



9. října 2023

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉHO SDRUŽENÍ ŽELEZNIČÁŘŮ

Cena 5 Kč

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ Ústředí OSŽ, RRS OSŽ, PV OSŽ při SŽ, s.o.

Podnikové výbory čekají náročná vyjednávání

První poprázdňinové jednání **Ústředí OSŽ (20. září)** uvedl předseda OSŽ Mgr. Martin Malý informací o přípravě na prolongaci „režijek“ na rok 2024 - jednání probíhají uspokojivě. Předseda PV OSŽ při ČD, Štěpán Lev, informoval o předloženém návrhu nové kolektivní smlouvy od zaměstnavatele a protinávru odborových centrál. Tajemník Antonín Leitgeb přinesl členům ústředí informace z dozorcí rady ČD - hlavním problémem, které řeší České dráhy, jsou v oblasti opravárenství - slovenští partneři nedodržují smluvní termíny. První místopředseda a zároveň předseda PV ČD Cargo Radek Nikola zopakoval nepříznivé informace ohledně hospodářského výsledku společnosti za první půlrok letošního roku a informoval o několika bodech v předloženém návrhu kolektivní smlouvy od společnosti ČD Cargo, kde ocenil snahu promítnout do nového návrhu lepší finanční ohodnocení v oblasti opravárenství. Předseda PV OSŽ Správy železnic Petr Štěpánek připomněl nepříjemné zprávy o rozhodnutí Stop stavu a o snížení počtu zaměstnanců na některých pracovištích a vytvoření nové organizační jednotky SŽ Facility. K prvnímu vyjednávání o kolektivní smlouvě dojde na SŽ začátkem listopadu tohoto roku. Místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně Nedrážního republikového výboru OSŽ Bc. Renata Dousková informovala o připravovaných jednáních ke kolektivní smlouvě ve všech společnostech, které spadají pod nedrážní republikový výbor. Zaměstnavatelé zatím vyčkávají na vyjádření sněmovny ohledně vládního balíčku a také na novelu zákona o pracovní době.

PhDr. Helena Svobodová informovala o dalším vývoji novelizace směrnice o strojvedoucích. Ing. Bc. Petr Toman BA (Hons) připomněl možnost do konce září přejít ke Zdravotní pojišťovně ministerstva vnitra.

V další části jednání předseda OSŽ Mgr. Martin Malý připomněl dosavadní vývoj ohledně projednávání vládního ozdravného balíčku a všechny kroky OSŽ dosud učiněné v této záležitosti.

Vzhledem k posledním vypjatým událostem ústředí odhlasovalo, že na další - a to výjezdní jednání v Kořenově - oficiálně přizvou k diskusi předsedu ASO Bohumíra Dufku.

Vyhodnocení účetních závěrek společností Pacifik a OSŽ Slovakia za rok 2022 předseda OSŽ Martin Malý. Vladislav Vokoun z oddělení legislativy přinesl aktuální informace ohledně možnosti odchodu do předčasného důchodu v souvislosti s nově přijatou legislativou. Vyhodnocení kolektivních podnikových smluv uzavřených u zaměstnavatelů připravil vedoucí sociálně-právního oddělení OSŽ-Ústředí JUDr. Petr Večeř. Předsedkyně Republikové rady seniorů Danuše Polášková vystoupila se shrnutím letošních VI. seniorských her konaných začátkem září v Potštejně. Dana Žáková z oddělení BOZP pozvala členy OSŽ na připravované podzimní školení.

Republiková rada seniorů jednala poprvé po prázdninách 21. září 2023. Hlavní akcí, která proběhla začátkem září v Potštejně, byly VI. sportovní hry (Pokračování na str. 3)

VE DNECH 23. 10. AŽ 27. 10. 2023
proběhnou volby do Dozorčí rady ČD Cargo, a.s.

A VE DNECH 30. 10. AŽ 1. 11. 2023
proběhnou volby do Dozorčí rady ČD, a.s.



Dne 20. září jednalo Ústředí Odborového sdružení železničářů

Foto: Daniela Houdková

Miroslav Čáslavský NA AKTUÁLNÍ TÉMA

ČZS FISAIC se představil na Národním dnu železnice

Národní den železnice se těšil vysoké návštěvnické účasti

Prezident ČZS FISAIC Vladislav Vokoun:

„Ve spolupráci s Českými drahami jsme chtěli ukázat železničáře jako lidi, kteří jsou ve svém volném čase činorodí, přičemž jejich zájmy jsou úzce spojeny se železníci...“

Národní den železnice, který se konal v sobotu 23. září v Bohumíně, se těšil vysoké návštěvnické účasti a velkým množstvím exponátů, především pak lokomotiv a souprav všech řad, počínaje starými parními lokomotivami až po nejmodernější soupravu RegioFox, vybavenou motorem Rolls-Royce. V obležení byly i modelové železnice, stánek ČD

Cargo a hala údržby THÚ na druhé straně bohumínského nádraží. Právě v této hale se představil Český zemský svaz (ČZS) FISAIC ukázkami zájmové činnosti železničářů. Hned u vchodu hrála hudební skupina ČZS FISAIC, na vý-



Prezident ČZS FISAIC Vladislav Vokoun

chozu si pak mohli návštěvníci prohlédnout výstavu obrazů, fotografií, ukázky kreativních ručních prací a literární činnosti těch železničářů, kteří se ve svém volném čase těmito a dalšími činnostmi (radioamatéři, filatelisté, esperantisté a další) zabývají. Tato výstava je již po několika let nedílnou součástí Národních dnů železnice.

