

Z aktuálních událostí

■ Ke svému prvnímu zasedání v roce 2017 se v úterý 10. ledna v sídle OSŽ sešlo **Představenstvo OSŽ**. Po tradiční kontrole plnění úkolů informoval předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša mimo jiné o tom, že 21. 12. byl schválen čtvrtý železniční balíček, který znamená „další posun“, pro ČD nepříliš příznivý. V další části se mimo jiné diskutovalo i o budoucím využití Hotelu Skalka v Rajeckých Teplicích, zejména v souvislosti s kondičními pobyty. Místopředsedové OSŽ informovali o výsledcích kolektivního vyjednávání a místopředseda Radek Nekola prezentoval nové grafické návrhy samolepek pro krizovou linku OSŽ (602 262 544).

■ Za účasti ministra dopravy Ing. Dana Ťoka proběhlo ve středu 11. ledna 2017 jednání **dopravní tripartity**, kterého se za OSŽ zúčastnil předseda Bc. Jaroslav Pejša. Jedním z hlavních bodů jednání byla i zpráva o postupu při otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční osobní dopravy. Ze zprávy vyplynulo, že kromě OSŽ má námitky k otevírání trhu, především k tzv. „vlakopůjčovně“, i místopředseda vlády pro vědu, výzkum a inovace, ministerstvo zemědělství, ministerstvo vnitra, ministerstvo průmyslu a obchodu, Pardubický kraj, Liberecký kraj a Středočeský kraj. Dále bylo uvedeno, že připomínky Svazu průmyslu a dopravy, jehož prostřednictvím podávají připomínky i České dráhy, a. s., byly vypořádány a byl přijat požadavek Českých drah, aby místo trati Praha–Plzeň–Klatovy byla do soutěže zařazena trať Praha–Hradec Králové. Tím vznikl dojem, že ČD již nemají námitky proti tzv. „vlakopůjčovně“. Proto předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša ihned po skončení dopravní tripartity navštívil předsedu představenstva ČD MSc. Pavla Krtka a místopředsedu představenstva ČD Ing. Ludvíka Urbana a od nich byl informován, že České dráhy, a. s., nadále na odmítnutí „vlakopůjčovny“ trvají.

■ První letošní zasedání Podnikového výboru (PV) OSŽ při Českých drahách, a. s., se uskutečnilo ve středu 11. ledna v sídle OSŽ. Po kontrole úkolů z minulých jednání informoval předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša o nejdůležitějších událostech posledních týdnů, mimo jiné připomněl, že dosud nebyl schválen tzv. regulátor železniční dopravy. Předseda PV Vladislav Vokoun zopakoval, že případné zavedení tzv. vlakopůjčovny (jež prosazuje ministerstvo dopravy) by způsobilo v budoucnu velká rizika. OSŽ proto stále trvá na svém nesouhlasném stanovisku a zúčastní se v této věci v příštích dnech dalších jednání.

Tradiční host jednání, JUDr. Ivo Veselý, ředitel odboru 10 GRČD, a. s., se mj. zmínil o změně dopravy v jižních Čechách, kde budou na tzv. Pošumavských lokálkách České dráhy na konci tohoto roku vystřídány dopravcem GW Train Regio. Člen PV František Vopátek požádal JUDr. Veselého, aby apeloval na Představenstvo ČD, aby v co nejkratší době vyřešilo, co bude přibliž-

ně se stovkou lidí, jichž se tato změna dotkne. Dalšími hosty jednání byli Ing. Miroslav Kupec, nový člen Představenstva ČD, a Ing. Rostislav Novák, ředitel odboru kolejových vozidel ČD. Ing. Kupec nastínil svou představu o fungování řízeného úseku kolejových vozidel v souvislosti s otevíráním trhu. Uvedl, že od 1. 4. budou České dráhy povinny poskytovat jiným dopravcům některá svá zařízení – nádraží, vlečky, tankovací stanice, případně i myčky, sanitární koleje či zařízení na opravy a údržbu kolejových vozidel. Pro tyto účely by měla být zřízena organizační složka „zařízení služeb“, a to podle jeho slov bez zvýšení personálních nároků.

■ Ve čtvrtek 12. ledna 2017 se v Praze, v sídle OSŽ, sešel **Podnikový výbor (PV) OSŽ ČD Cargo**. Hlavními projednávanými body byl VII. sjezd OSŽ a také průběh a výsledky kolektivního vyjednávání, přičemž předseda PV Radek Nekola vyjádřil nespokojenost s výší tarifních mezd a uvedl, že PV proto požádá Ministerstvo práce a sociálních věcí o výklad rovné mzdy, jestli se nejedná o diskriminaci ve smyslu Zákona práce. Radek Nekola dále informoval o zasedání Dozorčí rady ČD Cargo z 9. ledna, kde členové DR mimo jiné obdrželi text podnikatelského plánu na rok 2017. Ten je poměrně ambiciózní a zahrnuje v sobě i udržení a rozvoj jednotlivých vozových zásilek. Radek Nekola dodal, že vedení společnosti letos nepočítá s žádným snížením počtu zaměstnanců.

Na další část jednání dorazil personální ředitel Ing. Mojmir Bakalář, který členy PV především informoval o školeních, která začínají v pondělí 16. 1. 2017 v Ústí nad Labem.

Podnikový výbor OSŽ ČD Cargo vzal na vědomí nominaci Vladislava Vokouna na funkci předsedy OSŽ. Při této příležitosti Radek Nekola oznámil, že se nebudou ucházet o post předsedy OSŽ. Podnikový výbor OSŽ ČD Cargo následně vyjádřil podporu místopředsedovi OSŽ Radku Nekolovi a tajemnici PV Bc. Martě Urbancové při volbách do nového PV OSŽ ČD Cargo pro další volební období.

■ **Na Plenární schůzi Rady hospodářské a sociální dohody ČR (tripartitě) dne 16. ledna** ministerstvo dopravy potvrdilo, že definitivně vzdalo plány na zřízení firmy, která by centrálně nakupovala nové vlaky a pak je pronajímala dopravcům. Odpor proti „vlakopůjčovně“ měli hlavně České dráhy a také železniční odboráři, kterým se podařilo s připomínkami přesvědčit i některá ministerstva. Informoval o tom server iDnes.cz a informaci následně potvrdil i předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša, který se jednání zúčastnil. -red-

Podrobnější informace ze všech vrcholných jednání najdete na www.osz.org v rubrice Zpravodajství On-Line OSŽ. Pro snadší vyhledávání je vlevo dole umístěna nová rubrika „Oblíbené štítky“.



Železničáře v minulých dnech potrápily snižky a vítr.

Snímek Michael Mares

V Praze byla zahájena série školení k PKS ČD Kondiční pobyty budou moci využívat i osobní pokladni

Ve čtvrtek 12. ledna 2017 byla v kulturním sále žst. Praha hl. n. zahájena série školení, týkající se Podnikové kolektivní smlouvy (PKS) Českých drah pro rok 2017. Změny oproti předchozí PKS vysvětlovali předseda PV OSŽ při ČD Vladislav Vokoun, tajemnice PV Věra Nečasová a tajemník PV Antonín Leitgeb, který současně celé jednání moderoval. V nejvíce sledované oblasti, kterou jsou mzdy, Vladislav Vokoun konstatoval, že se podařilo zvýšit mzdové tarify, jakož i další příplatky, což se pozitivně odráží na výši mezd zaměstnanců Českých drah. Na grafu, zpracovaném ekonomicko-sociálním oddělením (ESO) OSŽ, srovnal růst mezd od roku 2007 do letošního roku (nárůst mezd v Českých drah činil za uplynulých deset let cca 32 % při 16% inflaci). „Lidé mnohdy tyto podrobnosti neznají a zdá se jim, že vyjednavací OSŽ by ve mzdové oblasti mohli v (KPS) udělat víc,“ konstatoval Vokoun.

