

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ **Dvoustranné jednání OSŽ a SŽH**

Prahu navštívili zástupci Chorvatského odborového svazu železničářů

Ve čtvrtek 3. listopadu 2022 se v domě Bohemika sešli ke dvoustrannému jednání zástupci Chorvatského odborového svazu železničářů SŽH (Syndikát železničara hrvatske) – předseda SŽH Zoran Maršić a místopředsedové OSŽ Radek Nekola, Štěpán Lev, Petr Štěpánek a Bc. Renata Dousková.

Návštěva se uskutečnila v rámci projektu ETF „Twinning“ financovaného z prostředků EU, jehož cílem je výměna zkušeností v oblasti sociálního dialogu a kolektivního vyjednávání

SŽH je jediným odborovým svazem v Chorvatsku, který působí u všech tří společností, ostatní svazy jsou pouze odborové.

Kromě tematiky kolektivního vyjednávání se rovněž diskutovalo o aktuálních ekonomických problémech, které negativně dopadají na zaměstnance jak v Česku, tak v Chorvatsku. Dalším společným tématem bylo prodlužování důchodového věku a snaha odborů zajistit pro vybrané profese na železnici dřívější odchod do důchodu bez sankcí. Z chorvatské strany zazněl návrh, zařadit tuto problematiku na program jednání ETF a CER, aby se řešila

části panevropského koridoru (Záhřeb – Rijeka). Předseda SŽH Zoran Maršić ocenil úroveň CDP a vyjádřil naději, že jednou bude v Chorvatsku fungovat stejně dobře vybavené moderní dispečerské pracoviště jako v Praze.

PhDr. Helena Svobodová,
vedoucí KP OSŽ



mezi členskými organizacemi ETF z původních (tj. západoevropských) zemí EU a novými členskými zeměmi EU. Chorvatští kolegové požádali o výjimku a možnost navštívit právě Českou republiku, neboť struktura jejich odborového svazu je podobná struktuře OSŽ. Zástupci SŽH se zajímali především o fungování a financování odborového svazu po rozdělení železniční společnosti na infrastrukturu, nákladní a osobní dopravu.

na celoevropské úrovni. Chorvatská strana rovněž vyjádřila podporu pokračování spolupráce mezi střední a východní Evropy v rámci regionálních konferencí.

V rámci pobytu v ČR navštívila chorvatská delegace CDP Praha, neboť česká společnost AŽD společně s firmou Strabag vyhrály tendr na modernizaci zabezpečovacího a telekomunikačního zařízení na trati Hrvatski Leskovac–Karlovac. Tento úsek je sou-

■ **Společné jednání představitelů Ministerstva dopravy, Českých drah, a. s., a zástupců všech odborových centrál působících na české železnici**

Dohoda o způsobu valorizace ročních prolongačních poplatků režijních jízdních výhod ČD

Dne 8. listopadu 2022 v odpoledních hodinách se na Ministerstvu dopravy uskutečnilo společné jednání představitelů Ministerstva dopravy, Českých drah, a. s., a zástupců všech odborových centrál působících na české železnici k problematice návrhu 17. úpravy Tarifu režijních jízdních výhod ČD.

Za OSŽ se jednání zúčastnili předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při ČD, a. s., Štěpán Lev a tajemník PV OSŽ při ČD, a. s., a člen dozorcí rady ČD, a. s., Antonín Leitgeb.

Jednání bylo svoláno Ministerstvem dopravy v reakci na dopis - společné stanovisko odborových centrál na železnici ze dne 24. 10. 2022, kde odborové centrály vyjádřily své výhrady a požadavky k návrhu MD na 17. úpravu Tarifu režijních jízdních výhod ČD ze dne 17. 10. 2022.

Po náročném jednání došlo nakonec k dohodě na valorizačním mechanismu

s platností na dobu neurčitou, na základě kterého se bude v příštích letech každoročně upravovat výše ročních prolongačních poplatků. Valorizační mechanismus je matematický vzorec, který pracuje s hodnotami meziroční inflace a teoretického předpokladu snížení rozsahu možnosti využití režijních jízdních výhod ČD v důsledku postupující liberalizace. Dosažená dohoda je logicky kompromisem, který samozřejmě neřeší všechny naše požadavky a představy, nicméně na rozdíl od původního návrhu MD ze 17. 10. 2022 je pro všechny zúčastněné strany přijatelným řešením. Pokud na tom bude mít některá ze stran zájem, bude samozřejmě možné svolat v budoucnu jednání za účelem dohody na případné změně tohoto valorizačního mechanismu.

Pro JŘ 2022/2023 z valorizačního vzorce vyplývají tyto ceny prolongačních poplatků: zaměstnanci 1 397 Kč,

(Pokračování na str. 2)



Politická debata v Evropském parlamentu na téma významu investic do infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost železniční dopravy na přepravním trhu

Generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda loboval v Evropském parlamentu

Generální ředitel Správy železnic a člen Management Committee Společnosti evropských železnic a podniků infrastruktury (CER) Bc. Jiří Svoboda, MBA se dne 11. října zúčastnil politické debaty v Evropském parlamentu k významu investic do infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost železniční dopravy na přepravním trhu, kde loboval za vyšší investice do železniční infrastruktury. Revidované nařízení o Transevropských dopravních sítích (TEN-T) má potenciál proměnit vizi o udržitelné mobilitě v Evropě v realitu. Návrh revize nařízení TEN-T představuje velký pokrok, nicméně bez dostatečného financování investic

nebudou evropský železniční sektor schopen poskytnout dostatečnou kapacitu dráhy s cílem dekarbonizovat dopravu. Provozovatelé dráhy požadují adekvátní finanční zdroje pro údržbu a investiční rozvoj infrastruktury.

