

Z aktuálních událostí

■ Zasedání **Republikové rady seniorů** (RRS) OSŽ proběhlo v Praze 28. února. Jak uvedl předseda RRS Kurt Mužík, koluje informace, že se v souvislosti s připravovaným sjezdem OSŽ někde hovořilo o potřebě okleštění práv členů seniorů. „Žádná debata se o takové věci nevede.“ reagoval host jednání, první místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun. Ve svém vystoupení hovořil o aktualitách na ČD. Vedoucí Mezinárodního oddělení OSŽ Ing. Ondřej Šmehlík informoval o letošním nabídce rekreací pro seniory, o volných místech ve dnech 5. 6. – 12. 6. v RZ Orion v Recku, zvýhodněných pobytech v RZ Skalce na Slovensku. Uvedl, že na Skalce v Rajeckých Teplicích se letos také uskuteční tzv. „Seniorské hry“.

Rada seniorů se pak zabývala přípravou Konference seniorů 20. června, způsobem volby kandidátů do RRS a také připomínkami, které došly ze základních organizací. Místopředseda RRS a RS ČR Alois Malý hovořil o svém jednání s hejtnem Ústeckého kraje Oldřichem Bubeníčkem, který je v rámci Asociace krajů předsedou sociální komise. Jednalo se o zajištění finančních prostředků v krajích na činnost seniorů, prostředky by podle jeho názoru měly být rozděleny poměrově spravedlivěji. V Ústeckém kraji dále Alois Malý prosazuje, aby seniři měli jízdné zdarma nejen v městské dopravě, ale i na železnici. Podle poznatků členů Rady je velký rozdíl v jízdném v městské dopravě v jednotlivých městech a to by mělo být podle názoru členů Rady v celé ČR sjednoceno. Jako každý rok členové rady přispěli částkou 1500 Kč do Podpůrného fondu OSŽ.

■ **Republiková rada OSŽ – řízení provozu** (SZDC), v Praze 3. března naprostou většinou přítomných podpořila již ohlášenou kandidaturu Mgr. Martina Malého, předsedu PV OSŽ SZDC, na předsedu OSŽ. Martin Malý informoval o ekonomice SZDC a nastínil i představu, jakou cestou je možné jít při dalším kolektivním vyjednávání. Další slovo dostali zástupci hospodářského vedení SZDC, náměstek GŘ SZDC pro řízení provozu Ing. Josef Hendrych a personální ředitel Ing. Pavel Koucký. Ing. Hendrych hovořil o tom, jak pokračuje zapojování dalších tratí v rámci řízení provozu z CDP Praha, seznamování a zavádění pracovníků a také o názorech na ponechání výpravčích v některých stanicích. Ing. Koucký mj. sdělil, kde budou letos poskytovány ozdravné pobyty, informoval o možné účasti rodinných příslušníků, mzdovém vývoji u SZDC v roce 2016, vyšší současné průměrné mzdy a jejím nárůstu, počtu zaměstnanců a rozdílech v počtech pracovníků mezi infrastrukturou a řízením provozu.

Po odchodu hospodářského vedení došlo i na radikálnější názory členů, jak postupovat, aby mzdy na železnici výrazněji rostly, o možnostech navýšování příplatků za režim práce, ale třeba i na zvýšení příspěvku na penzijní připojištění. Diskutovalo se i o dalším osudu poskytovatelů KOP. Mgr. Martin Malý uvedl, že pro SZDC by bylo sice jednodušší poskytování poukazů na relaxaci než výběrová řízení a zajišťování pobytů na KOP, OSŽ však jednoznačně preferuje stávající podobu KOP.

■ V úvodu zasedání **Představenstva OSŽ** v úterý 7. 3. zrekapituloval první místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun události posledních dní a hovořil o „aktivitách“ Jihomoravského kraje, který masivně plánuje výběrové soutěže na nákup

kolejových vozidel a soutěžení železničních linek. Místopředseda OSŽ Mgr. Martin Malý referoval o dění u SZDC, konkrétně o zapojování tratí na Moravě do CDP Přerov. Miroslav Novotný (místopředseda OSŽ za „nedrážní“ NeRV) mluvil o nedávné reorganizaci ve společnosti SKANSKA, která byla projednána pouze s OS Stavba. Na závěr informací ze zásadních jednání informoval Radek Nekola (místopředseda OSŽ) telegraficky o dění ve společnosti ČD Cargo. „**Letošní vývoj u jednotlivých vozových zásek je velmi pozitivní,**“ řekl.

Další z bodů byl věnován přípravám listopadového VII. sjezdu OSŽ. Ve druhé části jednání Představenstvo OSŽ schválilo přiznání šesti dávek z Podpůrného fondu OSŽ a jednu žádost o poskytnutí právní pomoci zastoupením v řízení před soudem. Představenstvo OSŽ se dále zabývalo i nedávnou tragickou událostí na železnici (smrt dítěte po vypádnutí z jedoucího vlaku) a obvinění dvou průvodčích tohoto vlaku) a doporučilo oddělení ESO–U věnovat této záležitosti zvýšenou pozornost s cílem učinit nezbytné postupy k řádné obhajobě členky OSŽ ve spolupráci s advokátní kanceláří.

■ V úvodu zasedání **Podnikového výboru (PV) OSŽ při Českých drahách, a. s.**, který se konal ve středu 8. 3. v Praze, v sídle OSŽ, připomněl předseda PV Vladislav Vokoun, že od 1. 4. začne fungovat nová organizační složka ČD – Zařízení služeb, přičemž tato organizační změna nebude mít žádný dopad na zaměstnanost. Stejně tak jako další organizační změna – převod pracovníků Call-centra od GŘ ČD k ZAP. Tajemník PV Antonín Leitgeb informoval o schůzce zástupců PV se členem představenstva ČD Ing. Michalem Štěpánem a ředitelem odboru 14 GŘ ČD Ing. Zuzanou Čechovou, PhD, ke kvalitě tzv. procesních listů. Protože toto dvouhodinové jednání podle odborářů nemělo žádný efekt, podnikový výbor proto udělá vlastní šetření mezi vlakovými četami a pokladními, aby získal konkrétní připomínky k procesním listům přímo z pracovišť. Členové PV dále vzali na vědomí informace o řešení režijních výhod pro zaměstnance ČD v případě odchodu do tzv. předdůchodu. „**Navržené řešení je pro zaměstnance Českých drah uspokojivé,**“ řekl Vladislav Vokoun. Personální odbor GŘ ČD totiž navrhl, aby zaměstnanci ČD, kteří se rozhodli pro odchod do předdůchodu, získávali až do doby odchodu do řádného důchodu režijní výhody formou volných jízdének. Složitější však bude situace u zaměstnanců, kteří byli od ČD odčleněni (výpravčí a další profese), u nichž bude nutno hledat řešení. „**Odebrání jízdních výhod při využití institutu předdůchodu u těchto profesí bychom považovali za nespravedlivé,**“ zdůraznil Vladislav Vokoun.

Host jednání, ředitel odboru 10 GŘ ČD JUDr. Ivo Veselý, připomněl, že tarif jako takový bude předmětem dlouhodobých jednání, která mohou být ovlivněna i novou politickou garniturou po parlamentních volbách i tlakem konkurence. JUDr. Veselý se zmínil rovněž o návrhu DKV na změnu systemizace strojníků a uvedl, že tato změna je možná (přeházení z 11. do 12. tarifní třídy), ovšem bude nutné, aby ji financovala depa ze svých vlastních ušetřených prostředků. Podobně jako změny systemizace vozníků, které mohou být otázkou dalších jednání.

Podnikový výbor dále projednal řadu organizačních záležitostí, především v souvislosti s blížícím se VII. sjezdem OSŽ. **-red-**



Nostalgickou atmosféru na železnici na Třeboňsku zachytil objektiv Michaela Mareše.

Vláda uznala argumenty OSŽ a stáhla z programu materiál k otevření trhu na železnici

Na jednání vlády dne 8. 3. měl být zařazen bod týkající se otevírání trhu veřejných služeb, návrh však měl být předložen v pozměněné formě.