Změny k lepšímu se podařilo prosadit také v sociální oblasti a v oblasti BOZP. Za úspěch označil Vladislav Vokoun fakt, že se podařilo vyjednat dlouho požadované kondiční pobyty (KOP) pro osobní pokladni. „Nejde sice o rozšíření profesí, které mají na KOP nárok, osobní pokladni však mohou při splnění stanovených podmínek využít možnosti na ozdravný pobyt, který bude hrazen ze Sociálního fondu,“ zdůraznil Vokoun. Jak dále dodal, tento ozdravný pobyt bude realizovat v „klasických“ zařízeních KOP, přičemž spoluúčast zaměstnance na sedmidenní ozdravný pobyt činí 100 Kč na den, stejně jako u vybraných profesí, je-

jižž rozsah zůstal zachován stejný jako v loňském roce. Osobní pokladni také musí splnit podmínku vícesměnného provozu, případně nevýhodných nástupů, či ukončení směny. Podrobnosti o této novince jsou zveřejněny na webu OSŽ v Zásadách o čerpání Sociálního fondu (článek 6, bod 6.3 písm. d).

Změny v PKS nastaly mimo jiné také v oblastech délky směn u vlakových čet (v případě, že zpoždění vlaku činí více než 120 minut, může vlaková četa po 13 hodinách požádat o vystřídnání), dělených směn (při více než 20 odpracovaných hodinách se zvyšuje příplatek za dělenou směnu), jakož i v oblasti odměn za zabránění unikům tržeb.

(Pokračování na str. 2)

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Zatím jsme si vždycky jenom utahovali opasky. Kdy jindy jsme si měli říct o peníze, když ne teď, kdy se Cargo daří?“

Hovoříme se **ZDENĚKEM RADKOVIČEM**, členem Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo a kolektivním vyjednavcem za OSŽ, místopředsedou ZO OSŽ Břeclav a předsedou Výboru OSŽ PJ Brno (ČD Cargo)

Podzimní kolektivní vyjednávání ve společnosti ČD Cargo bylo hektické a napínavé až do poslední chvíle, ačkoliv to ještě na konci listopadu vypadalo na idylku, že žádný problém nebude. A nakonec to bylo drama se vším všudy: nechyběla zápletka (nejnižší tarifní třídy u ČD Cargo nekomunikativně s minimální mzdou platnou od 1. 1. 2017), ani drby (někdo v tom spatřoval předvolební kampaň Radka Nekoly před podzimním sjezdem OSŽ). Těch rozporů bylo více, některé racionální, některé iracionální, každopádně vyjednávalo se prakticky až do Vánoc. Byl jste členem vyjednávacího týmu za OSŽ, takže můžete posoudit, zda to tak, jak jsem to teď ve zkratce v úvodní otázce popsal, bylo. Odpovídá to? Svým způsobem ano. Hlavním důvodem bylo to, že od 1. 1. 2017 neodpovídaly první tři tarifní třídy minimální mzdě, to byl základní rozpor, na kterém byly postaveny naše výhrady vůči kolektivní smlouvě, tím se argumentovalo, nicméně jsme nebyli vyslyšeni. Druhým argumentem byly nízké tarify. I lidé říkali: kdy jindy si máme říct o peníze než teď, kdy se firmě daří!

Ano, bylo to dvanáct proti sedmi nebo osmi. I když ten rozdíl nebyl nějak výrazný, byli jsme přehlasováni. Podnikový výbor se v podstatě přiklonil k variantě jednání s vedením o ústupcích a kompromisech, a tak jsem se musel podvolit.

Když jste se jako zástupci OSŽ v pátek 16. 12. 2016 rozhodli kolektivní smlouvu nepodepsat, cítil jsem, že mezi zaměstnanci na Cargo zavládá jistá nervozita. Připomínám, že 15. 12. byla na Českých drahách podepsána kolektivní smlouva s 2,9%, respektive 3,4% nárůstem. Lidé se ptali, proč to nepodepsali, ta procenta bychom brali...

Ale nebyli to všichni. Když mě v té době Stanislav Holáčik (předseda ZO OSŽ v breclavském depu) pozval na zasedání ZO/ZV OSŽ v breclavském depu, kde pracují vesměs správkaři a strojvedoucí, tak tam se naopak ozývaly hlasy, že lidé by chtěli ještě více přidat, protože těch správkářů se to týkalo nejvíce. Právě u nich byl ten propad za poslední léta největší. Jinými slovy, oni byli rádi, že díky OSŽ a nepodpisu kolektivní smlouvy byl učiněn pokus na zvýšení tarifů, byť ve finále pak ten konečný výsledek byl „jen“ 1500 Kč oproti původnímu návrhu zaměstnavatele. Ano, nebylo to masové, ale někteří opravdu chtěli, aby se lidem přidalo, hlavně do tarifu.

Nepít jste na sebe nějaký tlak? V případě nepodpisu kolektivní smlouvy hrozil zákoník práce... Samozřejmě jsme o tom věděli. Nejen já, ale



celý Podnikový výbor OSŽ ČD Cargo jsme každý den byli v provozu, ptali jsme se lidí, a spousta lidí nám řekla: kdy už si máme říct o peníze, když ne teď, kdy se Cargo daří? Zatím jsme si jenom utahovali opasky. Zároveň jsme ale nechtěli, aby nebyla podepsána kolektivní smlouva, protože víme, co by to znamenalo – zákoník práce je zákoník práce, i když bylo připravené opatření, které by to zmírilo.

Mimochodem, jak to probíhalo 16. 12. 2016, kdy zaměstnavatel učinil podobnou nabídku jako u Českých drah?

Toho 16. 12. navrhli zaměstnavatel to samé jako u ČD, odboráři si vzali time out, byla tam vášnivá diskuse, která nikam nevedla. Nakonec se dohodlo, že všechny odborové centrály kromě OSŽ kolektivní smlouvu podepíší, ale ta bude platit, až pokud se OSŽ rozhodne, že kolektivní smlouvu dodatečně podepíše. (Pokračování na straně 2)

Semináře ke KS ČD Cargo na rok 2017 odstartovaly v SOKV Ústí nad Labem

V pondělí 16. ledna 2017 byly v zasedací místnosti SOKV Ústí nad Labem zahájeny letošní semináře ke kolektivní smlouvě společnosti ČD Cargo. Úvod obstaral ředitel odboru lidských zdrojů GRČD Cargo Ing. Mojmir Bakalář, hlavní část kolektivní smlouvy včetně příloh pak prezentovala Mgr. Pavla Kreischová (vedoucí oddělení sociálního a mzdového), kterou doplnili Bc. Věra Dmčová (vedoucí personálního oddělení) a Ing. Radovan Maléf (metodik PaM). Semináře se zúčastnilo více než 60 zaměstnanců PJ/SOKV Ústí nad Labem, za vedení OSŽ byli přítomni předseda Podnikového výboru (PV) OSŽ ČD Cargo Radek Nekola a tajemnice PV Bc. Marta Urbancová.

Jako první byly na programu akce BOZP (na akce BOZP v kompetenci JOS bude vyčleněno nejméně 17 milionů Kč) a prostředky OOPP (beze změn). Dále se mluvilo o kondičních pobytech (KOP), tedy o benefitu, který tradičně zajímá zaměstnance (zaměstnanci budou letos vybírat mezi Jáchymovem, Lázněmi Poděbrady a Luhačovicemi). „Jedná se ještě o termíny v Rajeckých Teplicích,“ dodala Pavla Kreischová. Na první kondiční pobyt by zaměstnanci měli odjet 13. 2., v současné době by mělo začít přidělování poukazů.

Dalším bodem semináře bylo jízdné ve vlacích Českých drah poskytované na základě nové aplikace IN PLUS (více v článku „Zaměstnanecské výhody u ČD Cargo“ na str. 3).

Pavla Kreischová dále mluvila o Sociálním fondu a o dalších zaměstnanecích výhodách, například o poskytování příspěvku na životní pojištění nebo na penzijní připojištění. „Stále máme ve společnosti zaměstnance, kterým mnohé benefity nevyužívají,“ zdůraznila Věra Dmčová.

Po přestávce přišly na řadu body zaměstnanosti a mzdová politika, překážky v práci z důvodu obecného zájmu, opatření k dlouhodobému uvolňování odborových funkcionářů či směnice pro organizování a financování sportovních akcí. A nakonec došlo na přílohy kolektivní smlouvy a známé evergreeny typu: doba odpočinku, práce přesčas, dělená směna, týdenní pracovní doba, či délka směny.

(Pokračování na straně 3)



Prvního semináře ke kolektivní smlouvě ČD Cargo se zúčastnilo více než 60 zaměstnanců PJ/SOKV Ústí nad Labem.

„Zatím jsme si vždycky jenom utahovali opasky. Kdy jindy jsme si měli říct o peníze, když ne teď, kdy se Cargu daří?“

(Pokračování ze str. 1)

Takže na mimořádném zasedání Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo (21. 12. 2016) jste řešili v podstatě patovou situaci? I tak se to dá říct.