Vedle revize nařízení TEN-T bylo v centru pozornosti i ERTMS jako prostředek ke zvýšení kapacity dráhy. Mezi aktuálními tématy nechyběla ani eskalace cen energií nebo Time Table Redesign (TTR).

CER spoléhá na návrh revize nařízení TEN-T jako na příležitost pro znatelné zlepšení stávajícího stavu a železniční sektor podporuje konektivitu a rozvoj

regionů vč. spojení v režimu last mile, multimodalitu, propojení s nečlenskými státy EU, synergie mezi evropskými koordinátory dozorujícími veškerý provoz na síti páteřních koridorů, stejně jako závazné cíle a termíny. CER volá po zajištění dostatečného financování, stejně tak i v případě vysokorychlostních tratí. Pro VRT požaduje CER vytvořit Masterplan. Nařízení TEN-T musí podpořit ekologické a klimaticky udržitelné alternativy k silniční dopravě, k nimž patří i železnice.

Politická debata vytvořila reprezentativní kulisu pro navazující třídenní výstavu v Evropském parlamentu

(Pokračování na str. 3)

Miroslav Čáslavský NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Hovoříme s Radkem Nekolou, I. místopředsedou OSŽ:

„Všichni si uvědomujeme, že věková struktura v mnoha povoláních u ČD Cargo je kritická...“

■ 10. října 2022 byla podepsána Podniková kolektivní smlouva ČD Cargo, a. s., na rok 2023. Které oblasti v této PKS jsou pro zaměstnance klíčové?

Myslím si, že v dnešní nelehké době je nejvíce diskutovaná oblast mezd a odměňování našich zaměstnanců. Proto jsme se zaměstnavatelem začali jednat. Výsledkem byla 2. změna PKS ČD Cargo, která je platná od 1. 10. do 31. 12. 2022, a nová PKS ČD Cargo, která je platná od 1. 1. do 31. 12. 2023. Obě strany si uvědomovaly, že extrémní nárůst inflace bude znamenat ohrožení schop-

nosti našich zaměstnanců vypořádat se s nárůstem cen, které dnes dopadají na rodinné rozpočty. Proto jsme se v rámci jednání soustředili na mzdy, cestovní náhrady a cenu stravenek. Tento scénář jsme pak přenesli i do kolektivního vyjednávání nad novou kolektivní smlouvou pro rok 2023, kterou jsme bezprostředně uzavřeli po projednání druhé změny. Také v této kolektivní smlouvě se odráží naše snaha zvýšit mzdy pro rok 2023.

■ **Nelehká je také současná situace na trhu s energiemi. Jak se projevuje u ČD Cargo?**

Dopad do hospodaření naší společnosti je naprosto zdrcující, taková nejistota se neprojevovala ani v hospodářské krizi v roce 2012. To, že jsme nevěděli, zda bude vůbec zajištěna silová energie pro rok 2023, ale i spekulace o případné ceně, byla pro všechny dopravce podnikající na železnici obrovskou nejistotou. Musíme si uvědomit, že náklady spojené s nákupem trakční energie, ale i pohonných hmot, jsou z hlediska celkových nákladů velmi významná položka.

■ **ČD Cargo trápí také nedostatek provozních pracovníků, především posunovačů. Jaká je cesta ven z této personální krize?**

Víte, kdyby byl jen nedostatek posunovačů, to bych byl snad ještě schopen hledat adekvátní odpověď.



Bohužel to přešlapování a čekání na zázrak dohnal naši společnost na hranici obecné personální krize. Tady si musím postesknout, že zdvižený prst mají odboráři již několik let, ale podobně jako v minulosti na naše obavy nikdy adekvátně nereagoval. Mnozí zaměstnanci si dobře pamatují na slogan vedoucích pracovníků, kterým nás častovali: »Za závorami čekají stovky zájemců o práci!« A výsledek? Pusto a prázdno. Proto je nutné přejít od slov k činům. Musíme provést revizi všech benefitů, které naše společnost nabízí, modifikovat jejich dosažitelnost a význam v dnešní době a zamyslet se nad jinými, progresivnějšími pobídkami. Nejdůležitější ze všeho je úroveň základních mezd. V poslední době jsme se v této oblasti uchýlili k výraznému zaplavení mzdy různými formami příplatků a odměn a zapomněli jsme na to nejdůležitější, a to je úroveň a výše základní mzdy, která je hlavním

(Pokračování na str. 2)

Vážená redakce Obzoru, nedávno jsem se zmínil o nedostatku lidí v profesi posunovače. Tato profese vůbec neláká nové lidi a ani reklama nepomohla a lidí v tomto oboru je méně a méně.

Vidím to u nás na nádraží Praha-Jih. Stále děláme přesčasy, bez nich by se provoz úplně zastavil. V čem je problém? Určitě ve financích. Kdyby profese posunovače měla ocenění aspoň třicet tisíc korun za normální hodiny, určitě by to pomohlo.

Proč profese, které železnici vůbec nerozumějí, berou třeba dvě stě i více tisíc? – myslím různé managery apod. To si spíše ti posunovači zaslouží obdiv.

Petr Hájek

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ **Společné jednání představitelů Ministerstva dopravy, Českých drah, a. s., a zástupců všech odborových centrál působících na české železnici**

Dohoda o způsobu valorizace ročních prolongačních poplatků režijních jízdních výhod ČD

(Dokončení ze str. 1)

rodinní příslušníci 1 583 Kč, děti a důchodci 762 Kč.

