

## Z aktuálních událostí

■ V pondělí 13. prosince zasedala v centrále OSŽ Republiková rada seniorů (RRS) OSŽ. Na programu byla kontrola plnění usnesení z minulých jednání, současná situace na železnici a v OSŽ, současná situace v Radě seniorů ČR, diskuse, usnesení a závěr. Jednání se zúčastnili předseda OSŽ Mgr. Martin Malý a I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun. V úvodu Danuše Polášková omluvila předsedu RRS Kurta Mužíka a několik dalších členů ze zdravotních důvodů. Alois Malý, místopředseda RRS, hovořil o nutnosti řádné evidence Klubů seniorů z důvodu přidělování dotací na jejich činnost. „Zde je nutné rozlišovat členy Klubů seniorů a jednotlivé členy – seniory OSŽ,“ připomněl.

Členové rady dále vyjádřili nesouhlas s uvažovaným zvýšením členských příspěvků z 10 na 30 Kč měsíčně a vyzvali v usnesení předsedu OSŽ Martina Malého, aby tento nesouhlas tlumočil na jednání komise pro Stanovy OSŽ.

V další části jednání vystoupil I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun, který seznámil přítomné se současnou situací na železnici, především u Českých drah a zodpověděl otázky členů rady na kondiční ozdravné pobyty a výši procenta očkování proti covidu na ČD. Před členy rady předstoupil i předseda OSŽ Martin Malý, který zhodnotil kolektivní vyjednávání u jednotlivých podniků na železnici (ČD, ČD Cargo a Správa železnic) a zodpověděl otázky členů rady na současnou situaci na železnici a v odborech. V diskusi byly projednávány otázky, týkající se rekreace seniorů, jakož i jejich postoj k problematice očkování a k dalším současným aktuálním událostem. Na závěr zhodnotila Danuše Polášková činnost RRS v tomto roce: „Do nového roku jdeme s čistým stolem, všechny důležité věci byly projednány,“ řekla v závěru.

■ Jednání Ústředí Odborového sdružení železničářů se konalo ve středu 15. prosince 2021 formou videokonference. V úvodu informovali místopředsedové OSŽ Vladislav Vokoun, Radek Nekola, Petr Štěpánek a Bc. Renata Dousková především o kolektivním vyjednávání. Vladislav Vokoun uvedl, že chystá „kuchařku“ změn v PKS 2022, kterou bude prezentovat v lednu na školních. Radek Nekola kromě kolektivního vyjednávání zmínil i to, že odboráři nechápu a nerozumí některým omezením a rozhodnutím zaměstnavatele ve vazbě na přesčasovou práci: „Jsme na dně jak s lidskými tak vozovými kapacitami, máme extrémně vysokou přesčasovou práci, rekordní za patnáct let, přesto zaměstnavatel v PKS škrtal věci, které poškozují ČD Cargo na trhu práce.“

Petr Štěpánek uvedl, že je podepsaná i první změna PKS 2022, která reflektuje navýšení minimální mzdy. Bc. Renata Dousková referovala o tom, že v řadě firem jsou kolektivní smlouvy v jednání v důsledku toho, že se většina PKS prodlužovala (z důvodu epidemie COVID-19). Ing. Bc. Petr Tomana, BA (Hons) informoval o dvou zasedáních Správní rady Zdravotní pojišťovny ministerstva vnitra i o tom, že pojišťovna zaznamenala k 30. 9. 2021 nárůst o 7000 pojištěnců.

V další části členové Ústředí OSŽ projednali a schválili informace o vzdělávacích aktivitách

OSŽ, realizovaných ve II. pololetí roku 2021, a návrh vzdělávacích aktivit OSŽ na I. pololetí roku 2022. Dále členové Ústředí OSŽ projednali a schválili novelizaci Řádu právní pomoci OSŽ a Statutu Podpůrného fondu OSŽ s cílem co nejvíce ochránit produkt pojištění odpovědnosti u Kooperativa pojišťovny, a. s. Následovaly obligátní body: příprava VIII. sjezdu OSŽ, informace RK OSŽ a různé.

■ Poslední loňský Podnikový výbor (PV) OSŽ Správy železnic (SZ) se konal 16. 12. 2021 formou videokonference. Předseda PV Petr Štěpánek v úvodu shrnul, že Podniková kolektivní smlouva na rok 2022 byla sjednána včetně 1. změny reflektující změnu výše minimální mzdy, a po vytyčení by měla být distribuována do výkonných jednotek. Pokud to epidemiologická situace dovoli, proběhne proškolení k PKS v lednu uskutečněním aktivů na šesti místech, v opačném případě bude probíhat opět formou videokonferencí.

Byl projednán Plán a plnění akcí BOZP 2021, návrh změny předpisu Bp36 a aktualizován seznam členů Předpisové komise při PV OSŽ SZ. V části věnované informacím z důležitých jednání zaznělo, že příprava na nový předpis D1 spěje do finále. Zatím není v plánu samostatné přezkoušení, na jaké byly zvyklí starší zaměstnanci, ale součástí školení by měl být test k ověření pochopení změn předpisu. Tajemník PV Miroslav Maincl informace doplnil o upozornění na korespondenčním rozhovor s vedoucí skladu výstrojních součástek Bc. Evou Linhartovou (viz str. 2).

Petr Štěpánek podrobně popsal postup vyjednávání odborových centrál o FKSP na příští rok. Zmínil i to, že je OSŽ podsouván nesouhlas se zaměstnavatelem. Tak to opravdu není. OSŽ vidí problém „pouze“ ve financování této karty, a proto žádá o přiměřené navýšení C-FKSP, z kterého by byla tato karta zakoupena. OSŽ má rovněž problém se snížením příspěvku na rekreaci pro zaměstnance SZ.

V části věnované zaměstnavateli vystoupil personální ředitel Ing. Pavel Koucký, kterého doplňovala Ing. Hana Kohoutová. Přednesli informace o stavu zaměstnanců, plnění kolektivní smlouvy vzhledem ke mzdám i aktuální absenci z důvodu nemoci nebo karantény. V další části informovali o spolupráci na novele vyhlášky 101/1995, která řeší zdravotní způsobilost pro práci v dopravě. Ohradili se proti informacím, že jako zaměstnavatel nepodniká potřebné kroky k eliminaci dopadu tvrdosti NV 589/2006 a vysvětlil, jaké kroky k tomu byly podniknuty. Bohužel návrhy nebyly vyslyšeny a je povinností SZ toto nařízení respektovat. V této souvislosti bohužel musí dojít k přepracování turnusů u cca 260 zaměstnanců (většinou výpravčích). Ing. Koucký zmínil i probíhající výběrové řízení na poskytování KOP a oslovení zaměstnanců s nárokem na KOP. Probíhá oslovení zaměstnanců, kteří odebrali papírovou stravenku, zda preferují stravenkový paušál či e-stravenku. Na dotaz tajemníka Miroslava Maincla byly sděleny konkrétní údaje o podstatu zaměstnanců v některých profesích. Jde všeobecně o profese, na které se vztahuje náborový příspěvek. Vyslovil obavu, aby nedošlo v souvislosti s uplatňováním novelizace NV 589/2006 k masivnímu odchodu zaměstnanců od SZ. -red-



Do nového roku z Nové Bukové! Předposlední vlak roku 2021 na trati z Horní Cerekve do Tábora právě opouští Novou Bukovou, zastávku, již prochází evropské rozvodí. Jinak řečeno: právě zde osobní vlak 18417 opouští povodí Dunaje a vjíždí do povodí Labe. Snímek Michael Mareš

## Dobrá podniková kolektivní smlouva rovná se pevný základ firmy. U společnosti ZSSK Cargo byla podepsána kolektivní smlouva

Kolektivní vyjednávání ve společnosti ZSSK Cargo se takřka nepetržitě neslo v duchu „co zaměstnanec, to opěrný pilíř firmy“. Všichni víme, že společnost ZSSK Cargo se už několik let zmiřuje pod tlakem negativního vývoje ekonomiky, recese v hutnickém průmyslu a v neposlední řadě pod dopady pandemie COVID-19. Navzdory těmto negativním vlivům hledaly odborové organizace ve spolupráci se zaměstnavatelem právě cestou kolektivního vyjednávání dohodu o satisfakci zaměstnanců v podobě citelného mzdového nárůstu. Obě strany si plně uvědomují, že budoucnost naší firmy stojí na pevných a stabilních pilířích, kterými jsou zaměstnanci. Výsledkem jednání je Podniková kolektivní smlouva ZSSK Cargo pro rok 2022, podepsaná 14. 12. 2021, která kromě jednorázové odměny v měsíci dubnu ve výši až 400 euro a minimální prémie/OHZ 50 euro pro provozní profese měsíčně, obsahuje i mzdový nárůst do základní mzdy až do výše 110 euro od října roku 2022. Celkové byly přeloženy do téměř 3 milionů euro. Nesmíme však zapomenout, že kolektivní smlouva nadále poskytuje i další benefity nad rámec Zákonu práce, které jsou v mnohem vyšší míře než mzdový nárůst. Musím konstatovat, že nesmíme na ně zapo-

minat a brát je jako samozřejmost. K 1. 12. 2021 pracuje ve firmě ZSSK Cargo 4382 zaměstnanců, průměrná mzda oproti roku 2020 stoupla o 116 euro (na 1186 euro).

K slavnostnímu podpisu PKS 2022 došlo ve čtvrtek 16. 12. 2021 za účasti všech členů Představenstva ZSSK Cargo a kolektivních vyjednavačů, zástupců zaměstnanců. Předseda představenstva Roman Gono prohlásil, že nadále má zájem podílet se na vytváření co nejideálnějších podmínek pro své zaměstnance. Poděkoval všem zaměstnancům ZSSK Cargo za odvedenou práci a podotkl, že svoji loajalitou i oni nesmí napomáhat obnově konkurenceschopnosti společnosti ZSSK Cargo.

