

Z aktuálních událostí

V úterý 25. 9. 2018 se v Praze na generálním ředitelství Českých drah sešli zástupci odborových centrál na železnici s ministrem dopravy Danem Ťokem. Schůzka v podstatě tematicky navazovala na pondělní odpolední tripartitu. Jak nás informoval I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun, zástupci odborových centrál ministři při této příležitosti opět připomenuli nerovné podmínky, které České dráhy mají vůči ostatním dopravcům, ať už to jsou obranyschopnost, mimořádné události, nostalgické či mezinárodní vztahy.

Důležitým tématem úterní schůzky byly však podle Vladislava Vokouna sítové služby. „Pan ministr jednoznačně deklaroval, že si dovede představit čekárny, úschovny a další u SŽDC s tím, že prodej jízdenek byla jakási aktivita ministerstva, ale že uznává obrovský význam Českých drah a že nemá ambice zasahovat nějakým radikálním způsobem do prodeje jízdenek.“ Jak Vladislav Vokoun dále uvedl, ministr dopravy se nicméně myšlenky jednotného jízdního dokladu nevzdává, „ale zatím to zarazil s tím, že se o tom povede debata, ale samozřejmě na jiné bázi než na úkor Českých drah“.

Mluvílo se i o roli regulátora, například o řešení výluk ze strany SŽDC, či o personálních změnách. „Pan ministr personální změny obhajoval s tím, že jejich cílem je především vylepšit České dráhy a posunout je tak, aby i nadále mohly hrát výjimečnou a důstojnou roli,“ řekl Vokoun a dodal, že ministr Ťok se před zástupci odborových centrál došval, že při současných nebudou rozhodovat jenom cena, ale i splnění závazku ve veřejné službě.

aby se doplnilo představenstvo na pět.“ Miroslav Kupec obhajoval i výměny dozorčích radách s tím, že když byli zástupci odvoláni z představenstva společnosti, že nemůžou být dále ani v dozorčích radách dceřiných společností. Zdůvodňoval i výměnu ve Výzkumném ústavu železničním. „Samozřejmě přišla na přetřes i změna v dozorčí radě společnosti ČD Cargo (snížení počtu členů dozorčí rady z devíti na šest, počet zástupců zaměstnanců zůstane zachován – tzn. dva),“ řekl Vladislav Vokoun a dále se zmínil o tom, že již 24. 9. projednali zástupci odborových centrál s personálním ředitelem ČD JUDr. Veselým Sociálním fond (SF) a přijali zásady čerpání SF a rozpočet s tím, že to ještě musí projednat a schválit představenstvo společnosti (ČD). Podle Vokouna jde pouze o drobné úpravy ve prospěch starších zaměstnanců (60+) v provozních profesích.

Podnikový výbor OSŽ Správy železniční dopravní cesty na svém pravidelném zasedání, ve čtvrtek 27. září 2018, zvolil tým kolektivních vyjednávačů. Ten bude pracovat ve složení: Petr Štěpánek – vedoucí, Miloš Paleček, Miroslav Maincl, Dušan Richter, Roman Polok, Pavel Lněnička, Petr Toman, Lýdie Vatterová, Marcel Bortl, Luděk Šebřle – poradce.



Národní den železnice 2018 se konal v Českých Budějovicích (více na poslední straně přílohy tohoto čísla). České dráhy na něj vypravily jako protokolární vlak i nově opravenou jednotku SC Pendolino. Objektív Michaela Mareše ji zachytil na mostě přes Nežárku u Veselí nad Lužnicí.

Podle názoru ASO nelze připustit situaci, že bude dále pokračovat proces otevírání trhu v osobní železniční dopravě s tím, že problematiku zajištění nediskriminačních podmínek bude MD ČR řešit až v průběhu tohoto procesu, případně vůbec

Dne 24. září 2018 se v odpoledních hodinách ve Zlatém sále Lichtenštejnského paláce v Praze uskutečnilo 145. zasedání Plenární schůze Rady hospodářské a sociální dohody ČR (RHSD ČR), neboli tripartity, kde jedním z projednávaných bodů byla i situace v železniční dopravě. Jako zástupce Asociace samostatných odborů (ASO) v RHSD ČR, kde OSŽ zastupuje železniční sektor, jsem na tomto jednání prezentoval stanovisko Asociace samostatných odborů (viz dále), které je jakýmsi souhmem nejdůležitějších aktuálních požadavků odborových organizací působících na české železnici.

