



OSŽ oslavilo 35 let od svého založení



Před třiceti pěti lety bylo založeno Odborové sdružení železničářů, které dnes sdružuje přes dvacet tisíc členů. U příležitosti tohoto významného jubilea se 13. března v pražském hotelu Olšanka setkali s vedením OSŽ zakládající členové, funkcionáři, členové základních organizací a hosté včetně předsedy ASO Bohumíra Dufka a předsedy OZŽ Mgr. Františka Zaparanika a 1. místopředsedy OZŽ Ing. Petera Hoffmana

Foto: Filip Houdek

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ Představenstvo OSŽ, PV OSŽ při ČD, PV OSŽ ČD Cargo

Krise v ČD Cargo, odchod zaměstnanců, neudržitelný provoz a nečinnost politiků – narativ jednání PV OSŽ ČD Cargo



Miroslav Maincl, tajemník PV OSŽ Správy železnic, s.o., a kandidát na 1. místopředsedu OSŽ a předsedu PV OSŽ Správy železnic

Představenstvo OSŽ jednalo 4. března za řízení předsedy OSŽ Mgr. Martina Malého.

Nově byl přítomen na jednání Mikuláš Hubicsák, pověřený řízením Sociálně-právního oddělení OSŽ-ústředí. V rámci jednání členové Představenstva OSŽ prošli hospodaření a plnění rozpočtu v minulém roce a návrh rozpočtu na rok 2025. Při projednávání organizačních záležitostí se členové zaměřili na detaily nadcházejícího zasedání řídicího výboru Železniční sekce ITF v Praze, které OSŽ bude hostit začátkem dubna.

Předsedkyně Revizní komise Barunka Figalová informovala o kontrolách, které proběhly v základních organizacích během února. V některých základních organizacích již proběhly volby. V případě nově zvolených předsedů, místopředsedů či hospodářů je vhodné zúčastnit se plánovaných školení určených pro tyto funkce.

Důležitým bodem programu byla konečná prezentace připravovaných oslav 35 let OSŽ. Na akci proběhne mimo jiné ocenění zasloužilých členů Odborového sdružení železničářů jako poděkování za dlouholetou odborovou práci či za mimořádný přínos v oblasti bezpečnosti při výkonu práce.

Informace ze zásadních jednání jako první podal předseda Podnikového výboru OSŽ při ČD, a.s., Štěpán Lev. Dne 19. února 2025 proběhla Dozorčí rada ČD, a.s., a byl přijat Podnikatelský plán ČD, a.s., na rok 2025. Dále infor-

(Pokračování na str. 2)



Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý ve svém vystoupení shrnul 35 let činnosti OSŽ

Neustálá snaha o zlepšování mzdových a pracovních podmínek členů OSŽ

Vážené kolegyně a kolegové, vážení hosté,

sešli jsme se dnes při příležitosti 35 výročí založení OSŽ, abychom si společně připomněli alespoň ty nejvýraznější události a milníky, kterými naše odborová organizace za uplynulá léta od svého vzniku prošla. Které události to však vlastně byly? Každý z nás, kteří dnes sedíme v tomto sále, má na uplynulá léta vlastní vzpomínky a v rámci

OSŽ prožil nějaký svůj vlastní příběh a podle toho také bude hodnotit události, které se za tu dlouhou dobu staly.

Nicméně v rámci dnešního programu nám organizátoři nabídnou mj. také trochu netradiční pohled na uplynulé období očima několika kolegů, kteří byli tzv. u toho od samého počátku, což nám možná pomůže vlastní vzpomínky a hodno-

(Pokračování na str. 2)

Správa železnic

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Práce na Smíchově běží naplno, letos začne výstavba zcela nového nástupiště

Rekonstrukce smíchovského nádraží je v plném proudu. Pracuje se například na prodloužení podchodů a výstavbě nové lávky přes kolejiště. Nyní se stavbaři zaměří na mosty přes několik ulic, proto dojde k dopravním omezením. Od začátku února se tak krátkodobě uzavře nejprve Hořejší nábřeží a následně Nádražní ulice.

Hlavní část rekonstrukce stanice Praha-Smíchov odstartovala loni v březnu. Stavbaři zahájili výstavbu provizorního nástupiště 1A, podchodů, nové lávky a kabelovodu. V souvislosti s tím přeložili také kabelové trasy.

Letos bude navazovat rekonstrukce třetího a výstavba nového čtvrtého nástupiště, příchod cestujících k vlakům bude po náhradních trasách. Pracovat se bude také na severním křídle nádražní budovy a v další části kolejiště, natáhne se nové trolejové vedení.

Realizace staveb Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov a Výstavba lávky v žst. Praha-Smíchov jsou spolufinancovány Evropskou unií z Nástroje pro propojení Evropy (CEF). ■

Foto: Správa železnic



Likvidace ambulantních specialistů a na pohled efektivní zdravotnictví na úkor vnitřního dluhu, varuje prezident ČLK Milan Kubek!