V prvním návrhu mělo jít o linky R16 (Plzeň – Most, kterou od prosince 2016 provozuje společnost GW Train Regio), R14 (Liberec – Pardubice) a R15 (Liberec – Ústí nad Labem), R5 Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb, společně s linkou R20 (Praha – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem – Děčín), a o linku R27 (Ostava – Opava – Olomouc).

Nově zpracovaný materiál počítal se změnou původního návrhu: u linky R14 Liberec – Pardubice společně s linkou R15 Liberec – Ústí nad Labem se provoz vysoutěžených vlaků předpokládá až od platnosti jízdního řádu 2020/2021, u linky R5 (Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb) a R20 (Praha – Roudnice nad

Labem – Ústí nad Labem – Děčín) mělo dojít ke změně a tento provozní soubor (R5/R20) měl být pozměněn za jiný soubor v elektrické trakci srovnatelného významu, a sice za komplex linek R10 v úseku Praha – Hradec Králové, R23 Kolín – Ústí nad Labem a R9 Praha – Havlíčkův Brod – Brno. Zahájení provozu vysoutěžených vlaků na tomto provozním souboru bylo navrhováno od prosince 2021, provoz vysoutěžených vlaků na lince R27 se nově předpokládá až od období platnosti jízdního řádu 2020/2021.

OSŽ proti tomuto návrhu ostře vystoupilo. Vladislav Vokoun, 1. místopředseda OSŽ, zaslal dne 7. 3. vládě stanovisko, v němž zdůraznil, že změny oproti původnímu návrhu nebyly vůbec konzultovány se sociálními partnery. „**Navíc nám není známo, zda tyto dopady byly konzultovány a vyčísleny ze strany představenstva ČD, a. s.,**“ uvádí se dále ve stanovisku. OSŽ také

upozornilo, že materiál měl být předložen na program jednání vlády i přes skutečnost, že na 136. plenární schůzi RHSD ČR (tzv. tripartity) v dubnu je zařazena do programu zpráva „**Ekonomická situace národního dopravce a faktory ovlivňující finanční stabilitu firmy v návaznosti na dopady, které se týkají liberalizace železniční dopravy.**“ „**Je otázkou, jaký význam bude mít projednání této zprávy v případě, že vláda schválí bez připomínek výše uvedený materiál,**“ uvádí se ve stanovisku OSŽ.

V závěru stanoviska 1. místopředseda OSŽ požádal vládu ČR, aby přerušila projednání tohoto bodu minimálně do doby zasedání tripartity a do vyhodnocení možných dopadů na stávajícího dopravce. Vláda argumenty OSŽ přijala a materiál byl z programu jednání vlády dne 8. 3. stažen.

Michael Mareš, Zdeňka Sládková

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Pokud se v práci komise vyskytly nějaké protichůdné názory, byly vyřešeny konstruktivně, v klidu a byly vždy náležitě vyargumentované.“

Hovoříme s **VLADISLAVEM VOKOUNEM**,

1. místopředsedou OSŽ, předsedajícím komisí pro strukturu OSŽ

Komise pro strukturu je druhou sjezdovou komisí (po komisi organizační), která zahájila a v podstatě míře již i splnila úkoly, na ni kladené. Jaké jsou tedy výsledky práce této komise do dnešního dne?

Komise pro strukturu se sešla celkem třikrát a předložila Ústředí OSŽ ke schválení podstatnou část návrhů na změnu současné struktury. Doporučila například, aby Ústředí OSŽ mělo i napříště 34 členů (z toho 9 členů za ČD, 5 ČDC, 4 NeRV, 1 RRS, 13 SZDC, a 2 členové jsou bez portfeje – předseda OSŽ a výkonný tajemník). Kromě toho jsme doporučili, aby Republiková rada seniorů měla v Ústředí OSŽ svého náhradníka s hlasem poradním (pokud by zvolený člen Ústředí onemocněl, nebo se z jiného důvodu nemohl zúčastnit jednání Ústředí). Další změnou je změna názvu funkce výkonného tajemníka na místopředsedu pro majetek (náplň práce mu určí sjezd). V komisi byl přijat i kompromisní návrh u sekce Nedrážní (NeRV), aby napříště ve struktuře OSŽ působil jeden místopředseda a jeden odborný zaměstnanec (místo dosavadní funkce tajemnice).

Kdo všechno v komisí pro strukturu působí?

Stejně jako u všech ostatních komisí jsou zde zástupci ČD (Vladislav Vokoun), ČD Cargo (Petr Kubička), SZDC (Adolf Hradílek), NeRV (Miroslav Novotný) a Republikové rady seniorů (Alois Malý). Do komise byl zvolen také předseda OSŽ Jaroslav Pejša, ten se však její práce, vzhledem k dlouhodobé pracovní neschopnosti, zúčastnil pouze jednou.

Došlo v souvislosti se změnami ve struktuře Českých drah (přechod části zaměstnanců k SZDC – Správě osobních nádraží, SON) k nějakým změnám i ve struktuře OSŽ?

Tato změna se nijak podstatně nedotkla počtu zaměstnanců ČD či SZDC. České dráhy i nadále obhospodařují nemalý nemovitý majetek (zemky, budovy nesloužící provozu apod.), takže Regionální správy majetku nebyly zrušeny a fungují dále. Nebylo proto nutné ani měnit strukturu OSŽ.

Vyskytly se v průběhu práce komise pro strukturu nějaké zásadní neshody, či nedorozumění?

Komise pracovala bez větších problémů, pokud se vyskytly nějaké protichůdné názory, byly vyřešeny konstruktivně, v klidu a byly vždy náležitě vyargumentované. Patří sem například již zmíněná změna ve struktuře NeRV, či Republikové radě seniorů. Pokud se týká seniorů, došli jsme nakonec ke shodě v tom, že je namístě, aby seniři dostali možnost zastoupení v Ústředí OSŽ při nemoci svého zvoleného zástupce, mají totiž v ústředí jen jednoho člena a při jeho absenci by nemohli hájit v Ústředí své zájmy. Náplň práce odborného zaměstnance NeRV by měla zahrnovat nejen práci pro NeRV, ale i pro další oblasti aparátu OSŽ.

Jak bude vypadat další práce komise pro strukturu?

Zbývá dořešit počet členů Představenstva OSŽ (doposud je jich 11, v návrhu je 12–13). Doporučili jsme rovněž vedení svazu, aby se



nějak vypořádalo s koordinací oddělení, aby bylo napříště transparentně řečeno, kdo za co zodpovídá.

Tím je hlavní část práce této komise ukončena, takže nyní je na pořadu dne spolupráce s dalšími komisemi – především pak s komisí pro stanovy OSŽ, která úzce navazuje na práci komise pro strukturu. Konzultace budou členové komise ostatně poskytovat i členům dalších komisí, které svoji činnost teprve zahájí (návrhová komise, komise pro hospodaření a volební komise).

Děkují za odpovědi.

Miroslav Čáslavský,
snímek Zdeňka Sládková

SZDC chtěla v minulosti objekt zastávky Hořiněves zbourat, obec ale tuto možnost zamítla

10. prosinec 2004 byl posledním dnem, kdy na trati Smičice – Sadová projel poslední pravidelný osobní vlak. Na podnět jednatele PSHZD (Pardubický spolek historie železniční dopravy) a díky spolupráci OPŘ Pardubice s DKV Č. Třebová byly tehdy poslední odpolední spoje nahrazeny historickým motoráčkem M 131.1133. Tím

se uzavřela více než 120letá historie trati, na níž byl provoz zahájen 25. 3. 1882. Dráha ve svých počátcích sloužila především pro potřeby cukrovarů v Sadové a Smičicích; cukrovar v Smičicích dosloužil v roce 1994, v Sadové už před válkou.

(Pokračování na straně 2)



Objekt zastávky je sice vůči vandalům zabezpečný, ale střechou do budovy zatéká.

SŽDC chtěla v minulosti objekt zastávky Hořiněves zbourat, obec ale tuto možnost zamítla

(Pokračování ze str. 1)

Konec osmdesátých let 20. století významně poznamenal provoz na této lokalitě – původní konečná stanice Sadová byla přesunuta do nově postavené železniční stanice Hněvčev (původně zde byla pouze odbočka, krytá od roku 1935 mechanickými nástědkami).