Stanovisko ASO k materiálu „Situace v železniční dopravě“, předloženému MD ČR na jednání RHSD 24. 9. 2018:

1) Z materiálu předloženého MD ČR vyplývá, že v regionální i nadregionální dopravě postupně dochází k otevírání trhu při sjednávání veřejných služeb v železniční dopravě, a to jednak formou vyhlášení nabídkových řízení,

ale jednak formou tržních konzultací v případech, kdy po notifikaci přímého zadání obdrží objednatel alternativní nabídku od jiného dopravce. S tímto postupem ASO zásadně nesouhlasí a v návaznosti na materiál Ministerstva dopravy ČR „Role státu při zajišťování dopravní obslužnosti v železniční dopravě po roce 2019 a dopady nové legislativy na společnost ČD“, který byl předložen tripartitě na jaře 2017, trvá na tom, aby k dalšímu otevírání trhu docházelo až poté, kdy se MD ČR vypořádá s níže uvedenými problémy, jejichž vyřešení je nutnou podmínkou pro možnost státní akciové společnosti České dráhy účastnit se nabídkových řízení nebo tržních

konzultací za nediskriminačních podmínek. Zejména se jedná o tyto již dříve nastolené a adekvátně dosud nvyvořené problémy:

- Způsob úhrady a princip odpovědnosti za záložní soupravy pro případ živelních pohrom a jiných mimořádných stavů,
- Zajištění dopravní obslužnosti v krizových stavech a dopravy pro funkce obrany státu včetně úhrady této služby, která nemůže jít za ČD,
- Definice zájmů státu ve věci působnosti v mezinárodních železničních organizacích a stanovení podílu na úhradě finančních nákladů,

(Pokračování na straně 3)



Ilustrační snímek Michael Mareš.

Poté schůzka pokračovala setkáním odborových centrál s předsedou představenstva Českých drah Miroslavem Kupcem. „Pan Kupec nás seznámil s chystanou organizační změnou na generálním ředitelství Českých drah, která by měla být účinná od 1. 11. 2018.“ řekl Vladislav Vokoun a vysvětlil, že nově od 1. listopadu vznikne úsek náměstka pro provoz, který by měl mít na starosti techniku, druhy z náměstků by pak měl mít v gesci obchod, tedy úsek regionální a dálkové dopravy. Zbývající dva náměstci by pak měli na starosti úsek ekonomiky a úsek správy majetku. „Samozřejmě se čeká, až se vyberou noví náměstci tak,

Radek Nekola: „Valná hromada ČD Cargo, a. s., si zahrává s naší trpělivostí a ohrozila volby do Dozorčí rady ČD Cargo, a. s.“

Na 26. 9. 2018 byl mimořádně svolán Podnikový výbor OSŽ ČD Cargo, a. s., z důvodu náhlého rozhodnutí jediného akcionáře při výkonu působnosti valné hromady ČD Cargo, a. s. o změně stanov, a to 27 dní před plánovanými volbami do Dozorčí rady ČD Cargo, a. s. Tímto usnesením valná hromada snížila počet zástupců zaměstnanců v Dozorčí radě ČD Cargo ze tří na dva. Podotýkám, že totožná valná hromada před čtyřmi měsíci rozhodla o navýšení počtu zástupců zaměstnanců v Dozorčí radě ze dvou na tři, bez ohledu na finanční náklady, které nyní uvádějí jako důvod změny. S touto informací jsme byli seznámeni dne 24. 9. 2018 vedením společnosti ČD Cargo, a. s. v úvodu jednání odborových centrál, a to že k této změně dochází bez jakéhokoli racionálního důvodu.

Bezprostředně po této informaci jsem požádal ministra dopravy p. Ťoka o urychlenou schůzku k této věci. Schůzka se uskutečnila druhý den ráno (25. 9.) s vysvětlením našich obav o uskutečnění vyhlášených voleb do Dozorčí rady v termínu, který by neohrožoval celý chod společnosti, a dále o postupu a přístupu Představenstva ČD, a. s., k rozhodování o dění v ČD Cargo, a. s. Ministr dopravy přislíbil, že celou záležitost projedná s předsedou představenstva ČD, a. s.,

a ČD Cargo, a. s. V odpoledních hodinách mě informoval, že oba dva předsedové představenstva udělají vše pro to, aby se moje obavy nenaplnily a volby do dozorčí rady proběhly dle schváleného harmonogramu.