Toto jednání řešilo čistě problematiku Tarifu stávajících režijních jízdních výhod ČD (tzv. režíjek) a neřešilo problematiku potřeby vytvoření nové celkové koncepce zaměstnaneckých jízdních výhod na železnici, která by měla nalézt a zakotvit nové principy tvorby jízdních výhod pro zaměstnance všech osobních dopravců a Správy

železnic v podmínkách plně liberalizované železnice. Ve Vládou ČR schválené Koncepci veřejné dopravy na roky 2020–2025 s výhledem do roku 2030 je pro dořešení této problematiky stanoven termín do konce roku 2025.

Mgr. Martin Malý,
předseda OSŽ

(Zápis ze společného jednání MD, ČD a OC z 8. 11. 2022 k 17. změně Tarifu režijních jízdních výhod ČD najdete na www.osz.org)



■ Ústředí OSŽ

O současné podobě jízdních výhod rozhodl kompromis v jednání s ministerstvem dopravy

Jednání Ústředí OSŽ, které se konalo 16. listopadu, zahájil předseda OSŽ Mgr. Martin Malý kontrolou úkolů.

Mimo jiné hovořil také o problematice jízdních výhod a zmínil, že od původního návrhu rozdílných prolongačních poplatků u zaměstnanců ČD a ostatních zaměstnanců, ministerstvo samo upustilo, neboť takový postup by pravděpodobně byl v rozporu s platnou le-

gislativou. Ohledně požadavku odborů na zrušení ustanovení Tarifu jízdních výhod ČD, které způsobuje neplatnost režíjek ve vlacích objednaných Jihomoravským krajem a na lince P2 v Plzeňském kraji informoval, že toto pravděpodobně nebude možné dosáhnout dříve než koncem roku 2025. Ministerstvo totiž s odvoláním na dřívější stížnost ČD k ÚHOS, ve které ČD úspěš-

ně argumentovaly znevýhodněním ČD oproti ostatním dopravcům v soutěžích z důvodu zákonem a Tarifem jízdních výhod ČD uložené povinnosti uznávat režijní výhody, zásadně odmítá příslušné ustanovení Tarifu jízdních výhod ČD vypustit. Změna tak pravděpodobně bude možná až v rámci celkové změny koncepce režijního jízdního, která by dle Vládou ČR schváleného materiálu Koncepce veřejné dopravy na období 2020–2025 měla být schválena do konce roku 2025. Ministerský návrh k projednávání této problematiky lze očekávat v průběhu roku 2024. Do schválení nové koncepce režijního jízdního je tak případná změna pravidel pro uznávání režíjek v Jihomoravském kraji možná pouze v případě, že by se na tom dohodlo vedení kraje a ČD. K takové dohodě však ani přes opakované snahy o změnu ze strany ČD zatím bohužel nedošlo a pro výpočet příplatku k režijce tak stále platí vzorec z dohody mezi ČD a JMK z ledna 2020, který stanoví jeho výši jako součin 0,075 x cena sítěvých jízdenky ČD IN100 platná k 1. dni prolonačního období (tj. pro JŘ 2022/2023 příplatek činí 1 650 Kč).

Text a foto: Daniela Houdková
(Bližší informace na www.osz.org)

Miroslav Čáslavský

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Hovoříme s Radkem Nekolou,
I. místopředsedou OSŽ:

„Všichni si uvědomujeme, že věková struktura v mnoha povoláních u ČD Cargo je kritická...“

(Dokončení ze str. 1)

konkurenčním prvkem na trhu práce. Zde je nutná změna.

■ Jaká je tedy konkrétní personální situace ve společnosti ČD Cargo?

Jak jsem již zmínil, personální nedostatek se projevuje, nebo se brzy projeví, prakticky ve všech povoláních, které ČD Cargo má, a to jak v opravárenství, provozu, tak i v technických oborech. Současná situace v personální oblasti je následující: průměrný věk 6185 zaměstnanců naší společnosti je 49 let, v SOKV je to 1095 zaměstnanců s průměrným věkem 50 let, u 4482 provozních zaměstnanců je průměrný věk 49 let. U ostatních zaměstnanců, kterých je 608, je průměrný věk 51 let. Možná si někdo řekne: „To přece není tak strašné?“ Jenže podíváme-li se na počty zaměstnanců 60+, kteří jsou již dnes v důchodovém věku, nebo za 5 let dosáhnou důchodu, pak u SOKV je to 176 zaměstnanců, v provozu 629 zaměstnanců a u ostatních 80 zaměstnanců. Jinak řečeno 885 zaměstnanců může během této doby odejít.

■ Daří se tento nepříznivý trend změnit nábořem nových pracovníků?

Bohužel, na základě stávajících zkušeností s nábořem z deseti zájemců se jen dva uplatní. Ti jsou tedy potencionálně perspektivní pro další růst v naší společnosti. Z toho jednoznačně vyplývá, že budeme muset oslovit na trhu práce více jak 4400 uchazečů, abychom byli schopni nahradit odcházející zaměstnance. Sám sobě, ale i čtenářům položím otázku: »Je to za stávající situace vůbec možné...?«

■ Jaké jsou tedy konkrétní důsledky tohoto nepříznivého stavu?

Nedostatek provozních profesí způsobuje nárůst přesčasové práce, která

u provozních zaměstnanců vzniká a bude vznikat. Velký problém přitom spatřuji v ochotě zaměstnanců vůbec dělat přesčas. Lidé nám stárnou, jejich únava a opotřebenost roste a potřeba vydělávat si formou přesčasů u starších zaměstnanců výrazně klesá. Vždyť se zeptejte komandujících napříč všemi provozními jednotkami, jaké úsilí musí dnes vynakládat, aby obsadili směny. To vše vzbuzuje obavy a současně snahu tento stav co nejrychleji změnit.