„Ve spolupráci s Českými drahami jsme chtěli ukázat železničáře jako lidi, kteří jsou ve svém volném čase činorodí, přičemž jejich zájmy jsou úzce spojeny se železníci,“ přiblížil účel této výstavy prezident ČZS FISAIC Vladislav Vokoun. Jeho slova doplnil František Tylšar „Ministr pro hudbu

a poezii“, jehož zásluhou letos vychází již desátý ročník prózy a poezie Literáti na trati. „Je s tím spousta práce, ale na druhé straně také velká radost nad tím, jak železničáři ani ve svém volném čase nepřestávají myslet na svoji práci,“ zhodnotil František Tylšar literární výtvoř železničářů.

Vedoucí skupiny kreativních prací Pavla Packová se zase pochlubila výtvoř svých členek, které pletou, háčkují, šijí, malují a vyrábějí nejrůznější ozdobné předměty. Před stolkem s výtvoř kreativních prací se občas vytvořila i fronta. „Všechny vystavené výrobky našich členek jsou prodejné a výtěžek z prodeje bude v plné výši věno-

(Pokračování na str. 2)

Bohumír Dufek: „ASO chce vyrovnaný státní rozpočet! Žádné zadlužování na příští generace!“

Jak jsme uvedli v minulém vydání čtrnáctideníku Obzor, konferenci, která se konala 12. září v hotelu Olšanka, zahájil svým projevem Bohumír Dufek, předseda ASO, člen Evropského hospodářského a sociálního výboru.

V úvodu jednání konference předseda Asociace samostatných odborů připomněl, že v pořadí je to již osmá konference ASO, která se koná s cílem reagovat na aktuální stav české ekonomiky. V současné době je to zejména v souvislosti s probíhající digitalizací a automatizací, která poznamenává celý náš život.

Zároveň konstatoval, že v celé Evropě, tudíž i v České republice, ale podle čísel také v Maďarsku, je současný život poznamenán velkými ekonomickými problémy, které způsobuje vysoká inflace, již se zejména u nás nedaří snižovat. Uvedl, že podíl na těchto problémech, a hlavně na dobrém ekonomickém postavení části našeho obyvatelstva, mají také dozvuky energetické krize, která vyvrcholila v loňském roce. Ukázalo se totiž, že Lipská burza, přes kterou probíhá prodej energetických komodit, nefunguje tak, jak by měla. Pozastavil se i nad tím, že tuto situaci Evropská unie neřeší. Poznamenal, že řeči o tom, že jsme se odstříhli od ruského plynu, a že se v Rusku nepodniká, tak to není zcela tak pravda.

Poukázal i na to, že dalším problémem, který značně negativně ovlivnil ekonomickou situaci v Evropě, se stala válka Ruska proti Ukrajině. Vyzdvihl, že se česká vláda zavázala, že bude Ukrajině pomáhat. Připomenul, že tato vláda například Moldavsku poskytla 14 miliard korun, aby tato země mohla řešit problémy s migrací Ukrajinců.

Připravil Miroslav Svoboda



www.odbory.info

Byla to jízda!



Uběhla docela slušná řádka let, kdy tajemník Podnikového výboru Odbořového sdružení železničářů při společnosti České dráhy Antonín Leitgeb vykonával funkci člena Dozorčí rady této akciové společnosti. Nejedná se pouze o to „být členem“, avšak důležité je být členem aktivním. To Antonín Leitgeb plně dokázal. Nyní v této funkci končí a pro další volební období musí být nahrazen jiným zástupcem odborů. Dejte mu tedy společně s poděkováním za mimořádně aktivní reprezentaci OSŽ závěrečné slovo:

„V první řadě bych chtěl poděkovat všem kolegům, kteří nám v minulých volbách do DR ČD, a.s., dali svůj hlas. Těch necelých 15 let byla jízda jako na horské dráze. Někdy působila radost a někdy zase nikoliv.

Českým drahám neprospívá častá obměna managementu, protože tím podléhají politickým tlakům. Co se týká dozorčí rady, tak za těch necelých 15 let

jsme měli 11 předsedů a vystřídal se 50 členů dozorčí rady (DR). V některých případech, hlavně co se týká obsazení, to byl pád z první ligy do okresního přeboru – řečeno sportovní terminologií.

S Vladislavem Vokounem jsme byli jediní, kteří tvořili historickou paměť celé dozorčí rady. Po celou dobu našeho působení jsme se snažili hájit zájmy zaměstnanců a dbali na prosperitu firmy (spokojený zaměstnanec – největší deviza firmy). Posledním našim velkým úspěchem na dozorčí radě bylo zabránění vzniku nové dceřiné společnosti ČD Servis, což z našeho pohledu mohlo vést k rozdrobení opravárenství.

Závěrem bych chtěl popřát našim kandidátům za OSŽ, tj. Štěpánu Lvovi a Věře Nečasové, aby v nadcházejících volbách do dozorčí rady uspěli a zároveň apelují na zaměstnance Českých drah, ať se co možná v největším počtu účastní voleb.

Končící člen DR ČD, a.s. Antonín Leitgeb
Foto: Daniela Houdková

Problémy v regionální vlakové dopravě mezi Mnichovem a Norimberkem

(NORIMBERK) Cestující a dojíždějící v regionální dopravě mezi Mnichovem a Norimberkem už týdny sužuje rušení vlaků a zpoždění. Ani během letních prázdnin není žádná úleva v dohledu.

Kvůli technickým problémům s vlaky zatím regionální vlaky mezi Norimberkem a Mnichovem jezdí jen omezeně. Jak oznámila mluvčí Deutsche Bahn (DB), některé vlaky na trase Mnichov–Ingolstadt–Norimberk nemohly být v posledních týdnech a měsících podle plánu provozovány. Důvodem jsou technické závady na lokomotivách a vozech, za které nese odpovědnost především výrobce Škoda z Česka. Výrobce a jeho subdodavatelé již dokázali úspěšně odstranit několik záručních reklamací. Mezitím se ale na vozidlech objevily nové závady, uvedla mluvčí. Ty zatím nebyly vyřešeny. Dotaz na příčiny závad a předpokládanou dobu trvání prací nechala Škoda zpočátku bez odpovědi.