Likvidace ambulantních specialistů, nedostatek lékařů v regionech, mimo velká města, a na pohled vysoká efektivita zdravotnictví na úkor vnitřního dluhu. To jsou jen některé problémy českého zdravotnictví, o nichž hovořil prezident České lékařské komory (ČLK) Milan Kubek v rozhovoru pro web Naše zdravotnictví, který vydává Česká lékařská komora.

Milan Kubek rozebral situaci ve zdravotnictví v loňském roce a následky a nedotažené věci dohody mezi Ministerstvem zdravotnictví a Českou lékařskou komorou a zdravotnickými odbory z prosince roku 2023.

Poté nejprve konstatoval, že Česká lékařská komora se nemůže zabývat jen lékaři v nemocnicích a mladými lékaři. Síla komory tkví v tom, že sdružuje všechny a je schopna určitým způsobem vyvažovat jejich zájmy...

Zdroj: Česká lékařská komora, Naše zdravotnictví
(Další informace jsou na www.odborny.info)

www.odborny.info



Současné vedení Odborového sdružení železničářů: (zleva) předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně Nedrážního republikového výboru OSŽ Bc. Renata Dousková, místopředseda OSŽ pro správu majetku Martin Vavrečka, 1. místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo, a.s., Radek Nekola, místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru Správy železnic, s.o., Petr Štěpánek a místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ při ČD, a.s., Štěpán Lev

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ **Představenstvo OSŽ, PV OSŽ při ČD, PV OSŽ ČD Cargo**

Krize v ČD Cargo, odchod zaměstnanců, neudržitelný provoz a nečinnost politiků – narativ jednání PV OSŽ ČD Cargo

(Dokončení ze str. 1)

moval tajemník PV OSŽ při ČD, a.s., Antonín Leitgeb o jednání, které se konalo 25. února 2025 na téma dělených směn, a to konkrétně u vlakového personálu. Se zprávami ze Správy železnic přispěl předseda podnikového výboru Petr Štěpánek. Jednání odborových centrál připadlo na 25. února a projednával se na něm plán mzdových a ostatních osobních nákladů SŽ na rok 2025. Schválen byl rovněž rozpočet FKSP na rok 2025. Doposud však není jasné, kde budou zaměstnanci SŽ absolvovat kondiční pobyty, o něž je velký zájem.

Posléze dostala slovo předsedkyně Nedrážního republikového výboru Bc. Renata Dousková. Ve společnosti TSS jsou zaměstnancům stále snižovány mzdové výměry. To má za následek jejich postupný odchod z firmy. Ve společnosti OHLA ŽS se schyluje k podpisu kolektivní smlouvy. U Dopravního zdravotnictví pokračují Aktivy k podepsané kolektivní smlouvě.

Ve většině základních organizací již volby proběhly. Velká část stávajících předsedů jsou nově zvoleni na další čtyřleté volební období.

V úvodu jednání **PV OSŽ při ČD** (5. 3. 2025) představil tajemník PV OSŽ při ČD, a. s., Antonín Leitgeb Petra Profta jako kandidáta na člena Podnikového výboru za Zdeňka Kodalíka, který odchází do důchodu. Předseda PV OSŽ při ČD, a. s., Štěpán Lev informoval členy podnikového výboru o jednání Dozorčí rady ČD ze dne 19. 2. 2025, na kterém byly schváleny důležité investice, včetně nákupu náhradních dílů pro vozidla a pořízení mobilního nadúrovňového soustruhu do „bohumínského depa“. Zároveň byl schválen Podnikatelský plán ČD, a. s., na rok 2025, který zahrnuje finanční prostředky na realizaci platné kolektivní smlouvy pro rok 2025. Tajemník PV OSŽ při ČD, a. s., Antonín Leitgeb a člen PV Martin Janeček informovali o jednání ze dne 25. 2. 2025, které se týkalo dělených směn pro vlakový personál. Změna spočívá v úpravě dělených směn až po 90 minutách a navýšení personálních potřeb vlakového doprovodu cca o 50 zaměstnanců, a bude zavedena od 15. 6. 2025.

Jako hosté se na jednání PV dostavili zástupci GR Českých drah – členka představenstva Mgr. Blanka Havelková, vedoucí skupiny odměňování a benefitů Ing. Lucie Bauerová a vedoucí oddělení oběhu a směn provozního personálu Martin Vondrák. Ten členům

PV nastínil své představy o náplni práce tohoto oddělení, které by mělo ve spolupráci i s členy PV pružně řešit problémy týkající se vlakových a lokomotivních čtů na vlcích osobní přepravy. Mgr. Blanka Havelková reagovala na řadu dotazů týkajících se přesunu provozních zaměstnanců z provozní budovy v železniční stanici Praha hl. n. Podobně jako na minulých jednáních PV i tentokrát přítomní členové výboru kritizovali vážné nedostatky v katalogu prací, který v současné podobě preferuje smluvní mzdy nad pevně určenými tarifními stupni. Člen PV Martin Zatloukal z OCÚ východ poukázal také na nedostatky v dodávkách osobních ochranných pracovních prostředků (OOPP), které se mnohdy zpožďují, čímž se prodlužuje jejich výměrná doba. Po odchodu hostů pokračovalo jednání informacemi o přípravě květnové podnikové konference OSŽ při ČD, a. s.