■ Mění se nějak trend v přepravě zboží po železnici? Klesá nebo stoupá zájem o přepravu?

Železniční nákladní doprava je velice senzitivní na změny, které se dějí v průmyslových podnicích v naší, ale i evropské ekonomice. Také naše společnost vnímá útlum u odvětvích, které jsou dnešní situací zasaženy, jako je například automobil a jejich dodavatelé. Opakem je obrovský zájem o přepravu kdykoli útlumové suroviny hnědé uhlí. U této komodity zaznamenáváme obrovský vzestup v poptávce a ožívají i taková místa dodávky, která jsme neobsluhovali několik let. Není v našich silách vyhovět všem, kteří se na poslední chvíli chtějí předzásobit uhlím. Občas jsme terčem neoprávněné kritiky za nepružnost a zpoždění dodávek v objednaném termínu.

■ Otázka na závěr: Do kterých oblastí hodlá PV OSŽ Cargo napřít svoji pozornost?

Tak, jak vyplývá již z předešlých otázek, musíme spolu se zaměstnavatelem v příštích letech hledat nové způsoby odměňování a dalších benefitů pro zaměstnance, abychom se vyrovnali s přicházejícími změnami na pracovním trhu. Tyto změny musíme připravit co nejdříve a pokusit se je realizovat do kolektivní smlouvy pro rok 2024. V první etapě se domnívám, že bychom se měli zaměřit na pracovní pozice v opravárenství a vybraných provozních povoláních. Tyto výzvy bychom rádi realizovali společně se zaměstnavatelem. Všichni si uvědomujeme, že věková struktura v těchto povoláních je kritická a lze očekávat v budoucnu příliv nových mladých lidí. Tady vidím ten druhý důležitý úkol, a to oslovovat nové příchozí zaměstnance a sdělovat jim, jak důležité je být aktivní v odborech a zapojit se do prosazování oprávněných potřeb a zájmů zaměstnanců v jakékoli firmě.

Děkují za odpovědi. ■



Ilustrační foto: Jan Buchta

Cestujeme po železnici → PROLONGACE – ROK 2023

K prodloužení platnosti jízdních výhod ČD pro rok 2023 bylo stanoveno období od 21. 11. do 10. 12. 2022.

Prolongační částky pro rok 2023 jsou stanoveny takto:

Zaměstnanci	1397 Kč
Rodinní příslušníci zaměstnanců a důchodců (manželé, manželky, registrovaní partneři)	1583 Kč
Pozůstalí (vdovy, vdovci, vyjma sirotků)	1583 Kč
Důchodci	762 Kč
Děti do 26 let (dětí zaměstnanců, důchodců a sirotků)	762 Kč

Provedením úhrady prolongační částky je prodloužena platnost aplikace železniční průkazka na In Kartě na další období, a to do **9. 12. 2023**. Prolongační částka uhrazená pro rok 2022 je platná do **10. 12. 2022**.

Úhrada prolongační částky:

Prolongační částku lze uhradit u pokladniční přepážky ČD s UNIPOK – hotově, platební kartou nebo EPIK nebo v eShop ČD prostřednictvím platební karty nebo účtu ČD Kredit.

Potvrzení dokládání v době proloungace:

V době proloungace 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 od 21. 11. 2022. Průkazy vydané v roce 2022 (vč. potvrzení o úhradě manipulačního poplatku r. 2022) jsou platné do 10. 12. 2022, bez ohledu na to, zda je uhrzena prolongační částka pro rok 2023 či nikoliv.

Průkazy pro bezplatnou jízdu:

V době proloungace 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 2023 bude umožněn od 21. 11. 2022. Průkazy vydané v roce 2022 (vč. potvrzení o úhradě manipulačního poplatku r. 2022) jsou platné do 10. 12. 2022, bez ohledu na to, zda je uhrzena prolongační částka pro rok 2023 či nikoliv.

Od 21. 11. 2022 lze již žádat pouze o průkazy s platností roku 2023.

O průkaz s platností r. 2023 lze požádat kdykoliv během roku, nejen v době vyhlášené proloungace.

Další přepravní podmínky platné pro držitele zaměstnaneckých jízdních výhod:

Časové příplatky k zaměstnaneckým jízdním výhodám:

● Časový příplatek pro komerční vlaky a lanovku – **790 Kč** pro zaměstnan-

ce a rodinné příslušníky včetně dětí 15+ (tj. RP zaměstnanců, důchodců a vdovy, vdovci, sirotci 15+) / **400 Kč** pro důchodce a děti, včetně sirotků -15 let (pro příznámi levnější ceny u dětí do 15 let je rozhodující věk v okamžiku provádění proloungace),

● Časový příplatek pro zavazadla – **590 Kč** pouze pro zaměstnance, pro další kategorie držitelů jízdních výhod tento příplatek určen není.

Úhrada časových příplatků a jejich pořízení probíhá stejně jako při proloungaci roku 2022.

Při proloungaci na pokladniční 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) časový příplatek, zakoupí si jednorázový příplatek pro komerční vlaky. Do půlnoci 10. 12. 2022 ve výši 125 Kč (včetně případného předprodeje) a od 11. 12. 2022 ve výši 150 Kč. Platí jednotná cena pro každého cestujícího bez ohledu na věk nebo vozovou třídu, pro libovolný počet jízd (v době jeho platnosti) držitelů jízdních výhod.