Nebyl jste nervózní? Bylo 21. 12. a ještě nebyla podepsaná KS?

Určitě, nervozita tam rozhodně byla, ale na druhou stranu jsem pořád doufal ve zdárný průběh a říkal jsem si, že do 31. 12. je ještě docela dost času. Chtěl jsem pro ty lidi získat maximum. A přestože se nakonec Radkovi-Nekolovi podaří majštrýtk – dosáhnou navýšení odměny o 1500 Kč – tak já s tím moc spokojený nejsem. Ale těch 3500 Kč je zásluha Radka Nekoly, jediný on měl mandát kolektivní smlouvu podepsat, a nakonec skutečně vyjednal lep-

ší podmínky, než byly ty, které podepsaly všechny odborové centrály s výjimkou OSŽ.

Jak lidé hodnotí ten fakt, že díky OSŽ si polepšili?

Myslím si, že to kvitují, protože OSŽ se víceméně zasloužilo o to, že je to více než původní návrh zaměstnavatele a ostatních odborových centrál, byť to je ve finále jenom 1500 korun.

V Podnikovém výboru OSŽ ČD Cargo jste od začátku jeho existence, jak jeho činnost hodnotíte?

Rozhodně se to povedlo, podnikový výbor plní svoji roli a jsem rád, že to takhle funguje. Musím dodat, že jsme velice dobrá parta.

Michael Mareš

Kondiční pobyty budou moci využívat i osobní pokladní

(Pokračování ze str. 1)

Vladislav Vokoun rovněž vysvětlil, proč je PKS ČD uzavírána na dobu jednoho roku. „Zákony v naší republice se stále mění a projednávání změn z toho vyplývajících pro znění kolektivní smlouvy je ve všech směrech značně náročné.“

V dalším bodu programu zaměstnanci ESO OSŽ – ústředí objasnili problematiku pracovních předpisů, vnitřních předpisů OSŽ, zejména pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou zaměstnavatelem, a další související témata. Mikuláš Hubičák zdůraznil důležitost školení, které v tomto směru OSŽ pro své členy a funkcionáře OSŽ pořádá.

Na jeho slova navázali Luděk Šebřle, který vysvětlil statut Podpůrného fondu OSŽ a možnosti pro jeho využití a Bc. Alena Šimáková, která objasnila pravidla platná pro letošní využití zaměstnaneců jízdních výhod ČD a jejich prodloužení.

Tajemnice PV OSŽ při ČD Věra Nečasová vysvětlila podrobně problematiku dojednaného Sociálního fondu Českých drah. „Pro letošní rok zůstává částka na jednoho zaměstnance zhruba stejná jako vloni (cca 1300 Kč), přičemž nevyčerpané finanční prostředky zůstávají příslušné organizační složce,“ zdůraznila.

Školení k PKS Českých drah se zúčastnil také předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša, který přítomné seznámil se současnou situací na že-

leznici a s úkoly, které OSŽ čekají v tomto roce. Za nejnáročnější přitom označil situaci, týkající se otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční osobní dopravy. „Nejen OSŽ je proti koncepci, kterou stanovilo ministerstvo dopravy,“



Na snímku zleva Bc. Jaroslav Pejša, Vladislav Vokoun, Antonín Leitgeb a Věra Nečasová.

vážné námítky mají kromě vedení Českých drah také někteří ministři vlády a krajská hejtmani. Není nutné ztrácet v této záležitosti optimismus, OSŽ si s podobnými problémy dokázalo v minulosti úspěšně poradit a dokáže to s podporou dalších partnerů i dnes,“ prohlásil Pejša.

V závěrečné diskusi se účastníci školení zajímali mimo jiné o budoucnost jízdních výhod, pracovní doby při vylukách, či možných změn v zařazení strojvedoucích do tarifních stupňů. Jedna z přítomných osobních pokladních poděkovala vyjednavacím OSŽ za poskytnutí řešení ozdravných pobytů i pro osobní pokladní.

Školení o PKS ČD pokračovalo v následujících dnech v Přerově, Brně a Pardubicích, poté 24. ledna v Českých Budějovicích a ukončeno bude 1. února v Plzni. Miroslav Čáslavský

PŘEDSTAVUJEME

Jiří Závora

„Ze strany OSŽ děláme pro udržení dobrého jména ČD Cargo maximum.“

Na dráhu (původně k ČSD) nastoupil Jiří Závora v roce 1981. Po absolvování kurzu na výpravčí působil v této profesi až do roku 2007, převážně v železniční stanici Olomouc hl. n., kde 15 let vykonával práci na ústředním stávedle (dnes zrušeném a nahrazeném CDP v Přerově). Současně pomáhal také jako staniční dispečer a dozorcí provozu. „V závěru roku 2007, kdy vzniklo ČD Cargo, jsem k tomuto podniku přešel jako dozorcí provozu (dispečer) a pracuji tam dodnes na provozním pracovišti (PP)

nutné nalézt nové obchodní případy, jinak hrozí drastický pokles zaměstnanosti,“ varuje Závora. Podle jeho dalších slov neustále vzrůstá podíl soukromých nákladních přepravců na železnici, přičemž ČD Cargo v některých případech vykonává pro soukromé přepravní společnosti jakýsi servis. „Pokud je to rádně smluvně i finančně ošetřeno, nic proti tomu, horší je, když některé práce pro soukromníky vykonáváme pod cenou, nebo dokonce bez smlouvy.“

Zaměstnanost u ČD Cargo díky vzrůstající poptávce (především v oblasti zmíněného dříví) stále roste a s tím stoupá i potřeba přijmout další pracovníky. „Jen v našem obvodu chybí na práci deset posunovačů. Některé zájemce odrazuje turnus, především pak práce v noci, když je nákladní přeprava nejsilnější, neboť ve dne jsou koleje plné vlaků osobní přepravy,“ konstatuje Závora.

A co ho v jeho profesi nejvíce trápí? „Například fakt, že jediné spádoviště v Olomouci je stále bez moderní techniky – chybí kolejevé brzdy, výhybky se přestávají ručně, práce jde pomalu. Přitom moderní KOMPAS na bývalém St 2 byl zlikvidován bez náhrady.“ Jak dále Jiří Závora dodává, trvalým problémem zůstává nedostatek nových obchodních případů, i když situace se i v tomto směru zlepšuje, což má negativní vliv na udržení zaměstnanosti.

Pokud se týká práce v OSŽ, kromě toho, že byl zvolen do Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo, vykonává Jiří Závora také funkci místopředsedy domovské ZO OSŽ Olomouc a místopředsedy ve čtyřčlenném Výboru OSŽ PJ Ostrava, kde jsou zastoupeni zástupci všech profesí ČD Cargo prakticky na celé severní a střední Moravě. „Díky dobrým profesním znalostem členů Výboru se nám daří dojednat s vedením PJ Ostrava kvalitní pracovní a technologické podmínky pro práci, jakož i dodržování kolektivní smlouvy.“ Pokud se podaří uzavřít kvalitní a výhodné smlouvy s přepravci, nemá Jiří Závora obavy z dalšího fungování ČD Cargo a udržení jeho dobrého jména. „Ze strany OSŽ pro to děláme maximum,“ říká závěrem. Miroslav Čáslavský



Osobní vlak ze stanice Opava východ do stanice Rýmařov při minutovém pobytu ve Valšově.

NAVŠTÍVILI JSME

Valšov

Pokud pojedete z Olomouce do Krnova přes Bruntál (trať 310), přejedete těsně před železniční stanicí Valšov říčku Moravice, která zde tvoří historickou hranici Moravy a Slezska. Po zeměpisné stránce tak Valšov leží ve Slezsku. Po provozní stránce spadá pod SŽDC, OR Ostrava, PO Opava. Z Valšova odbočuje železniční trať do 15 km vzdáleného hornického města Rýmařov, trať do Rýmařova je řízena podle předpisu pro zjednodušenou dopravu (D3).

„Do sousedního Bruntálu je jízda vlaků zabezpečena telefonickým způsobem dorozumívání, na opačnou stranu, do Dětiřochova nad Bystřicí, je pak jízda vlaků zajištěna automatickým hradlem,“ přibližuje všehochof zdejšího zabezpečení jízdy vlaků výpravčí Radomír Barusel. Jak dále dodává, automatické hradlo je zde v provozu teprve druhým měsícem (aktivováno bylo před Vánocemi 2016) a nahradí dosavadní relovový poloautomatický blok (RPB). „Významnou změnou je fakt, že jízdy vlaků se ukončují automaticky, není proto třeba obsluhovat po dojezdu vlaku tlačítko odhlášky,“ dodává výpravčí.