■ **PV OSŽ ČD Cargo** jednal 6. března 2025. Úvodem zhodnotil situaci v ČD Cargo předseda PV Radek Nekola. Podle jeho slov kromě propouštění odcházejí od podniku i mladší zaměstnanci, kteří nevidí ve firmě žádnou budoucnost. Zvláště kritická je situace zaměstnanců v režimu LETMO, kde už jejich podíl dosahuje neuvěřitelných 75%! Tento systém je dlouhodobě neudržitelný a zcela likviduje jakýkoliv nábor nových lidí. Dále klesá podíl jednotlivých vozových záseků, které jsou na hranici přežití. „*Společnost ČD Cargo situaci sama nevládne! Pokud se nenajde řešení, bude nutné přijmout tvrdé rozhodnutí – a to musí padnout na ministra dopravy,*“ *poukázal předseda podnikového výboru. „Pokud vedení společnosti neukáže jasný plán, pokud vláda nebude konat, pokud budeme dál přehlížet realitu, za pár let nebude co zachraňovat!*“ dodal.

O jednání Dozorčí rady ČD Cargo (5. 3. 2025) informovala tajemnice PV a členka Dozorčí rady Bc. Marta Urbančová: „*Jednotlivé vozové záseky jsou ohroženy v míře, jaká v historii nákladní železniční dopravy dosud nemá obdoby. Na jednání Dozorčí rady jsme zdůraznili, že na tomto produktu závisí téměř 2 000 pracovních míst.*“ Na dozorčí radě bylo závěrem dohodnuto, že na každém dalším jednání budou průběžně vyhodnocovány obchodní případy a dopady restructuralizačních opatření. Celková situace je extrémně vážná.

V druhé části jednání Radek Nekola přivítal personální ředitelku ČD Cargo,

a.s., Mgr. Anetu Miklašovou a Ing. Josefa Kreischeho, vedoucího oddělení. Aneta Miklašová mimo jiné rozebrala příspěvek zaměstnavatele do sociálního fondu. Největší zásah pocítí rekreace, kdy je příspěvek omezen pouze pro zaměstnance ČD Cargo, a.s., nikoliv již pro rodinné příslušníky a děti do 26 let.

Josef Kreische se krátce zmínil o personální strategii řízení lidských zdrojů ČD Cargo, a.s.

Oba hosté následně ochotně a podrobně odpovídali členům podnikového výboru na dotazy zaměřené především na důkladnější proškolení zaměstnanců s provozní elektronikou a softwarem.

–RED–

(Podrobnosti na www.osz.org)

ZE SVĚTA

● DB CARGO MUSÍ VÝRAZNĚ SNIŽIT POČET PRACOVNÍCH MÍST

Propouštění v dceřiné společnosti Deutsche Bahn pro nákladní dopravu (DB Cargo) bude větší, než bylo dříve oznámeno. Pro návrat k ziskovosti má být zrušeno celkem 5000 pracovních míst. DB Cargo se potýká s problémy. „Současné ekonomické prognózy znamenají, že do roku 2029 očekáváme ztrátu 5 000 pracovních míst,“ řekla německé tiskové agentuře generální ředitelka DB Cargo Sigrid Nikutta. S odbory bylo zatím dohodnuto pouze snížení o 2300 pracovních míst. Velká část dodatečných pracovních míst zanikne v administrativě, ale bude ovlivněna i provozní oblast.

Nikutta toho chce dosáhnout především přirozenou fluktuací, zejména proto, že generace zaměstnanců z generace baby boomu nyní odchází do důchodu. Nové pracovní nabídky v rámci železniční skupiny už dostalo kolem 650 kolegů. V rámci programu dobrovolného odchodu by ze společnosti odešlo dalších 700 zaměstnanců. Z pohledu společnosti DB Cargo to snižuje zbývající potřebu propouštění v příštích pěti letech na přibližně 2 650 pracovních míst.

Ostrá kritika přichází od Svazu železnic a dopravy (EVG). „Pro DB Cargo je bohužel typické, že se nelze spolehnout na sliby vedení. Špatné zprávy vždy přicházejí po částech,“ řekla Berliner Tagesspiegel, členka představenstva EVG Cosima Ingenschay, která je zároveň místopředsedkyní Dozorčí rady DB Cargo. Hrozí velké nebezpečí, že se v příštích letech bude stále více dopravy přesouvat na silnice.