Odříkání vlaků má konkrétní důsledek pro dojíždějící a cestující: Podle DB jezdí mezi Norimberkem a Mnichovem každý den pouze tři Škoda vlaky. Ty obvykle dopraví cestující z bavorského hlavního města do Norimberku za méně než dvě hodiny. Dva z rychlých spojů jezdí dle DB v dvouhodinovém taktu. Pro všechny ostatní spoje nyní DB využívají klasické dvoupatrové vlaky, které jsou pomalejší a podle informací nemohou jezdit mezi Norimberkem a Ingolstadtem. U těchto vlaků je v Ingolstadtu nutno přestoupit.

Od 4. srpna budou určité změny. Dvoupatrové vlaky pojedou přes Altmühlal za dvě a půl hodiny z Mnichova do Norimberku – a zase zpět – bez nutnosti přestupu. DB Regio společně s výrobcem intenzivně pracuje na co nejrychlejší odstranění závad, uvedla mluvčí. Krátkodobá rušení či zpoždění vlaků však nelze zcela vyloučit ani do budoucna.

Výrazná ztráta v pololetní bilanci Deutsche Bahn

(BERLÍN) Deutsche Bahn (DB) zaznamenala v 1. polovině roku 2023 výraznou ztrátu kvůli nárůstu nákladů a vysokým investicím do železniční sítě. Čistá ztráta, tedy po úrocích a daních z příjmu, se za prvních 6 měsíců letošního roku pohybovala kolem 71 mil. eur, jak společnost oznámila. Ve stejném období loňského roku byl zisk kolem 424 mil. eur. Skupina toho dosáhla opět díky dobře fungující logistické dceřiné společnosti DB Schenker za to, že dosáhla provozního zisku (EBIT) očištěného o inflační vlivy ve výši 331 mil. eur, alespoň před úroky a zdaněním. Společnost dosáhla v 1. polovině roku 2023 významného provozního zisku ve výši 626 mil. eur, jak uvedl šéf železnic Richard Lutz.

DB byly spokojeny s rostoucí poptávkou po osobní dopravě. Jen v dálkové dopravě zaznamenala skupina v prvním pololetí zhruba 68 milionů cestujících. To bylo o 15,4 % více než ve stejném období loňského roku. Deutschlandticket dále posílil trend v prvních dvou měsících prodeje s přibližně 11 miliony předplatitelů v regionální dopravě napříč odvětvím.

Zákazníci se, ale stále musí obávat četných zrušení a zpoždění vlaků. Jen 68,7 % dálkových vlaků jezdilo za prvních šest měsíců bez větších zpoždění, jak dráha avizovala začátkem července.

Z Bahnblockstelle
připravil Sh



NAVŠTÍVILI JSME

Oslavy RDŽ v České Třebové se vydařily

V sobotu 16. září proběhly tradiční oslavy dne železnice v České Třebové. V areálu depa byly vystaveny starší i nejnovější motorové a elektrické lokomotivy či vozy. Po uzlu Česká Třebová a okolních úsecích bylo možné svést se historickou parovou soupravou Bp, která byla na jedné straně tažena Sergejem a při jízdě opačným směrem pak Bobinou. Návštěvníci si tak mohli projet nejruznější úseky v rozlehlé stanici,

které jinak slouží pouze nákladní dopravě. Zájem byl také o průjezd kontejnerovým překladištěm Metransu, kde se cestující mohli dozvědět řadu zajímavých údajů o této společnosti a provozu tohoto terminálu. Nechyběly ani parní vlaky, tentokrát mezi Českou Třebovou a Lanškrounem, které návštěvníci dovezly až do depa, resp. z depa.

Své brány otevřela i zdejší střední škola, v níž si mohli zájemci vy-

zkoušet řízení elektrické lokomotivy na simulátoru nebo zajezdit s vybranou lokomotivou po modelovém kolejišti. Vyvrcholením oslav byl odpolední křest nové motorové jednotky RegioFox, která bude od prosince v počtu sedmi kusů sloužit na trati Pardubice–Hlinsko–Havlíčkův Brod a nahradí zde dosavadní Regionovy. Celkově se den velmi vydařil, k čemuž přispělo i nádherné slunečné počasí.

Martin Hájek

Miroslav Čáslavský

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

ČZS FISAIC se představil na Národním dnu železnice

(Dokončení ze str. 1)

ván Nadaci železnice srdcem,“ říká Pavla Packová. Nadační příspěvky jsou určeny k podpoře kolegů železničářů

a jejich rodin v případě úrazů, nehod, vážných nemocí a dalších nepříznivých situací, které by mohly mít vliv na životy a finanční situaci železničářů a jejich

rodin. Svým dílem do fondu přispívají právě i členky skupiny Kreativních prací ČZS FISAIC. Zřizovateli Nadačního fondu Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM

je společnost České dráhy a její dceřiná společnost ČD Cargo.



„Ministr pro hudbu a poezii“ František Týlšar



Vedoucí skupiny kreativních prací ČZS FISAIC Pavla Packová při prodeji výtvarů členek této skupiny

● V žst. LOVOSICE nyní probíhají stavební práce v hodnotě necelých 364,4 milionů Kč, které tu na letošní rok Správa železnic naplánovala. Jedná se o úpravu nástupiště na bezbariérová, vestavbu výtahů a v neposlední řadě rekonstrukci a prodloužení stávajícího podchodu pod celým staničním kolejištěm až do tamní Máchovy ulice. Omezení provozu kvůli vyloučeným některým nástupištěm a kolejím tu patrně nastane na začátku letních prázdnin. Na snímku ze dne 26. 5. 2023 odstraněna část staré střešní krytiny na zdejším prvním nástupišti v souvislosti se zmiňovanou investiční akcí. Elektronické informační panely Elektročas a nové rozhlasové reproduktory Dexon zde byly instalovány již dříve.