Taková rozhodnutí představenstva ČD, a. s., považuji za ohrožující a pro mne nepřijatelná z důvodu rozkolísávání společnosti ČD Cargo, a. s. Podnikový výbor OSŽ ČD Cargo, a. s., si na rozdíl od valné hromady uvědomuje časovou tíseň, a protosvým rozhodnutím umožní ve zkrácené lhůtě projednat všechny potřebné dokumenty týkající se připravovaných voleb a zajistit tím, aby ve dnech 22. – 25. 10. 2018 mohly být uskutečněny.

Podnikový výbor OSŽ ČD Cargo, a. s., nově hlasoval a rozhodl o nominaci dvou kandidátů OSŽ na členy Dozorčí rady ČD Cargo, a. s.: Radek Nekola a Bc. Marta Urbanová. Chci touto cestou poděkovat Petrovi Skrečkoví, který byl kandidátem OSŽ, za jeho aktivní účast osobní přístup. Byl bych moc rád a doufám, že se zaměstnanci nenechají otrávit přístupem představenstva ČD, a. s., a volby v naší společnosti ČD Cargo, a. s., proběhnou za vysoké účasti.

Za PV OSŽ ČD Cargo, a. s., předseda Radek Nekola

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Přejeme si, aby opravárenství zůstalo v Pardubickém kraji s využitím stávajících kapacit.“

Hovoříme s MARTINEM NETOLICKÝM, hejtmánem Pardubického kraje

Přinesl jsem vám Obzor ze září letošního roku (č. 18), kde je na titulní stránce článek „Bývalé pardubické depo má být zrušeno, odboráři a zaměstnanci dílny jsou proti“. V úvodu jsou uvedeny důvody, proč by podle předsedy tamní ZO OSŽ Jaroslava Příbyla bylo pro dráhu výhodné provozní pracoviště v Pardubicích zachovat, nehledě na strategickou polohu stávajícího pracoviště. Je vám tedy známo, že dráhy chtějí v Pardubicích opravnu zrušit?

Začal bych trošku zešířka, z nadhledu. České dráhy jsou obecně veřejností vnímány jako poměrně těžkopádný podnik, který se snaží neustále zefektivňovat svoje řízení tím, že nastoupí cestu k nějaké reorganizaci. V Českých drahách tak stihá reorganizace reorganizací a teoretici na řízení vám řeknou, že pokud (ne)reformu následuje další reforma, tak se nikdy řízení nezeefektivňuje, spíše naopak. Zaprve většinou dochází k znepřehlednění, a za druhé, než si zaměstnanci zvyknou na novou organizační strukturu, tak je opět změněná. To znamená, že efektivita podniku spíše klesá. To v Českých drahách probíhalo po celá devadesátá léta a výjimkou nezůstává ani druhá dekáda 21. století. Jako poslední poměrně závažnou informací mám k organizační změně v oblasti kolejových vozidel a DKV, kdy z pěti výkonných jednotek vznikla nakonec tři pracoviště. A opět se dostáváme do fáze, kdy se argumentuje zefektivněním. To, že v rámci celé sítě ČD existuje, jestli se nemýlím, 33 opravárenských míst, která nejsou optimálně využita a jejichž umístění často není zrovna ideální, je zcela jednoznačně pravda. Je je

zajištění provozu opravárenství v těchto podmínkách poté velmi drahé, také nelze asi rozporovat, ale každopádně, z mého pohledu, je potřeba vnímat na jedné straně opravárenství, které provádějí České dráhy prostřednictvím vlastní činnosti, a opravárenství, které takzvaně outsourcingují.

Ale zpět k vaší otázce. České dráhy možná v současné době zvažují různé ekonomické a organizační modely. Do budoucna asi nebude pravděpodobně ušlechtlé udržet všech 33 opravárenských pracovišť, ale v těch klíčových místech, která navazují na koridor a která jsou v současné době specializovaná, tak bych k takovému kroku rozhodně nepřistupoval.