Na trati označené v jízdním řádu naposledy číslem 046 se vystřídala celá řada vozidel, zejména motorové vozy řad M 242.0, M 131.1, M 240.0 či M 296.2. Po příchodu řady M 152.0 (810) byla tato trať poslední, na níž královéhradecké depo nasazovalo „Hurvíčky“ (tj. motorové vozy M131.1, a to ještě v roce 1983). Ač po této trati už dvanáct let osobní vlaky pravidelně nejezdí (je zde pouze sezónní provoz zajišťovaný společností BMB rail, s. r. o.), trať je sjízdná a bez známek rozkrádání či poškozování.

To už ale neplatí o zastávkách, například o Hořiněvsi (na snímku). Ta je sice vůči vandálům zabezpečená (zazděná okna a dveře), ale

do objektu zatéká a střeška se začíná rozpadat.

„Vámi zmiňované objekty jsou zbytné, a tudíž v rámci efektivně vynakládaných finančních prostředků do nich nejsou vkládány žádné prostředky. K dnešním dnem se na odkup jednotlivých pozemních objektů nešel žádný zájemce,“ konstatuje v písemné odpovědi Mgr. Pavel Tesař ze SŽDC. Z odpovědi Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) dále vyplývá, že trať Hněvčev – Smiřice je navržena k budoucímu prodeji. „V současné době na ní není objednána žádná pravidelná osobní doprava a je využívána pouze sporadicky (přepravy ad hoc),“ dodává Pavel Tesař s tím, že SŽDC v minulosti chtěla objekt zastávky Hořiněves z důvodu havarijního stavu snést, ale obec tuto možnost zamítla. „Z výše uvedeného tedy plyne, že jedinou možností je prodej trati jako celku,“ uzavírá Pavel Tesař.

Michael Mareš



Pavla Packová stojí před romanticky vyhlížejícím objektem Správy tratí Jihlava (traťmistrovský okrsek H. Cerekev), v němž je v prvním patře umístěna nocležna.

NAVŠTÍVILI JSME

Horní Cerekev

Vlho, plíseň, zima, nevyhovující sociální zázemí – s tím vším se musely dlouhá léta potýkat jihlavské vlakové čety na nocležně v Horní Cerekvi. Nocležna je umístěna v budově SŽDC na hornocerekevickém nádraží a obhospodařuje ji soukromý podnikatel Rostislav Kružík, kterému České dráhy za jeho služby platí.

„Situace byla neudržitelná, vlakové čety si stále častěji stěžovaly, bylo nutné s tím něco udělat,“ říká jihlavský přednosta osobní stanice Vladimír Šabata. Spolu s předsedkyní jihlavské ZO OSŽ Vysočina Pavlou Packovou a brněnskou inspektorkou BOZP Ing. Eliškou Čiháčkovou se mu podařilo dosáhnout toho, že SŽDC zadala potřebné úpravy prostor nocležny stavební firmě. „Ta sice začala v polovině ledna 2017 pracovat, ale vůbec přitom nedbala na to, že na nocležnách přespávají lidé – všude bylo plno prachu a nepořádku a vlakové čety si po čtrnácti dnech trvajících oprav opravdu užily své,“ konstatuje Vladimír Šabata.

Jeho slova potvrzuje a doplňuje Pavla Packová: „Nakonec se sice zedníkům podařilo přesvědčit, aby byli více ohleduplní, ale protože náhradní ubytování nebylo možné zajišťovat, takto pro vlakové čety bylo opravdové martyrium.“ Jak dále předsedkyně uvádí, služby poskytované firmou Kružík nejsou příliš kvalitní, takže problémy na jeho ubytovnách jsou častým tématem stížností. „Já osobně si myslím, že zrovna vlakové čety, kteří celé dny tráví na vlaku, si zaslouží slušné zázemí,“ dodává.

V současné době je již v nocležnách v Horní Cerekvi vše v poměrně vyhovujícím stavu a ze všech zainteresovaných stran byl stav nocle-

žen zkontrolován v pondělí 13. února. „Nocležny odpovídají předpisům BOZP, původní nevyhovující WC je rovněž opraveno a vybaveno umyvadlem, které tam dříve chybělo,“ konstatuje Eliška Čiháčková. Podle jejích slov se určitě zlepšil stav podlah a chodeb, kde byly oprýskané stěny a omítka byla místy opadaná. Nedostatků, i když menšího rázu, však zůstaly: „Vhodné by bylo dovybavit pokoje věšáky na odkládání oděvů, popřípadě dalším nábytkem, jako jsou poličky a skříňky. Také koupelna není příliš vyhovující, lepší by byla přímo v patře, kde jsou i pokoje. V současné době se do sprchy chodí přes nevytápěnou halu.“ Mezi dalšími nedostatky patří také nedostatečný úklid, především ve sprše, a nevytvořený pokoj.

Také Vladimír Šabata je se současným stavem spokojen, i když k úplnému ideálu je podle něj ještě daleko. „Ideální by bylo, kdyby nocležny byly v jednom uzavřeném prostoru – pokoje, sprcha, WC. Ale v současných protokolech se asi víc udělat nedá. Uvažují proto o náhradním řešení lokalizace ubytoven, snad se to podaří prosadit.“

Celkem tři pokoje v prvním patře budovy v Horní Cerekvi nyní využívají zdejší vlakové čety bez větších problémů, pronajímatel slibuje nové postele, vnitřní zařízení a vymalování. „Bylo s tím hodně starostí, ale nakonec se podařilo vše udělat tak, aby vlakové čety mohly při své náročné službě přespát v kulturním a hygienicky nezávadném prostředí,“ dodává závěrem Vladimír Šabata.

Šabata Časlavský, snímky Michael Mareš



Původní nevyhovující WC je opraveno a vybaveno umyvadlem, které tam dříve chybělo.

ZE SVĚTA

ÖBB v roce 2016 přibyl cestující

Rok 2016 přinesl ÖBB více cestujících i více přepravených tun, to jsou první zjištění z uplynulého roku. V roce 2016 přibyl v dálkové a místní dopravě cca 4 mil. cestujících, když v roce 2015 ÖBB přepravily 238 mil. cestujících. Horní Rakousy jako poslední spolková země má od prosince 2016 zaveden vlastní systém S-Bahn.

Do budoucna je největší výzvou pro ÖBB digitalizace, což zvýší produktivitu železnice. Údržba tratí tak již nebude prováděna podle lhůt, ale podle skutečného stavu infrastruktury. Např. stav náprav bude přímo hlášen senzory do dílen. Rovněž v osobní dopravě se digitalizace bude stále více podílet na prodeji přepravních dokladů. Druhou největší výzvou je řešení věku zaměstnanců, když do 6 let kvůli věku opustí ÖBB každý čtvrtý zaměstnanec, cca 10 000 železničářů.

Z Nachrichten. At, 26.1.2017, zpracoval –sh–

Železnice DB je opět v černých číslech

Po „prodělečném“ roku 2015 se Deutsche Bahn (DB) v roce 2016 opět dostala do „černých čísel“. Provozní zisk před zdaněním (Ebit) činil 1,8 mld. eur. Výsledky koncernu odpovídají výsledkům roku 2014. Detailní výsledky budou známy na konci března 2017.

V roce 2015 činila operativní ztráta 154 mil. eur, když se jednalo především o odpisy nákladní dopravy. Nový servisní program a program kvality „Zukunft Bahn“ (Budoucnost železnice) se dobře ujal, když se zlepšilo dodržování jízdních řádů, v dálkové dopravě ze 74,4 % (2015) na 78,9 % (2016), i když cíl 80 % se nepodařilo splnit. Plnění v regionální dopravě bylo 94,8 % (rok 2015: 94,2 %) a nákladní dopravě 76,0 % (rok 2015: 72,8 %).

Pro koordinaci projektů pro digitalizaci bude zřízeno nové místo „Chief Digital Officer“, který bude za digitalizaci u DB zodpovědný.

Z Transportweb, 18. 1. 2017, zpracoval –sh–

Trenitalia chce vyčlenit vysokorychlostní dopravu

Italské státní železnice (FS) chtějí v prvním pololetí 2017 vyčlenit vysokorychlostní dopravu do samostatné společnosti, která by se měla jmenovat „Le Freccie“. Společnost by měla v závěru roku 2017 vstoupit na burzu. Toto prohlásil šéf FS pan Renato Mazzoncini při otevírání nového úseku vysokorychlostní trati Treviglio – Brescia, který se nachází na ose Milán – Benátky.