Tomáš Martineček



● V SOUČASNÉ DOBĚ je zavedena tříměsíční nepřetržitá výluka traťového úseku Řetenice – Úpořiny (4. 8. –27. 10.), během níž probíhá kompletní rekonstrukce mostu v km 3, 286 v Jugoslávské ulici v Teplicích (jeho podjezd bude rozšířen o chodník), díky čemuž zde dojde k odstranění pomalých jízd 10–20 km/h, či přejezdu v km 3,4, jež bude opětovně opatřen závorami (odstraněny tu byly v roce 1995 v souvislosti s výstavbou trolejbusové tratě na Třešňovku a Novou Ves v Teplicích). Zároveň je tu nyní realizována částečná obnova železničního svršku (celý úsek již bude bezстыkový) a výstavba nového bezbariérového nástupiště na zastávce Teplice Zámecká zahrada. Snímek ze dne 31. 8. 2023 zachycuje čištění šterkového lože u zmiňované zastávky.

Tomáš Martineček



Podnikové výbory čekají náročná vyjednávání

(Dokončení ze str. 1)

seniorů OSŽ. Jak připomněla předsedkyně RRS OSŽ Danuše Polášková, hry se po sportovní i organizační stránce plně vydařily, určitým nedostatkem bylo poněkud spartánské zázemí, což bylo způsobeno nedostatkem jiného vhodného místa pro tyto hry.

Hlavním hostem jednání byl tradičně předseda OSŽ Martin Malý, který členy rady seznámil s aktuální situací ohledně „vládního ozdravného balíčku“. Popsal celou historii vyjednávání s vládou a konstatoval, že vláda je absolutně neústupná, přestože proti jejím návrhům v řadě bodů nestojí jen odbory, ale ve vzácné shodě s nimi i zaměstnavatelské a podnikatelské subjekty. Současně k dotazu některých členů RRS dodal, že s ohledem na všechny aktuální okolnosti vedení odborů zatím nevidí vyhlášení stávky jako vhodný nástroj, který by nyní mohl přinést žádoucí posun ve vyjednávání. Martin Malý informoval členy rady rovněž o vývoji v přípravě prolongace jízdních výhod.

Dalším hostem jednání byl vedoucí Mezinárodního oddělení OSŽ Ondřej Šmehlík, který upozornil na fakt, že v souvislosti s vládními úsporami je možné, že některé kulturní či sportovní

akce OSŽ bude nutné v budoucnosti pořádat s určitou finanční spoluúčastí samotných členů OSŽ.

Ve čtvrtek 21. září se sešel **PV OSŽ Správy železnic** za přítomnosti zástupců zaměstnavatele a předsedy OSŽ Mgr. Martina Malého. Předseda PV Petr Štěpánek, který jednání moderoval, informoval o jednáních, která od minule proběhla. Mezi nejdůležitější tématy patří optimalizace počtu zaměstnanců SŽ k 1. 1. 2024, schválení 2. změny PKS 2023 a příprava PKS 2024. Tajemník PV Miloš Paleček informoval o jednání pracovní skupiny pro OOPP a uniformy. Vedoucí oddělení SPO JUDr. Petr Večeř, připomněl, že problematika DPP a DPČ se týká i ZO, a to z pozice zaměstnavatele, kdy jsou na tyto dohody prováděny drobné práce pro základní organizace. Oddělení SPO připravuje metodiku pro tyto práce. Zástupci zaměstnavatele ve složení ředitel personálního odboru Ing. Pavel Koucký, Ing. Hana Kohoutová a JUDr. Lenka Vlášková se v informacích o novinkách vzájemně doplňovali a poskytli tak komplexní pohled na změny jak v legislativě, tak u Správy



RRS hodnotila VI. sportovní hry seniorů v Potštejně.

Na snímku vítězné družstvo z Moravskoslezského kraje

Foto: Jan Buchta

železnic. Z těch podstatných vysvětlili potřebu 2. změny PKS 2023, postup při řešení problematiky DPČ a DPP, u SŽ změnu Pracovního řádu, týkající se zaměstnanců s pružnou pracovní dobou. Od 1. ledna by mělo probíhat posuzování zdravotní způsobilosti podle nové normy. V závěru bloku zaměstnavatele zazněla čísla týkající se mezd ve vyjmenovaných profesích a procenta růstu oproti předchozímu roku.

Na závěr vystoupil vedoucí oddělení BOZP JUDr. Petr Kožmín, LL. M., MBA s připomínkou povinnosti zaměstnavatele provádět každoročně rozbor pitné vody z vlastních studní a nabídkou posledních volných míst na školeních týkajících se BOZP.

-RED-

(Podrobnosti na www.osz.org)

Doprava a Green Deal?

Nemine den, aby se nepsalo o změně klimatu a jejímu předcházení. Uvádí se spousta nápadů, ale v podstatě to nějak není ono a kupodivu se moc nemluví o dopravě. Jako by s její koncepcí bylo vše v pořádku. Není snad nutnost pochybovat o tom, že doprava má podstatný vliv na životní prostředí, zdraví lidí i na klima. Zpevněné plochy se snadno a rychle zahřívají, vznikají exhalace, máme zde hluk a v první řadě vznik poléťavých mikročástic, které jsou pro zdraví značně nebezpečné. Že je to hlavně zásluhou silniční dopravy je víc než jasné. Přesto se u nás jakoby na to zapomnělo a silniční doprava je neustále preferována, vydávána za levnou, pomalu neškodnou a líjí se do ní stovky miliard.