Nová technika proniká do řízení dopravy ve Valšově. Na snímku výpravčí Radomír Barusel.

V samotné železniční stanici je jízda vlaků zajišťována starým dobrým elektromechanickým zabezpečovacím zařízením s řídicím přístrojem v dopravní kanceláři a závislými stavědlovými přístroji.

Obě budovy stavědel (1 a 2) byly před zhruba dvěma lety opraveny, vyměněny byly dveře a okna, stavědla dostala novou fasádu, topení je zde ústřední s kotlem na koks v dolní části věžovitých stavědel. Jen obsluha dálkové stavědel zůstala stejná jako před dávnými lety – drátovými táhly a výměnovými pákami. Návěstidla



Motorový osobní vlak z Rýmařova odjíždí z Valšova kolem nově opraveného stavědla č. 1 (vlevo).

jsou však světlá. Vlaky osobní dopravy ve Valšově zastavují všechny – at již se jedná o rychlíky Olomouc – Ostrava-Svinov (přes Opavu východ) a zpět, či osobní vlaky do Krnova, jakož i vlaky do Rýmařova. Soupravy jsou vedeny motorovými vozy řady 842 (rychlíky), 810 (Krnov – Rýmařov) a 914 (Regionova), která vozí osobní vlaky z Olomouce do 80 km vzdáleného Krnova.

Pokud se týká nákladní vozby, obsluhuje Valšov a odbočku do Rýmařova jeden pár manipulačních vlaků od Krnova, kromě toho sem na posun zajíždějí i nákladní vlaky z Olomouce, které zde rozposunuje vlaková četa z Krnova. „V poslední době je práce s nákladní přepravou hodně, neboť se zde a v přilehlých stanicích nepřetržitě nakládá dřevem kalami. Kromě toho se v naší stanici loží také štěr, mimo jiné i na vyluky,“ přibližuje práci ČD Cargo výpravčí. Stanici projíždějí také průběžné nákladní vlaky z Olomouce ve směru do Bruntálu a Krnova.

A jak si zdejší zaměstnanci poradili se sněhovou nadílkou, která zde začátkem roku zaplavila stanici 20 cm vrstvou sněhu, přemístovaného větrnými porывy? „Signalisté se měli co ohánět, našťastí přišla posila udržovací čety SŽDC, takže na jízdu vlaků se kalami ve Valšově nepodepsala,“ konstatuje výpravčí. Podobná situace nastala i v sousedním Dětiřochově nad Bystřicí, který je někdy nazýván „Moravská Sibiř“, kde musel být nasazen do služby i výhybkář, aby se doprava nezastavila. Dětiřochov je navíc po celou noc bez dopravní obsluhy, takže vlaky jezdí od 19.00 h do 5.30 h ve 20 km dlouhém mezi staničním úseku mezi Valšovem a Moravským Berounem.

Miroslav Čáslavský

VŠIMLI JSME SI

● **OSTRAVSKÝ** železniční uzel projde v letech 2021 – 2025 modernizací za téměř osm miliard korun. V rámci úprav se předpokládá ztrojkolejnění úseku mezi stanicemi Ostrava-Svinov a Ostrava hl. n. s rozšířením na čtyřkolejné řešení v obvodu stanice Ostrava hl. n. Prodlouženo by mělo být také nástupiště Ostrava-Stodolní z 200 na 300 metrů a zmodernizována by měla být i železniční stanice Ostrava-střed. Vyplyvává to ze zprávy, kterou vydala SŽDC, podle níž centrální komise ministerstva dopravy již schválila studii proveditelnosti a další postup projektové přípravy pro tuto stavbu. V letošním roce se plánuje vypsání soutěže na projektanta přípravné dokumentace a záměru projektu stavby, v roce 2019 následná soutěž na zpracování projektové dokumentace.



● **POKUD** se v čele rychlíků na trati Praha – Plzeň objeví řada 754 „Břejlovec“, jedná se obvykle o zások za turnusovou řadu 362 z důvodu přechodně vyššího správkového stavu této řady a nemožnosti nahradit ji řadou 363, tak jako tomu bylo ve čtvrtek 29. 12. 2016. Pro přechod trakcí je třeba dvousystémové nebo nezávislé vozidlo, proto nelze použít například řadu 242. Po opravě a naplnění turnusové potřeby řady 362 je náhradní lokomotiva 754 z rychlíků stažena a nahrazena plánovanou řadou.

● **PODLE** prezidenta Svazu průmyslu a dopravy (SPD) Jaroslava Hanáka byl projekt státní půjčovny „vysoce rizikový“, proto prezident SPD navrhuje použít peníze z fondu EU například na opravy silnic. Jaroslav Hanák to uvedl po skončení tripartity v pondělí 16. ledna 2017 večer. Původní návrh ministerstva, který nakonec nebude realizován, počítal s tím, že dopravci, vzešlí z výběrových řízení na provoz rychlíkových tratí, by museli provozovat vlaky, které by centrálně nezapojily za použití evropských dotací ministerstva dopravy.

● **Z DŮVODU** vyluky na trati 231 jsou ve dnech 16. ledna až 19. února 2017 všechny rychlíky ve směru Nymburk – Poděbrady – Hradec Králové a zpět vedeny mimo stanice Praha-Vyšochy a Lysá nad Labem, tyto rychlíky mimořádně zastaví ve stanici Praha-Libeň; od 17. do 25. ledna (v čase 5.30 až 23.00 h) nepojedou ze stanice Praha hl. n. ve směru Praha-Horní Počernice – Lysá nad Labem ani osobní vlaky, výchozí stanici pro tyto vlaky bude Praha Masarykovo nádraží. Naopak od 26. 1. do 19. 2. budou všechny osobní vlaky ve směru z Prahy do Lysé nad Labem výchozí ze stanice Praha hl. n. (vlaky Os 9126, 9130, 9134, 9138, 9139, 9143 a 9147 nezastavují v zastávce Čelákovice-Jiřina).

● **OSOBLAŽSKÁ** úzkokolejka patří k nejztrátovějším tratím ČD, nicméně vzhledem ke své mimořádnosti zůstává provoz na ní zachován. Rozsah osobní dopravy na osoblážské úzkokolejce a na přilehlé trati Krnov – Jindřichov ve Slezsku se v podstatě nezmění a počet vlaků zůstává na stejné úrovni jako loni. Rovněž nostalgické parní vlaky, jejichž provoz zajišťují Slezské zemské dráhy, budou jezdit prakticky ve stejném rozsahu jako v předešlém GVD.

● **HOLDING CZ LOKO**, který zaměstnává 800 lidí, se dokázal vyrovnat se ztrátami, způsobenými sankcemi vůči Rusku. V důsledku těchto sankcí přišel holding o zakázky za 700 milionů korun, tyto ztráty se však podařilo nahradit získáním zakázek v jiných zemích, především v Pobaltí, Turecku, Itálii, Finsku, Polsku a na Balkáně. Rozhodující podíl na tržbách má nová produkce lokomotiv a speciálních drážních vozidel. Z podniku CZ Loko – původně opravce – se tak stal výrobce, který zároveň lokomotivy opravuje.

ZE SVĚTA

EU schválila železniční bonus v Itálii

Evropská komise schválila italský program „Ferrobonus“. Podniky, které přejdou ze silniční dopravy zboží (i v kontejnerech) na železniční dopravu mají obdržet dotaci. Program vlády Itálie tak z pohledu EU není proti zákonům EU, pokud se týká státní pomoci, protože nemá negativní vliv na žádného jednotlivého nositele dopravy a má pozitivní vliv na životní prostředí. Italské ministerstvo dopravy chce „Ferrobonus“ uplatnit i zpětně pro rok 2016, jakož i pro roky 2017 a 2018. Italské podniky, které přejdou ze silnice na železnici, obdrží peníze podle ujetých kilometrů po železnici. Dotace by měla dosahovat max 2 eura za kilometr.