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 pokladniční přepážky ČD se zařízením UNIPOK za jednotnou cenu **1650 Kč** a lze ho nahradit pouze na zaměstnaneckou In Kartu.

Časový příplatek má platnost ode dne provedení (úhrady) následující proloungace do dne vyhlášení proloungace dalšího roku podle metodického pokynu k prodloužení zaměstnaneckých jízdních výhod (tzn. časový příplatek JMK pořízený v r. 2022 má platnost do 10. 12. 2022, časové příplatky pořízené v době proloungace pro rok 2023 platí od 21. 11. 2022).

Podmínkou využití tohoto časového příplatku je držení In Karty s platnou aplikací ŽP, tzn. musí být uhrzena proloungace pro rok 2023. 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 2022 má platnost kuponu do 31. 12. 2022.

Pro rok 2023 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 budou řešeny samostatným opatřením, vydaným pod č.j. 2058/2022-KNLZ, ze dne 14. 11. 2022.

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

V regionálních vlacích kategorie Os na lince P2 (Beroun–Plzeň–Klatovy) na území Plzeňského kraje (PK) v úseku Kařež–Plzeň hl. n.–Klatovy uvedených v příloze k tomuto pokynu **nelze 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 tomuto pokynu zakoupit jízdní doklad podle tarifu a smluvních podmínek IDPK, jízdné dle Systému jednotného tarifu (SJT), případně roční zaměstnanecké jízdné IDPK.

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

Roční jízdní doklad za zaměstnanecké jízdné IDPK (platí zatím pouze pro zaměstnance ČD, a.s., kteří zabezpečují provoz regionální dopravy pro PK)

podrobnější podmínky pro zakoupení tohoto jízdního dokladu pro rok 2023 jsou řešeny samostatným opatřením, vydaným pod č.j. 2086/2022-KNLZ. V přípravě je rozšíření zaměstnaneckého jízdního IDPK pro důchodce, předpoklad zavedení během prvního čtvrtletí 2023.

Kompletní informace k proloungaci roku 2023 naleznete v Metodickém pokynu k prodloužení platnosti zaměstnaneckých jízdních výhod ČD pro rok 2023 (dokument č. j. 1948/2022-KNLZ, ze dne 14. 11. 2022). 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.

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

Psali jsme před 25 lety...

Obzor č. 47 – 1. 12. 1997

Informaci o dosavadním neúspěšném kolektivním vyjednávání vystihuje titulky „České dráhy tlačí odboráře do stávků“. Zaměstnavatel totiž nechtěl v zásadních záležitostech odborářům nijak ustoupit. Naopak, navrhl rozšíření fondu pracovní doby na 40 hodin pro všechny či snížení dovolené o jeden týden. Návrh zaměstnavatele by dále znamenal pokles reálné mzdy minimálně o 7%. Podle vedoucího kolektivních vyjednavačů OSŽ Jiřího Kratochvíla byly odbory hnány cíleně do konfliktu.

Článek „Konec nákladních vlaků v Čechách?“ informuje o tom, že k 1. červnu 1998 by měla řada železničních lokálních tratí zmizet z tarifu nákladní železniční dopravy. Dovozené se poté mělo skládat ze dvou částí: z dovozného mezi nejbližšími stanicemi na drahách celostátních a z dovozného po regionální trati, vypočítané podle tarifů vlečkových výkonů. „Nikdo v tomto státě mě nemůže donutit, abych něco provozoval se ztrátou,“ vysvětlil Obzoru Ing. Karel Vízek, náměstek ředitele pro nákladní přepravu OPŘ Plzeň.

Obzor č. 48 – 8. 12. 1997

Důležitou informaci najdeme na první straně pod titulkem „V letošním roce opustí České dráhy více než 700 strojvedoucích“. Tento trend měl pokračovat i v roce 1998. Vedoucí oddělení provozu kolejových vozidel ČD Gustav Kodým Obzoru potvrdil, že

vrchní přednostové raději propouštějí mladší než starší strojvedoucí, protože mladším mohou nabídnout volná místa, například místa vozmistrů.

Kromě strojvedoucích se výrazně propouštění týkalo i pracovníků OPŘ Olomouc, kde v té době probíhala likvidace této organizace. Jak se zde uvádí, propouštěným nejvíce vadil způsob, jakým se rozváděly pracovního poměru dělo. Bez ohledu na skutečnou kvalifikaci dostávali nadbyteční pracovníci jednotnou nabídku: volná místa u posunu, případně práci traťového dělníka. „Zaměstnavatel se vůbec nesnažil, aby využil naši kvalifikaci,“ uvedla Obzoru jedna z propouštěných pracovníků. Nejvíce však propouštěným chyběla absence sociálního programu. „Dvuměsíční odstúpné přece nic neznamená. Navíc i o ně člověk přijde, pokud si sám najde náhradní místo mimo podnik a dá výpověď,“ sdělila Obzoru další propouštěná zaměstnankyně.

Ve zprávě z jednání Představenstva OSŽ z 3. 12. 1997 najdeme mimo jiné vysvětlení předsedy OSŽ Jaroslava Duška, proč se nezúčastnil mimořádného zasedání představenstva ČMKOS dne 28. 11. 1997. Podle J. Duška se totiž Komora rozhodla vyzvat vládu k demisi až v době, kdy vláda už stejně byla v koncích. Jak dále uvedl, lze předpokládat, že na základě nezaplacení zálohy na sjezd budou zástupci OSŽ na prosincovém sněmu ČMKOS zbaveni hlasovacího práva. –zs–

Vláda schválila postup pro využití nákladních mimořádných vlaků v obecném zájmu. Může pomoci vozit rychleji energetické suroviny

Vláda na svém zasedání konaném 9. listopadu t. r. schválila praktický postup pro zajištění přednostního průjezdu nákladních vlaků s energetickými surovinami na tratích v ČR. Je možné jej již využít v konkrétních výjimečných a odůvodněných případech zpoždění dodávek pro energetický průmysl. Má pomoci fungování energetických podniků předcházením případného nedostatku určité komodity a ohrožování jejich nepřetržitého provozu.