DB Cargo musí být do roku 2026 v černých číslech. Společnost již léta vykazuje velké ztráty. Na základě rozhodnutí komise EU tyto ztráty již nesmí být v budoucnu započteny mateřskou společností. DB Cargo má nyní čas do roku 2026, aby se dostalo ze ztrátové zóny. Společnost, železniční odbory EVG a podnikové rady proto již měsíce bojují o dalekosáhlý program úspor. Na konci roku se všechny strany dohodly na počátečním zrušení 2300 pracovních míst. DB Cargo má podle vlastních informací ke konci roku 31000 zaměstnanců.

Z Bahnblockstelle připravil sh

Neustálá snaha o zlepšování mzdových a pracovních podmínek členů OSŽ

(Dokončení ze str. 1)

cení uplynulých událostí částečně doplnit či oživit. Nebudu se proto nyní zabývat rekapitulací uplynulého období, ale omezím se pouze na několik poznámek k celkovému směřování našeho sdružení.

Je nesporné, že tak jako se měnila společnost kolem nás, měnilo se postupně i OSŽ a to jak co do způsobu práce, tak také co do očekávání členů od naší odborové organizace. Nicméně základní poslání našeho odborového sdružení, tj. snaha o zlepšování mzdových a pracovních podmínek našich členů a obhajoba jejich oprávněných zájmů ve společnosti, zůstává stále stejná.

Asi nejviditelnějším rozdílem mezi dobou vzniku OSŽ a současností je skutečnost, že zatímco v době vzniku OSŽ jsme na železnici měli jeden velký podnik ve státním vlastnictví, dnes zde působí celá řada státních i soukromých subjektů, a to nejen českých, ale často i s mezinárodní vlastnickou strukturou. Navíc v řadě případů jsou tyto subjekty mezi sebou navzájem i přímými konkurenty.

Bez ohledu na to, zda tento vývoj hodnotíme negativně či pozitivně, bylo OSŽ nuceno na tuto změnu reagovat úpravou své vlastní struktury a způsobu práce. Vznikly tak nejen podnikové výbory ČD, ČD Cargo, SŽ a NeRV, ale také celá řada dalších výborů, které si základní organizace vytvořily jako společný orgán pro vyjednávání s příslušným zaměstnavatelem či jeho organizační složkou.

Chtěl bych věřit tomu, že po dočasně nepříjemné etapě vzájemné soutěživosti či revnivosti těchto PV či výborů mezi sebou, se už nyní definitivně nacházíme ve stavu vzájemného respektu a tolerance, kdy má každý tento orgán dostatek volnosti k vyjednávání se svým příslušným zaměstnavatelem, ale současně se přitom může bezpečně opírat o společnou základnu členských benefitů či služeb jako jsou právní podpora, podpůrný fond, činnost svazových inspektorů BOZP, odborná školení, využívání rekreačních zařízení OSŽ za zvýhodněných podmínek, organizace společných sportovních či zájmových akcí apod.

A právě vylepšování těchto společných benefitů bylo v posledních letech jednou z hlavních priorit ústředí, představenstva, RRS a ZV ZO OSŽ, což jsou orgány, které společné benefity členství spravují. Další důležitou prioritou těchto orgánů je potom rozvoj aktivit v rámci ASO a Tripartity a dále potom mezinárodní působení v rámci Evropské federace pracovníků v dopravě (ETF) a Mezinárodní federace pracovníků v dopravě (ITF), kdy tyto agendy vzhledem k prohlubující se mezinárodní provázanosti železničních zaměstnavatelů nabývají stále více na významu.

Jsem si však samozřejmě také vědom skutečnosti, že toto uspořádání OSŽ je relativně složité a zvenčí někdy obtížně srozumitelné a navíc má i svá praktická úskalí, jako například v situaci, kdy OSŽ souběžně působí u konkurenčních společností, které soutěží o stejnou zakázku. Těžko si potom představit například nějakou razantní akci OSŽ proti „nespravedlivému“ výsledku takového výběrového řízení. Ani v těchto situacích však samozřejmě nic nebrání odborové organizaci vyjednávat se svým příslušným zaměstnavatelem s využitím všech dostupných legálních prostředků.

Nicméně právě volání po velkých společných a mediálně viditelných akcích je často hlavní podstatou kritických připomínek členů, kterým se současné nastavení a způsob fungování OSŽ příliš nelíbí a vzpomínají na staré dobré časy velkých společných protestů z období prvních dekád existence našeho sdružení.

A tak, jelikož v letošním sjezdovém roce volíme nové funkcionáře a přemýšlíme o programu pro příští volební období, může nám dnešní společná rekapitulace událostí uplynulých let mož

JIŘÍ MIKLAS:

„Na Petra Hánu stále vzpomínáme. Vyznal se v problematice OSŽ jako málokdo...“



Jiří Miklas

Základní organizace OSŽ železniční stanice Valašské Meziříčí, jejímž jste předsedou, čítá na čtyři stovky členů, včetně seniorů, a rozsahem zaujímá téměř celý Zlínský kraj. Jak se Vám daří v tak rozsáhlém území obhajovat členy vaší ZO OSŽ?