Nový úsek VRT je v provozu od 11. 12. 2016, je celý čtyřkolejný, vybavený zabezpečením ECTS L2 a je pro rychlost max. 300 km/h. Nový úsek do Rovata je dlouhý 39,6 km, když dalších

VŠIMLI JSME SI

● **POMODERNIZACI** tratového úseku Černotín – Hustopeče nad Bečovou na trati 280 došlo ke zvýšení rychlosti a to až na 130 km/h. Modernizace trati má pokračovat i v dalších letech, takže se dočkáme zvýšení rychlosti i na dalších úsecích.

● **ZMĚNA** jízdního řádu ŽSR, která vstoupila v platnost 26. 2. 2017, přináší obnovení provozu hned na dvou tratových úsecích, kde se již mnoho let nejezdí. Od 29. dubna až do 1. října budou každý víkend jezdit dva páry „cyklovlaků“ na trati Zohor – Plavecké Podhradie (trať končí až v Plaveckém Mikuláši). Odjezdy ze Zohoru jsou stanoveny na 8.50 a 16.50 h a příjezdy tamtéž v 15.07 a 19.07 h. O víkendech o letních prázdninách pak ožije hraniční přechod Medzilaborce – Lupków, kde budou vedeny dva páry vlaků s dobrými návaznostmi v Medzilaborcích. Jízdní řád včetně omezení jízdy lze najít na www.zsr.sk.

● **PO MNOHA LETECH** stavební činnosti se konečně blíží svému dokončení přeložka tratě mezi Trenčínem a Zlatovcem na trati ŽSR 120. Její součástí je nový most přes Váh. Stavba měla být ukončena již v roce 2015, nicméně stále nabírá zpoždění. Nyní lze očekávat postupné zprovoznění na přelomu jara a léta.



● **V PRACOVNÍCH DNECH** jsou na pražskou městskou linku stále turnusově nasazovány dvě soupravy starých pantografů řady 451, přezdívané „Zabotlam“. Mezi stanicemi Praha–Libeň a Roztoky u Prahy jezdí v dopravních špičkách každých 30 minut, mimo ně pak v hodinovém intervalu. Tak například v úterý 28. 2. byly nasazeny jednotky 451.001/002 a 451.091/092. Jedinou vadou na kráse je neustálé ničení souprav graffiti od sprejů, jejichž výtvoři hyzdí krásu souprav, které kdysi jezdily na většině spojů na elektrizovaných tratích u okolí naší hlavní metropole. Doufáme, že tyto jednotky budou na této městské lince ještě dlouho jezdit. Na snímku Víta Mareše je souprava „Zabotlam“ 451.002/451.001, zachycená v zastávce Praha–Sedlec.

Na železnici Praha zapomíná, říkají odborníci

Hovoří se o budování a rozšiřování metra, ale na železnici se zapomíná. Přitom se na území Prahy přepravují Středočeská a Pražská stále častěji vlaky. Dnes je to v průměru 120 tisíc lidí denně. Při plánování rozvoje infrastruktury se hovoří o rozšiřování sítě tramvajové dopravy a metra. Podle vyjádření odborníků na dopravu bychom si měli vzít příklad z jiných evropských měst, kde je železniční doprava zastoupena velmi hustě. Zdá se, že železniční projektům se v České republice příliš nedaří. Podle Petra Šlegra z Centra pro efektivní dopravu by se na rozvoji železniční dopravy mohlo podílet finančně samo hlavní město. Studie a projekty zůstávají zatím jen na papíře. To se týká například studie s názvem Nové spojení 2, podle které by byly pod městem dva železniční tunely s podzemní stanicí blízko Václavského náměstí.

Miroslav Gloss s použitím pramenů z denního tisku

PŘEDSTAVUJEME

Josef Juřeník: „Práce pro seniory mě zcela pohlcuje, ale vůbec si nestěžuji, jsou to bezvadní lidé.“

Na železnici začal Josef Juřeník pracovat po autorizaci na výpravčích v Bojkovicích na Slovácku, odkud také pochází. „Kurs na výpravčích jsem dělal po maturitě v Uherském Brodě ve Sněžníku u Děčína, v tehdejší Závodní škole práce a pak jsem pracoval jako výpravčí v obvodu tehdejšího PO Brno.“ Poté, co vystudoval Vysokou školu dopravní v Žilíně a vykonal

kilometrů tratě!“ vzpomíná Josef Juřeník na rok 1976. Zkušenosti s řízením dopravní jednotky se mu potom hodily na jeho dalších působištích, převážně již na Ostravsku.

Do předčasného důchodu odešel v roce 2014, aby nemusel být propuštěn jeho mladší kolega. „Propuštění mě vždycky deptalo, ale jako vedoucí pracovník jsem ve své době jinak jednat nemohl.“ Okamžitě po ukončení pracovní činnosti vstoupil Josef Juřeník do OSŽ, v němž do té doby z důvodu střetu zájmů nemohl být, a hned se zde zapojil do činnosti ostravského Sdružení seniorů (železničářů), v němž se opět setkal se svými někdejšími podřízenými a kolegy ze zaměstnání. Podílí se zde na přípravě zájezdů ale především na přípravě sportovních akcí, sám je aktivním a nadšeným orientačním běžcem. „Práce pro seniory mě zcela pohlcuje, spím někdy jen čtyři hodiny denně, ale vůbec si nestěžuji, jsou to bezvadní lidé, kteří pro klub pracují přinejmenším stejně tolik jako já,“ říká.

Orientáčnímu běhu se věnuje nejen aktivním během, ale také organizováním závodů, tvorbou map, pro což je zapotřebí fyzicky projít celým terénem, zaznamenat jej a vytvořit z něj mapu. „Vytvoření jedné mapy trvá patnáct až dvacet dnů, což je asi 150 hodin práce, ale dělám to rád – je to moje srdeční záležitost.“ Světuje se. Sportu se Josef Juřeník věnuje ostatně již od mládí, zkusil fotbal, bruslení, volejbal, košíkovou a další sporty. Kromě této činnosti je také jedním z pracovníků v Železničním muzeu Moravskoslezském – historie železnice je totiž jeho dalším velkým koníčkem. „Každý, kdo naše muzeum navštíví, určitě odejde obohacen o nové informace, na přípravě každé výstavy se podílí celý tým zapálených a zkušených lidí, je radost s nimi spolupracovat.“

Miroslav Časlavský



základní vojenskou službu u železničního vojska v Dolním Kubíně na Slovensku, nastoupil na Ostravsko, kde prošel několika stanicemi a různými řídicími funkcemi od výpravčích až po přednostu železničního uzlu Ostrava hl. n. „Velkou a neocenitelnou školou pro mě byla právě vojenská služba u železničního vojska – tam jsem získal obrovské zkušenosti – opravovali jsme například dvojkolejnou trať mezi Vítkovem a Tišnovem na Havlíčkovobrodsku, včetně obnovy kolejového svršku v tunelu a na viaduktu. Za jeden rok jsme postavili 40

Obzor č. 11 – 23. 3. 1992

Konec března roku 1992 znamenal konečný termín pro uzavření kolektivní smlouvy ČSD a s ní souvisejícího zavedení nové mzdové soustavy. Jak se dočítáme v článku z mimořádného zasedání Ústředí OSŽ, vše nasvědčovalo tomu, že k dohodě nedojde. Ústředí OSŽ proto na svém mimořádném zasedání dne 16. 3. rozhodlo, že v případě, že nebude kolektivní vyjednávání do 31. 5. uzavřeno, bude využito zprostředkovatele a poté dalších zákonných kroků. Podobně razantně hodlalo Ú OSŽ postupovat i při prosazení svých požadavků do nové mzdové soustavy.