„Tuto možnost zavádíme v souvislosti s potřebou zajištění energetických surovin, například pro dodávky tepla pro obyvatele a firmy nebo pro výrobu elektrické energie,“ řekl ministr průmyslu a obchodu Jozef Síkela a dodal: „Jedná se o zcela výjimečné a odůvodněné případy. Toto opatření se na přepravu nebude uplatňovat automaticky.“

Potřebnost rychlejší přepravy konkrétních surovin stanoví Ministerstvo průmyslu a obchodu, které zažádá Ministerstvo dopravy o zajištění priority pro vlaky na vybraných relacích. Tu přidělí Správa železnic po písemné

výzvě ministra dopravy a Drážní úřad dá informaci všem dopravcům. Prakticky jde o zajištění urychlení dodávek energetických surovin do určitého místa (například elektrárny, sklady pohonných hmot a podobně) a může mít vliv na zpoždění konkrétních osobních vlaků, které dají prioritnímu nákladnímu přednost.

„Bude se jednat o vybrané nákladní vlaky na vybraných trasách po určité nezbytně nutné období. Cestující se tak nemusí bát toho, že každý nákladní vlak bude mít od nynějška přednost před osobním. Potřebnost, nezbytnost i zpoždění dodávky za standardních podmínek musí být v každém případě prokazatelná,“ vysvětlil princip fungování ministr dopravy Martin Kupka.

Přednost budou mít vlaky přímo během jízdy například při průjezdu omezujícími místy na tratích (výluky) nebo při zpoždění jiných vlaků – tedy při takzvaném operativním řízení. Může to pomoci i rychlejšímu obratu vozů a lokomotiv. Toto opatření se netýká přidělování kapacity při sestavování jízdního řádu. Zde budou platit standardní pravidla.

Ministerstvo průmyslu a obchodu může postup využít v případě elektrárny, rafinerie, teplárny a dalších provozovatelů infrastruktury důležité pro národní hospodářství a zajištění základních potřeb obyvatel ČR v oblasti energetiky. Jde o podniky využívající pro své fungování hnědé uhlí, černé uhlí (energetické), topný olej LTO (startovací palivo pro uhelné elektrárny a palivo pro teplárny a palivo pro výrobu tepla), mazut (palivo pro teplárny a výrobu tepla), vápenec energetický kusový a mletý (pro elektrárny/teplárny), energetickou štěpku (pro výrobu tepla), pohonné hmoty (motorový benzín, motorová nafta, letecký petrolej), LPG a alternativní paliva, která jsou používána jako příměs nebo náhrada běžných pohonných hmot.

Institut mimořádných vlaků v obecném zájmu je zakotven ve vyhlášce č. 173/1995, § 22. Přijatým usnesením vlády se konkretizuje postup stanovení tohoto obecného zájmu v případě současné energetické situace. Využívá se tedy stávající právní úprava.

Martin Brychta,
tiskový mluvčí MD ČR

Česká republika podepsala s Evropskou investiční bankou Memorandum o financování výstavby železniční infrastruktury

Možnost využití finančních prostředků Evropské investiční banky (EIB) na výstavbu dopravní infrastruktury potvrdilo Memorandum o porozumění mezi Českou republikou a Evropskou investiční bankou. Finanční a technická podpora EIB bude zaměřena na financování železničních projektů v letech 2023–2027 až do výše sedmi miliard eur.

Ministři financí a dopravy Zbyněk Stanjura a Martin Kupka 10. listopadu 2022 v Praze podepsali s viceprezidentkou EIB Lilyanou Pavlovou Memorandum o porozumění mezi Českou republikou a Evropskou investiční bankou, jehož účelem je stanovit rámec pro plánovanou spolupráci mezi oběma stranami v souvislosti s finanční a technickou podporou potřebnou pro realizaci strategických projektů železniční infrastruktury v České republice.

Podpis memoranda navázal na jednání ministrů Zbyňka Stanjura a Martina Kupky v sídle EIB v Lucembursku. „Potřeba investic do dopravní infrastruktury přesahuje momentální možnosti státního rozpočtu, a proto jsme avizovali, že je budeme doplňovat dalšími nástroji financování, jako jsou právě úvěry od EIB. Memorandum uzavíráme proto, že s výhledem k připravované stavbě české sítě vysokorychlostních železnic chceme s EIB spolupracovat dlouhodobě,“ řekl ministr dopravy Martin Kupka.

Po přijetí memoranda se předpokládá podpis úvěrové smlouvy mezi ČR (MF) a EIB a dále smlouvy o zápůjčce mezi MF a SFDI. Úvěr by měl být poskytnut České republice zastoupené Ministerstvem financí a formou zápůjčky dále transferován na Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI).