Jako místopředseda OZZ a předseda Podnikového výboru OZZ při ZSSK Cargo spolu se svými kolegy z OZZ a ostatních odborových organizací, budeme i nadále na akcionáře a zainteresované politiky jakoukoliv formou tlačít, aby se podhodnocení celého státního železničního sektoru již stalo minulostí.

Na závěr bych chtěl poděkovat kolektivním vyjednavačům a členům Podnikového výboru OZZ při ZSSK Cargo za odvedenou práci po celý rok. Zvláštní poděkování pak patří Štefanovi Nagyovi

a Michalovi Kyselovi, kteří jsou zároveň členy skupiny pro odměňování, za podnětné myšlenky, návrhy a analýzy. Právě oni pomohli dosáhnout vytyčeného cíle.

**Peter Pikna,**  
místopředseda OZZ a předseda Podnikového výboru OZZ při ZSSK Cargo

## ZSSK má novou kolektivní smlouvu na roky 2022–2023

Dne 22. 12. 2021 byla uzavřena kolektivní smlouva také u ZSSK (Železniční společnost Slovensko). Díky ní se už od ledna 2022 zvýší mzdy všech zaměstnanců ZSSK s tarifními platy. Nejvíce poroste ohodnocení strojvůdců (letos o 180 eur měsíčně, v roce 2023 o dalších 80 eur). ZSSK má v současnosti 5826 zaměstnanců s průměrnou mzdou (včetně přesčasů) 1343 eur. Průměrná mzda zaměstnanců s tarifními platy vzroste o 5,53 % (v průměru o 72 eur). K 1. 1. 2023 se průměrná mzda zvýší na 1413 eur, tedy o dalších 2,98 %.

-red-

## NA AKTUÁLNÍ TÉMA

**„Je velmi těžké sladit do textu kolektivní smlouvy desítky často velmi protichůdných zájmů.“**

Hovoříme s **VLADISLAVEM VOKOUNEM**, I. místopředsedou OSŽ a předsedou Podnikového výboru OSŽ při Českých drahách, a. s.

Dozvoďte mi na úvod našeho rozhovoru ocitovat dva názory z diskusního fóra. První: Že firma jako ČD nezvýší plat aspoň o to, o co stoupne inflace, tak to je ostuda, vůbec bych se tím nechlubil. A druhý: Já jsem v rámci možnosti jako zaměstnanec spokojen. Chápu, že doba je fakt špatná. Mohlo to dopadnout podstatně hůře. Jaké reakce na PKS 2022 jste zaznamenal vy?

Úvodem je potřeba sdělit, že České dráhy jsou velký podnik mající v současné době kolem 14 tisíc zaměstnanců pracujících v mnoha desítkách povolání a různé věkové struktúře. Je velmi těžké sladit do textu kolektivní smlouvy desítky, často velmi protichůdných zájmů. To se logicky promítá do hodnocení kvality uzavřené kolektivní smlouvy. Z dosavadní odezvy členské základny mohu konstatovat značnou úlevu. Zešlo k uzavření kolektivní smlouvy v „de facto“ loňské podobě, a tedy k zachování všech benefitů. Většina by si samozřejmě přála, tak jako všichni kolektivní vyjednavači z OSŽ, vyšší nárůst mezd, nicméně vnímají reálné možnosti podniku. Chápu, že u části zaměstnanců se dohodnutý nárůst tarifních mezd neseškává s plným pochopením. Jak jsem již konstatoval, těžko šlo dosáhnout více. Pro úplnost dodávám, že kolektivní smlouva na rok 2022 podepisovalo 12 subjektů, bez komentáře.

Jste matadorem kolektivního vyjednávání. Kolektivní vyjednávání Vladislav Vokoun patří už mnoho let neodmyslitelně k sobě, kolikáté-

ho kolektivního vyjednávání jste se jako vedoucí vyjednavač letos zúčastnil? A jaké to letošní ve srovnání s těmi předchozími bylo?

Nemyslím si, že je důležité kolik, jako spíše jaký byl výsledek. Pro ty, kdo mají rádi statistiky, je to moje sedmnáctá kolektivní smlouva ČD ve funkci vedoucího týmu kolektivních vyjednavačů. Jakékoliv srovnání je těžké, v každém věku je to jiné. Když je vám dvacet let, vidíte problémy v úplně jiném světle, než když je vám padesát. To platí i obecně pro vývoj občanské společnosti za uplynulé období. V tomto kontextu si myslím, že nově podepsaná kolektivní smlouva plně obstojí.

Na podnikové konferenci jste oznámil, že sjezdem končíte ve „vrcholné politice“, že už nadále nebudete ani ve vedení svazu, ani ve vedení PV. Kdy ve vás toto rozhodnutí uzrálo?

Celou svou existenci jsem člověk, který bytostně nesnáší doživotní funkce. Vždy jsem se jenom bál, že nepoznám, kdy mám odejít. Důvod mého odchodu je v zásadě jednoduchý. Stárum, jsem „utavený“, je potřeba čerstvá krev. Ohromnou mojí výhodou je, že úplně neodcházím, protože zůstávám jako člen Dozorčí rady ČD a tím mohu ještě nějakou dobu pomáhat svému nástupci a podniku.

Máme začátek roku, s jakým předsevzetím jste do něj vstoupil a co byste popřál členům a našim čtenářům?



Těžká otázka. Loňský rok šlo zjednodušeně považovat přinejmenším za velmi zvláštní. Mnoho občanů by na něj nejrady zapomnělo, určité se však najde mnoho těch, pro které byl dobrý. Takže přejí všem, kteří měli loňský rok složitý, aby ten letošní znamenal obrát k lepšímu. Těm, kterým byl loňský rok příznivě nakloněn, přejí stejné úspěchy i letos. Všem nám přejí pevné zdraví a schopnost určitého nadhledu. Zároveň přejí všem, aby se nikým a ničím nenechali manipulovat. Nejdůležitější v životě je práce, jak se cítím já. Když dobře, můžu to přenášet i na ostatní.

Michael Mareš

## Martin Kupka se stal v pořadí 20. ministrem dopravy v historii samostatné České republiky

V sobotu 18. 12. 2021 uvedl předseda vlády Petr Fiala do funkce nového ministra dopravy Martina Kupku (na snímku vpravo), který převzal úřad od odchávajícího ministra Karla Havlíčka, ten byl ve funkci necelé dva roky (od 24. ledna 2020). Martin Kupka se stal v pořadí 20. ministrem dopravy v historii samostatné České republiky. „Martin Kupka se dlouhodobě věnuje dopravní politice, takže si nedovedu představit lepšího kandidáta pro tento resort,“ prohlásil premiér s tím, že úkoly, které před ním a před vládou stojí, jsou jasné: „Dopravní infrastruktura v ČR není dobrá, všichni to víme, každý z našich občanů vidí, po jakých silnicích tady jezdíme. Jeho úkolem bude dobudovat dopravní infrastrukturu tak, aby odpovídala potřebám moderní společnosti 21. století.“

„Doufám, že další čtyři roky budou ve znamení rozšiřování dopravní infrastruktury a splnění

toho obrovského infrastruktúrního dluhu, kdy na mapě dálniční sítě Evropy představuje pořadí ČR na mnoha místech bílé místo,“ řekl nový ministr dopravy.

V oblasti železniční dopravy čeká podle Martina Kupky jeho resort příprava vysokorychlostních tratí tak, aby je v příštích letech bylo možné stavět a aby chom pro ně dokázali získat finanční prostředky, zejména z EU. „Vedle toho to mají být změny, které lidé pocítí hned, budou si je mociv dobrém užít, jako je rychlejší obnova kolejových vozidel, One Ticket, jako jedna jízdenka pro co největší využití dopravních spojů, to jsou konkrétní úkoly,“ dodal s tím, že zaměřit se hodlá i na digitalizaci státní správy, „...aby lidé mohli v klidu z domova vyřešit digitálně své dopravní záležitosti, jako je například řídicíky průkaz nebo registr vozidel.“ -mmč-



# Bc. EVA LINHARTOVÁ: Věříme, že si každý brzy najde velikost oděvu, která mu padne, a vše se postupně stabilizuje.

Po listopadovém jednání pracovní skupiny pro OOPP a stejnojmenné součástky (9. 11. 2021) se zrodil nápad, dát prostor k vyjádření vedoucí provozního střediska – výrobního skladu v Hradci Králové, Bc. Evě Linhartové. Položili jsme jí několik nejčastějších otázek týkajících se výrobních součástek. Eva Linhartová na ně písemně odpověděla a vy teď máte před sebou výsledný text. Vzhledem k časové prodávě se již některé věci částečně posunuly správným směrem. Za poskytnutí informací Evě Linhartové touto formou děkujeme.

Zijeme ve složitém období, ani zaměstnancům výrobního skladu v Hradci Králové se problémy s epidemií COVID-19 nevyhnuly. Přesto zaměstnanci výrobního skladu pracují i o sobotách, aby vyřešili jednotlivé objednávky či reklamace zaměstnanců Správy železnic. A teď již k otázkám a odpovědím:

**Jaké byly dohodnuty úpravy u nových stejnojmenných?** (Dohodnuté úpravy nových uniforem, košile modré, nové stříhy, velikosti atd., kalhoty, čepice, logo).