Z Transportweb, 19. 12. 2016, zpracoval-sh-

Revitalizace řecké železniční sítě

Řecko se má stát jakýmsi „distribučním centrem mezinárodní kombinované dopravy“, tj. přístavy, železnice i dálnice by se měly revitalizovat. Ministr infrastruktury Christos Spirtzis oznámil stavební práce na železniční trati mezi Tithoreou a Lianokladi ve středním Řecku. Dokončena má být v červnu 2017. Tím dojde ke zkrácení jízdní doby mezi Aténami a Soluní o půl hodiny. Druhá část mezi Lianokladi a Domokosem má být dokončena v březnu 2018. Tím

dojde ke zkrácení jízdní doby mezi Aténami a Soluní o dalších 30 minut. Cestovní doba mezi Aténami a Soluní tak bude činit 3,5 hodiny.

Dalším cílem je zkvalitnění železniční sítě v severním Řecku, čímž je myšlena podpora obchodu s balkánskými zeměmi, jako je Bulharsko či Republika Makedonie.

Z Griechenland Zeitung, 29. 11. 2016, zpracoval-sh-

ÖBB: Rozpočet pro železnici na příštích 6 let je stanoven

Pro obnovu a výstavbu železniční infrastruktury v Rakousku na roky 2017 až 2022 bylo stanoveno cca 43 mld. eur. Tyto peníze byly schváleny do rozpočtu parlamentem Rakouska a budou sloužit Rakouským spolkovým drahám (ÖBB) k čerpání v podobě půjček a úvěrů na kapitálovém trhu, ze které bude ručit rakouský stát. Cca 34 mld. eur má být použito pro železniční stavební projekty, které jsou definovány v „Rámcovém plánu ÖBB“ do roku 2022. Další 9 mld. eur je určeno pro údržbu. O zákonu se v Parlamentu hodně diskutovalo, když například Zelení požadovali více peněz pro nákladní dopravu a zpočtybní výstavbu nových tunelů, jako např. základového tunelu Brenner, kde zatím není jasné, co s přípojnými tratěmi v Německu.

Z Transportweb, 8. 12. 2016, zpracoval-sh-

Rakouské vlaky řídí již několik žen – další procházejí výcvikem

Řízení vlaků není v Rakousku již delší dobu výlučnou doménou mužů, neboť na lokomotivách Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) působí dnes již několik strojveduček. A dvanáct dalších prochází v současné době odborným výcvikem v železničním středisku ve Floridsdorfu ve Vídni. Průnik žen i do těchto náročných technických profesí je výsledkem a zásluhou programu Ženy do řemesel a techniky, známým pod německou zkratkou FIT, jehož desáté výročí si Rakušanky a Rakušané v polovině prosince 2016 připomněli. „Program FIT potřebuje také podporu silných podniků,“ zdůraznil při oslavách desátého jubilea předseda Služby pracovního trhu (AMS) Johannes Kopf. Jeho kolegyně vyzvala firmy a ženy, aby se zapojily do FIT s tím, že „jen ve Vídni můžeme přijmout k odbornému vzdělávání ještě 100 žen, ale nemůžeme je najít.“

AMS poskytuje technickou kvalifikaci Rakušankám v řadě strojírenských a mechatronických oborů, ale podporuje je i při studiu na středních a vysokých technických školách. Jak informoval 16. prosince deník Der Standard, za uplynulou dekádu absolvovalo školení ve FIT na 9000 žen, z nichž více než polovina dostala bezprostředně po ukončení průpravy odpovídající zaměstnání.

Jan Hála

Obzor č. 3 – 27. 1. 1992

Dva články na 1. a 2. straně Obzoru č. 3 informují o situaci v překládkové železniční stanici Čierna nad Tisou, kde ZV OSŽ k prosazení svých požadavků vyhlásil stávkou pohotovost. Stanice totiž požadovala ekonomickou samostatnost a možnost využití získaných zdrojů na regeneraci velmi zchátralého strojového parku a k řešení sociálních a pracovních podmínek. Ve stanici Čierna nad Tisou se proto dne 8. 1. uskutečnil výjezdni poradní sbor ředitele Oblastního ředitelství (OR) Bratislava a dne 14. 1. zasedání zástupců Ústředního ředitelství OR Bratislava a dalších hospodářských představitelů za účasti zástupců Ústředí OSŽ. Z jednání vyplynulo, že vedení ČSD je ochotno o problémech stanice jednat, ale v současnosti se dpracovává vlastní struktura ČSD s možností právní subjektivitu Oblastních ředitelství ČSD. Bylo přislíbeno, že do konce ledna zpracuje OR Bratislava návrh statutu podle návrhu hospodářského vedení stanice Čierna nad Tisou a bude se o něm jednat. I když o kladném řešení svého požadavku měli odboráři ze ZV OSŽ z Čiemé nad Tisou určité pochyby, na základě tohoto příslibu stávkovou pohotovost přerušili.

Článek „Není jiné než krajní řešení“ je reportáž z trati Dubí – Moldava v Krušných horách, která byla na seznamu 20 tratí, na nichž měl být od jízdního řádu 1992/93 zastaven provoz. Reportáž přináší názory zaměstnanců pracujících na této trati včetně hospodářských pracovníků, kteří vysvětlují, jak je tato trať potřebná pro dopravní obslužnost, a vytkají vedení ČSD nepříjemnou skutečností, že pokusit se o zvýšení rentability této tratě dříve, než by se mohlo uvažovat o jejím zrušení.

Obzor č. 4 – 3. 2. 1992

Obzor č. 4 informuje o jednání Ústředí OSŽ ze dne 22. 1. 1992, které se mimo jiné zabývalo

kolektivní smlouvou na ČSD. Vzhledem k navrhovanému rušení některých tratí a dalším úpravným opatřením hodlalo OSŽ prosadit do připravené kolektivní smlouvy taková opatření, která by důsledky těchto změn zmírila. Prosazení takovéto kolektivní smlouvy by se mělo vyžadovat „všemi prostředky“, jak uvádí titulke článku. „Ano, železnice je zralá pro nějakou akci,“ je titulek rozhovoru s viceprezidentem Československé konfederace odborových svazů (ČS KOS) Václavem Vaňkem (prvním předsedou OSŽ). Rozhovor se týká dopisu ZO OSŽ OR Bratislava, v němž odboráři vytkají konfederaci, že je pasivní vůči vládě a nedokáže dostatečně prosadit požadavky odborářů. Václav Vaněk vysvětluje, že ČS KOS sdružuje 64 odborových svazů a je tedy velmi složité skloubit jejich zájmy a požadavky. „**Asi by stálo za to změnit tuto organizaci na federaci a přenést na ni část pravomocí,**“ říká Václav Vaněk.

Václav Vaněk dále v rozhovoru obhajuje smysl účasti odborů v tripartitě a kritizuje, že předložené materiály nejsou předem projednávány v pracovních komisích, že účast některých ministrů není taková, jaká by měla být, a také to, že jednání tripartity jsou zdouhavá a rozvláčná. „**A je tu ještě jedna věc – vazba mezi vládou a parlamentem. Byl jsem v parlamentních výborech a pochopil jsem, že tento parlament vláde neublíží a že se ti dva nějakým způsobem domluví,**“ říká dále Václav Vaněk.

K aktuální situaci na železnici dodává: „**Situace na železnici je skutečně zralá pro nějakou akci. Ovšem mělo by být hodně akcí před tím, že bude stávka. Na těch akcích si totiž vyzkoušíte, jak lidé reagují. Víte, co je nejhorší? Jít do stávky, kterou prohrajete. Můžete jít jen do té stávky, o které budete vědět, že je cílená a že máte za sebou lidi.**“ Zdeňka Sládková

Semináře ke KS ČD Cargo na rok 2017 odstartovaly v SOKV Ústí n. L.

(Pokračování ze str. 1)

Zaměstnavatel na seminář představil například úlohu k evidenci práce přesčas. Nařazená práce přesčas u zaměstnance totiž nesmí činit více než 8 hodin v jednotlivých týdnech a 150 h v kalendářním roce. „**Vývoj není skutečně dobrý, není přece účelem, aby si zaměstnanci vydělávali přesčasy,**“ doplnil Mojmir Bakalář. Řeč byla i o práci ve svátek a noční práci, o dovolených (výměra je stejná jako v roce 2016, tedy pět, respektive šest týdnů dovolené), i o osobním ohodnocení (proběhla již třetí změna této interní normy); a nakonec došlo i na kapitulu odměňování (nový článek 4.6 Náborový příspěvek – V případě personální potřeby může ředitel O10 na základě rozhodnutí představenstva společnosti vyhlásit formou opatření náborový příspěvek pro konkrétní zaměstnání, lokality či časově vymezené období).