„Nespokojenost železničářů stoupá“ – pod tímto titulkem najdeme výňatky z prohlášení železničářů k aktuální situaci na železnici. Některé z nich byly velmi nekompromisní, například účastníci shromáždění železničářů z okolí Chlumce nad Cidlinou požadovali zrušení Ústředního ředitelství ČSD a vyjádřili svoji připravenost k účasti na generální stávce; v podobném duchu se neslo i prohlášení konference ZV OSŽ žst. Hanušovice. „Proč Ústředí OSŽ jasně nefekne dost nikam nevedoucím debatám s ÚŘ ČSD A FMD (Federální ministerstvo dopravy)? A nebo je již také provázáno s těmito institucemi?“ ptali se účastníci konference. Sekce lokomotivního hospodářství OROS (Oblastní rada odvětvových sekcí) Plzeň požadovala svolání manifestace pracovníků ČSD před budovu ÚŘ ČSD, velkou nespokojenost s neplněním slibů ze strany vedení ČSD vyjádřili i pracovníci žst. Ostrava–Kunčice a Ostrava–Bartovice.

Obzor č. 12 – 30. 3. 1992

O tom, že konflikt mezi odbory a vedením ČSD gradoval, svědčí prohlášení v rámečku na

první straně tohoto čísla. Uvádí se v něm, že Ústředí OSŽ nesouhlasí s dalším (již jedenáctým) návrhem nové mzdové soustavy a vzhledem k tomu, že při kolektivním vyjednávání (jehož součástí byla i nová mzdová soustava) nedošlo k dohodě, Ústředí OSŽ zmocnilo Představenstvo OSŽ, aby v případě neúspěšného řešení problému zprostředkovatelem přistoupilo k vyhlášení stávkové pohotovosti.

Obzor zároveň operativně uspořádal anketu k těmto otázkám. Názozy železničářů sbírali redaktoři a spolupracovníci Obzoru v Čierné nad Tisou, ve Zvolenu, České Třebové, Plzni a Brně. V odpovědích ve velké většině zaznívala připravenost na stávku, i když někteří zaměstnanci ČSD projevovali i určitou skepsi, zda se stávkou vůbec podaří něčeho dosáhnout. Dotázání vyjadřovali nespokojenost především s platovým ohodnocením, s neschopností řídicího aparátu i s masivním propouštěním.

„Kdyby odbory vyhlásily stávku, tak se přidáme, protože na dráze se nezmění vůbec nic. Jen těsně po revoluci se zdálo, že se bude něco dít, ale pak to utichlo a vše je při starém,“ řekla Obzoru dozorkyně výhybek z Plzně. „Stávka je blbost, ale když nejsou možnosti, jiného nezbývá, aby se něco pohnulo,“ uvedl vedoucí posunu v České Třebové. „Naše současné platy jsou po mnoha letech práce v nepřetržitém provozu na pokraji životního minima. Rovněž není řešena naše bezpečnost při výkonu služby. Do stávk se zapojíme,“ odpověděl průvodčí v Brně.

Rozhodnutí vstoupit do stávkové pohotovosti podpořily i oblastní rada OSŽ služby 11 (doprava a přeprava) Pražské oblasti, federální rada OSŽ sekce služby 11 i federální rada OSŽ sekce 14 (sdělovací a zabezpečovací) a 24 (elektr), které v těchto dnech, plných napětí i odhodlání, zasedaly. **Zdeňka Sládková**

INFORMACE

Ujednání mezi Koleje Dolnosaskie S.A. a Českými drahami, a. s.

Informujeme, že od 1. 3. 2017 vchází v platnost Ujednání mezi Koleje Dolnosaskie S.A. (KD) a Českými drahami, a. s. (ČD).

Jízdní doklady FIP budou poskytovány držitelům zahraničních jízdních výhod v tomto rozsahu:

Zaměstnanec
- 2 jízdenky,
- mezinárodní průkazka na slevu jízdného 50 %

Rodinný příslušník zaměstnance
- 1 jízdenka,
- mezinárodní průkazka na slevu jízdného 50 %

Důchodce
- 1 jízdenka po dobu 45 měsíců následujících po

odchodu do důchodu dotyčného zaměstnance – důchodce (pokud tiho mohli využívat volné jízdenky během své aktivní služby),
- mezinárodní průkazka na slevu jízdného 50 %

Rodinný příslušník důchodce
- mezinárodní průkazka na slevu jízdného 50 % (pokud tiho mohli využívat volné jízdenky během aktivní služby zaměstnance či důchodce).

Pozůstalí
- mezinárodní průkazka na slevu jízdného 50 % (pokud tiho mohli využívat volné jízdenky během aktivní služby zaměstnance či důchodce).

Šárka Pupíková, GŘ ČD, a. s.

PŘÁVNÍ PORADNA

Vnitřní předpis (3/3)

Ve druhé části uveřejněné v Obzoru č. 5 byl charakterizován vnitřní předpis. Třetí část se zabývá pracovním řádem.

Pracovní řád

Pracovní řád je zvláštním druhem vnitřního předpisu. Pro pravidla vydávání pracovního řádu platí přiměřené pravidla pro vydávání vnitřního předpisu. Ve srovnání s vnitřním předpisem je rozdílem především skutečnost, že pokud u zaměstnavatele působí odborová organizace, může zaměstnavatel vydat nebo změnit pracovní řád **jen s předchozím písemným souhlasem odborové organizace**. Odborová organizace má v souvislosti s vydáváním nebo změnou pracovního řádu právo na spolurozhodování.

Pokud by zaměstnavatel vydal nebo změnil pracovní řád bez souhlasu odborové organizace, byl by pracovní řád neplatný, respektive následek neplatnosti by stihl jeho změnu.

Ke zrušení pracovního řádu však zaměstnavatel souhlasu odborové organizace nepotřebuje, protože je v jeho kompetenci a je jeho rozhodnutím, zda pracovní řád potřebuje nebo nepotřebuje.

V případě vydání pracovního řádu platí stejně jako u vnitřního předpisu povinnost zaměstnavatele seznámit zaměstnance s novým, případně pozměněným pracovním řádem a zpřístupnit zaměstnancům jeho znění.

Další základní odlišností pracovního řádu od vnitřního předpisu podle § 305 ZP spočívá v jeho obsahu. Pracovní řád má upravovat a konkretizovat povinnosti zaměstnanců a zaměstnavatele, které v obecné poloze vyplývají ze zákoníku práce nebo z jiného právního předpisu. Zaměstnavatel může při tvorbě pracovního řádu vycházet z některých zákonem stanovených, obecně formulovaných povinností zaměstnanců (zejména v ustanovení § 301¹⁾ a § 302²⁾ ZP) a rozpracovat je vzhledem ke svým provozním a organizačním potřebám.

S ohledem na soukromoprávní charakter a smluvní podstatu pracovních vztahů je vyloučeno, aby pracovní řád zakládal zaměstnancům zcela nové povinnosti, tzn. povinnosti které by neměly oporu v žádném právním předpisu. Takové další povinnosti lze založit pouze na základě smlouvy uzavřené mezi zaměstnavatelem a zaměstnancem, pokud neodporují kogentním pravidlům zákoníku práce a základním zásadám pracovních vztahů.

Pracovní řád je z povahy věci aktem hromadné povahy. Neslouží tedy k úpravě povinností jednotlivých (konkrétních) zaměstnanců. K určení a konkretizaci jejich povinností mohou zaměstnavatelé využívat individuálních nástrojů, například závazných pokynů.

Zákoník práce ve vztahu k pracovnímu řádu výslovně stanoví, že nemůže obsahovat úpravu

mzdových a dalších práv zaměstnanců v pracovních vztazích. Zaměstnavatelé by neměli zaměřovat vnitřní předpisy a pracovní řád, respektive neměli by splyvat (např. pracovní řád může upravovat povinnosti zaměstnanců při vyúčtování cestovních příkazů nebo čerpání dovolené; ale nemůže upravovat navýšení výše cestovních náhrad nebo rozsahu práva na dovolenou apod.).

Současně rovněž platí, že by vnitřní předpis, jímž zaměstnavatelé rozpracovávají povinnosti zaměstnanců vyplývající ze zákona, neměl být označován jinak než jako pracovní řád. Pokud by byl určitý dokument označen jinak než jako pracovní řád (např. jako vnitřní předpis, příkaz zaměstnavatele, směrnice nebo tzv. etický kodex apod.), ale jeho obsahem by byla konkretizace a specifikace povinností zaměstnanců, v tom případě s ohledem na jeho obsah jde navzdory jinému názvu o pracovní řád.