U uniforem bude postupně docházet k malým změnám. Pánské kalhoty budou mírně rozšířeny v lýtkové oblasti. U dámských pulovrů budou přidány dvě další větší velikosti. Na stejnojmenných čepicích dojde k posunutí loga tak, aby jej méně zakrýval podbradník. Plánujeme také opětovně zařadit do výrobních součástí modré košile. Pánské bílé košile budou nově zavedeny i v širším střihu. Bude možnost si vybrat ze dvou stříhů: Slim a Regular. Nové typy košil již byly několika zaměstnanci odzkoušeny s klidným výsledkem.

**Zaměstnanci netrpělivě očekávají nové bundokošile, kdy se jich dočkají?**

Dodavatel nám sdělil, že první část dodávky bundokošil by měla být ke konci roku 2021 a druhá část v lednu 2022.

**Jedná se i o možnosti zařadit mezi OOPP mikiny. Pro koho a kdy budou?**

To, která profese bude mít nárok na mikinu, bude určeno v souladu s předpisem Bp36. Objednávat do skladu se budou, jakmile bude uzavřena smlouva na jejich dodávku.

**Na jednání byly zmíněny problémy s dodavateli a materiálem, včetně např. krabic na dodávky k zaměstnancům...**

S dodavateli řešíme především opožděné dodávky zboží do skladu. Všichni se potýkáme s výpadky a problémy související s pandemickou situací, objednáme zboží s několika měsíčním předstihem. Výpadky výroby a výpadky dodávek surovin se projeví i u výrobce kartonů, ale vše

jsme si zajistili tak, aby u nás nedošlo k žádnému problému.

**Jaké objednávky se teď vyřizují, skutečné květen, červen?**

Aktuálně zpracováváme měsíc červen. Jedním z důvodů je velké množství objednávek ze strany zaměstnanců, kteří si nesprávně opsali velikosti ze starých uniforem při zavádění nové kolekce oděvů, nebo nepoužili velikostní tabulky, které jim byly zaslány. Našli se i zaměstnanci, kteří se výběrem správné velikosti vůbec nechtěli zabývat a objednali si oděvy na míru. Tím nám vznikla a vzniká další práce s objednávkami dodavatelů, které se musí vystavovat pro každého zvlášť. Dalším důvodem je, že byla zaměstnancům zaslána základní sada nové uniformy a doobjednávají potřebné množství oděvů na obměnu, což je pochopitelné. Věříme, že si každý brzy najde velikost oděvu, která mu padne, a vše se postupně stabilizuje.

**Reklamace, „měřenky“ – jak jsou vypořádávány?**

Reklamace prochází standardním řešením. Reklamovanou součástku odešleme ze skladu k posouzení dodavatelé a ten rozhodne, zda je vada odstranitelná či nikoliv. V současnosti tento proces může trvat až půl roku. Reklamace měřenek je proces o něco složitější, u nich se musí ověřovat i správnost hodnot uvedených v měřenkovém listě.

**Jsou problémy s fyzickými podpisy na nárokovosti OOPP z hlediska GDPR?**

Například u OŘ Hradec Králové je zaveden elektronický objednávkový systém, čímž veškeré problémy s fyzickými podpisy na požadavcích OOPP odpadají. Pro náš sklad je důležitý podpis zaměstnance hlavně na dokladech u výrobních součástí šitých na míru. Svým podpisem zaměstnanec stvrzuje, že uvedené míry jsou pravdivé a nese odpovědnost za případné problémy s chybnými údaji.

**Jsou problémy i s dodávkami zimních OOPP?**

Jakmile jsou dodány ochranné oděvy do skladu, vydáváme je hned, jak je to možné. V současné době mají dodávky, především výstražných oděvů, zpoždění v dodání zboží do skladu. Prioritu mají noví zaměstnanci, kteří ke Správě železnic nastupují.

**Byly zmíněny i problémy současných dodavatelů, který doručoval jednotlivé objednávky k zaměstnancům. Dojde ke změně?**

Od prosince 2021 současných doručovatelé zásilek ze skladu výrobního materiálu vystřídá Česká pošta.

Michael Mareš  
s přispěním Miroslava Maincla



Budova i kolejště železniční stanice Hradec nad Moravicí byly opraveny v roce 2020.

## NAVŠTÍVILI JSME

### Hradec nad Moravicí

Nádraží ve slezském městě Hradec nad Moravicí se nachází na okraji tohoto pětitisícového města, přičemž kolej, vedoucí sem z osm kilometrů vzdálené Opavy, končí zaradlem. Nádraží této koncové dráhy zde bylo postaveno v roce 1905 a až do roku 2020 sloužilo cestujícím v takřka nezměněné podobě. Budova byla postavena podle jednotného stavebního výkresu jako nádraží v Mladecku, Jakartovicích a Svobodných Heřmanicích na sousední trati z Opavy do Svobodných Heřmanic – jen zde je doplněna o dřevěný přístřešek.

V říjnu 2020 se v Hradci rozběhly práce, zajišťované Správou železnic ve spolupráci s městem. Zatímco Správa železnic zajistila opravu kolejště i nástupiště, včetně zbourání starého nepoužívaného skladiště a nákladové rampy, město se zavázalo k úpravě přednádražního prostoru. Společnými silami pak byl postaven bezbariérový přechod přes koleje se zábradlím a osvětlením. Tím byla s nádražím propojena i část města, ležící na druhé straně nádraží, kam dříve cestující kloptali přes koleje.

Po roce od ukončení prací se nádraží skví novotou, v režii města byly opraveny i veřejné záchodky, které jsou obloženy, stejně jako nádražní budova, červenými hlazenými cihlami. Záchodky koupilo město již před časem od Českých drah. „Následně jsme od Správy železnic získali i budovu nádraží s obytným bytem. V současné době je před podpisem i převod dřevěného přístřešku, který s budovou souvisí, do vlastnictví města,“ říká starosta Hradce nad Moravicí Patrik Orlik. „Jakmile dojde k převodu, hodláme i tento přístřešek opravit, rozhodně nechceme nádraží, které je vstupní branou do našeho krásného města, nechat chátrat.“

Koupě nádraží od Správy železnic byla provázena administrativními průtahy, táhnoucími se několik let: nejprve bylo nutné pořídit znalecký posu-

dek na cenu budovy, následně vše putovalo ke správním radě Správy železnic, poté byla věc předána nadřízenému orgánu, kterým je Ministerstvo dopravy České republiky. Finále prodeje pak proběhlo schválením vládou České republiky. Podobným martyriem musel projít i prodej dřevěného přístřešku. Nádraží obklopuje z jedné strany park, vybudovaný na sklonku 80. let minulého století na místě původního překladistiště dřeva a papírenské vlečky. Chodníky byly v rámci oprav vydlážděny žulovými kostkami a osazeny netradičními odpadkovými koši, které připomínají stojící postavy s kloubkem. Město má v plánu dosavadní rozlohu parku dále rozšířit, vysazet zde další stromy a vytvořit tak z přednádražního prostoru místo, které budou lidé rádi vyhledávat.

Samotná budova nádraží neskýtá v současné době žádné služby, jízdenky se prodávají ve vlaku – buď u strojevedoucího, nebo prostřednictvím jízdenkového automatu, instalovaného ve voze. Před nepohodou se cestující mohou ukrýt v již zmíněném rozlehlém dřevěném vestibulu, který je původní součástí nádraží.

Z Opavy zajišťují do Hradce nad Moravicí osobní vlaky, vedené motorovou soupravou regionova nebo motorovým vozem 810, v hodinovém taktu. Doprava je zde řízena podle předpisu o zjednodušené dopravě D3. Při cestě do osm kilometrů vzdálené Opavy východ vlak zastaví na zastávkách Branka u Opavy a Kylešovice. „Naším občanům vlak vyhovuje, zejména ho využívá školní mládež, ale i lidé dojíždějící za prací,“ konstatuje starosta Orlik. Za Hradcem odbočovala z traťové koleje výhybkou železniční vlečka do podniku Brano v Brankách u Opavy. Tento podnik je znám zejména výrobou zámků, visacích, zadlabávacích i samozavíracích („Brano zavírá samo“). Vlečka je však již dlouhá léta zrušena a zboží se odváží po silnici.

Miroslav Čáslavský



Ukončení kolejště a pohled na centrum Hradce nad Moravicí.

## ZE SVĚTA

### Nové vysokorychlostní železniční spojení spojuje Laos s Čínou

Koncem listopadu 2021 byla otevřena úplně první železniční trať napříč Laosem. Cílem je do země v budoucnu přivést turisty a doufat v ekonomický obrát. Zhruba 400 km dlouhá trasa spojuje hlavní město Vientiane s čínským městem Kunming. Jde o součást infrastrukturního projektu čínské Nové hedvábné stezky, kterým chce Čína posílit svůj globální vliv. Projekt stál v přepočtu 5,3 mld. eur a 414 km trati bylo postaveno za 5 let.

A jsou tu další velké plány: v budoucnu bude vysokorychlostní vlak jezdit přes Thajsko a Malajsii do Singapur. „Nová železnice je významnou investicí, která může stimulovat laoskou ekonomiku a pomoci zemi využít její geografickou polohu v srdci jihovýchodní Asie,“ řekl Sombath Souvithong, odborník na infrastrukturu Světové banky.

Vnitrozemský Laos má 7,2 mil. obyvatel – své stopy zde zanechala i koronavirová pandemie. Hospodářský růst v roce 2020 klesl o 0,4 procenta. Podle Světové banky to byl nejnižší růst za tři desetiletí. V roce 2021 se nakazilo 70 000 lidí a země se dostala do karantény. V roce 2019

zemí navštívilo 4,7 milionu turistů, v roce 2020 jejich počet klesl o 80 %.