V závěru došlo i na změny v motivačních částkách a v odměnách PKS. „**Tyto věci ale se zaměstnancem administruje personální pracoviště, takže to jen pro informaci,**“ doplnila Bc. Věra Dmrcová. Telegraficky byly zmíněny odměna za zaskolení, odměna za nepravdivý nástup, či odměna za práci při nepříznivých klimatických vlivech. Nově se v kolektivní smlouvě objevila odměna za flexibilitu (bod 4.22) – „**Pokud se zaměstnavatel se zaměstnancem dohodne na dočasné, předem definované změně místa výkonu práce, nabídne zaměstnavatel zaměstnanci ponechání stávajících míst pro účely cestovních náhrad a v případě potřeby zajistí zaměstnavatel na své náklady i ubytování podle možnosti v novém místě výkonu práce, nebo v nejbližším okolí,**“ poznamenal Mojmir Bakalář s tím, že tento institut bude ale využíván „spíše výjimečně“.

Michael Mareš

Zaměstnanecké výhody u ČD Cargo

Dotaz: Je pravda, že od ledna mají mít všichni zaměstnanci společnosti ČD Cargo zaměstnanecké jízdní výhody?

Odpověď: Pravda je to poloviční. V prvním lednovém týdnu byla mezináší společnost ČD, a. s., uzavřena smlouva, na základě které mohou být zaměstnancům (nikoliv rodinným příslušníkům) společnosti ČD Cargo, a. s., bezplatně poskytovány In Karty s aplikací IN PLUS, která je nabízena za velice zajímavých finančních podmínek. Slevová elektronická aplikace IN PLUS je nahraná do nepřenositelné čipové In Karty vystavené pro konkrétního zaměstnance společnosti ČD s tzv. plovoucí platností na 1 rok od data jejího zakoupení.

Samotná In Karta je vystavena na dobu 6 let a lze do ní opakovaně dokupovat různé aplikace pro cestování vlaky Českých drah. Bez aplikace je tato In Karta používána v rámci ČD, např. pro čerpání ropy, jako identifikátor pro přístupy do budov, kopírování apod. In Karta s aplikací IN PLUS opravňuje držitele nejen k používání všech vlaků ČD ve 2. vozové třídě (bez zakupování dalších jízdének; do vlaků SC Pendolino a do dalších vlaků s povinnou rezervací je třeba vždy ještě zakoupit místenku). Blíže podmínky použití najdete v Opatření ředitele O10 GR ČDČ č. 14/2016 Poskytování In Karet s aplikací IN PLUS, které je zveřejněno na Portále ČDČ.

In Karta s aplikací IN PLUS se poskytuje zaměstnanci ČDČ:

- a) který má uzavřen pracovní poměr
- b) který nemá příslušenství zaměstnanecké jízdní výhody, tzn. aplikaci železniční průkazka
- c) který si o vystavení In Karty včetně aplikace IN PLUS požádá
- d) který uhradí stanovený jednorázový příspěvek k dokoupení aplikace IN PLUS formou srážky ze mzdy. Dle zákona č. 586/1992 Sb., o dani z příjmu, se jedná o nepeňěžní plnění poskytnuté zaměstnanci, které je zdanitelným příjmem zaměstnance (ustanovení § 6 odst. 1 a 3 zákona o dani z příjmu). V kalendářním měsíci, ve kterém si zaměstnanec o In Kartě s aplikací IN PLUS požádá, bude provedena na

základě jeho souhlasu srážka příspěvku za jeho mzdy a zároveň dojde ke zvýšení základu pro daň a pro odvody na sociálním a zdravotním pojištění o stanovenou výši.

Každý zaměstnanec je zařazen do příslušné skupiny, ve které je stanovena konkrétní výše úhrady jeho příspěvku k dokoupení aplikace IN PLUS. Zařazení vybraných KZAM do příslušných kategorií zaměstnání jsou přílohou č. 1 Opatření ředitele O10 GR ČDČ č. 14/2016 Poskytování In Karet s aplikací IN PLUS.

Kategorie zaměstnanců	Výše příspěvku zaměstnance v Kč
Kategorie I	1000,-
Kategorie II	1500,-
Kategorie III	2500,-

Zpracování veškeré administrace a vlastní výdej In Karet s aplikací IN PLUS je pro zaměstnance společnosti realizován pouze prostřednictvím příslušných personálních pracovišť O10/1 GR ČDČ.

Pokud zaměstnanec bude mít o výdej In Karty s aplikací IN PLUS zájem a není držitelem již vydané zákaznické In Karty se zakoupenou zákaznickou aplikací, dostaví se na příslušné personální pracoviště s barevnou fotografií, která odpovídá aktuální podobě zadatele (rozměry 35 x 45 mm, čelní pohled s neutrálním pozadím, tzv. „průkazková fotografie“). Využití digitální fotografie není možné.

V případě, že zaměstnanec již má vydanou zákaznickou In Kartě se zakoupenou zákaznickou aplikací (např. aplikací IN 100 – síťová jízdenka), je možno zajistit nejen převod této In Karty do zaměstnaneckých In Karet, ale dále je možno zajistit i převod zakoupené zákaznické aplikace na úplně jinou In Kartě. V tomto případě je nezbytné nutně nejdříve navštívit příslušné personální pracoviště, které v zájmu získání aplikace IN PLUS pro dotčeného zaměstnance zajistí veškeré nezbytné a návazné úkony.

Bc. Věra Dmrcová

INFORMACE

Matterhorn Gotthard Bahn AG („Zermatt“ – Švýcarsko) součástí Schweizer Privatbahnen (SP)

S účinností od 1. ledna 2017 se stala železniční společnost Matterhorn Gotthard Bahn AG (MGB) součástí Schweizer Privatbahnen (SP). V případě cestování s MGB již nebude využíván jízdní doklad, který byl objednávan výdejnou FIP přímo u společnosti MGB, ale lze využít jízdenku

FIP SP nebo na základě předložení mezinárodní průkazky na slevu jízdného zakoupení jízdenku se slevou 50 %. Nárokovost jízdenek FIP u SP zůstává zachována beze změny.

Sárka Pupíková, GR ČD, a. s.

NÁZORY

Nové nádraží v České Lípě otevřeno poněkud předčasně

Dne 17. prosince loňského roku (týden před Vánocemi) byla zprovozněna nová odbavovací hala se třemi mimoúrovňovými bezbariérovými ostrovními nástupišti a podchodem (ten bude později prodloužen pod celou stanicí se západním vyústěním v tamní průmyslové zóně a čtvrti Dubice) v žst. Česká Lípa hlavní nádraží. Tento termín otevření se mi zdá předčasný, protože ještě není vyřešeno napojení lovosické tratě do stanice a cestující jedoucí směrem na Lovosice musí stále docházet k původnímu lovosickému nástupišti vzdáleném 250 m od nového nádraží.

Tento stav je naprosto nevyhovující obzvláště pro přestupující cestující, o nezasvěcených ani nemluvě. Při zpožděních, kdy se musí pospíchat, ještě ke všemu v letošní zimě, kdy je kluzko, je to opravdu oříšek. Díky tomu mají vlaky v uvedeném směru běžně desetiminutová zpoždění. Přestavba kolejiště ve zdejší stanici bude probíhat během letošního roku, přičemž lovosická trať by měla být k novým ostrovním nástupišťům napojena na jaře letošního roku. Čili až v tomto termínu mělo být otevřeno nové nádraží.

Chápu, že organizování výluk je při takto rozsáhlých stavebních pracích značně nároč-



Dne 17. 12. 2016 byla v žst. Česká Lípa hlavní nádraží předána do užívání nová odbavovací hala a mimoúrovňová ostrovní nástupišťe s atypickým dřevěným zastrěšením. Vlaky jedoucí směrem na Lovosice však musí stále využívat původní nástupišťe v „lovosické kolejevé skupině“ (tzv. lovosické nástupišťe) u „staré výpravní budovy“ situované 250 m od nového nádraží. Tento nevyhovující stav by měl trvat do jara letošního roku, kdy bude dokončena přestavba kolejiště v této železniční stanici, v jejímž rámci bude lovosická trať napojena do nového nádraží.

Zastavili jsme mimořádně, lístek neplatí!