Základy této rozsáhlé základní organizace (OSŽ Valašsko) byly položeny již v roce 2005, kdy zde předsednickou funkci zastával pan Petr Hána. Zahnuje bývalé ZO OSŽ, dnes odborové úseky, v Bylnici, Vsetíně, Bystřici pod Hostýnem a Valašském Meziříčí. V roce 2020 jsme v naší ZO OSŽ založili pátý odborový úsek, který zahrnuje nové členy OSŽ ze společnosti Arriva vlaky, s.r.o. Ta v naší oblasti obsluhuje několik regionálních tratí. U této společnosti jsme se účastnili i kolektivního vyjednávání, které nebylo úplně snadné, hlavně změna v oblasti příspěvků do tzv. kafeťerie, která u této společ-



Zesnulý Petr Hána stál u zrodu ZO OSŽ Valašsko

nosti nahrazuje sociální fond. Kafeťerie byla nahrazena příspěvkem na Dlouhodobý investiční produkt (DIP), ten ale naši členové přijali se značnou nevolí.

Zmínili jste v úvodu jméno dlouholetého předsedy vašeho ZV OSŽ Petra Hány, který na sklonku minulého roku zemřel. Jak na něho vzpomínáte?

Petr Hána zde dělal předsedu od roku 2005 do konce roku 2013, kdy odešel do důchodu. Pro členy své ZO OSŽ dělal doslova první poslední, vyznal se v problematice OSŽ jako málokdo. Kromě funkce předsedy naší ZO působil také jako člen PV OSŽ při Českých drahách a byl i členem Ústředí OSŽ. Angažoval se rovněž jako člen zastupitelstva ve své rodné obci Karolinka na Vsetínsku a působil v nadacích podporujících železnici a život na ní. Bez přehánění se dá říci, že v jeho osobě ztratilo OSŽ věrného za-

stávce, který vždy usiloval o to, aby se lidem na železnici dařilo dobře. Stále na něho vzpomínáme. To, že naše ZO OSŽ dobře funguje i po jeho odchodu, je i jeho velkou zásluhou.

Dnešní doba není pro OSŽ a celkově pro většinovou společnost příliš snadná. Jak se to projevuje mezi vašimi členy?

Nebudu zakrývat, že hlavně po přijetí tzv. vládního konsolidačního balíčku se mnoho věcí změnilo v neprospěch zaměstnanců a členů OSŽ. Ti se samozřejmě ozývají, jsou nespokojeni a někdy obviňují OSŽ z toho, že se razantněji nepostavilo proti politice vlády. Za politické rozhodnutí jsou tak někdy paradoxně kritizováni odboráři. Demonstrace proti balíčku samozřejmě proběhly, ale měly sílu rozhodnutí vlády změnit? I přes někdy silnou kritiku se však nedá říci, že by členové OSŽ na tuto organizaci zanevřeli. Pokles členské základny jsme v naší ZO OSŽ prakticky nezaznamenali.

Jaký je podle Vašich zjištění pohyb členské základny ve vaší základní organizaci?

V uplynulém roce 2024 ukončilo členství v naší ZO OSŽ 18 členů, nově jsme přijali 16 členů. Podobně tomu bylo i v minulých letech. Převážně lidé odcházejí především z důvodu odchodu do důchodu, ztrátou zdravotní způsobilosti nebo přechodem do jiné ZO v souvislosti se změnou zaměstnání. Na druhé straně přicházejí noví lidé, v našem případě například dozorcí výhybek do Bystřice pod Hostýnem, či noví zaměstnanci k výše zmíněné společnosti Arriva vla-

ky. S každým novým zaměstnancem hovořím a vysvětluji mu výhody členství v OSŽ. Většina si již uvědomuje, že odbory nejsou „spořitelna“, ale „pojišťovna“, to znamená, že se o své členy postarají, když přijdou zlé časy nebo mimořádné události

Na co tedy noví zaměstnanci nejvíce „slyší“?

Mohu říct, že 95% nových členů vstupuje do odborů z důvodu výhodné pojistky na škodu způsobenou zaměstnavatelem. Ale důvody jsou i jiné – právní pomoc při zastoupení před soudem, podpůrný fond, krizová linka a další benefity. Nesmíme zapomenout ani na kolektivní vyjednávání, které OSŽ vede se zaměstnavateli na dráze a i mimo ni. Mnohým zaměstnancům se to zdá samozřejmé, ale benefity zakotvené v kolektivní smlouvě samozřejměosti zdaleka nejsou. Hlavně pojištění a práv-

ní pomoc jsou neodmyslitelně spojeny se jménem JUDr. Petra Večeře, vedoucího sociálně právního oddělení OSŽ-ústředí, který nenadále zemřel v minulých dnech. I to byl pro nás velký šok, podobně jako při úmrtí Petra Hány.