Z APA, 2. 12. 2021, zpracoval –sh–

### V Japonsku plánují obnovit první japonskou železniční trať na počest jejího architekta

První japonská železnice byla uvedena do provozu před 150 lety, což byl zlom v japonské historii. Nyní má tato první železnice, jejíž pozůstatky bylo možné najít v centru Tokia při vykopávkách, znovu ožít na počest velkého architekta z prefektury Saga. Šigenobu Okuma (1838–1922) byl u toho, když se vláda rozhodla postavit první železniční trať v zemi. Zároveň byl vrchním náměstkem ministra pro lidové záležitosti a vrchním náměstkem ministra financí a vždy se výrazně zasazoval o zavedení železniční dopravy.

První železnice byla uvedena do provozu mezi okresem Šinbaši v Tokiu a Jokohamou v roce 1872. Trať vedla po umělé vytvořené hrázi ze zeminy a vydlážděna velkými kameny. Byla dlouhá 2,7 km a ležela v oblasti, která byla v mělkém moři. Dnes by trať vedla zhruba ze stanice Tamači

## VŠIMLI JSME SI

● **V ROCE 2021** zemřelo na drahách nejméně osob za posledních 19 let, oznámila Drážní inspekce. I když v loňském roce vzrostl počet mimořádných událostí na drahách o čtyři procenta, počet usmrcených osob klesl o 16 procent. Rok 2021 se tak dle statistik Drážní inspekce stal rokem s nejméně mrtvými osobami na drahách od vzniku Drážní inspekce, tedy od roku 2003. Celkový počet mimořádných událostí v roce 2021 byl 3854 a stal se tak druhým nejvyšším za posledních 10 let a čtvrtým nejvyšším za celou dobu existence Drážní inspekce. Nejvíce mimořádných událostí se odehrálo mimo „klasickou“ železnici (tedy na drahách lanových, trolejbusových, tramvajových a v metru), a to 2706, což je o 163 více, než v roce předcházejícím. Na železnici (vyjma metra) vloni vznikl stejný počet mimořádných událostí jako v roce 2020 s tím, že nejvíce jich Drážní inspekce zaznamenala, stejně jako v roce 2020, v červenci, kdy se událo 124 mimořádných událostí. Paradoxně byl tento měsíc s druhým nejvyšším počtem usmrcených osob (po červnu).



● **HUMPOLEC:** Oprava fasády je dokončena, na první pohled zaujme nová střecha, „dosypání“ nástupiště, bohužel nelze si ale nevšimnout chybějící topírny (na archivním snímku), která byla zbourána a na jejím místě ponechána pouze montážní jáma..



● **PŘI NAVŠTĚVĚ** žst. Zbraslavice dne 29. 12. 2021 tonulo ve tmě jak nástupiště, tak vstup do čekárny a dopravní kanceláře. Prý je tomu tak již delší dobu. Ve stanicích svítilo pouze stožárové osvětlení a osvětlovací rameno na výpravní budově. Ve Zbraslavicích je v blízkosti nádraží restaurace a hotel Hubert, kde možno ochutnat pivo z místního Zámeckého pivovaru, který sídlí v torze zámku. Trať je řízena dle předpisu D1 a stanice jsou obsazeny výpravčími. Výpravní budovy jsou nově renovovány Správou železnic. Prostě trať, jak má být. Vede do Kutné Hory, zapsané v UNESCO, či do rekreační oblasti (rybník Vidlák aj.) Snímek Martin Kubík.

## Školení OSŽ k PKS

### Správa železnic

- 10. ledna Praha
- 13. ledna Olomouc
- 17. ledna Brno
- 24. ledna Pardubice
- 25. ledna České Budějovice
- 26. ledna Plzeň

### České dráhy

- 17. ledna Břeclav
- 18. ledna Olomouc
- 25. ledna Plzeň
- 26. ledna České Budějovice
- 27. ledna Praha
- 31. ledna Praha (pro Pardubice)

Blíže informace najdete na [www.osz.org](http://www.osz.org)  
–red–

## PŘEDSTAVUJEME

### Alexandr Pavelka: „Menší stanice, kde dříve vládnul čilý ruch, takřka osiřely.“

Alexandr Pavelka, mezi přáteli a známými nazývaný Saša, pochází z rodiny volyňských Čechů. Jeho předkové se do původní vlasti vrátili z Ukrajiny se Svobodovou armádou a po ukončení války se usadili na Uničovsku, v místech bývalých Sudet. Ačkoliv se převážně věnovali zemědělství, kterému dobře rozuměli, Saša se rozhodl, že vystuduje na železničáře.



„Po maturitě na přerovském gymnáziu jsem pokračoval ve studiu na průmyslové železniční škole v České Třebové a po vojně jsem nastoupil jako výpravčí a dirigující dispečer ve stanici Litovel–předměstí, kam jsem se po vyřídění několika stanic na hlavním tahu před časem zase vrátil,“ popisuje ve zkratce svoji více než třicetiletou železničářskou kariéru.

Stanice na hlavním tahu, kde Saša Pavelka sloužil, jsou v současné době řízeny dálkově z centrálního dispečerského pracoviště (CDP) v Přerově. „Já mám ale raději práci přímo v provozu, i když v současné době se i zde hodně změnilo,“ vysvětluje. Ty hlavní změny nastaly podle jeho slov zejména v oblasti staniční techniky, v jejímž důsledku se i menší stanice takřka „vylidnily“. Je to vidět i v samotné Litovli–předměstí, kde v současné době pracuje ve směně pouze výpravčí. Činnost ostatních zaměstnanců (výhybkářů, pokladních, vozové služby, staničních dělníků, jakož i přednosty) byla nahrazena novou technologií prací a stanice, kde dříve vládnul čilý ruch, takřka osiřela. „Podobné je to ostatně i v mnoha dalších stanicích na

síti Správy železnic, taková je prostě dnešní doba,“ konstatuje Saša.

V OSŽ je Alexandr Pavelka od samého vzniku této největší odborářské organizace na železnici a v Litovli–předměstí zastával funkci předsedy zdejší (tehdy samostatné) základní organizace OSŽ. Po roce 2000, kdy probíhaly v OSŽ organizační změny a docházelo ke slučování menších ZO, přešla i litovelská ZO pod křídla ZO OSŽ Olomouc hl. n. a Saša Pavelkazastává ve zdejší ZV OSŽ funkci předsedy dílenského výboru. „Zúčastňuji se schůzí závodního výboru, kde hájím zájmy našich členů a spolurozhodují a hlasují o všech záležitostech, které s tím souvisí,“ přibližuje svoji práci v odborech.

Organizační schopnosti uplatňuje Saša nejen v odborech, ale také v zastupitelstvu obce Medlov, kam spadá jeho rodná obec Hlívce. „V Hlívci jsme založili klub Meteor a v jeho rámci pořádáme různé turnaje, soutěže, dětské dny, sportovní akce a různé schůzky,“ popisuje svoji činnost přímo v rodné obci. Podobně se Saša podílí i na organizaci společenských akcí v ZV OSŽ Olomouc hl. n., kde vypomáhá při organizaci sportovních soutěží v bowlingu, šipkách, jakož i různých výletů, zejména cyklistických. Sám je také náruživý cyklista, do práce dojíždí až na výjimky výhradně na kole, bez ohledu na počasí a roční období. Denně tak najezdí minimálně 30 kilometrů a k tomu přibývají další kilometry v době, kdy má volno. „Najezdíl jsem i dvacet tisíc kilometrů ročně, teď už je to méně, ale kolo mám pořád rád,“ svěřuje se.

A jak hodnotí Saša Pavelka současnou situaci na železnici? „Díky odborům se daří udržet solidní mzdové a pracovní podmínky, i když se v současné době hodně na lidech šetrí v důsledku nastupující techniky,“ říká. Kladně také hodnotí možnosti kondičních ozdravných pobytů (KOP), které také pravidelně absolvuje. Před pár týdny se vrátil z KOP v Karvině, jinak má zkušenosti s KOP hlavně na Slovensku. „Je to výborná věc, člověk, pracující v nepřetržitém provozu, tam určitě nabere nové síly, zejména psychické. Kdo na „koptku“ nejede, je sám proti sobě,“ shrnuje, přičemž takzvané „náhradní koptky“ jsou podle jeho slov k ničemu. „Doma se člověk zdaleka ne tak kvalitně zotaví, jako ve vybraném středisku,“ dodává závěrem.

Miroslav Čáslavský

# Psali jsme před 25 lety

## Obzor č. 1 - 6. 1. 1997

Odborové sdružení železničářů vstoupilo do sjezdového roku, II. sjezd OSŽ byl naplánován na 3. a 4. října 1997 v Mostě. Velký prostor byl proto v Obzoru č. 1 věnován nejen ohlednutí za uplynulým rokem, ale také přípravám na sjezd. Obzor otiskl celostránkový dopis, který zaslal předseda OSŽ Jaromír Dušek všem základním organizacím jako podnět k předsjezdové diskusi. OSŽ mělo v té době 125 000 členů, z toho cca 28 % důchodců. Jako hlavní úkoly pro další období bylo uváděno razantnější a účinnější využívání prostředků kolektivního ujednávání, důsledné prosazování cílů OSŽ na úrovni orgánů státní správy a státní moci, jakož i konkrétní ochrana práv a zájmů členů OSŽ.

Jak uvádí v rozhovoru na první straně PhDr. Zdeněk Jílek, výkonný tajemník OSŽ, sjezd by měl rozhodnout mimo jiné o tom, zda má být zachována členství OSŽ v Českomoravské komoře odborových svazů, vyjádřit se k budoucí struktuře – zda sloučovat odborové sekce, nebo naopak potlačit odpovědnost, zda a jak upravit stanovy i k mnoha dalším zásadním věcem.