Jenže je tu doprava příznivější ve všech ohledech, a to je doprava kolejová, tedy železnice. Ale ta se kupodivu stává Popelkou a za jediné řešení se vydává výstavba VRT. Jenže my ale potřebujeme především každodenní dopravu v rámci celého státu, tedy hlavně tu v rámci obcí, měst a regionů. Ta totiž činí tu podstatu dopravy v zemi a ta je stále závislá na silniční dopravě a železnice je v podstatě likvidována.

V první řadě je to snaha zlikvidovat nejen provoz, ale přímo regionální trať (v tom vyniká vedení Středočeského kraje a nemálo i na Jižní Moravě). Údajně pro jejich drahotu, neefek-

tivnost. Přitom se ale vůbec nemluví o tom, že silnice si neplatí dopravní cestu, zdravotní dopady, dopady do krajiny, údržbu, investice, zatímco železnice se počítá cokoliv. Pak je vše, tedy i ta ekonomika, zcela jinak, i ta dražota.

Ani autobus není levný, protože ani ten si nehradí plné náklady a škody. To se nám to pak jezdí, když to jiní platí (jako u Švejků?). I přes řadu požadavků na MD ČR, MŽP a další nebyla dosud ochota spočítat skutečné náklady a dopady jednotlivých dopravních systémů! Proč asi?

V řadě zemí to vzali vážně a snaží se podporovat železnici. Tak třeba zavedli v Německu či Rakousku velmi výhodné tarify v osobní dopravě, tedy hlavně výrazně snížili ceny předplatních jízdenek. U nás nejen nemáme třeba u síťových jízdenek výběr – např. pro jednotlivé kraje, časová období apod., ale cena je pro většinu obyvatel nevýhodná, nedostupná. A to už nemluvíme třeba o důchodcích, kde by bylo zcela samozřejmé, aby měli k dispozici právě velmi výhodné síťové jízdenky.

Ani běžný tarif neoslní. Copak někdo pojedě 10 km za více jak 30 Kč? Srovnajme to s použitím osobního auta.

A co třeba nákladní doprava? V Německu začíná konečně podpora kusových zásilek, obnova či výstavba vleček. A co u nás? Spíš snaha totéž likvidovat! Čím se můžeme chlubit? Zrušenými kolejíšti, nákladíšti, vlečkami? A zatímco cena pohonných hmot a náklady na silniční dopravu klesají, silně se dotují, na železnici se děje opak a nikomu to nevadí! Výstavba či rekonstrukce stávajících tratí? Výstavba scházejících zastávek? Vytvoření integrovaných systémů, kde autobus zajišťuje místní dopravu a dopravuje lidičky k vlakům a od vlaků? Ne! Dělá se to přesně naopak a pak je velký údiv, že doprava je drahá, neatraktivní, nefunkční. Jako třeba u jistého funkcionáře v SČ kraji byl podiv, proč by třeba ve Zlonicích měl autobus zastavovat u nádraží a dělat připoje k vlakům. Ano, taková je u nás koncepce, či spíš nekoncepce dopravy. Takže je ten Green Deal či vůbec starost o klima, životní prostředí, zdraví lidí, krajinu brán vážně nebo je to jenom taková hra, tedy spíš fraška? Nakonec zavedením třeba placeného zdravotnictví vše vyřešíme, že? I tak někteří uvažují: Změní se konečně něco?

Ing. Antonín Minařík

Nesviťte! Stále platí?

Prý v době loňské energetické krize vyšlo nařízení Správy železnic o nutnosti šetřit na osvětlení staničních kolejíšť, takže v noční době může docházet ke snížení bezpečnosti provozu i cestujících, rozmožnění krádeží kabelů a zařízení železnice, čmáraní po odstavených vozech ještě více než do té doby. V rámci energetické krize, která může nastat i letos, se vracíme do doby svinujícího se socialismu 80tých let, kdy se zapisovala spotřeba proudu do Zvláštního sešitu (což evokovalo Hujeřův „Zvláštní sešit“ z kultovního filmu Marečku podejte mi pero) vždy při předávce služby, výpravčí musel, dříve než udělal cokoli jiného, jít do rozvodné skříň, kde kontroloval po kolegově, zda zapsaná spotřeba sedí. Jako výpravčí jsem dodržoval nařízení náčelníka stanice (dle Kovářkova profesora češtiny „nenařízení ředitele školy jsou vždy platná“) a svítil jsem pouze jedním stožárem u závor a jedním osvětlovacím ramínkem na budově, až do doby, kdy mě fyzicky napadl jeden cestující, že si jeho manželka podvrkla nohu ve tmě. Srazil mi brýle, zavolal jsem Veřejnou bezpečnost, orgán sepsal protokol, ale prokurátor nechal jako napadení veřejného činitele, neboť ten pán byl soudruh, člen KSČ. Nyní se může stát to samé, již nikoli mně, neboť již nesloužím, ale komukoli jinému a zase to někdo zamete pod koberec. Někdo je na výsluní vždy, jen pod jinou stranou, že?

Miroslav Zikmund

PORADNA BOZP

MYLNÍK

Po cestě do práce jsem uvažovala o tom, proč táta včera spadl ze stromu, když je mu tolik, kolik mu je, a tedy logicky už na stromě nemá co dělat, a pak jsem si uvědomila, že zpráva o jeho pádu mne zastihla na tréninku agility, když jsme se psem dobíhali do cíle, já celá udýchaná a v rozkladu (a pes v pohodě). Možná se mýlíme, když máme v šedesáti pocit, že jsme mladí, ale co dělat, když máme do důchodu ještě taaak daleko a logicky se musíme pro zaměstnavatele udržovat v kondici. Přiznávám, že se mi trošinku dělalo nedobře, když jsem před chvílí psala ypsilon v nadpisu, a také je možné, že nikdo z vás si toho ani nevšiml, ale napadlo mne psát o mylní a milnících, a tak se mi tahle upoutávka na článek prostě hodila.