Pokud vím, tak jste ve věci útluhu českotřebovského depa i hodně osobně angažován..

Když jsem se dozvěděl o chystaném útluhu pracoviště v České Třebové, což je nesrovnatelně větší depo než v Pardubicích, kde je opravárenská činnost nesrovnatelně větší, než v Pardubicích, sešel jsem se s tehdejšími členem představenstva, dnes generálním ředitelem Českých drah, panem Miroslavem Kupcem, a zajímal jsem se o to. Byl jsem se v řadě věcí neshodil, nakonec jsme si v podstatě vysvětlili, že jak běžné, tak i takzvané vyvazovací opravy mohou zůstat v České Třebové, a že tedy není důvod k tomu, aby bylo nutné personál měnit. O tom, že se jedná i o využití areálu depa v Pardubicích, se mluvílo až v rámci jednání v České Třebové, nicméně nebylo v žádném případě řečeno, že má dojít k nějakému útluhu či uzavření.



Železničářům z pardubické opravy vadí i to, a o tom v tom článku je rovněž zmínka, že ač se neustále argumentuje úsporami, začaly se přemalovávat regionovy do barev Pardubického kraje a kraje Vysočina, o tom jste také slyšel?

Ale to je nedorozumění, to je naše iniciativa! My jsme se na tom s Českými drahami tak dohodli. Zaprve regionovy jezdí ještě v barvách z doby, kdy byly před patnácti lety v Pars Šumperk rekonstruovány z řady 810 na řadu 814, a ty barvy na nich již dožívají. Za druhé, v minulosti jsme, jako Pardubický kraj, zkoušeli dva pilotní projekty, které se osvědčily, a to princeznu Hereřet na lince Česká Třebová – Moravská Třebová, a na lince Pardubice – Chrudim reklamu na loutky. Obojí byly polepy, které jsou rovněž dožilé.

(Pokračování na str. 2)

Předplatné Obzoru 2019

V těchto dnech začínáme rozesílat zálohové faktury na předplatné Obzoru na rok 2019. Pokud požadujete změnu v počtu odebíraných výtisků nebo pokud máte např. změnu v adrese, sdělte nám to, prosím, urychleně na adresu marie.bartova@osz.org nebo telefonicky na 737 275 079. Děkujeme! Redakce Obzoru

„Přejeme si, aby opravárenství zůstalo v Pardubickém kraji s využitím stávajících kapacit.“

(Pokračování ze str. 1)

Tedy (v roce 2010) se předpokládalo, že vydrží dva roky, a máme rok 2018. Při vši účt, ani ty žluté reionovy nejsou v korporátních barvách Českých drah.

Když už došlo k liberalizaci, tak je podle mého soudu správné, že se vozidla jednotlivých dopravců barevně liší: Jančurův RegioJet je žlutý, Leo Express Novotného čerň, a barvy ČD jsou tmavě/světle modrobílá. Vzhledem k tomu, že Pardubický kraj je objednatelem, tak bychom si přáli, aby ta vozidla jezdila v našich barvách. Každopádně část nákladů, zhruba třetinu, nese Pardubický kraj, vylčeni jsme na to částku 800 tisíc korun. Ale rozhodně bych regionovy nespojoval s reformou opravárenství, protože, upřímně řečeno, pro mě, a kolegové z ČD to ode mě pravidelně na těch jednáních slyší, jsou to pořád vozidla ze sedmdesátých a z počátku osmdesátých let, která prošla pouze modernizací.

Když si budou tento rozhovor číst lidé v pardubické opravě, kterých se to týká, mají ještě nějakou naději?

Když jsme 16. 3. 2018 s pány Urbanem a Kupcem probírali Českou Třebovou, byl jsem ubezpečen, že fakticky zůstanou stejné výkony a všechny dělnické profese, o pokles má jít pouze u THP pracovníků a má nastat jejich přesun. Využití areálu halvy v majetku Českých drah v Pardubicích zmínili jako otevřenou otázku.