Předseda OSŽ Jaromír Dušek ve své poznámce na první straně uvádí, že rok 1996 byl nejhorším rokem v éře novodobých odborů, a to jak z hlediska dopadu na odboraře, tak pro ztrátu prestiže odborů jako celku. Totéž se podle jeho slov projevilo i na Českých drahách. „Je snaha naházet na odboraře bláto, snažit se je zdiskreditovat před veřejností, obcházet je, nedodržovat některé zákonné normy a nedodržovat ani úmluvy, které byly s odbory uzavřeny. Takový vztah se zaměstnavatelem, jako je dnes na železnici, nepamatují,“ řekl předseda OSŽ.

## Obzor č. 2 – 13. 1. 1997

Úvodní článek Obzoru referuje o tom, že jed-

nání sedmi odborových centrál s vedením Českých drah o nárůstu mezd v I. pololetí 1997, které se konalo 7. ledna 1997, bylo neúspěšné. „Vedení Českých drah již svými průtahy ztratilo hodně času a možnost porušení sociálního smíru narůstá každým dnem,“ uvádí se v článku.

Na železnici dne 3. ledna 1997 vznikla další odborová centrála – Odborový klub manažerů Českých drah. Podle jednoho ze zakládajících členů, PhDr. Milána Matouška, náměstka generálního ředitele Českých drah, měl nově vzniklý odborový svaz sdružovat vysokoškolsky vzdělané nejvyšší manažery Českých drah, kteří dosud měli pocit, že jejich zájmy nikdo nehájí. „Podle mého názoru jde o vzorovou ukázkou žlutáčků odborů,“ řekl Obzoru k této organizaci místopředseda OSŽ Jiří Kratochvíl. „Nedovedu si představit, že velmi dobře placení manažeri budou jako odboráři razantně vystupovat proti svému chlebozárci. Vidím v tom jednoznačný cíl teropédovat konstruktivně jednání odborů na železnici“.

Článek na str. 2, nazvaný „Depa v novém hávu“, se věnuje nové struktuře dep kolejových vozidel, platné od 1. ledna 1997. Z 25 dep zůstalo pouze jedenáct. Zanikla například tak velká depa jako Cheb, Jihlava, Přerov, Krmov, Nymburk, Hradec Králové, Chomutov, Břeclav či Veselí nad Moravou. V souvislosti s touto změnou vzrostl rozsah působnosti dep a některá se paradoxně v jedné lokalitě překrývala podle toho, zda šlo o pracoviště vozového nebo lokomotivního hospodářství. Změna struktury dep měla přinést úsporu 100 milionů korun, což ovšem mnozí odborníci zpochybňovali.

Obzor dále kromě jiného přináší reportáž z poslední jízdy na trati Mladotice – Čistá, (reportáž vznikla 30. 12. 1996). Od 1. 1. 1997 byl z důvodu havarijního stavu svraku na tomto jednadvacetkilometrovém úseku vyloučen provoz a osobní doprava byla nahrazena autobusy. –zs-

## PRVNÍ PORADNA

# UPOZORNĚNÍ – DOPORUČENÍ

## Účastníci mimořádných událostí mohou využít svého práva nevyprávět

V posledním období i nadále dochází k mimořádným událostem (dále jen MU), kdy zaměstnanci – členové OSŽ, bezprostředně po MU podávají vysvětlení zaměstnavateli, tzv. zázpis se zaměstnancem (vyšetřujícím orgánům provozovatele dráhy a dopravců), Dražní inspekci ČR, dokonce vypovídají i před orgány činnými v trestním řízení (Policie České republiky), aniž by využili svého práva nevyprávět s ohledem na svůj aktuální psychický a fyzický stav. OSŽ – ústředí považuje za nutné opětovně a důrazně upozornit členy OSŽ na jejich právo nevyprávět (viz níže – poznámka).

OSŽ – ústředí doporučuje funkcionářům OSŽ, předsedům ZO OSŽ, odborovým orgánům a závodním výborům (ZV) ZO OSŽ zabezpečit opakovaně informování všech svých členů OSŽ s obsahem „Desatera člena OSŽ pro krizové situace v dopravě“, zejména částí: „Jak postupovat při MU v dopravě“, zdůraznit možnost a účelnost využít tzv. krizové linky OSŽ (nepřetržitý právní servis), jejich telefonní číslo je:

**602 262 544**

OSŽ – ústředí dále doporučuje zdůraznit členům OSŽ, kteří se budou nacházet v blízkosti účastníků MU – členů OSŽ, aby jim poskytl potřebnou součinnost, případně využili tzv. krizové linky.

## Jak postupovat při MU v dopravě

V případě jakéhokoli MU není nikdo povinen vypovídat o předmětné skutečnosti ihned na místě nebo po bezprostředním skončení směny, pokud se subjektivně necítí být takové výpovědi schopen.

Za odepření výpovědi nemůžete být postíženi! Nemusíte ani uvádět, proč se obáváte, že byste si přivodili trestní stíhání. Vždy musíte být poučeni, v jakém procesním postavení vypovídáte. Pokud již bylo doručeno usnesení o zahájení trestního stíhání, jste v pozici obviněného a nemusíte vypovídat vůbec, popř. můžete vypovídat, jak uznáte za vhodné, svoji výpověď však nesmíte nikoho křivě obviňovat.

Výše uvedené potvrzuje judikatura získaná praktickou činností smluvních advokátů OSŽ:

„...nelze opomenout, že právo svědků odepřít výpověď (za podmínek stanovených zákonem) je důsledkem ústavní ochrany proti sebeobviňování (článek 37 odst. 1<sup>o</sup>) Listiny základních práv a svobod, který má hluboký historický základ, a již je přirozené v právním státě dát přednost před účelem toho, kterého řízení (ustanovení § 100 odst. 1<sup>o</sup>, 2<sup>o</sup> TR), a to i tehdy, jestliže by v tom konkrétním případě mohla vést v důkazní nouzi. Jde o zcela subjektivně ústavně zaručené právo svědka, který v uvažovaných případech po poučení poskytnuté mu příslušným orgánem, sám váží a rozhoduje, zda svého práva odepřít výpověď využije či nikoliv, a to téměř výlučně podle okolností (důvodů) jak je sám cítí a vnímá. V tomto smyslu nemůže a nesmí být potenciálně ohrožen svědek ve svém rozhodování omezován či dokonce se složení svědecké výpovědi nucen...“<sup>4)</sup> Nejpodnětější v této fázi je nutné být vždy zastoupen advokátem.

Vždy máte právo si svou výpověď přečíst. Pokud její obsah nesouhlasíte s tím, co jste uvedli, máte právo na opravu textu a jeho doplnění. Bez takové opravy nikdy nepůjde o pravdu nebo chybnu výpověď nepodepisujete! Zejména bez konzultace s advokátem nepodepisujete dohody o změně pracovní smlouvy, dohody o uznání závazku k náhradě škody a dohody o způsobu náhrady škody! Takovým podpisem předem uznáváte svou vinu!

V každém případě jste povinni se po MU podrobit kontrole, zda nejste pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.

Členové OSŽ si v některých případech neuvědomují, že učiněná výpověď nebo podpis určitě

pisemnosti, může mít pro ně do budoucna významné negativní důsledky, mnohdy nevratné, které nelze vůbec změnit nebo je lze změnit pouze velice obtížně. Není dostatečně vnímána odpovědnost za výpověď (sdělení) a následný podpis, na který je pohlíženo jako na právní jednání v písemné formě a tímto způsobem je komplikovatelné napadnutelné. Zbytečně poté dochází k neřešitelným důsledkům z hlediska trestněprávní, občanskoprávní a pracovněprávní odpovědnosti.

Mikuláš Hubicsák,  
manager pro kolektivní ujednávání  
JUDr. Petr Večeř,  
vedoucí ESÚ OSŽ – ústředí

**Poznámka:**  
**Pracovní řád Správy železnic, státní organizace – čl. 29 odst. 2** – Další důležité povinnosti zaměstnance: **pism. q)** „podávat potřebná vysvětlení o plnění svých pracovních povinností svému nadřízenému, případně dalším vedoucím zaměstnancům, dozorčím a kontrolním orgánům SZČD, které jsou oprávněny taková vysvětlení požadovat, **vyjma případů, kdy se zaměstnanec v přímé souvislosti s mimořádnou událostí necítí schopen vysvětlení poskytnout. Neposkytnutí vysvětlení v takovém případě není považováno za porušení povinností“.**

**Pracovní řád ČD Cargo, a. s. – kapitola 5** – Základní povinnosti zaměstnanců a vedoucích zaměstnanců vyplývající z pracovněprávního vztahu: **čl. 1. bod 3. písm. r)** „podávat potřebná vysvětlení o plnění svých pracovních povinností svému nadřízenému, případně dalším vedoucím zaměstnancům, statutárnímu orgánu, dozorčím a kontrolním orgánům ČD, které jsou oprávněny taková vysvětlení požadovat, **vyjma případů, kdy se zaměstnanec v přímé souvislosti s mimořádnou událostí necítí schopen vysvětlení poskytnout. Neposkytnutí vysvětlení v takovém případě není považováno za porušení povinností“.**

**Pracovní řád ČD Cargo, a. s. – bod 16.3.** – Základní povinnosti zaměstnanců a vedoucích zaměstnanců – **pism. o)** „podávat potřebná vysvětlení o plnění svých pracovních povinností svému nadřízenému, případně dalším vedoucím zaměstnancům, dozorčím a kontrolním orgánům ČD, které jsou oprávněny taková vysvětlení požadovat, **vyjma případů, kdy se zaměstnanec v přímé souvislosti s mimořádnou událostí necítí schopen vysvětlení poskytnout. Neposkytnutí vysvětlení v takovém případě není považováno za porušení povinností“.**

<sup>1)</sup> Každý má právo odepřít výpověď, jestliže by jí způsobil nebezpečí trestního stíhání sobě nebo osobě blízké.