Otázka na závěr: jak je to ve vašem obvodu se zaměstnaností?

Největší problémy má momentálně společnost ČD Cargo, která propouští zaměstnance z důvodu klesající nákladní přepravy a omezování přepravy jednotlivých vozových zásilek. U Správy železnic naopak lidé chyběli – hlavně výpravčí, staniční dozorcí a dozorcí výhybek. Zaměstnanci Českých drah (vlakové čtyři, pokladní) zatím podobné problémy nemají, máme plné stavy.

Děkuji za rozhovor.

Miroslav Čáslavský

NÁZORY ČTENÁŘŮ • POSTŘEHY • DISKUZE

Je OneTicket opravdu drahý?

„Drahý“ není pojem tak subjektivní, abychom jej šmahem mohli odbyt. Ačkoli většína obyvatelstva používá pojem "drahý" jako výsledek střetu reality a svých představ, my si porovnáme realitu se srovnatelnou realitou. O ceně jízdného za kilometr nehodlám spekulovat, kdepak. Nemohu však nevidět korespondující ceny síťových jízdenek. Zatímco celodenní jízdenka OneTicket (dále OT) na kompletní síť stojí 997 Kč, České dráhy nabízejí na svou síť totéž za 799 Kč, tedy asi 80% ceny té od OT. ČD mají v současnosti podíl na trhu něco kolem osmdesáti procent, takže zákazník u nich může využít 80% železnice za 80% cenu celé republiky. Výborně, potud to odpovídá. Jednodenní OT předražený není, koresponduje s nejsrovnatelnější nabídkou na trhu.

A co roční, pardon, 365denní jízdenka? U ČD za 21 990 Kč, u OT za 32 998 Kč. To je ale o víc jak polovinu vyšší částka! Jako kdyby ostatní dopravci obsluhovali nikoli pětinu, ale více než třetinu všeho veřejného osobního provozu! To už stojí za slovo "drahý", ale také stojí za to říci "proč". Cena IN 100 se drží na své úrovni více let v řadě, kdežto OT roste automaticky s inflací. To není dobře z několika důvodů: Obchodníci běžně nezdražují o inflaci automaticky, ale ve vztahu k cenám na trhu. To se s OT neděje. Obchodníci také zohledňují cenu podle rozsahu nabízených služeb. Pokud je balení třeba másla zmen-

šeno, jeho cena není automaticky vyšší o inflaci, protože by šlo jinak o dvojitý zdražení. A obsluhovaná železnice ČR je zase o něco kratší, než byla v minulém jízdním řádu. Každoročně někde přestávají vlaky jezdit úplně, jinde je "rozpočtově zodpovědní" objednatel poruší tak, že jsou použitelné spíše v jednom směru. "Nahradí" je zcela, nebo z části autobusy, jež žádný jednotný tarif neuznávají. Jaká je použitelnost tratě, kde jezdit méně než sedm spojů? Takže OT zdražuje i tímto směrem.

Řešení je tedy nasnadě: zastavit na nějakou dobu růst ceny roční síťové jízdenky a dále do ní zahrnout i ostatní veřejnou dopravu bez odpovídajícího zdražení. Pokud by totiž cena OT vyšplhala o poměr mezi současným a s autobusy budoucím objemem kilometrů, stala by se naprosto beznadějně drahou, když už nyní je relativně dražší než v Německu nebo Rakousku. Není reálné, že by se autobusy v ČR zahruly dříve než na Slovensku, kde k tomu mělo dojít už v půli příštího roku. Pokud se ale budeme Slovenskem inspirovat, nečekají nás světlé okamžiky. Projekt jednotné jízdenky na vlaky i autobusy v SR zatím končí po podnětu politické strany „Progresívne Slovensko“ u Najvyššieho Kontrolného Úradu. Finální podoba, termín a možnost inspirace pro cestovatel v ČR je zatím ve hvězdách...

Vít Patrák, informátor železniční dopravy

Pamětníci a užitečná www

Nedávno Vít Patrák chválil stránku, tuším www.vlaky.net, za článek o japonských železnicích, také že vlastně za inspiraci pro naše dráhy netřeba jezdit daleko, někdy stačí mít přístup na internet. S tím se dá jistě souhlasit, ale někteří z mé generace stále dávají přednost tomu, co viděli před virtuální zkušeností. Pamatuji 70. léta, kdy odjezdová tabule na nástupišti, říkalo se jí tenkrát Prago-tron, ve východním Německu (východní Berlín) ukazovala nejen příjezd vlaku, ale jestli to bude krátký, nebo dlouhý (dvě jednotky) vlak. Někde na našich nádražích jsou před vstupem do podchodu písmena na odjezdové tabuli, na této části nástupiště cestující vlak najde, je to třeba Čerčany-Benešov u Prahy. Ještě potřebnější by tento údaj (samozřejmě stačí to jako v NDR v 70. letech) byl na peronech zastávek, jestli přijede jedna, nebo dvě jednotky, zde by se jednalo o jednotku zvanou Elefant. Máme koridorovou trať, informovanost cestujícího na zastávce je horší nejen ve srovnání se stavem před 50 lety v bývalé NDR, a často i se stavem před výstavbou koridoru. To totiž tam nebyly protihlukové stěny a bylo zdaleky vidět, jestli krátký, nebo dlouhý vlak. Možná, že je to legrační, když cestující očekávají-

cí dvě jednotky stojí i docela vpředu u konce nástupiště a přijede jedna jednotka, která zastaví docela daleko a cestující běží.