Milníky kamenné stály od starověku podél cest ve vzdálenosti 1,609 km od sebe (= tisíc dvojkroků – *lat. mille passuum*), byly číslovány a plnily obdobnou funkci jako kilometrovníky na železnici, ale ty pomyslně dělají náš život na úseky, o kterých říkáme *až jednou* nebo *tenkrát*, a každý z nás má v hlavě ty své... V pracovním životě může stát jedním z milníků, mimo podepsání nástupní smlouvy se zaměstnavatelem, jakékoli využití pracovních služeb, které může rozdělit náš dosavadní život na stav před prohlídkou (ve stavu zaměstnaných) a po ní (jako čerstvý uchazeč o zaměstnání). I když se v poslední době mírně rozvolňuje legislativa (*Pozn. vyhláška č. 79/2013 Sb., o pracovních službách a některých druzích posudkové péče a vyhláška č. 260/2023 Sb., o stanovení podmínek zdravotní způsobilosti osob k provozování dráhy a drážní dopravy, s účinností od 01. 01. 2024, která nahrazuje vyhlášku č. 101/1995 Sb.*) rozhodující o naší schopnosti být zaměstnancem, je možné, že nás ani to nezachrání, zejména pokud se jedná o náročné profese, u kterých se předpokládá skvělá fyzická nebo psychická kondice. Jak všichni ti zaměstnanci infrastruktury a opravárenských provozů, výpravčí, strojvedoucí, posunovači, průvodčí, tramvajáci a všichni ostatní, na které jsem

pozapomněla, ale už teď se *cítí na sto*, budou na pracovních lékařských prohlídkách předstírat věčné mládí, skvělý zrak a sluch, smysl pro rovnováhu a připravenost na práci v hluku, s vibracemi a v nepřetržitých směnách, práci pod psychickým tlakem a schopnost úprku před vlaky?

Možná jste zaregistrovali, že se snížila četnost periodických prohlídek v závislosti na dosaženém věku a v případě práce zařazené v kategorii I., bez profesního rizika, se provádí jen v případech, pokud u zaměstnavatele nebo zaměstnanec vyžadují. Možná už víte, že se za tři měsíce lehce změní či upraví některé požadavky týkající se nemoci, vad a stavů z oblasti uší, očí, diabetologické, kardiologické a hypertenze v tzv. *drážní vyhlášce*. Ale ani to příliš neovlivní, jestli budete ve věku, který je popisován jako předdůchodový, *zdravotně způsobilí, zdravotně způsobilí s podmínkou* nebo *zdravotně nezpůsobilí*. Představa výkonu některých povolání ve věku 60+ mi neodbytně připomíná černý humor a vtip, kdy jde jednooký a slepý k babičce a jdou přes les, jednooký si vypíchne oko o větev a říká – tak jsme došli – a slepý na to – nazdar babi.

Na rozdíl od milníků historických můj *mylník* nic nepočítá ani neoznačuje. Má to být jen takové připomenutí, že myslíte se je lidské a naše budoucnost je ve hvězdách, nikoli ve statistikách ministerstva práce a sociálních věcí. Dočetla jsem se, že náš věk dožití se za poslední roky prodloužil, ale co když je předpoklad, že se prodloužila i naše schopnost zastávat naše současné profese, právě takovým *mylníkem*?

Tak jen pevně doufám, že vy, co čtete tyhle řádky, už lezete na stromy, běháte, posilujete, otužujete se, jíte zdravě a zhluboka dýcháte (to především), abyste vydrželi až do konce... pardon, do důchodu.

Dana Žáková, SIBP, oddělení BOZP OSŽ-Ú

NEŽ BUDEŠ VYPOVÍDAT
ZAVOLEJ
602 262 544
KRIZOVÁ LINKA OSŽ

Vlaky bez vlakové čtyry? Ne!

Již při schvalování nákupu byl vysloven názor, že v rámci úspor nákladů by jednotky mohly být provozovány bez vlakové čtyry. Například ve Švýcarsku je takový systém běžný. Nevím, kdo byl „otcem“ takové myšlenky. Ovšem srovnávat společenské poměry ve Švýcarsku s těmi našimi je zvláště ve vztahu k železniční přepravě osob hodně odvážné. Právě zkušenosti vlakových čet, ale také zásahy Policie ČR a obecních policií jsou dostatečným dokladem o chování některých „cestujících“ a jejich postoji k dodržování zákonů, pravidel slušného chování a vztahu k majetku dopravců. Vyšlo by to na dlouhé romány.

Ano, vlaky bez vlakové čtyry jsou i u nás realitou už řadu let. Tzv. „kasičkový strojvedoucí“ jezdící v režimu 0/0-S nahrazuje vlakovou četou u některých regionálních spojů, kde je provoz zajišťován sólo motorovými vozy řady 809/810. Ani to však není ideální stav.

Provozovat tyto jednotky bez vlakové čtyry je velkým bezpečnostním hazardem. Ani únik přepravních tržeb není zanedbatelný. A sázet na občasnou přítomnost revizora? Tomu se lze jen hořce poušmat...

Neobsazení vlakovou četou by bylo i porušením právních předpisů. Občanský zákoník se vztahuje cestující – dopravce věnuje v § 2550 až § 2585. V § 2551 je stanoveno, že dopravce se při přepravě postará o bezpečnost a pohodlí cestujících. Zákon o dráhách povinnosti dopravců určuje zejména v § 36 a § 37. Ustanovení zákona o dráhách pak rozvádí vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční dopravu. Znájí autoři úvah o vlacích bez vlakových čet tyto platné předpisy? Rozsah této úvahy dovoluje pouze naznačit absurdnost takového záměru. A tak úplně na závěr: Vlaky bez vlakové čtyry? Ne!