<sup>2)</sup> Právo odepřít výpověď jako svědek má přibuzný obviněného v pokolení přímém, jeho sourozenec, osvojitel, osvojenec, manžel, partner a druh; jestliže je obviněných více a svědek je v uvedeném poměru jen k některému z nich, má právo odepřít výpověď stran jiných obviněných jen tehdy, nelze-li odloučit výpověď, která se týká těch, od výpovědi týkající se obviněného, k němuž je svědek v tomto poměru.

<sup>3)</sup> Svědek je oprávněn odepřít vypovídat, jestliže by výpovědí způsobil nebezpečí trestního stíhání sobě, svému přibuznému v pokolení přímém, svému sourozenec, osvojiteli, osvojenec, manžel, partneru nebo druhu anebo jiným osobám v poměru rodinném nebo obdobném, jejichž újmou by právem pocítil jako újmu vlastní.

<sup>4)</sup> Usnesení Okresního soudu ve Vyškově ze dne 30.5.2013, sp. zn. 1 Nt 406/2013 – 46; srov. Nález Ústavního soudu České republiky ze dne 4.12.1997, sp. zn. III. ÚS 149/97, N 150/9 SbnU 319.

# Stručný obsah PKS ČD, a. s., na rok 2022

Úvodem k tomuto materiálu bych chtěl upozornit, že přes avizované razantní změny ze strany zaměstnavatele, především v klíčových bodech PKS, zůstává rozsah benefitů nezměněn. Ke změnám došlo pouze v parametrech u původně tříletých kondičních pobytů, kde se mění cyklus na dvouletý a krátí se pobytové dny. U dovolené došlo ke sjednocení výměry na pět týdnů. Zaměstnanci, kteří měli nárok na šestý týden, mohou tento čerpat v celém rozsahu jako placené dodatkové volno. Několik dílčích úprav v kolektivní smlouvě je reakcí na novou nařízení vlády o pracovní době zaměstnanců v dopravě.

## Kapitola I. - Spolupráce s odborovými organizacemi (PKS str. 9–12)

Kapitola obsahuje ustanovení o způsobu komunikace odborových organizací a zaměstnavatele, včetně lhůt na informování a projednávání materiálů majících dopad na zaměstnance. Rovněž se zde řeší odvod členských příspěvků a zajištění podmínek pro práci odborových orgánů.

## Kapitola II. - Bezpečnost a ochrana zdraví při práci a pracovní prostředí (PKS str. 13–15)

BOZP – opět byla vyčleněna částka 40 milionů Kč na zlepšení pracovních a sociálních podmínek zaměstnanců. O konkrétním použití částky ve výši 30 milionů Kč bude rozhodovat pracovní skupina složená ze zástupců smluvních stran na centrální úrovni. Zbývajících 10 milionů Kč je v rozhodovací pravomoci jednotlivých OS. Pracovní podmínky – zde jsou obsahem ujednání o zabezpečení vhodných místností pro odpočinek zaměstnanců při dělených směnách, včetně vybavení těchto místností. Dále tato kapitola řeší podmínky pro poskytnutí odpočinku na lůžku při „špatných“ nástupech a koncích směn. Další ustanovení: OOPP, mycí, čistící a dezinfekční prostředky a ochranné nápoje

## Kapitola III. - Sociální oblast, zaměstnanecké výhody (PKS str. 15–17)

Řeší např.: lékařské dohledy na pracovištích, léčebné výlohy v přeshraniční dopravě, pomoc při řešení pracovních a sociálních problémů, poskytování kondičních pobytů v souladu s přílohou 5 PKS, podmínky pro poskytování jízdních výhod, závazek tvorby sociálního fondu a pravidel pro jeho čerpání, úschova jízdních kol a motocyklů zdarma, příspěvek na penzijní připojištění.

## Kapitola IV. - Zaměstnanost a mzdová politika (PKS str. 17–20)

Řeší: opatření pro zmírnění nepříznivých důsledků snižování počtu zaměstnanců, rozsah poskytnutí pracovního volna na vyhledání nového zaměstnání, podmínky pro zápočet nepřetržitého pracovního poměru při přechodu zaměstnání ve skupině ČD a SŽ a další ustanovení vedoucí ke zmírnění případných negativních dopadů, základní principy odměňování (rozpočet mzdových prostředků a způsob odměňování), postup při objektivizaci počtu zaměstnanců (uplatnění § 300 ZP).

## Kapitola V. - Překážky v práci (PKS str. 20–24)

Řeší: překážky v práci z důvodu obecného zájmu (rozsah a podmínky poskytnutí), TDM a LOP spoluorganizované zaměstnavatelem, TDM a LOP spoluorganizované mimo ČD, důležité osobní překážky v práci (např. úmrtí rodině, péče o děti mladší 15 let, při osobní účasti v mimořádných událostí, nemožnosti dostavit se do zaměstnání apod.)

## Kapitola VI. - Všeobecná ustanovení (PKS str. 24) – nově koncipovaná inflační doložka

Pokud míra inflace meziročně k 30. 6. dosáhne 6 %, smlouva se ve druhém pololetí roku 2022

jednání, jehož obsahem bude návrh na kompenzaci formou mimořádné odměny z důvodu navýšené inflace.

## Kapitola VII. - Platnost PKS (PKS str. 25) – od 1. 1. 2022 – 31. 12. 2022.

## Příloha 1 – Pracovní doba, pracovní pohotovost a dovolená (PKS str. 26–42)

Řeší: vymezení pojmů, stanovená týdenní pracovní doba (36, 37?, 38? a 40 hod. týdenního fondu pracovní doby) – jako v roce 2021, rozvržení pracovní doby (stanovení vyrovnávacích období), přestávky na jídlo a oddech, přiměřené doby na oddech a jídlo, práce přesčas, dělná směna, noční práce, pracovní doba v zútvocovacím období, směna, nepřetržitý odpočinek mezi dvěma směnami, nepřetržitý odpočinek v týdnu, režijní jízda, pracovní práce, přípravná a odstavná doba, pracovní pohotovost, dovolená (došlo k následujícím změnám v definici a způsobu čerpání 6 týdnů): Základní výměra dovolené činí 5 týdnů, tj. 180 hodin (STPD 36 hodin); 188 hodin (STPD 37,5 hodin); 193 hodin (STPD 38,5 hodin); 200 hodin (STPD 40 hodin). S ohledem na sjednocení výměry dovolené zaměstnavatel zaměstnancům dotčeným touto změnou poskytne při splnění níže uvedených podmínek dodatkové volno s náhradou mzdy ve výši odpovídající délce týdenní pracovní doby. Dodatkové volno lze čerpat v období od 1. 10. 2022 do 31. 12. 2022 za podmínky předchozího vyčerpání dovolené v roce 2022 ve výši 5 týdnů. Za vyčerpanou dovolenou se pro účely čerpání dodatkového volna považuje schválení čerpání dovolené v aplikaci elektronická dovolenka.

**Komentář:** V praxi to znamená, že do 1. 10. 2022 musí být schváleno čerpání (naplánování) prvních pěti týdnů dovolené. Nezánamená to vůbec povinnost fyzicky vyčerpat řádnou dovolenou do 1. 10. 2022. Pokud tedy budu mít dopředu naplánované a schválené čerpání řádné dovolené např. do 10. 12., mohu čerpat dodatkové volno. Jedinou zásadní záležitostí je, že nevyčerpané dodatkové volno se nepřenáší do dalšího roku.

## Příloha 2 – Řád pro odměňování zaměstnanců ČD (PKS str. 43–71)

Řeší: rozsah platnosti, obecná ustanovení, formy mzdy, odměňování některých skupin zaměstnanců v období přípravy na výkon povolání (výcvik), mzda při převedení na jinou práci, tarifní zařazení a odměňování při výkonu různých tarifně zařazené práce v rámci povolání, tarifní mzda, osobní ohodnocení se stanovuje v rozpětí 4 až 20<sup>o</sup> tarifní mzdy – výše objemu mzdových prostředků pro výplatu osobního ohodnocení je stanovena: organizační složka OČÚ na 6,5 %, ostatní organizační složky na 5,5 % (u OROD bude objem zvýšen z důvodu včlenění OCP a vyššího VO u části vlakového personálu), příplatek za praxi, smlouvy o mzdě, odměny z dohod, odměny za zabránění úniku tržeb (viz příloha 7 PKS), příplatek za zaškolování, mzda za práci přesčas, mzda a náhrada mzdy za svátek, příplatek za práci v noci, příplatek za práci o sobotách a nedělích, příplatek za práci dělené směně, příplatek za režim práce, mimořádné odměny (životní jubileum a k odchodu do důchodu), příspěvek na udržení zdravotní a odborné způsobilosti, odměňování při prostojích, odměňování při nepříznivých povětrnostních vlivech a jejich důsledcích, odměňování při mimořádných událostech, odměňování při nařízených lékařských prohlídkách, odměňování účasti na školení, přežkování, studiu při zaměstnání a rekvalifikaci, odměna za pracovní pohotovost, odměna za flexibilitu, přepočtení měsíčních částek na částky hodinové, průměrný výdělek pro pracovněprávní účely, kompenzace za obtížnost pracovního režimu při výko-

nu složeném z dvou směn s odpočinkem, cílová odměna při dosažení hospodářského výsledku a plnění týmových ukazatelů, propočtení zlomků hodin, splatnost mzdy, odměny z dohody, odměny za pracovní pohotovost a náhrady mzdy, srážky ze mzdy, odměny za pracovní pohotovost a náhrady mzdy, seznámení zaměstnanců, závěrečná ustanovení.