V otázce opravárenství ČD jsem měl ještě jednu schůzku čtrnáct dní předtím – 1. 3. 2018 jsem byl předsedou ZO OSŽ Zdenkem Jindrou požádán o návštěvu v DKV Česká Třebová, kde mě seznámili s chystanými organizačními změnami. Z mého pohledu zrušení opravny v Pardubicích nepřinese Českým drahám nic zásadního. Rozumím poklesu opravárenských pracovišť, ale nechápu, proč k nim dochází na dobře dostupných koridorových tratích a hlavně v rámci uzlů, kde opravárenská výroba měla tradiční zázemí. Jako hejtman Pardubického kraje, který dojednává smlouvy s Českými drahami na další desetileté období, jsem národního dopravce požádal, aby veškeré opravárenské výkony na vozidlech, která objednáme, byly prováděny v Pardubickém kraji v rámci stávajících kapacit.

Jednání s dalším provozovatelem, a to o konkrétní trati 024/025, tak i v jeho případě zazněla jednoznačná podmínka, tedy že si přejeme, aby opravárenství zůstalo v Pardubickém kraji s využitím stávajících kapacit.

Kroky Českých drah jdou ale opačným směrem, přímo tady v Pardubicích jednu opravnu ruší. Takže tím naznačujete, že jim tedy nesvíříte po roce 2019 výkony?

Všichni s kým jednáme, nám garantují, že výkony, které budeme nasmlouvat, zůstanou v Pardubickém kraji.

Ale v tom článku se dočtete, že ČD převádějí opravy, respektive výkony pardubické opravy, do Hradce Králové, tedy do jiného kraje?

Ale to je promě nová informace, že je to takhle daleko, jsem nevěděl. Pochopitelně se mohou vedení Českých drah zeptat na situaci s pardubickým depem.

S Českými drahami vyjednáváte nyní o smlouvě po roce 2019, můžete naznačit, v jaké fázi jste?

Zrovna včera (25. 9. 2018) probíhalo detailní jednání s paní Štěpánkovou a s panem ředitelem Ješetou, který je novým ředitelem obchodu osobní dopravy, za ROC tady byl můj jmenovec Tomáš Netolický, a probírali jsme finanční model. Dohodli jsme se, že České dráhy připraví nový model, kdy by provozovatelem na tratích 024/025 byl někdo jiný než České dráhy.

Proslýchá se, že o tyto tratě projevil zájem Leo Express...

Ano, ono by to paradoxně znamenalo, protože by Leo Express s nabídkou svých vozidel výrazně modernizoval vozový park oproti stávajícímu stavu, že bychom mohli část modernějších vozidel přesunout jinam a vyřadit asi tři staré motorové vozy řady 810. Zároveň bychom mohli jednu řadu 162/Sysel nasadit na koridor místo lokomotivy řady 163 s dvěma vozy, které potřebují renovaci. Cílí České dráhy nám mají s těmi úpravami předpoklady ještě předložit nabídku bez trati 024/025, a nás v té chvíli zajímá, co to udělá s fixními náklady. Každopádně České dráhy nám zatím – z hlediska této tratě – nenabídlí to, co nabízí Leo Express, nicméně mohu konstatovat, že zatímco Leo Express je schopen reagovat na požadavky objednatele ze dne na den, v případě ČD tak brisnická reakce není.

Takže je skutečně reálné, že na tratích 024/025 bude od prosince 2019 jezdit Leo Express?

Nabídka Leo Expressu je pro nás zajímavá i vzhledem k provozování spoje Pardubice – Ústí nad Orlicí – Letohrad – Wroclaw, a to jednou denně ve všední dny a dvakrát denně o víkendech, a bez přestupu v Lichkově. Na těchto spojích by měly být nasazeny soupravy, jaké známe z koridoru. Osobně jsem se na to ptal majitele Leo Expressu a on mi sdělil, že v příštím roce, v prvním pololetí, a teď nevím, jestli to není obchodní tajemství, by měl obdržet tři nové soupravy (Flirt) a jedna z nich by mohla být nasazena právě na tuto trať. Na ostatních spojích by jezdily Linky, což z našeho pohledu není úplně špatné. Je to sice motorová trakce, ale opět bez přestupu v Lichkově. Leo Express zároveň k tomu nabízí spojení do rekreačních oblastí Králicka včetně Dolní Moravy. Cílí těch bonusů, které nám dopravce nabízí, je celá řada. Ale pořád je to otevřené, čekáme na upravený finanční model od ČD se zohledněním toho, co by se stalo, kdyby trať 024/025 byla soukromníka. Modely pak porovnáme, definitivní rozhodnutí by mělo padnout na zastupitelstvu Pardubického kraje v prosinci letošního roku, počátkem prosince by to mělo jít do Rady kraje, a ČD by finanční model měly předložit do 19. 11. 2018. Za sebe říkám, je dobré mít šitku v rybníce. **Michael Mareš**



Na začátku dvacátých let vznikla krátká, přibližně tříkilometrová spojka z Podlešína do Zvoleněvske, jejíž součástí byla i výstavba podlešinského nádraží.