Ve vztahu k vydání nebo změně pracovního řádu, který nebyl označen jako pracovní řád, se uplatní právo odborové organizace na spolurozhodování.

Zaměstnavatelé nejsou povinni pracovní řád vydávat. Výjimkou ovšem představují zaměstnavatelé uvedení v ustanovení § 303 odst. 1 ZP, kterým je uložena povinnost pracovní řád vydat. Tito zaměstnavatelé nemohou vydání pracovního řádu zrušit.

Ve zcela zvláštním postavení jsou zaměstnavatelé, kterými jsou školy a školská zařízení zřizovaná Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy, krajem, obcí a dobrovolným svazkem obcí. Pro jejich zaměstnance je pracovní řád vydáván vyhláškou Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy³⁾, které je podmíněno dohodou s Ministerstvem práce a sociálních věcí. Není vyloučeno, aby záležitosti touto vyhláškou neupravené upravili zaměstnavatelé, na něž se vztahuje, ještě ve vlastním pracovním řádu.

Poznámka:
Pracovní řád Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, ve znění 1. a 5. změny, č. j. 27 344/2011–PERS;

Pracovní řád Českých drah, a. s., ve znění 1. změny, č. j.: 55 684/2013;

Pracovní řád společnosti ČD Cargo, a. s., PER–15–A–2008.

Mikuláš Hubičák,
manager pro kolektivní vyjednávání
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ – ústředí

¹⁾ povinnosti zaměstnanců
²⁾ povinnosti vedoucích zaměstnanců
³⁾ vyhláška č. 263/2007 Sb., kterou se stanoví pracovní řád pro zaměstnance škol a školských zařízení zřizovaných Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy, krajem, obcí nebo dobrovolným svazkem obcí

Činnost oddělení BOZP OSŽ v roce 2016

V rámci Odborového sdružení železničářů – ústředí působí oddělení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, které je tvořeno svazovými inspektory. Hlavním úkolem pro toto oddělení bylo i v roce 2016 vykonávání kontroly nad stavem BOZP u zaměstnavatelů v působnosti Odborového sdružení železničářů. Činnost svazových inspektorů BOZP byla i nadále zčásti dotována Ministerstvem práce a sociálních věcí ČR. Proto má i toto ministerstvo právo provádět kontroly jejich činnosti a hospodaření s přidělenými finančními prostředky. V roce 2016 byla ministerstvem provedena u OSŽ kontrola, která neobjevila žádných závad a nedostatků a rovněž konstatovala, že kontrolní činnost v oblasti BOZP probíhá u OSŽ na vysoké úrovni.

Oblast bezpečnosti práce tradičně vždy patřila k jedné z nejvýznamnějších oblastí práce odborových organizací. Vzdělávání pracovníků, než bezpečně a zdravě neohrožující pracoviště a zdravé pracovní prostředí? Z tohoto důvodu svazoví inspektori prováděli výkon své kontrolní činnosti nad oblastí bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Významnou oblastí práce svazových inspektorů bylo i provádění kontroly nad šetřením pracovních úrazů, zejména nad těmi smrtelnými, a zastupování zaměstnanců, postižených pracovním úrazem s cílem dosáhnout co nejvyššího odškodnění. Pravomoc působnost svazových inspektorů k provádění kontrolní činnosti vždy probíhala na základě a v souladu s platnými právními předpisy, zejména zákonem práce.

V roce 2016 oddělení BOZP prostřednictvím svých svazových inspektorů provedlo celkem 434 kontrol u zaměstnavatelů a podílelo se na šetření nebo provedlo kontrolu nad šetřením celkem 50 pracovních úrazů. V rámci výkonu kontrolní činnosti bylo oddělením v roce 2016 zjištěno celkem 873 závad nebo nedostatků v oblasti BOZP.

Bližší informace o celkové činnosti oddělení BOZP lze najít na webové stránce OSŽ v sekci BOZP (ke stažení), kde je umístěna „Práva o činnosti oddělení BOZP OSŽ za rok 2016“.

JUDr. Petr Kožmín,
vedoucí oddělení BOZP – svazový inspektor

NÁZORY

Chválu na „staré dobré časy“ už nemohu ani číst

Raději předem předesílám, že jsem příznivcem železniční dopravy, vidím v ní budoucnost a práce pracovníků na železnici si vážím, neboť není lehká. Nereagovat na názory pana Kyzly a Krejčího však nejde. Určitě pánům jejich názor neberu a respektuji jej, ale už jejich pravidelné náky na „staré dobré časy“ nemohu ani číst. Nechtěl bych se na věc dívat objektivně. Proč by měl být problém, že na trati jezdí soukromý dopravce, který neuznává režijky? On by možná takový humbuk kolem režijek nebyl, kdyby je měli skutečně jen aktivní zaměstnanci železnice a nikoliv i jejich rodinní příslušníci či důchodci. Režijka je zaměstnanecký benefit jako jsou jiné. Já fakt nechápu, proč bych měl např. já dostávat od zaměstnavatele stravenky jako zaměstnanec a navíc je fasovat i pro rodinu? A co se týká jejich nemožnosti užití na tratích obsluhovaných soukromými dopravci, kde je problém? Kdyby ČD chtěly, tak zkrátka budou poskytovat peněžní příspěvek na dopravu, který už byva také běžným zaměstnaneckým benefitem a vyřešeno. A mimochodem, proč ČDS GWTR, aniž

bych byl jejich nadšencem, rozvázaly smlouvu o uznávání jízdenek předtím, kdy GWTR vyhrál veřejnou soutěž? A proč ČD nevyhrály? No ono se těžko vyhrává, když navýšily cenu prokazatelně ztráty za km o desítky procent!

Ohledně toho, že ČSD měly 100 tisíc zaměstnanců, proba, probuďte se, jsme v 21. století! Vysvětlete mi, co bude na malé regionální stanici dělat 5 či více zaměstnanců? V době dálkového řízení tratí, v době internetu, v době, kdy má každá domácnost pomalu 2 auta, v době just-in-time v nákladní dopravě, atd.! Proč by měly být ČD největším podnikem v ČR, nechápu? Také se pořád koukám kolem sebe, nejsem nevidomý, ale úplně zničené národní hospodářství prostě nevidím! Bývalé prosperující podniky zkrátka nemohly být na trhu dále prosperující, i kdyby nebyly vytunelovány (kolik procent z celkového počtu podniků jich bylo „vytunelováno“, podle znalostí pánů asi každý). Podívejte se dnes kolem sebe, sledujte ekonomické zprávy a uvidíte tolik prosperujících podniků, a kdyby byli lidé na práci, možná by byly ještě úspěšnější. Ať se vám to, pánové, líbí, nebo ne, kdyby nebylo zahraničního kapitálu, byli bychom stále zaostalou zemí. Jak jsou ti zahraniční podnikatelé strašní, že za své investice očekávají nějaký výnos (dividendy)?! No jo vlastně, vždyť oni pro náš stát vůbec nepřináší žádný zisk, jenom zaměstnávají statisíce lidí a s nimi odvářejí miliardy na důchody a zdravotní pojištění a jiné daně, modernizovaly hospodářství přenosem know-how, zapojily nás do skutečné mezinárodní obchodu (a nejen na SSSR).

Dubnová změna v červnu

Na webu SŽDC se objevily nové přepěky s mimořádnými změnami jízdního řádu. S oba vami jsem je otevřel, a zjistil, čeho jsem se obával: jedná se o běžné drobnosti, jako jsou změny v hlavičkách vlaku, ale nikoli spuštění provozu po celý půlrok na zhruba čtvrtině bezrychlostových tratí v Ústeckém kraji. Stejná situace nastala již loni: změny přelomu března a dubna opominul tak zásadní věc, jako jsou víkendové spoje Lovosice – Most, Roudnice – Libochovice, Kadaň – Podbořany (plus lokálky z Velkého Března a z České Kamenice).