Je to legrační, že?

Petr Rádí

Najdete na
www.osz.org

Rubrika Postřehy čtenářů:

■ Nehodám se věnovat Hana Dostálová přeposláním článku **Nákladní vlak před nehodou u Hustopečí pospíchal, ukazují data z GPS systému uveřejněná v Hospodářských novinách**, odkazující na obrovský požár cisteren, a Miroslav Zikmund odkazem na web Drážní inspekce **Nedovolená jízda vlaku Os 15186 za úroveň hlavního (odjezdového) návěstidla L1a v železniční stanici Chrudim dne 10. června 2024.**

Rubrika Cestujeme za poznáním i odpočinkem:

■ S Martinem Kubíkem se vydáme za hranice v článku **Na reaktivovaných tratích v Polsku jsou vlaky plně využívány.** Je zde však málo restaurací a problémy s ubytováním. Zatím!

PORADNA BOZP

Bud'me světoví

V poslední době nám

Výroční konference Českého železničářského esperantského svazu

Výroční konference Českého železničářského esperantského svazu (ČŽES) se uskutečnila ve dnech 25.–27. 11. 2024 v rekreačním zařízení OSŽ v Kořenově. Uskutečnily se 4 minikurzy jazyka esperanto pro začátečníky, pro pokročilé překládání odborných článků o Muzeu sdělovací a zabezpečovací techniky v Hradci Králové a železnice Rosice Zbýšov. Účastníci byli informováni o činnosti ČŽES v letošním roce a návrhu akcí na rok 2025 a účasti členů ČŽES na tuzemských i zahraničních akcích. Místopředseda ČŽES Ing. Ladislav Kovář informoval o jednání vedení IFEF v Srbsku, 75. IFK, který se uskuteční v roce 2025 v Žilíně a 76. IFK, který se uskuteční v roce 2026 v Srbsku, a promítnul fotografie z kongresu ve Štrasburku, který se uskutečnil v roce 2024. Byly předneseny přednášky Zapomenuté železnice Krušných hor, Rekonstrukce železniční stanice Pardubice, Úzkorozchodní trať Ano Lechonia–Melies, O způsobech přepravy cestujících na kongres s ohledem na životní prostředí. Paní Andrea Švubová informovala o konání světového kongresu esperantistů, který se uskuteční v roce 2025 v ČR a jeho spoluorganizováním je pověřený Český esperantský svaz. Ing. Šmerhová informovala o akcích jednotlivých skupin FISA-IC. Pan Ivan Potiška připravil pro účastníky konference několik kvízů a účastníci obdrželi propagační předměty OSŽ. Byly prezentovány fotografie z účasti členů ČŽES na Národním dnu železnice v České Třebové. Uskutečnilo se i jednání Výboru ČŽES, na kterém nás předseda pan Ladislav Hakl informoval i o kanceláři ČŽES v Chocni, kterou máme s pomocí OSŽ, a o archivu a dalších plánech jako například pořádání kurzů esperanta. O bohatý kulturní program se postarala paní Pavla Dvořáková, která uvedením textů na obrazovce v esperantu a hrou na ukulele zapojila všechny účastníky ke zpěvu. Zároveň měla přednášku „Po stopách L. L. Zamenhofa“, tvůrce jazyka esperanto. V roce 2025 si připomeneme 60. výročí naší činnosti.

Text a foto: Anna Abelovská, místopředsedkyně ČŽES



Dělej vše dobré, co můžeš, pro všechny lidi, pro které můžeš, všemi způsoby, jakými můžeš, tak dlouho, jak můžeš.

Hillary Clinton

–bl–

Čas přinesl, čas odnesl

Fotografie nám nabízí pohled na naši nejvýše položenou rychlíkovou zastávku v síti železnic – Ramzovou na trati č. 292 Šumperk–Krnov. Je ve výšce 760 m n. m. Foto je z loňského června, doby školních výletů a turistických aktivit, pro něž je Ramzová velmi vyhledávaným místem.

Na prvním obrázku je objekt staré čekárny a pokladny, kde se v zimním období také topilo. Ta je však dávno mimo provoz. Na druhém je nově zbudovaný přístřešek. Cestující čekající na svůj vlak jsou však při nepříznivém počasí (děšť, bouřky, poryvy větru) chráněni jen symbolicky. Neboť vítr protáhne déšť i pod krátké zastřešení. Zvláště při zpoždění, které není bohužel vzácným jevem, a v zimě si cestující jistě vzpomenou nejen na starou čekárnu, ale také na projektanta nového díla, zda si vyzkoušel jeho funkčnost za nepříznivého počasí.