NAVŠTÍVILI JSME

Podlešín

Jan Malypetr, významný prvorepublikový politik a předseda vlády, navrhl v roce 1919 u Podlešína propojit lokální trať ČSD Kralupy – Třebichovice (Vinařice), na níž byl provoz zahájen v roce 1884, s tratí Pražsko–duchcovské dráhy. Tak na začátku dvacátých let vznikla krátká, přibližně tříkilometrová spojka z Podlešína do Zvoleněvske, jejíž součástí byla i výstavba podlešinského nádraží. Provoz na nové spojce byl zahájen 2. 10. 1922 a od 15. 5. 1927 již začaly nové spoje jezdit přímo rychlíky z Prahy do Mostu (přes Kralupy nad Vltavou).

Když si člověk prohlíží staré zažloutlé fotografie z počátku 20. století, ani se nechce věřit, že tolik drážních zaměstnanců tehdy ve stanicích Pražsko–duchcovské dráhy pracovalo. Některé dochované fotografie, jako například ta ze Slaného datovaná do roku 1900, spíše připomínají snímek regimentu vojáků než sloužící železničáře.

Dnes jsou již mnohé stanice bývalé Pražsko–duchcovské dráhy opuštěné (dálkové řízení) nebo i zbourané (Duchcov, Vrbno nad Lesy, Želence u Slaného). Výjimkou potvrzující pravidlo je Podlešín se stále fungující dopravní kanceláří (v dopravní kanceláři železniční stanice Podlešín je signalizace přejezdů přemístěná z Kolče) a dvěma stavědly „Dvojka“ (stavědlo) stojí hned vedle výpravní budovy. Ze stavědla č. 2 ještě nedávno nebylo vidět ani na odjezdová návěstidla u mostu na slánském zhlaví (pod nímž do roku 1982 jezdily vlaky ze Zvoleněvske do Vinařic). „Letos je to nové vykácené. Dřív na tu stranu nebylo vůbec vidět, teď vidíme aspoň na návěstidla,“ potvrdila službu konající signalistka. „Letos na jaře to dělali. Rozhodně je to teď lepší, už to bylo hodně zarostlé.“ Před třemi měsíci pak specializovaná firma upravila

i samotné slánské zhlaví železniční stanice Podlešín. „Zrušili výhybku číslo 7 a napojení manipulační koleje,“ dodala signalistka. Tak v Podlešíně po téměř sto letech zanikly drátovody. Ovládání výhybek i návěstidel je nyní na elektromechanické radiče. „Polepšili jsme si,“ libuje si signalistka. „Drátovody vedly až k výhybce devět na mostě a páky už šly dost ztuhla.“

Na trati 110 již 10 let funguje „dálkovina“ Louny – Klobuky v Čechách. „Tehdy rušili Chlumčany u Loun, Vrbno nad Lesy a Peruc. Co stanice, to dvě boudy, na každé čtyři lidi, ve stanici další čtyři výpravčí, celkem dvánáct lidí ve stanici, ale všem lounským přednostem tehdy nabídli práci. Nikdo nezástul bez práce, to jsme byli rádi,“ vypráví dále signalistka, která do Podlešína přišla před deseti lety právě z Vrbna nad Lesy.

