud nestihnete mikulášské jízdy, poznamenejte si do diáře termín 28. až 30. prosince, kdy Spolek pořádá tradiční vánoční výstavu.

–red–

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