„Dnes jsme udělali další důležitý krok k tomu, abychom v příštích pěti letech mohli čerpat výhodné úvěry od Evropské investiční banky... prvních téměř 25 miliard korun už v příštím roce. Peníze by měly směřovat na investice do digitalizace a automatizace železniční dopravy, do elektrifikace železničních tratí a na podporu regionální dopravy,“ dodal ministr financí Zbyněk Stanjura a doplnil: „Považuji za nanejvýš účelné a hospodárné optimalizovat v současné turbulentní době dluhové nástroje státu.“



S ohledem na rozkolísanost na finančních trzích totiž předpokládáme, že podmínky úvěru budou oproti standardním nástrojem financování státu výhodnější.“

Finanční prostředky EIB budou dle Memoranda využity ke spolufinancování a doplnění zdrojů Evropské unie dostupných v rámci programu Next Generation EU a víceletého finančního rámce na období 2021–2027, zejména nástroje pro obnovu a odolnost (RRF), operačního programu Doprava 2021–2027 a nástroje pro propojení Evropy (CEF).

Viceprezidentka EIB Lilyana Pavlova uvedla: „Memorandum o porozumění, které jsme dnes podepsali, nám umožní spolu hledat co nejefektivnější modely zapojení EIB do plánů české vlády pro modernizaci národní železniční sítě. EIB chce ještě zintenzivnit naši dosavadní podporu modernizace železniční sítě v ČR a přispět k bezpečnější, ekologičtější a spolehlivější dopravní alternativám, ze kterých mohou čestí občané a také podniky těžit. Věříme, že pro udržitelný a dlouhodobý hospodářský a sociální rozvoj země a EU je to klíčové. Toto memorandum podtrhuje roli EIB jako spolehlivého partnera, o kterém se Česká republika může i nadále opírat při budování udržitelné a zelené budoucnosti svých občanů.“

Prostřednictvím jednotlivých úvěrů EIB budou přednostně podpořeny

velké projekty, jako jsou hlavní železniční koridory a uzly TEN-T, kde je infrastruktura elektrifikovaná, nebo kde je plánovaná elektrifikace do 10 let, nebo kde bude infrastruktura do 10 let přizpůsobená pro provoz vlaků s nulovými emisemi CO₂.

Do roku 2030 mohou být z těchto zdrojů rovněž podpořeny železniční tratě regionálního významu, kde infrastruktura není elektrifikovaná a dále investice do digitalizace a automatizace s cílem optimalizovat využívání železničních kapacit a zlepšit bezpečnost i interoperabilitu. Také to umožní i integraci a propojení mezi různými druhy dopravy v dopravním systému.

Investice do dopravní infrastruktury považuje vláda za jeden z klíčových kroků pro oživení současné ekonomiky zasažené inflací a růstem cen energií. Tomu odpovídá i rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), který vláda schválila v rekordní výši 150,9 miliardy korun. Část rozpočtu ve výši 30,7 miliardy bude zajištěna formou úvěru Evropské investiční banky a také cestou dluhopisů emitovaných SFDI. Struktura a parametry tohoto financování budou předloženy vládě ke schválení.

Martin Brychta,
tiskový mluvčí MD ČR
Foto: MD ČR



Rakouská vlaková souprava na brněnském hlavním nádraží Foto: Karel Šimáček

Generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda loboval v Evropském parlamentu

(Dokončení ze str. 1)

ve dnech 11. až 13. října, která představila infrastrukturální projekty, od klíčových tratí přes chybějící propojení potřebná pro železniční osobní a nákladní dopravu po digitální technologie, které na železnici přinesou revoluci.

ZDROJ:

<https://www.railfreight.com/rail-freight/2022/10/12/how-will-ukraine-and-moldova-join-the-ten-t-network/>
<http://cer.be/media/press-releases/track-successful-ten-t-sustainably-connected-europe>

Doc. Dr. Ing. Roman Štěrba, MBA

NÁZORY ČTENÁŘŮ • POSTŘEHY • DISKUZE

Něco mi tu chybělo

Dobrý den! Se zájmem jsem si přečetl článek redaktorky Daniely Houdkové o výročí Žilinské univerzity. K uvedenému textu mám však menší připomínku. Nezmiňuje se v něm o tom, že od září 1959 se do Žiliny přemístila Vysoká škola dopravní z Prahy včetně značné části přednášejících. Já jsem v uvedené době nastoupil do 1. ročníku tehdejší VŠD Žilina. V té době ještě nebyly zcela dokončeny internáty (koleje) a tyto se stavěly za pomoci vězňů – do areálu jsme byli pouštěni na občanku. Průběžně byly dokončeny v roce 1960. Totéž se týkalo učeben, které byly různě rozmístěny po městě (i např. v bývalém divadelním sále). Do Žiliny tak přešli studenti z Prahy a my jsme byli vůbec první začínající ročník v Žilíně a v roce 1965 také první absolventi, kteří školu plně absolvovali tamtéž. Mám celkem dobré vzpomínky na různá provizoria, hlavně během prvních dvou roků, včetně značné počáteční nedůvěry a občas i výhrady občanů města k prakticky nové vysoké škole. S pozdravem

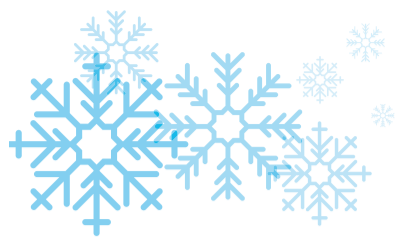
Ing. Miroslav Klimeš, Ostrava Poruba

Dobrý den,
chtěla bych přispět do časopisu Obzor poděkováním. Pořádala jsem oslavu narozenin svého muže, a to v Kořenově v termínu 21.–23. října t. r.