Dominantou Podlešína je železniční viadukt směrem do Slaného, stavitelé tratě ze Zvoleněvske do Vinařic se tehdy museli „trefit“ mezi již hotové mostní pilíře. Jihovýchodně od obce je přírodní památka Podlešinská skalní jehla, zajímavý osamělý pískovcový útvar. Podle literatury (kniha „Město Slaný a jeho památnosti“ z roku 1928) je obec Podlešín (resp. jistý Svěrad z Podlešína) připomínána již k roku 1052, tedy dříve předtím, než železniční „šín“ spatřily světlo světa. Atmosféru studené války pak můžete zažít v nedalekém Bunkru Dřmov, v muzeu protivzdušné obrany. Kdysi to bylo přísně utajované velitelství stanoviště protivzdušné obrany státu. V jednom z největších zpřístupněných bunkrů v ČR najdete nejen původní technické vybavení, ale i unikátní expozici raketové techniky, kterou armáda používala k obraně vzdušného prostoru. **Michael Mareš**



Ovládání výhybek i návěstidel je nyní na elektromechanické radiče. „Polepšili jsme si,“ libuje si signalistka. „Drátovody vedly až k výhybce devět na mostě.“

ZE SVĚTA

Německé dráze chybí 1200 strojvůdců

Zatímco ještě před dvěma roky tehdejší a dnes již bývalý šéf Deutsche Bahn (Německá dráha) Rüdiger Grube prohlásil, že se profese strojvůdců stane v důsledku nasazení sofistikovaných samořídících lokomotiv překonanou, momentálně vedení koncernu bije na poplach: na železnici chybí asi 1200 strojvůdců. A do roku 2022 jich má odejít do důchodu přibližně 2200! V současné době je více než 1000 těchto pracovních míst neobsazeno, což je problém nejen pro DB, ale i pro konkurenční dopravní společnosti.

Toto povolání, jež odedávna platilo – zejména v očích mladých chlapců – za „vysněné“, dnes vykonává ve Spolkové republice zhruba 28 000 mužů i žen. V důsledku nedostatku strojvůdců dochází stále více k výpadku rádných vlakových spojů, což se děje zejména na trati mezi městy Giessen a Hanau v Hesensku nebo na severohesenské soukromé dráze Cantus, upozornil týdeník WirtschaftsWoche 16. července.

Právě již výše zmíněný výrok Grubeho zapříčinil i pokles zájmu uchazečů o tento náročný obor. „Nebot kdo se bude chtít kvalifikovat na vrbzku zbytečně povolání?“, otázal se mluvčí Odborového svazu železničářů (EVG) Uwe Reitz. Podle jeho názoru potrvá ještě mnoho let, než autonomní spoje budou moci jezdit bez strojvůdce například v městské podzemní síti.

DB chce čelit současnému nedostatku strojvůdců přijetím jen v letošním roce asi 1000 nových sil a získat 500 učňů do třípátiletého výcvi-

ku. V minulém roce byl počet učňů tohoto oboru 400 a 800 dalších nastoupilo strojvůdcovskou kariéru. EVG kritizuje nedostatečné aktivity DB ve vzdělávání nových kádrů pro profesi, v níž je průměrný věk 50 let. Jak uvedl WirtschaftsWoche, bruto plat strojvůdců se pohybuje mezi 38 000 a 50 000 eur ročně. **Jan Hála**

Šéf DB napsal dopis svým managerům

Dopis šéfa Deutsche Bahn (DB) svým managerům způsobil rozruch. Předseda představenstva DB pan Richard Lutz vyzval dopisem své kolegy, aby nejen začali řešit špatnou přesnost vlakových spojů, ale upozornil je i na špatné hospodářské výsledky koncernu. Dle jeho vyjádření se DB nachází v „těžké situaci“, jak citoval jeho slova časopis „Spiegel“. Tato situace se v poslední době nejen nelepšila, ale naopak ještě zhoršila.

Operativní výsledek DB se v červnu i červenci proti stejnému období roku 2017 podstatně zhoršil a je výrazně pod stanovenými cíli. Například již nyní snížený výsledek 2,1 mld. eur pro rok 2018 je v ohrožení. Lutz proto vyzval všechny vedoucí pracovníky k aktivitě a provedení opatření, která povedou ke změně. Lutz chce DB řídit představenstvem koncernu ještě operativněji. Jednotlivé obchodní segmenty musí ještě více spolupracovat, nesmí docházet k „resortnímu egoismu“ a cílenou snahou musí být snižování dluhu.