## Mzdové tarify a měsíční sazby příplatku za praxi

Došlo ke zvýšení tarifní mzdy v TS 1 až 12 o 4 %, v TS 13 o 3,5 %, a v TS 14–16 o 3 %. Tarifní stupně 1 a 2 byly upraveny s ohledem na zvýšení minimální mzdy a zachování proporcnosti. Reálný základní měsíční příjem (bez ostatních příplatků a odměn) odpovídá součtu částky základního tarifu a příslušné částky za odpracované roky (LP)!!! Viz tabulka na konci článku.

C. Příplatek za práci v noci – 13 % průměrného výdělu, nejmeně však 13 Kč/hod.

D. Příplatek za práci o sobotách a nedělích – 15 % průměrného výdělu, nejmeně však 15 Kč/h.

E. Příplatek za dělenou směnu – 50 % prům. výdělu, nejmeně však 42 Kč/h rozdělení

F. Příplatek za režim práce – všechny sazby jsou stejné jako 2021 (7, 10, 12, 25 a 150 Kč)

G. Příspěvek na udržení zdravotní a odborné způsobilosti – stejný jako 2021

H. Odměna za pracovní pohotovost – stejná jako v roce 2021

I. Kompenzace za obtížnost pracovního režimu – stejná jako v roce 2021

## Příloha 3 - Odstupné

– stejná jako 2021 (PKS str. 72–74)

## Příloha 4 - Stravování a náhrada výdajů

– stejná jako v roce 2021 (PKS str. 75–79) Stravné při pracovních cestách je upraveno v souladu se schválenými novými sazbami MF ČR.

## Příloha 5 - Poskytování kondičních pobytů – (PKS str. 80–86)

– došlo k následujícím změnám: při účasti na KOP poskytnou ČD zaměstnancům pracovní volno s náhradou mzdy ve výši průměrného výdělu a to: V délce 13 dnů zaměstnancům uvedených v příloze č. 5. 1 této PKS, v délce 7 dnů zaměstnancům uvedených v příloze č. 5. 2 této PKS. Náhrada mzdy za KOP u zaměstnanců s nárokem na dodatkové volno bude poskytnuta po vyčerpání 3 dnů dovolené. KOP jsou všem výše uvedeným zaměstnancům poskytovány s ubytováním a s celodenní stravou jednou za 2 roky.

**Komentář:** Z výše uvedeného textu je tedy patrné, že došlo ke sjednocení cyklu poskytování KOP na dobu dvou let. U původně tříletého cyklu došlo z tohoto důvodu ke kompromisu spočívajícím ve zkrácení délky pobytu. Jsme přesvědčeni, že se jedná o celkové vhodnější řešení. Všechny ostatní záležitosti zůstávají stejné jako v roce 2021.

## Příloha 7 - Odměny za zabránění úniku tržeb (PKS str. 88–90)

– prakticky stejné jako 2021 s tím, že mírně snižují procentní sazby (0,5–1 % u některých sazeb. Důvodem je závazek udržovat rovnováhu mezi výši odměny a zvyšováním cen jízdného. Samostatnou přílohou tvoří metodický pokyn PKS.

## Závěr:

Výše uvedený text považujeme za jakýsi stručný průvodce novou kolektivní smlouvou ČD, a. s. na rok 2022. Celá PKS má více než 100 stran formátu A4 a je potřeba u každého ustanovení přečíst celý text, aby nedocházelo k nesprávným nebo účelovým výkladům. Ustanovení o zvýšení smluvních mezd, stejně jako výše procentního objemu na osobní ohodnocení je předmětem zápisu z kolektivního ujednávání.

Vladislav Vokolek,  
předseda PV OSŽ při ČD, a. s.

TS	Základní tarif	LP		LP		LP		LP		LP		LP		LP	
		1 r. +	3 r. +	6 r. +	10 r. +	15 r. +	20 r. +	25 r. +	30 r. +	35 r. +	40 r. +	25 r. +	30 r. +	35 r. +	40 r. +
1	16 200	500	550	750	850	900	950	950	950	950	1050	1050	1050	1050	1050
2	16 400	530	600	800	900	960	1 020	1 020	1 020	1 020	1 120	1 120	1 120	1 120	1 120
3	17 420	560	650	850	950	1 020	1 100	1 100	1 100	1 100	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200
4	19 360	600	700	900	1 000	1 130	1 200	1 200	1 200	1 200	1 300	1 300	1 300	1 300	1 300
5	21 210	650	760	960	1 060	1 200	1 250	1 300	1 400	1 500	1 600	1 600	1 600	1 600	1 600
6	23 230	710	830	1 030	1 130	1 280	1 350	1 400	1 450	1 550	1 650	1 650	1 650	1 650	1 650
7	25 140	760	890	1 090	1 190	1 350	1 450	1 550	1 600	1 700	1 800	1 800	1 800	1 800	1 800
8	26 960	810	950	1 150	1 250	1 420	1 500	1 600	1 700	1 800	1 900	1 900	1 900	1 900	1 900
9	28 870	860	1 010	1 210	1 310	1 490	1 590	1 650	1 850	1 950	2 050	2 050	2 050	2 050	2 050
10	30 760	910	1 070	1 270	1 370	1 560	1 670	1 850	1 950	2 050	2 150	2 150	2 150	2 150	2 150
11	32 510	960	1 130	1 330	1 430	1 630	1 780	1 900	2 100	2 200	2 300	2 300	2 300	2 300	2 300
12	34 540	1 010	1 190	1 390	1 490	1 700	1 860	2 000	2 200	2 300	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400
13	35 240	1 060	1 250	1 450	1 550	1 770	1 940	2 300	2 400	2 500	2 600	2 600	2 600	2 600	2 600
14	37 380	1 110	1 310	1 510	1 610	1 840	2 100	2 400	2 550	2 650	2 750	2 750	2 750	2 750	2 750
15	41 850	1 200	1 410	1 610	1 710	1 950	2 300	2 600	2 900	3 000	3 100	3 100	3 100	3 100	



Noční focení před odjezdem posledního vlaku z Rožmitálu pod Třemšínem v 19.22 h.

## Do Rožmitálu naposledy

Sobota 11. prosince 2021 byla posledním dnem provozu pravidelné osobní dopravy na trati Břežnice – Rožmitál pod Třemšínem. Po 122 letech tak utichl provoz na této středoevropské lokálce.

Rozloučení bylo opravdu důstojné. Všechny vlaky byly posílány a kromě toho byly zavedeny dva páry vlaků navíc. Na vlacích byly nasazeny motorové vozy ř. 810 čísel 411 a 594. Ty na nevytíženějších odpoledních vlacích, kterými cestovalo více než 200 cestujících, posílali ještě vůz 810.041.

Zájem místních o rozloučení s trati byl opravdu velký, což dokazovaly plně obsazené vlaky.

Na nově opraveném nádraží v Rožmitále byla připravena výstava fotografií o historii zdejší trati a v přistaveném „dřeváku“ (vůz Daa-k) bylo možné zakoupit místní pivo Herold a jiné občerstvení.

Poslední vlak opustil Rožmitál pod Třemšínem v 19.22 h, přičemž před jeho odjezdem se podařilo uskutečnit noční focení, z něhož je i příložený snímek.

Martin Hájek

## Vzpomínka na říjnový FISAIC

V říjnu proběhl 38. mezinárodní salon foto SVITAVY 2021, z této akce vznikl zajímavý dokument v podobě webové stránky:

<http://virtualltours.hanks.cz/tml>

Pokud budete mít zájem o zhlédnutí, navštivte výše uvedený odkaz. Autorem je pan Ivan Gavenda. —mč—

## Vánoční jízda Posázavím

První pracovní den po vánočních svátcích, tedy 27. 12. 2021, proběhla tradiční okružní „Vánoční jízda“ Posázavím. Letos vedla malebným údolím Vltavy a Sázavy z Prahy hl. n. přes Vrané nad Vltavou – Čerčany – Ledcečko a Kolín zpět do Prahy. V čele soupravy vozů Da-k, Bai a Dsd se představila v plné kráse motorová lokomotiva T478.1146, zvaná „Zamračená“ nebo také „Bardotka“. Ve vlaku nechyběla vánoční nálad

a prodej občerstvení. Díky mrazivému občas sluníčkem prozářenému počasí přilákal tento vlak řadu železničních fotografů, kteří s nostalgii vzpomínali na provoz těchto lokomotiv v pravidelném provozu v údolí Sázavy.

Organizátorům patří velký dík nejen od cestujících, kteří si v hojném počtu užívali „vánoční jízdu“, ale i od příznivců železnice a zejména těchto lokomotiv. Vít Mareš



Zvláštní vánoční vlak v čele s lokomotivou T478.1146 „Zamračená“ či „Bardotka“ projíždí po trati 212 mezi Sázavou a zastávkou Samopše.

## Naposledy do Lužce

V pátek 10. prosince skončila po 92 letech pravidelná osobní doprava na trati Vraňany – Lužec nad Vltavou. Tato tříkilometrová trať přitom prošla nedávno modernizací v podobě výstavby nové zastávky v Lužci nad Vltavou a především vybudování nového zdvihacího mostu přes Vraňansko-

hořínský plavební kanál, který byl dokončen teprve před 1,5 rokem. Poslední den provozu zajišťoval motorový vůz 809.080. Ve vlacích i podél trati se s posledními vlaky loučily desítky místních i šotoušů. Úplně poslední vlak pak za mohutného houkání opustil Lužec ve 20.54 h. Martin Hájek



## Cestování držitelů In Karet s aplikací železniční průkazka na Slovensko v roce 2022

Informujeme, že byl podepsán dodatek č. 22 ke Smlouvě o vzájemném uznávání jízdních výhod mezi Českými drahami, a.s. a Železničnou spoločnosťou Slovensko, a.s., pro rok 2022. Niže uvedené podmínky jsou platné od 12. prosince 2021 do 10. prosince 2022.