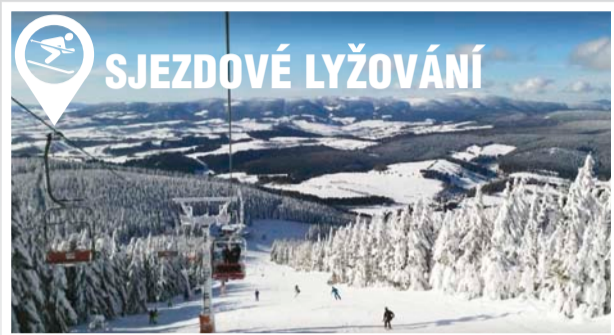
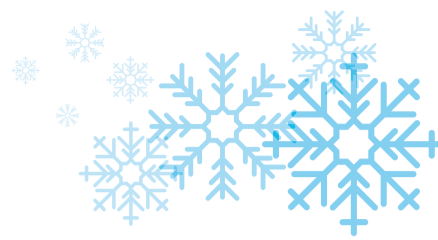
Byli jsem ubytováni v apartmánech Gočár. Samotná oslava narozenin probíhala v hotelu Lesní chata. Akce byla dobře připravená formou rautu. Personál příjemný, ochotný a s ničím nebyl problém. Ubytování skvělé. Celá rodina děkuje za krásný zážitek. S pozdravem

Jiřina Dvořáková,
Bílý Kástelek nad Nisou



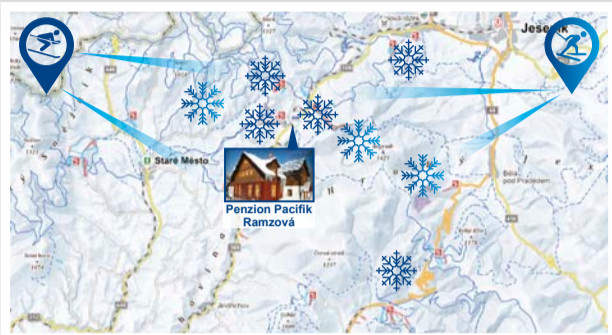


Zima v Jeseníkách

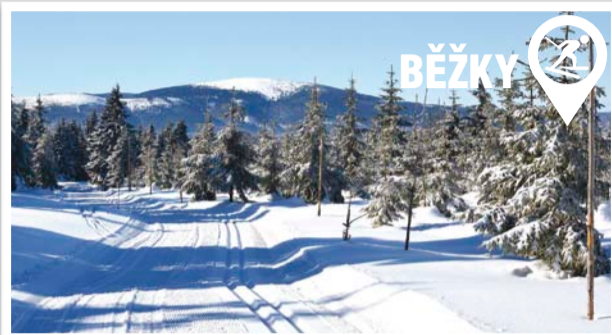


SJEZDOVÉ LYŽOVÁNÍ

Ski areál Kouty - 25 minut autem
 Ski areál Petřikov - 6 minut autem
 Ski areál Miroslav - 10 minut autem
 Ski areál Ramzová - 2 minuty autem
 JONAS PARK Ostružná - 5 minut autem



Interiér Penzion Pacifik Ramzová



BĚŽKY

Ramzová – okruh Sněhulák - 1 minuta autem
 Paprsek – okruh Velký Šengen - 35 minut autem
 Jesenická magistrála (na trase) - 1 minuta autem



350 Kč
osoba / noc

350 Kč
osoba / noc



PENZION PACIFIK RAMZOVÁ

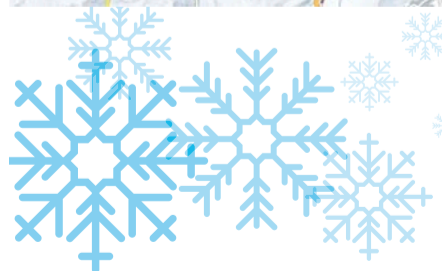
Rekreace OSŽ pro členy a rodinné příslušníky



- 1 Ski areál Kouty – 25 minut autem
- 2 Ski areál Petřikov – 6 minut autem
- 3 Ski areál Miroslav – 10 minut autem
- 4 Ski areál Ramzová – 2 minuty autem
- 5 JONAS PARK Ostružná – 5 minut autem

- 6 Ramzová – okruh Sněhulák – 1 minuta autem
- 7 Paprsek – okruh Velký Šengen – 35 minut autem
- 8 Jesenická magistrála (na trase) – 1 minuta autem

- 9 Bazén a wellness Rejvíz – 25 minut autem
- 10 Thermpark Velké Losiny – 35 minut autem
- 11 Jesenícké koupaliště a wellness – 15 minut autem



www.rekreaceosz.cz



OBZOR
www.osz.org

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. Šéfredaktor Milan Sedlák (tel.: +420 602 749 620, e-mail: misedlak@seznam.cz), redakce Brno: Daniela Houdková (tel.: +420 776 325 731, email: osz.obzor@email.cz), redakce Olomouc: Miroslav Časlavský (tel.: +420 737 275 086, e-mail: miroslav.caslavsky@osz.org), inzerce a předplatné: Eliška Kopecká (tel.: +420 735 153 466, e-mail: předplatne.obzor@osz.org, eliska.kopecka@osz.org), expeduje Typa. *Webové stránky:* www.osz.org. Předseda redakční rady Mgr. Martin Malý, předseda OSŽ. Tisk: Tiskárna ČD Olomouc, Táborská 191/26, 779 00 Olomouc. Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p., Odštěpným závodem Střední Čechy v Praze, čj, 306/97-P ze dne 23. ledna 1997. Nevyžádané rukopisy se nevracejí. Uveřejněné příspěvky se nemusí shodovat s názorem vydavatele a redakce.
 MK ČR E 5063 ISSN 0862-738X