Kdo chce aktuální tabulkovou formu, musí zapomenout na řád správce většiny tratí, ale musí hledat na stránkách různých dopravců, jejichž tabulky jsou často deformované dle grafických nápadů konkrétní společnosti. Klasičné tratové tabulky stíhnu SŽDC se loni dočkaly vydání až spolu s červnovou změnou. Obávám se, že jediný důvod je, že SŽDC nebere ony tratě za plnohodnotné. Řadí je mezi „nostalgičké a výletní vlaky“. Přitom jich jezdí povětšinou více, než třeba na tratích Chomutov – Vejprty, Bošice – Bečváry, nebo Litovel – Mladeč, zahrnuté mezi normální tabulky. Rozdělení je tedy zcela iluzorní (vlastně jen, zda kraj udělá mezi objednávkami pauzu víc než půlrok), a já bych ocenil, kdyby Správa železnic spíše zkompletovala přepěky s tabulkami, než abych si škrtal detaily typu dnů jízdy přímého vyz. Také jsem o to požádal přes kontaktní formulář.

Dočkáme se změny, nebo se potvrdí má skepse a dubnové spoje uvidím v tabulce v půli června?
Vít Patrák,
informátor železniční dopravy

Ad.: O soukromníkove konci

O soukromníkově konci a následujícím dopravním kolapsu na trati Bratislava – Košice se píše v článku v Obzoru 2/2017. RegioJet jako by svévolně opustil trať a cestujícím prý zbyly „pouhopouhé dva páry IC“, provozované ZSSK. A pisatel dále ve svých (jako vždy neadresných) otázkách rozvíjí katastrofickou vizi o trati Praha – Ostrava, co by, kdyby.

Je pravda, že RegioJet skutečně přestal provozovat dopravu na trase Bratislava – Košice. Ale pisatel napsal pouze A a už ne B. Tedy důvod, proč se tak stalo. Že RJ v podstatě byl odejit a trať opustil nedobrovolně vlivem konkurenčního prostředí. Je zbytečné to rozebírat, dost podrobně se o tom psalo v Lidových novinách, E15, na internetu apod. Úbude není pravda, že se snížila nabízená kapacita a cestující příšlých IC, „polovinu spojí“. Bratislavu a Košice spojují čtyři páry IC, devět párů rychlíků a jeden pár nočních lůžkových vlaků.

Škoda, že se podepsaný informátor železniční dopravy tak trochu neinformatoval třeba v IDOSu...
Jiří Vlašánek

Reakce autora

Pan Vlašánek má pravdu ohledně kapacity, trochu jsem ji nafoukl. Pro případ České republiky by ale, rozdíl od Slovenska, skutečně

Kde se stala chyba?

Italská společnost Grandi Stazioni, která nebyla schopna dokončit v termínu opravu žst. Praha hlavní nádraží, pěkně rekonstruovala v roce 2009 budovu nádraží v Mariánských Lázních. Tím však pohádka skončila. Většina prostor na nádraží i osm let po dokončení rekonstrukce zraje prázdnotou. Před rekonstrukcí fungovala v nádraží alespoň restaurace – to ostatně v příjezdové dvoraně dokumentuje i výstavka fotografií o stavu budovy před a po rekonstrukci.

Nyní kromě WC za 10,- Kč, úschovny, výdejny jízdenek a prodejny časopisů nenajdeme nic. Navíc tam není ani automat na kávu. Nevyužitelný prostor stanic komerčními aktivitami není problém jen v Mariánských Lázních. Otevřené nádražní restaurace byly dříve pravidlem, nyní pouze vzácnou výjimkou. A to nejen v Čechách. Kde se asi stala chyba? V předraženém pronájmu? Vylaty se mít prostory radši prázdné, než snížit ceny?
Martin Kubík



Takový krásný prostor, ale léta zeje prázdnotou. Žst. Mariánské Lázně, 10.3.



Zimní vlak, tvořený dvojicí „Žraloků“ řady 844, zdolává dne 27. 2. poslední metry stoupání před železniční stanicí Dubí.

Žraloci na Moldavě

I v letošním roce vypravily České dráhy, a. s., ve spolupráci s Dopravou Ústeckého kraje speciální „zimní vlaky“ z Ústí nad Labem na Moldavu v Krušných horách. Jmenovitě ve dnech 3., 4. a 27., 28. 2., krátce před půl devátou, vyrazily z ústeckého hlavního nádraží dvě sprážená motorová jednotka řady 844, u veřejnosti známá „Žraloci“, aby po zdolání horské dráhy – „Teplického (Krušnohorského) Semmeringu“ ukončily svojí jízdu v železniční stanici Moldava v Krušných horách, ležící ve výšce 870 m.

Zatímco v prvním termínu, o jarních prázdninách, bylo všude plno sněhu, na konci měsíce už byly díky vyšším teplotám podmínky podstatně horší. To se také projevilo na obsazenosti vlaku. Moldava totiž není až tak atraktivní, pokud odsud nechcete pokračovat na lyžích, či v létě na kole nebo pěšky někam dál. A pokud nedojde k na-

pojení zdejší trati na německou železniční síť (jakkoli je to dnes nereálné), nic se nezmění. Cestující zde nalezne prázdné a pomalu chátrající nádraží a několik málo vietnamských stánků se sortimentem, určeným především pro „přespolní“ návštěvníky ze sousední SRN.

„Moldavskou horskou dráhu“ či „Teplického (Krušnohorského) Semmeringu“ chtějí-li, uváděnou do provozu postupně v letech 1876–84, postavila Společnost Pražsko–duchovské dráhy. Trať s úvratí ve stanici Dubí (dnes SŽDC č. 135), je známá náročným stoupáním a pěknými výhledy do krajiny. Dříve, v dobách přepravy uhlí do Německa, činily se na čele vlaku i tři parní lokomotivy. Motorovým „Žralokům“ řady 844 o výkonu 2x390 kW však nečiní stoupání žádné potíže. Tak za rok opět na Moldavě na viděnou, vážení. A. K. Kýzl

Nový přístřešek na zastávce Poříčí nad Sázavou–Svárov

Během zimy byl v zastávce Poříčí nad Sázavou–Svárov postaven nový přístřešek pro čekání cestujících na vlak. Je to moderní přístřešek, takže do něj dost fouká a moc cestující nechrání před nepřízní počasí. Co se dá dělat, je moderní doba a všichni chvátají a chodí na vlak na poslední chvíli, takže když vlak nemá zpoždění, dlouho se cestující na zastávce nezdří.

Podle mého mínění větším problémem je, že v zastávkách Poříčí nad Sázavou–Svárov a Peceraď se neudělalo během revitalizace trati 210 osvětlení nástupišť, jako například v zastávkách Chrast nad Sázavou či Prosečnice. Přitom na polních železničních přejezděch ve Svárově bylo zbudováno světlé přejezdové zařízení a v Peceraďech vysílač signálu pro dálkové řízení vlakové dopravy. Tak si myslím, že když byl přiveden elektrický proud, tak se na obou

zastávkách mohlo investovat i do osvětlení nástupišť. Vždyť je jednadvacáté století a lidé, když jedou domů z práce večer či brzo ráno do práce, nemusí čekat ve tmě či vystupovat do tmy. Ale bezpečnost cestujících není tak lukrativní zakázka, jako zabezpečení železničních přejezdů v polích chráněných pouze křížem... Vít Mareš



Osobní vlak 9057 přijíždí do zastávky Poříčí nad Sázavou Svárov, na níž je nový přístřešek pro cestující.

Nádraží v Hrubé Vodě je opět na prodej

Budova železniční stanice Hrubá Voda (trať Olomouc–Křmrov) je v současné době nabízena opět k prodeji. V říjnu roku 2013 bylo nádraží (jako zbytný majetek ČD) prodáno v rámci předkupního práva soukromému vlastníkovi (nájemníkovi jednoho ze dvou bytů), který plánoval jeho opravy. Protože se mu však ani po třech letech nepodařilo zajistit potřebné finance na obnovu nádraží, rozhodl se na sklonku minulého roku, že nádraží prodá. Budova byla mezitím navržena k zařazení do seznamu kulturních památek, což by, v případě že návrh bude schválen, mohlo znamenat dotace na její opravu ze státních prostředků. Současně je na prodej i sousední budova někdejší vodárny, která sloužila v době pamí-

ho provozu k čerpání vody do lokomotiv.