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

- bezplatnému používání všech vlaků osobní dopravy ZSSK vedených ve veřejném zájmu (kromě komerčních vlaků kategorie IC) ve vozové třídě vyznačené na železniční průkazce, přičemž cenu místenky, lůžkového a lehátkového lístku platí podle vnitrostátních podmínek ZSSK,
- použití komerčních vlaků kategorie IC po zakoupení jízdného „IC doplatek“ podle ceníku k Prepravnému poriadku ZSSK pre IC vlaky,
- použití vlaku SC 240/241 a 242/243 po zakoupení SC příplatku ve výši 5 EUR (TK 98),
- bezplatné přepravě na tratích Tatranské elektrické železnice (TEŽ) a Ozubnicové železnice (OZ),
- použití 1. vozové třídy s jízdním dokladem platným v 1. vozové třídě po zakoupení povinné místenky včetně míst pro kola.

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

● přepravě ve vlacích SC 240/241 a 242/243 po uhrazení SC příplatku (aufpreis) ve výši 8 EUR (TK 98) v 1. i 2. vozové třídě,

● použití 1. vozové třídy s jízdním dokladem platným v 1. vozové třídě a zakoupení povinné místenky platné pro část cesty na území Slovenska.

Při cestování vlakem po Slovensku nejsou uznávány průkazky pro bezplatnou jízdu a služební traťové jízdenky poskytované podle předpisu ČDOK9.

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

Před jízdou na Slovensko doporučujeme vždy ověřit u pokladní přepážky ČD s UNIPOK nebo na příslušném personálním útvaru, kde je držitel In Karty s aplikací železniční průkazka v evidenci jízdních výhod, zda má jeho In Karta s aplikací železniční průkazka aktualizovaná data v čípu karty. Kontrolu aktualizace In Karty lze ověřit na internetových stránkách <http://www.cd.cz>.

Kompletní informace naleznete v pokynu „Vzájemné uznávání jízdních výhod mezi ČD, a.s. a ZSSK, a.s. pro rok 2022“ (č.j. 1647/2021-O10, ze dne 7. 12. 2021), který je k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod nebo v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD.

Sárka Pupíková, systémový specialista, České dráhy, a.s., Generální ředitelství

## Lokálka do Hevlína ožila i o Vánocích

tím v České republice prosadily jen v Ratiškovicih na části železniční vlečky byv. dolu Tomáš.

Výhledové vlaky se povedlo na trať do Hevlína vypravit i ve vánočním období ve dnech 29. a 30. 12. 2021, kdy na „Hevlinku“ v rámci vánočních jízd zavítal motorový vůz 810.611 společnosti Railway Capital (na snímku). Zájem o svezení byl stejný jako v letním období a většina vlaků byla obsazena do posledního místa. Potvrzuje se, že svezení vlakem se stalo vítanou atrakcí a dokáže oži-

vit nejen trať samotnou, ale i turistický ruch a společenský život v obci. To je dobrým signálem pro další rozvoj aktivit. Už se buduje zázemí pro dreziny a v plánu je v nádražní budově zřídit muzeum obce Hevlín a zdejší železnice.

Velký dík patří všem dobrovolníkům a pořadatelům ze Spolku pro veřejnou dopravu na jihozápadní Moravě, bez kterých by se jízdy asi jen těžko uskutečnily.

Martin Kalousek



V rámci vánočních jízd zavítal na „Hevlinku“ motorový vůz 810.611 společnosti Railway Capital.

## Trať 171 je sužovaná výlukami

Z důvodu nepředpokládané výluky jedné traťové koleje v úseku Beroun – Karlštejn ve dnech 4.–9. prosince 2021 se přestupovalo v žst. Karlštejn z motorových vozů regionova na příměstské vlaky, některé rychlíky mimořádně zastavovaly v žst. Karlštejn. Zastávka Srbsko byla obsluhována pouze regionovými. Na hradě Karlštejn v kapli sv. Mikuláše se druhou nedělí adventní konala mše za císaře Karla IV. Na jeho přání v poslední vůli se má každý rok konat mše v týdnu či v den jeho smrti (29. listopadu 1378), což letos připadlo na 5. prosince v podvečer, kdy naděluje dárky Mikuláš.

Srbsko má poslední dobou na trati 171, sužované rekonstrukcí, častokrát smůlu, některé vlaky mimo výluky z důvodu zpoždění a obrátů končí v žst. Karlštejn. To neplatí pro výluky. Takže výluky pro obyvatele Srbska je lepší než ne-výluka, to jsou paradoxy, že?

Na snímku podvečerní nálad za výluky v žst. Karlštejn: regionova z Berouna a přípoj na Prahu hl. n. City Elefant. 5. 12. 2021, 17.25 h.

Martin Kubík

## Předplatné Obzoru

tel. 737 275 079,  
e-mail:  
[marie.bartova@osz.org](mailto:marie.bartova@osz.org)

## Moudrost pro tento den

„Mysli na to, jak je život krátký.“  
Titus Maccius Plautus, římský dramatik (asi 254 př. n. l. – 184 př. n. l.),

Ve věku 76 let zemřel náhle v úterý 14. prosince 2021 dlouholetý bývalý předseda ZV OSŽ na GR Českých drah Ing. Pavel Cee. Poslední rozloučení proběhlo v tichosti v kruhu rodiny v obřadní síni krematoria v Nymburce. Čest jeho památce.

Po dlouhé nemoci, která byla znásobena zápalom plic a covidem, zemřel v úterý 21. prosince někdejší předseda ZV OSŽ DKV Olomouc, člen Republikové rady seniorů OSŽ a předseda olomoucké krajské organizace Rady seniorů ČR, Jiří Soldán. Bylo mu 74 let. Dlouhá a vleklá nemoc znemožnila jeho další činnost v odborech, práci v OSŽ pak sledoval v posledních letech již jen zpozřďalí. R. I. P. —red—



Obálka knihy Zmizelé koleje...

## Zmizelé koleje, zmizelá nádraží

Na sklonku roku 2021 vyšel druhý díl obsáhlé knihy Zmizelé koleje, zmizelá nádraží od autorů Petra Lapáčka, Josefa Bosáčka a Petra Ovsenáka v nakladatelství Albatros media. První díl knihy vyšel v roce 2019. Doporučená cena jednotlivého dílu knihy je 990 Kč.

Zatímco první díl se věnuje zrušeným tratím, zbořeným nádražím, přeložkám tratí atp., druhý díl je věnován zrušeným železničním hraničním přechodům, ale i zrušeným a posléze reaktivovaným – např. Sebnitz – Dolní Poustevna, Kraslice – Klingenthal, Vejprty – Bärenstein atd. Závěr knihy patří opět přeložkám tratí, ať již z doby dávno minulé či současné – např. Praha – Vršovice – Hostivá. Do některých popisků se vloudily chyby – např. u jízdního řádu DRG z let 1938–1945 v trati Nossen – Freiberg – Moldau (Moldava) – Brüx (Most) je uváděno, že je to jízdní řád meziválečný (str. 82). Nemělo by se to stávat, ale znalý odborník to rád přehlédne, ale zamrzí to. V prvním díle je také často uváděno, že trať byla zrušena z důvodu bouřlivého rozvoje automobilismu, toto oblíbené protidrážní klíše by rád uvítal i současný lídr rušených vlaků – Středočeský kraj pod kuratelou PirSTAN. Nikde není uváděno, že se tak stalo hlavně dle Závěru 14. sjezdu KČS v roce 1971, které jsou patrně v platnosti neustále, ať je režim jakýkoli. Například zrušení tratě Smidary – Vysoké Veselí v roce 1976 (1. díl knihy) udělalo třeba z živého městečka Vysoké Veselí vesnici, kde lišky dávají dobrou noc. Každé zrušení tratě ještě víc ekonomicky, nejen kulturně a dopravně, poškodí to které místo. Je paradoxem, že právě prvotní quasisociálně ekonomické důvody vedou k falešně obhajobě rušení tratí. Martin Kubík

## Pošta Praha–Smíchov skončila

S koncem roku 2021 (28. prosince) byla po 159 letech uzavřena pošta na nádraží Praha–Smíchov. Po nedávném zrušení pošty na Masarykově nádraží a dřívějším zrušení pošty v nové odbavovací hale hlavního nádraží, šlo o poslední pražskou „železniční“ poštu, nepočítáme-li poštovní areál v Malesčicích. Původní pošta, jež byla součástí tzv. příjezdové budovy starého smíchovského nádraží, sloužila od zahájení provozu na České západní dráze v roce 1862. Vzhledem k tomu, že po třicetileté bylo toto nádraží výchozí stanicí pro všechny vlaky na zmíněné dráze a také dráze Pražsko–duchcovské, mělo zde až do roku 1896 své sídlo dokonce představenstvo vlakových pošt – na území Prahy vedle hlavního, Masarykova a těšnovského nádraží.

Novou kapitolu začala zdejší pošta psát v polovině 50. let, kdy našla své místo v severním křídle nové výpravní budovy. Toto

druhé období bylo přerušeno jen po dobu výstavby metra v první polovině 80. let. Agendu přebírá od začátku roku 2022 pošta v Preslově ulici, ale ani tento stav nebude zřejmě definitivní. S výstavbou nového odbavovacího komplexu na smíchovském nádraží se uvažuje o opětovném zřízení pošty jako náhrady právě za poštu v Preslově ulici. Stanislav Musil



Dnes již archivní snímek z pošty na nádraží Praha–Smíchov.