Vladimír Selucky



Mezinárodní mistrovství USIC v cyklistice



Ve dnech 7.–11. září se v Národním parku Mols Bjerge v Dánsku konalo Mezinárodní mistrovství USIC v cyklistice. V časovce družstev na 39,6 km obsadilo naše družstvo krásné třetí místo, v časovce jednotlivců na 26,4 km byl Tomáš Konopásek druhý a v hromadném závodě na 99,9 km obsadil trůn krále kopců.

◀ Zleva: Radek Kalita, Pavel Piskoř, Jiří Sobotka, Luboš Verner, Tomáš Konopásek, Leoš Zita, Tomáš Pataki, Miloš Paleček, Petr Rosa, Jitka Krejčí Petrová

Putovní pohár předsedy OSŽ získali již podesáté hráči Správy železnic

Na fotbalovém hřišti TJ Slavia v Hradci Králové se uskutečnil ve středu 13. září fotbalový turnaj o Putovní pohár předsedy OSŽ. Tento turnaj má dlouholetou tradici, první ročník proběhl v roce 2010 v Sezimově Ústí. Letošní ročník se konal bez účasti mužstva

Nedrážní, které na poslední chvíli odvolalo svoji účast s odůvodněním pracovního zaneprázdnění hráčů.

Na startu tak nastoupila tři mužstva – Správa železnic, České dráhy a ČD Cargo. První soubor proběhl mezi hrá-

čatř byly náročné a o tom, že se naši borci neztratili, svědčí 4. místo v celkovém pořadí zemí.

Celkově: 1. Francie, 2. Švýcarsko, 3. Indie, 4. Česká republika (po sečtení všech časů čtyř nejlepších závodníků byli Indové o 54 s rychlejší), 5. Dánsko, 6. Lucembursko a 7. Bulharsko. Poděkování patří nejenom všem závodníkům, ale i celému podpůrnému týmu.

Vedoucí výpravy
Miloš Paleček

Nikdo se nebojí výšek, bojí se pádu. Nikdo se nebojí říct miluji tě, bojí se odpovědi...

Kurt Cobain

–bl–

V Chocni bylo oteřeno muzeum modelové železnice TT

V sobotu 9. září došlo za účasti hejtmana Pardubického kraje Martina Netolického, generálního ředitele Správy železnic Jiřího Svobody a dalších významných hostů ke slavnostnímu otevření Muzea modelové železnice velikosti TT. To se nachází v prostorách bývalého ČD centra v nádražní budově s přístupem z 1. nástupiště. V současnosti je dokončena první z plánovaných pěti etap. Exponáty jsou vystaveny v deseti originálních vitrinách s posuvnými policemi, za nimiž je „schován“ doprovodný text. V cílovém stavu bude těchto výstavních skříní 42. V muzeu se nachází také modelové „modulové“ kolejiště zachycující provoz ve Žďárci u Skutče a okolí. Dále si lze prohlédnout řadu dalších kolejišť, vozidel, modelových staveb a doplňků ve velikosti TT. Cílem muzea je podle předsedy spolku Petra Novotného mj. probudit zájem o železnici a technické obory u dětí a mladých lidí a směřovat je tak ke studiu dopravy a technických oborů.

Martin Hájek,
Pardubice

či Správy železnic a ČD Cargo, zápas skončil nerozhodně 2:2. Ve druhém zápase se utkali fotbalisté Českých drah s mužstvem ČD Cargo, utkání skončilo 2:0 a o tom, kdo si odveze putovní pohár, rozhodl poslední zápas mezi Správou železnic a Českými drahami. Zápas skončil vítězstvím Správy železnic v poměru 4:0 a její hráči si tak po roční odmlce znovu vybojovali putovní pohár předsedy OSŽ, tentokrát již podesáté v historii.

Slavnostního ukončení her se zúčastnil i personální ředitel Správy železnic Pavel Koucký, který spolu s Martinem Malým udělil kromě putovního poháru také poháry za 1., 2. a 3. místo. Odměnění byli také nejlepší brankář Petr Hanus (ČD), nejlepší hráč Michal Škrabal (Správa železnic), a nejlepší střelci – ti byli tentokrát dva: Petr Darmovzal a Petr Joukl (oba ze Správy železnic) se dvěma vstřelenými góly.

Text a foto: Miroslav Čáslavský
(Podrobnosti na www.osz.org)

▶ Muzeum modelové železnice v Chocni



Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý předává Putovní pohár zástupcům Správy železnic



■ (snímky shora zleva) – Os 27748/27749 relace Z. Třeboň–Liteň a zpět vedený 810 337-8 vjíždí 24. 7. do žst. Liteň (DOZ) v 8:13 hod.
■ Os 27707- 810 570-2 (Lochovice–Z. Třeboň) a 810 337-8 (na Os 277749) pěkně vedle sebe v žst. Liteň v 8:14 hod., 24. 7., vlevo plné parkoviště dojíždějících občanů, co přestupují na vlak v Litni (pásmo 3 PID)
■ Celkový pohled z kusé koleje na revitalizovanou žst. Liteň (DOZ), kusá kolej sloužila dříve pro obsluhu uhelných skladů, po jejich zrušení a změny majitele, který zaplétl pozemek, není umožněn příjezd k manipulační koleji, druhá manipulační kolej byla při revitalizaci zcela odstraněna, takže v Litni nelze nic naložit ani vyložit! Dříve se v Litni nakládalo obilí, silo sice stojí, ale provoz v něm skončil
■ Při cestě od nádraží v Litni do centra jsem objevil nápis USSR go home, který na zdi vydržel 55(!) let od okupace „sprádelných armád“ 21. 8. 1968, ač byl jistě v před rokem 89 pravidelně zamalováván

Ohlas na článek – OBZOR 16 (ohlas na ohlas)

(strana 3, popis cesty do Švýcarska – vyprodaná rezervace 20 minut po půlnoci v dvouměsíčním předstihu...)