Obě budovy jsou ovšem ve značně zchátralém stavu a jejich obnova si vyžádá další nemalé finanční náklady, odhadem 10–15 milionů korun. Navíc musí nový majitel počítat s věcným břemenem, které obnáší dopravní kancelář SŽDC, vestibul (čekárnu) a sociální zařízení (suché záchody ve zděné části budovy). Fakt, že do kdysi honos-



Pohled na boční stěnu nádraží v Hrubé Vodě s nápisem Grosswasser.

né budovy secesního vzhledu z roku 1908 nebylo prakticky od doby jejího vzniku investováno (prováděla se jen drobná údržba havarijních případů) dosvědčuje zcela jasně prosvítající nápis původního názvu železniční stanice na její čelní stěně – Grosswasser (na snímku).

Jak je vidno na příkladu Hrubé Vody, ani prodej nádraží, kterým se tehdejší vlastník – České dráhy – mohl snažit o vyřešení zoufalé situace s jeho údržbou, nevyřešil v „prvním kole“ tento problém. Bude proto jistě velice zajímavé sledovat další osud této budovy, která se nachází jen pár kroků od sportovního střediska (zasněžovaný sjezdácký svah s lanovkou a bobová dráha o délce 851 metrů s převýšením 51 metrů) a jen pár kroků od zrekonstruovaného hotelu „Rudá hvězda“ (do r. 1990), nyní „Hluboký dvůr“.

Autorem secesní nádražní budovy v Hrubé Vodě je Ing. Gustav Kulhavý, který od roku 1902 působil v oddělení pozemních staveb na Ministerstvu železnic. Podílel se také na stavbě nádražních budov v Českých Budějovicích, Plzni hl. n., Mariánských Lázních, Praze–Vyšehradě či Krnově–Cvilíně. –čas–

Ostravské železniční muzeum mapuje historii moravskoslezských tratí

1. května tomu bude na den přesně 170 let, kdy byl zahájen provoz na c. k. privilegované Severní dráze císaře Ferdinanda (německy k. k. privilegierte Kaiser Ferdinands–Nordbahn, zkratkou KFNB). V uvedený den, v roce 1847, vyjel na tuto trať, budovanou z Vídně do Haliče, první vlak, který svoji jízdu ukončil v Bohumíně, kam do té doby pokračovaly stavební práce. Při příležitosti tohoto významného výročí bude v tomto památný den zahájena vernisáž výstava v Železničním muzeu Moravskoslezském, které sídlí v budově železniční stanice Ostrava střed.

„Pokud vše dobře dopadne, na oslavy tohoto výročí přijede 1. května 2017 na nádraží Ostrava střed zvláštní historický vlak z Bohumína s parní lokomotivou v čele, vypravený v režii Českých drah. Hlavní oslavy tohoto výročí pak proběhnou na Národním dnu železnic v září, který bude letos uspořádán v Ostravě a v Bohumíně.“ říká jeden z těch, kteří se o chod muzea starají, Ing. Josef Juřeník. „Po příjezdu tohoto vlaku bude zahájena vernisáž výstavy.“

A co bude tématem výstavy? Návštěvníci budou moci spatřit vzácné dokumenty, které jsou dokladem budování této trati, jakož i bohatý obrazový doprovod a dobové železniční artefakty.



Na trenážeru lokomotivy si návštěvníci mohou vyzkoušet jízdu na stanovišti strojvedoucího.

Podobných výstav na různá témata, týkající se historie ostravské a potažmo moravskoslezské železniční aglomerace, uspořádalo toto muzeum již několikrát. V současné době (až do konce dubna) je zde možno shlédnout výstavu, zaměřenou na historii tratí Novojičínska. Ta mapuje vývoj železničních tratí na Novojičínsku, z nichž nejstarší (Suchdol – Nový Jičín) oslavila 136 let od svého vzniku. Návštěvníci se zde mohou mimo jiné seznámit také se snahou měst Opava, Fulnek a Bílovec, jejichž představitelé se ve své době snažili o výstavbu trati, vedoucí z Opavy do Fulneku. Celé muzeum je postaveno na dobrovolné činnosti všech, kteří se o jeho chod starají. Ředitelem je Vojtěch Hermann, kromě něho zde za symbolické odměny pracují jako pokladní a průvodci muzeem v převážně většině bývalí železničáři, ale také například učitelka, student

dopravní školy a také jeden „šotouš“, neboli fanoušek železniční historie. „Ročně sem zavítá kolem čtyř tisíc návštěvníků, není to mnoho,



Modelové kolejiště je lákadlem především pro dětské návštěvníky muzea.

ale není to také málo.“ říká Josef Juřeník. „Zatímco dospělí se věnují historii železnic, děti zde mají modelové kolejiště a pro všechny je zde veliké lákadlo, jímž je trenážer lokomotivy s původním kontrolérem, brzdícím, rychloměrem a všemi přístroji. Jízdu vlaku lze pak pozorovat na obrazovce.“

Co trápí nejen Josefa Juřeníka, ale vlastně všechny, kteří se o muzeum starají, je jeho další osud. Poté, co budouv nádraží Ostrava střed převzala SŽDC, čeká se, co bude dále s muzeem. „Předepíší-li nám nějaké vysoké nájemné, bude asi ve všim konec, což by byla obrovská

škoda pro všechny. Ale snad se podaří dojednat vyhovující podmínky,“ doufá Josef Juřeník.

Poslední velkou akcí, na níž se muzeum podílelo, byla jízda motorového vozu po ostravských vlečkách, která se uskutečnila v režii Slezského železničního spolku 18. února. Železniční muzeum dodalo pro tyto jízdy kvalifikované průvodce. „Vidět místa, kde ještě před asi třiceti lety panoval čilý ruch, je na jedné straně vzrušující, na druhé straně přijde člověku líto, že už je všechna ta krása pryč,“ posteskně si Josef Juřeník nad pomalu zanikající unikátní sítí ostravsko–karvinských vleček, tzv. Baňské dráze. Miroslav Čáslavský

Zveme na čerčanský Country ples

Zveme čtenáře Obzoru na již 14. Country ples železničářů Posázavského Pacifiku, který se uskuteční dne 8. dubna ve 20 hodin v prostorách sálu Kulturního domu v Čerčanech.

Jedná se neformální zábavu s vynikající country kapelou Bessoni, doprovodným programem a bohatou tombolou.

Na Country plese v Čerčanech se tradičně setkávají nejen kolegové železničářů napříč profesemi a společnostmi, ale akce je hojně vyhledávána i „pouze“ cestující – civilní veřejností.

Ples se může pochlibit podporou a vzácné příkladnou kooperací národního dopravce České dráhy, a. s., a základních odborových organizací působících v čerčanském depu, tedy ZO FS Čerčany a ZO OSŽ – Dilenský výbor Čerčany. Vstupenky je možné zakoupit v předprodeji v infocentru v Čerčanech, ale i na místě konání. Pro kolegy z řad ČD, ČDC a SŽDC je garantována sleva 20 % ze základního vstupného 120,- Kč. –ml–

SPORT

Přivezli jsme vítězství!

V sobotu 11. 3. 2017 se v belgickém Hazewinkelu konalo 57. mistrovství železničářů v běhu. Běžec českých závodů se zúčastnila také malá výprava českých běžců, kteří se na tuto akci nominovali na loňském MČR železničářů v silničním běhu pořádaném v rámci závodu Běchovice – Praha.

Závod se tradičně konal ve sportovním areálu u veslařského kanálu nedaleko Mechelenu. Na podmáčené a bahňité trati od prvních metrů zcela dominoval Ladislav Kučera (SŽDC, OŘ Hradec Králové). Do cíle doběhl s více než minutou

vým náskokem před druhým Emmanuelem Loverie z Belgie. Další český běžec, Martin Vacek (ČD, a. s., DKV Česká Třebová) doběhl celkově na 8. místě (ve své kategorii třetí). Jediná česká zástupkyně žen Eva Marková (ČD, a. s., OPT Olomouc) obsadila 15. místo.

V letošním roce se poprvé podařilo českému běžci tento závod vyhrát v absolutním pořadí. Za organizaci a péči o českou výpravu si zaslouží poděkování organizátor závodu pan Walter Verrycken.

Ondřej Šmehlík



Ladislav Kučera doběhl do cíle.



Budova bývalé vodárny je rovněž na prodej, zájemce se doposud neozval.