Investice do železniční infrastruktury dosahují stovek miliard korun. Je ostudné, když nedokážeme zřídit za nepatrný zlomeček těchto prostředků důstojnou čekárnu na této frekventované zastávce. Čas přinesl, čas odnesl. Odnesl bohužel to, co dobře sloužilo. **Vladimír Selucký**

Přestavba železniční stanice Česká Třebová byla zahájena za účasti předsedy vlády

V pondělí 3. března 2025 byla v železniční stanici Česká Třebová slavnostně zahájena dlouho očekávaná přestavba celé železniční stanice, jednoho z nejvytíženějších dopravních uzlů v zemi. Celkovou přestav-

bou v České Třebové projdou jak koleje, které využívají osobní vlaky, tak i část určená pro nákladní dopravu. Komplexní rekonstrukce se dočkají všechna nástupiště, přístup na ně bude bez bariér. Město lépe

propojí nová lávka nad kolejištěm. Hotovo by mělo být na konci roku 2031.

Slavnostnímu zahájení stavby byl přítomen i předseda vlády Petr Fiala, který ji označil za jednu z největších železničních staveb v éře samostatné České republiky. „Modernizace českořebovského uzlu je významná v kontextu celé Evropy, protože je to důležitá křižovatka i pro mezinárodní vlaky,“ dodal.

Poslední výraznější obnovou prošla stanice v 50. letech minulého století. O rozsahu prací svědčí fakt, že obnovou projde téměř 72 kilometrů kolejí a desítky kilometrů trolejového vedení. Stavbaři zmodernizují 173 výhybek a zrekonstruují 30 mostů. „Nádraží i přilehlé město historicky tvoří jeden celek, proto je pro místní obyvatele dobrou zprávou, že dopady z provozu vlaků budou díky protihlukovým stěnám a absorberům hluku mnohem menší než dosud. Vlaky přitom při průjezdu samotnou stanicí zrychlí ze 60 na 80 km/h,“ říká ministr dopravy Martin Kupka (protihlukové stěny měly být původně vysoké 5 metrů, českořebovští občané si však vymohli jejich snížení na cca 2,5 metru).

Během letošního roku se budou provádět především přípravné práce jako je kácení stromů a demontáž vybraných kolejí. Nainstaluje se provizorní zabezpečovací zařízení a začne stavba nové ocelové lávky, která by měla být dokončená v polovině příštího roku. Největší omezení pro cestující přinese modernizace kolejiště osobního nádraží včetně nástupiště a podchodu, která se naplno rozběhne v roce 2028. Náklady na stavbu přesáhnou 19 miliard korun, zhotoviteli prací jsou společnosti EUROVIA CZ; Chládek a Tintěra, Pardubice; STRABAG Rail a Elektrizace železnice Praha.

Miroslav Čáslavský

S využitím TZ Správy železnic

Foto: Vizualizace nového nádraží v České Třebové



ODBORNĚ O ŽELEZNICI

Vyšlo NŽT č. 1/2025

Z obsahu: Slavnostní ukončení modernizace a elektrizace trati z Brna do Zastávky u Brna; ETCS: startuje výhradní provoz vyššího stupně zabezpečení české železnice; Začíná unikátní výzkumný projekt, na jehož konci bude železniční výhybka, která sama sebe hlídá a předem upozorní na problém; Prostějovská DT – Výhybka a strojirna odeslala do Brém poslední část velké tramvajové křižovatky; V Čadci bezpečně k cíli s Voláním na vlak; Vyšla jedenáctá edice Vědeckotechnického sborníku Správy železnic; Příprava a zkušenosti z elektrizačních staveb; Nové diagnostické vozidlo NDT a GPK na ŽSR; Správa železnic, Drážní úřad, Cestování vlakem; Katedra železniční dopravy otvorila inteligentní dopravní laboratorium; Železnici z Gdaňsku až na Helskou koso; O železnici s humorem. ■



OBZOR
www.osz.org

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. Šéfredaktor Milan Sedlák (e-mail: misedlak@seznam.cz), redakce: Daniela Houdková (tel.: +420 776 325 731, email: osz.obzor@email.cz), Miroslav Čáslavský (tel.: +420 737 275 086, e-mail: miroslav.caslavsky@osz.org), inzerce a předplatné: Bc. Eliška Kopecká (tel.: +420 735 153 466, e-mail: predplatne.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, č.j. 306/97-P ze dne 23. ledna 1997. Nevyžádané rukopisy se nevracejí. Uveřejněné příspěvky se nemusejí shodovat s názorem vydavatele a redakce. MK ČR E 5063 ISSN 0862-738X