Od 3. 1. 2017 došlo dle Tarifů PID k zásadní změně uznávaní dokladů PID v rychlících. Celá léta platila stejná filozofie: rozhoduje pásmová platnost. Takže jízdenky ČD a PID šlo navazovat podle pásma, jimiž rychlíky projížděly. Nyní se to mění: nebudě záležet, kterou zastávku vlak míjí, ale ve které podle jízdního řádu staví. Takže: v rychlících po trati 090 na sever už nepůjde příkoupit k „lítačce“ navazující lístek ČD ze zastávky Praha–Sedlec, ale pro vlak 616 z Prahy–Holešovic, kdežto pro ostatní vlaky z Prahy–Podbabý, jelikož není zastavování rychlíků uznávaných PID sjednoceno, pak ano. Na trati 120 je situace podobná. Platnost „lítačky“ se zkrátí; místo do Prahy–Ruzyně bude uznána jen do Prahy–Velešlavína. Mimocho-dem kvůli křižování vlaků na jednokolejné trati musí rychlíky v Ruzyni občas stejně zastavit.

Na trati 070 bude situace ještě nepřehlednější, neboť osobní i rychlíkové spoje jsou obsluhovány stejnými soupravami a všechny míří ze severu na stejnou konečnou (Vršovice). Cestující nastupující s předplatným kupónem pro první pásmo v Neratovicích na Prahu si dosud příkoupí lístek ČD pro úsek Neratovice – Zlonín. Nyní musí zakoupit úsek Neratovice – Praha–Čakovice, o 9 km a 12 Kč víc, protože rychlík mezitím nestaví. Zdánlivě drobný peníz se při častějším ježdění nasčítá na pěknou sumu. Ještě více zaplatí držitel předplatného na dvě vnější pásma jezdcí z Kralup do Prahy: rozdíl je už 18 km a 26 Kč pro jeden směr. Nic proti novému způsobu uznávání jízdného PID. Možná je i lepší. Ale uvést ho v platnost po tolika letech dosavadního systému jistě vzbudí nelibost.

Vít Patrāk, informátor železniční dopravy

né. Tato železniční stanice má tu nevýhodu, že je rozdělena na dvě nesouvislé části, tudíž je rozlehlá a nepřehledná. Je to dáno tím, že každá železniční společnost (BEB a ÚTD) zde měla vybudované svoje vlastní nádraží, neboť tehdejší rozvoj železnice pod taktovkou různých společností mnohdy znamenal vznik několika nádraží na území jednoho města.

Kvůli zlepšení pohodlí zdejších cestujících a úspoře jejich času při docházce do města byla na jaře roku 2013 odstartována kompletní přestavba železniční stanice v hodnotě 1,277 mld. Kč, v jejímž rámci zde byla vedle modernizace kolejiště postavena nová odbavovací budova s mimoúrovňovými ostrovními nástupišťi situovaná blíže k městu, přičemž byl kladen velký důraz na architektonické řešení celého prostoru.

Doufáme, že se v nových prostorách železniční stanice počítá se stánkem s občerstvením, neboť se jedná o významný železniční uzel s velkou frekvencí cestujících, navíc město Česká Lípa má více než 37 000 obyvatel.

Tomáš Martinek

Obzor v tištěné formě by měl zůstat

Rozhodně jsem pro to, aby tištěný Obzor vycházel i nadále. Odmítám ty hlasy takzvaných odborníků, že už Obzor jako tištěný není aktuální. Naopak, je stále aktuální! Přece ne všichni členové OSŽ mají možnost sledovat Obzor na webu!

Proto se obrácím nejen na dopisovatele Obzoru (ono nestačí to prohlásit na srazu dopisovatelů, ale říci to veřejně v Obzoru) a všechny čtenáře Obzoru: nedějte možnost, aby tištěný Obzor byl zrušen!!! Píšte do Obzoru a třeba i na Představenstvo OSŽ a vyjádřete svůj nesouhlas se zrušením našeho Obzoru!

Jiří Krejčí

Hrozba soukromníková konce

Společnost pana Jančury přestane provozovat komerční vlaky mezi Bratislavou a Košicemi. Přesně tohle se ale může kdykoli stát i u nás a způsobit tím dopravní kolaps. Stejně jako v ČR byla spousta hambuku kolem nástupu nového dopravce i na Slovensku: chválal se, že zavede lepší služby, že cestujícím ukáže, jak lze cestovat kvalitněji než se státním dopravcem ZSSK. Tím přilákal další cestující, kteří si náhle mohli dovolit začít dojíždět na větší vzdálenosti díky změně cen, ale hlavně díky nárůstu počtu spojů (během dvou hodin jel rychlík ZSSK, komerční IC ZSSK a Jančúra). Soupeření ale donutilo ZSSK zrušit spoje IC, takže klesla nabízená kapacita a cestující přišli o možnost výběru. Nyní jezdí pouhopouhé dva páry IC. A do toho se pan Jančúra rozhodl z této linky odejít, a to úplně. Cestující, kterých přibývalo, budou mít najednou zhruba jen polovinu spojů, než tomu bylo před příchodem soukromého dopravce!

Může nastat podobná situace v Čechách? Kdykoli! Cestujících mezi Prahou a Ostravou od nástupu soukromníkům přibývalo také – díky nárůstu počtu vlaků a cenové válce. Pana Jančuru tu však neváže naprosto žádná povinnost své dopravní služby poskytovat. Za týden může nasadit svou flotilu třeba na vlaky z Moskvy na Krym, a ČR opustit. České dráhy se pak mohou rozhodnout nasadit kvalitní vozy jinam, a ne už více tam, kde konkurence mizí. Bude se jezdit v kožence? Anebo vůbec? Proč by měly ČD jezdit na trase, kde nedostávají dotace? Co když budou stávkovat a bez dotací nepojedou? Nebyl by to totální kolaps pro celou zemi způsobený vrtošivostí nějakého podnikatele? Nebo snad ministerstvo dopravy věří, že by to vše obsloužil jiný soukromník z čtyřvozových panáčkem?

Vít Patrāk, informátor železniční dopravy



Parní expres s lokomotivou 50.1171 zachycený před stanicí Eichberg dne 6. ledna 2017.

Tříkrálová parní jízda přes Semmering

Stalo se již tradicí, že každým rokem dne 6. ledna na svátek Tříkrálů je vypraven z Vídně do štyrského Müzzuschlagu parní expres společnosti B&B Bleu Express. Stejně tak se stalo i letos, 6. ledna 2017. Vlak byl vypraven z vídeňského nádraží Františka Josefa a přes nové hlavní nádraží. Jeho trasa pak vedla z Vídně přes Vídeňské Nové Město po nejstarší horské dráze světa, Semmering, do Müzzuschlagu.

Cílem cestujících tohoto vlaku je rovněž již tradičně návštěva železničního muzea Jižní dráhy v části opuštěného depa ÖBB v Müzzuschlagu. Během let, kdy je tento tradiční zimní vlak vypravován, se v jeho čele vystřídalo hned několik velkých parních lokomotiv společnosti B&B.

V čele letošního Tříkrálového vlaku stanula parní lokomotiva 50.1171. Tato lokomotiva má v rodném listě napsaného výrobce Škodu Plzeň a rok výroby 1942. Tato lokomotiva skončila po konci 2. světové války v Rakousku, kde ji nejprve provozovaly Rakouské spolkové dráhy (ÖBB), od roku 1972 pak privátní dráha Graz – Kőflich (GKB). V roce 1994 ji odkoupila společnost B&B.

Dnes čte...

V pobočce městské knihovny v Husově ulici v Kadani přečte v sobotu 21. 1. 2017 dětem pohádku o vlačích známý kadaňský milovník všeho spojeného s kolejemi Jiří Frajt (článek je jakousi pozvánkou last minute pro ty, kteří si Obzor č. 2 zakoupí do soboty 21. 1. 2017). Na děti zde čeká spousta zajímavých informací o vlačích či o fungování nádraží. Jak často vykolejí vlak? S jakými typy vlaků se na kolejích můžete setkat? Číst se bude pohádka „Jak se v tunelu usadil vláček Dráček“ z knihy Pohádky o nezbedných mašinkách od Radka Adamce. Pobočka městské knihovny představuje dětem v projektu Dnes čte... každý měsíc nějaké zajímavé povídky. V listopadu četli pohádky starosta Kadaně, v prosinci cvičitelka psů.