Rezervační realita je ovšem jiná než vyplývá z kritického článku

Canopusy mají předprodej 120 dní (neboli 4 měsíce), cestovky 126 dní. Lůžkový vůz přes České Budějovice má stanoven předprodej na 60 dnů, ovšem cestovky na 66 dnů.

Tudíž cestující, který se do systému přihlásí v den „dva/čtyři měsíce“ předem, pouhou minutu po půlnoci, se přihlásil se zpožděním 6 dnů a jedna minuta, během nichž „se vyprodalo“...

Pro dopravce je cestovka atraktivnější zákazník než jednotlivý cestující... vykoupí celou kapacitu a je jejím podnikatelským rizikem, zda „zakoupené zboží“ prodá. Dopravce dostane zaplacenou a nemusí se spoléhat na zájem jednotlivců.

Nicméně „nic nového pod sluncem“. Podobná praxe existovala v dobách socialistických ČSD, kdy především „ubytovací“ kapacita letních balkánských vlaků do Rumunska a Bulharska byla s předstihem nabízena cestovkám a cestující, který navštívil rezervační kancelář minutu po půlnoci prvního dne prodeje, měl smůlu. Bylo vyprodáno...

CK organizovaly zájezdy vlakem s použitím ubytovacích vozů, kapacita vozu byla známa „na roky dopředu“, tudíž kapacita zájezdu odpovídala kapacitě vozu...

A i při „konkurenci“ CK byl zájezdový trh rozdělen... cestovky si vzájemně neležly „do zela“.

Konec konců stejná praxe byla v letecké dopravě, především do „Velké země“ na východě. Tam sice létaly spoje ČSA a Aeroflotu, nicméně převážná část kapacity letadla byla vyblokována pro CK. Velikost skupiny byla zpravidla 40 osob – kapacita autobusu + průvodce. Teprve to, co nevyužily cestovky, šlo do volného prodeje. Přičemž individuální cesty do „Velké země“ byly z hlediska opatření úřadů Velké země sporadické, cestovat se dalo jen s CK nebo na pozvání „graždana Velké země“ ověřeného úřady. V podstatě cesty služební „s příslušným štemplem v cestovním pase“ nebo diplomatické...

Ten štemplek v pase bylo nutné mít i po transformaci „Velké země“ na menší „Velkou zemi“ – vlastní zkušenost z roku 1996 při pracovní cestě do St. Petěrburgu.

A po vstupu ČR do EU „Velká země“ zavedla vízovou povinnost.

Tato předprodejní situace, při níž mají CK možnost vykoupit kapacitu vozu se šestidenním předstihem, je zralá na podnět k Úřadu pro hos-

podářskou soutěž nebo České obchodní inspekci... těžko říci, mohlo by se začít podnětem k úřadu Ombudsmana.

Německá Lufthansa má ve spolupráci s DB trvale vyblokována místa v ICE vlacích pro „letecké cestující“ mezi Frankfurtem a Kolnem. Dokonce to jde tak „daleko“, že ve vyhrazeném velkoprostorovém oddíle nemůžete cestovat ani na stojáka...

Na konec „jízlivá“ poznámka – téměř tři desetiletí se cestovalo do Švýcarska přes Vídeň, zpravidla nočním vlakem EN 466/467 Wiener Walzer, na sedačku, někdy v kupičku, někdy ve velkoprostoru – jak kdy, v soupravě byly „pouze tři klasické vozy“. Na lehátko nebo dokonce lůžko neměl člověk ani pomyslení, nehledě na vyprodanost. A nebylo výjimkou, že po výstupu společenstevní frekvence v Linci cestoval člověk „sám v přeplněném kupé“, spící v ležící poloze, nebo „ve čtyřce“ nikým do Buchsu SBB nerušen. A nikdo jsme si na sedačkovou cestu do dopravního ráje nestěžovali.

Několik let byl tento vlak „zašpérován“ z důvodu nasazení vozů „sleeperette“ – velkoprostor se sklponými sedačkami, na pohodlí nic moc – navíc za masný příplatek obsahující i nabídku snídaně „podávané ovšem až od někdy“, čili, kdo vystupoval dříve, měl smůlu – nedostal nic. Při ces-

tě do Vídně se nepodávala snídaně ve vlaku, ale v nádražce na Westbahnhofu. Pro vídeňáka spěchajícího domů, nebo ty kteří spěchají na přípoj opravdu bezvadná nabídka, zejména z hlediska ÖBB. Nádražka nic neúčtovala. Peníze zůstaly v kapse ÖBB.

Do doby než byl tento paskvil – na základě četných stížností náročných rakouských domorodců – zrušen se holt jezdilo nočním autovlakem do Bregenzu (vídeňské autovozy končily ve Feldkirchu) jedoucím v hodinovém odstupu s přestupem ve Feldkirchu nebo Bregenzu na Os do Švýcars, v opačném směru podobně. Ve Feldkirchu se dalo počkat na autovlak z Grazu/Villachu, který tu odstavoval autovozy a obě křídla se spojovala.

Miroslav Zikmund

Právě vyšlo nové číslo NŽT 4/2023

Z obsahu: Hlavní část nového dvoukolejného mostu se posunula nad Labe; Skončila modernizace 1. koridoru v údolí Tiché Orlice; Začínají projekční práce na vysokorychlostní trati u Ústí nad Labem; Moderní vozidla pro regionální železnice; Asfaltový beton pro vysokorychlostní tratě v České republice aneb Jaký vlastně mají ve Francii?; Fyzikální princip usměrnění rotačních nevyvážených hmot a jeho využití ke stabilizaci kolejového lože; Poslední rozloučení s Ing. Josefem Bělikem; Obhájili své funkce; Cesta po slunné Itálii; Seriál filmových dokumentů „Historie a provoz železnic“.

ODBORNĚ O ŽELEZNICI