—mmč—

Staniční budova Dobříš bude v novém hávu

Staniční budovu na Dobříši (trať 210) v současné době opravuje SŽDC. Budova na Dobříši sice nepatřila mezi ty v havarijním stavu, ale aspoň se zlepšil její celkový dojem. Trať na Dobříš v posledních letech prochází celkovou revitalizací, většina přejezdů je nyní zabezpečena podle nejnovějších typů PZS, některé přejezdy však stále zůstávají zabezpečeny pouze výstražnými kříži. Ve Staré Huti u Dobříše bylo vybudováno nové nástupiště zastávky, která byla posunuta asi o 30 metrů ve směru Malá Hraštica. Ve Staré Huti zajásá i železniční historik, neboť se zde nachází stále část kolejiště již před asi dvaceti lety zrušené vlečky. Vlečka vedla původně do Colloredo–Mansfeldské hutě, až do počátku 90. let 20. století se na části vlečky odstavovaly soupravy osobních vozů vikendové dopravy, ve své době tyto soupravy musel strážník po celou dobu odstavování vlakvedoucí. Do Staré Hutě byly také trasovány jako vlečkové vlaky i jízdy parních a po změně trasy počátkem 70. let i motorových lokomotiv s pegasem pro dobírání vody. Nyní je vše jednodušší, ale o to víc odlišnější.

Dobříš lze navštívit i v zimě; zámek Jeronýma (knížete) Colloredo–Mansfelda je pěkný v každé roční době, navíc je tam celoročně otevřena zámecká restaurace. A jízda vlakem na Dobříš je pěkný zážitek sám o sobě. **Martin Kubík**

Moudrost pro tento den

Zabývající se svými bolestmi, zvěšujeme je, přemýšlející o svých slabostech, posilujeme je.

Gottfried Keller



Vlak 2007 po dojezdu do koncové stanice Dobříš. 9. ledna v 9.25 h, v pozadí budova zahalená lešením.



Zámek na Dobříši v zimním pohádkovém hávu, poslední rok života na zámku strávila i filmová hvězda Adina Mandlová (1910–1991).

Pavel Stejskal

Fotografové FISAIC vystavovali ve Francii

V říjnu loňského roku se konala mezinárodní výstava fotografií FISAIC – 36. fotografický salon. Všichni účastníci (asi 60 z 10 zemí) se zúčastnili vernisáže výstavy, která proběhla v promítacím sále krásného rekreačního zařízení SNCF v Haizabia (asi 7 km od Hendaye), kde bylo vystaveno asi 200 fotografií (celkem jich přišlo na výstavu 1960!). Pro odbornou porotu to byl jistě nelehký úkol.

Na konci výstavy potom proběhlo slavnostní předání medailí a diplomů za oceněné fotografie. Naši fotografové ČZS FISAIC si z této soutěže odvezli tři diplomy (Ivan Gavenda, Michal Procházka a Tomáš Kazil), některé fotografie byly vystaveny (Ivana Nováková, Jan Týc a Jaroslav Škalda). Program byl doplněn několika autobusovými výlety do velmi zajímavého okolí (Spanělsko–Baskicko), kde pořadatelé zaměřeně naplánovali volný program, aby se z fotografií mohli stát „lovci snímků“.

Příští mezinárodní fotografický salon FISAIC se bude konat v roce 2018 v Dánsku a tak přeje me našim fotografům „dobré světlo“.

Více na: <http://fisaic-foto.cz/>.

Ing. Jarmila Šmerhová



Michal Procházka (SŽDC) při přebírání diplomu.

Vlakem na pozoruhodný most u Nelahozevse

V novém grafikonu jsou prodlouženy (jinak je zde dvouhodinový takt) některé příměstské vlaky relace Praha–Masarykovo nádraží – Kralupy n. Vlt. až do Nelahozevse (většinou o víkendech, ale jeden pár i ve všední dny) je možno navštívit u Nelahozevsi (nezaměňovat se zastávkou Nelahozeves–zámek) pozoruhodné vodní dílo se

zdmadlem a vorovou propustí z roku 1900–1905, jedná se o tzv. jezový most „Mířejovice“.

Na mostě uvidíme další zvláštnost a tou je úzkokolejná drážka, která byla až do roku 2009 elektrifikovaná a sloužila k dopravě pro údržbu jezu. Koleje i remíza secesního vzhledu stojí u mostu dodnes. Most sloužil do roku 1974 silniční dopravě, původní hlavní silnici 1/8, E 55. U propustě byla ve dvacátých letech vybudována i vodní elektrárna, vodní vorová propust slouží nyní jako plavební závodní dráha. Paradoxem tunelování 90. let 20. století a rozpadem firem utrpěla i u mostu stojící továrna Tukových závodů, založena byla již v roce 1932. Vyráběla oblíbené Povltavské tukové výrobky, firma byla v roce 2010 zrušena a výroba přeložena do Polska, propuštěno bylo 750 zaměstnanců. Vlečka v areálu firmy dosud existuje, ale není používána.

Z mostu je možno pokračovat do blízkých Veltrus, kde je rozsáhlý zámecký park druhdy hrabat Chotků. Hrabě Chotek také vystavěl první dřevěný most u Nelahozevse, ten však vzala v roce 1784 povodeň a dalších sto dvacet let zde byl pouze přívoz. Josef II. prý zakázal most obnovit! Čekalo se až na rozkvet za vlády císaře Františka Josefa I. Takto v historii chodí stále, za někoho je rozkvet, za jiného rozvrat. Proto mi nejde na rozum, proč vlaky, které jsou ukončené v Nelahozevsi, nepokračují alespoň do Vraňan, kde by mohla být návaznost na tratě 095, 094. Je paradoxem, že flamendrak Os 9660 (Vraňany: příjezd 23.30 h) ve Vraňanech končí, ale bez jakékoli návaznosti dál. **Martin Kubík**



Os 9616 relace Praha Mas. n. – Nelahozeves, 28. 12. 2016, 9.27 h.



Vzácný okamžik – nákladní loď v propusti Mířejovice, 28. 12. 2016 kolem 9.40 h.



Jezový most Mířejovice u Nelahozevse, vlevo kolej jezové drážky, již bez troleje, 28. 12. 2016.



Železniční stanice Martinice v Krkonoších se pyšní tím, že je kompletně zachovalá v původní historické podobě, díky čemuž se stala národní kulturní památkou, což ovšem brání modernizaci zdejší železniční infrastruktury.

kterých je tu rovných patnáct, díky čemuž je to dnes stanice s největším počtem mechanických návěstidel u nás. Na české železniční síti se již dnes podobný fukční celek nevyskytuje. Díky tomu je tato stanice lákadlem pro filmaře, protože tu lze natočit historický film. Z tohoto důvodu bylo toto nádraží dne 16. července loňského roku prohlášeno Ministerstvem kultury za kulturní památku i přes námítky Správy železniční dopravní cesty a byla tu kolem toho velká sláva. Také bych sám chtěl, aby toto nádraží zůstalo navzdory v původním stavu, jenže má to několik „ALE“. Především tato skutečnost brání plánované modernizaci procházející hlavní trati č. 040 Chlumec nad Cidlinou – Trutnov, poněvadž mechanická návěstidla nelze zapojit do dálkového řízení.

Otázka tedy je, jakým způsobem tu potom bude řízen provoz, když bude muset moderní zabezpečovací zařízení tuto stanici obejít? Bud' tuo trať vyjmout z dálkového řízení, nebo mechanická návěstidla ponechat v neprovozním

trati č. 042 do Rokytnice nad Jizerou, která je řízená podle předpisu D3. Ve stanici také probíhá občasná nakládka a vykládka.

Další věc: Co údržba? Budou donekonečna k dostání náhradní díly na původní prvky zabezpečovacího zařízení? Když ne, půjdou vyrobit originální náhradní díly? Pokud někde existuje původní plán, tak stejně se nabízí otázka, kdo to dnes bude ochoten vyrobit a kolik to bude stát? Z vlastní zkušenosti si umím představit, že firmy budou tvrdit, že se to nevyplatí a že mají jiné priority atd. Když se to tak vezme, tak část historie z této stanice již stejně zmizela. Kupříkladu byly zrušeny telegrafní sloupy vedoucí podél stanice, výpravní budova již byla osazena nevukými plastovými okny.

Přál bych by si, aby tu alespoň zůstaly původní dřevěné osvětlovací stožáry. Každopádně této malebné stanici na úpatí Krkonoš přejí, aby co nejdéle vydržela v původní podobě.

Tomáš Martinek