Z Transportweb, 10. 9. 2018, zpracoval –sh–

VŠIMLI JSME SI

● **V NOCI** z neděle 23. na pondělí 24. 9. přerušila provoz na třech desítkách tratí vichřice Fabienne. Především to byly regionální tratě v Karlovarském, Plzeňském, Středočeském a Jihočeském kraji. V neděli 23. 9. večer se například hodinu a půl nejezdilo na koridoru z Prahy do Plzně mezi Berounem a Zdicemi, v noci z neděle na pondělí pak na koridoru z Prahy do Českých Budějovic, konkrétně mezi Střízimiří a Ješetovicemi. SŽDC zaznamenala čtyři případy najetí vlaku do spadlého stromu: Lužná u Rakovníka, Všetaty, Plzeň–Valcha a Cheb. Jak uvedla mluvčí SŽDC Radka Pistoriusová, většinu překážek se podařilo odstranit večer nebo ještě v průběhu noci na pondělí s výjimkou tratě Plzeň – České Budějovice, kde, konkrétně v úseku Katovice – Strakonice, v pondělí 24. 9. nad rámem spadlo na tratiční vedení více stromů a provoz byl obnoven až v poledne.



● **V PÁTEK** 21. 9. 2018 večer, v 21.35 hodin, se v Českých Budějovicích srazil posunovací lokomotiva s odstavnými osobními vozy bez cestujících. Následkem srážky osobní vozy vykolajily. Při nehodě byli zraněni tři lidé a předběžně byla škoda odhadnuta na 3 miliony korun. Příčiny a okolnosti vzniku mimořádné události jsou v šetření Drážní inspekce. Nabouraný vagon (20–41 882–1 B) považovali mnozí návštěvníci Národního dne železnice v Českých Budějovicích, který se konal v sobotu 22. 9. 2018, za jakési překvapení mimo program.



● **JEŠTĚ NEDÁVNO** fungoval ke spokojenosti tisíců denně dojíždějících cestujících a zákazníků Českých drah, a s., trať Praha – Beroun i trať Praha – Nučice – Beroun, ale i dálkovým cestujícím např. Praha – Plzeň – Mnichov, obcerstovovací kiosek na 3. nástupišti žst. Praha–Smíchov. Prý na rozkaz jakéhosi úředníka SŽDC byl zrušen a 1. září zbořen! Železnice a cestující tak přišli o poslední nástupištní kiosek v Praze a možná na celé síti SŽDC... Prostě nová doba, kterou obyčejný člověk přestal zajímat. Místo párku v rohliku za 13.–Kč si dejte jinde jidlo za brutto 150.–Kč, místo turka za 14.–espresso za 40–55 Kč. Na 3. nástupišti zatím stojí ještě jiný, léta nepoužívaný kiosek, ten asi nikomu tak nevadil, jako ten do posledních dnů fungující. Snímek Martin Kubík.

● **NOMINACE** do 12. ročníku soutěže o Nejkrásnější nádraží České republiky bylo možné posílat do 9. 9. 2018. Následně odborná porota z došlých nominací vybrala deset finalistů, kteří se utkají o přízeň v hlasování široké veřejnosti. Finalisty letošního ročníku jsou (seřazeno abecedně): Blíževdly, Černý Kříž, Hrádek u Sušice, Litoměřice horní nádraží, Lomnice nad Popelkou, Meziměstí, Nové Hrady, Štěpánov, Turnov a Veřovice. Svůj hlas jednomu z deseti vybraných nádraží můžete dát ještě do 10. 10. 2018. Slavnostní vyhlášení proběhne v pátek 9. 11. Hlasovat můžete na <http://www.nejndrazi.cz/>.

PŘEDSTAVUJEME

Petr Hrabovský:

„Začněte svůj cyklovýlet na nádraží ve Vyšším Brodě.“

Půjčovny jízdních kol ČD přináší nejzajímavějším o cykloturistiku nové možnosti poznávání krás a pamětihodností a Jihočeský kraj je pro svoji rozmanitost a širokou nabídkou služeb k tomu doslova ideální. České dráhy provozují v Jihočeském kraji celkem 12 půjčovn, ve vybraných stanicích jsou k dispozici i elektro-

čtyři kola: tři pánská a jedno dámské – dvě jsou převedena z Horní Plané, po jednom pak z Nové Pece a z Černé v Pošumaví. „Když je potřeba kol víc, dají se předem objednat,“ dodává Petr Hrabovský. Zájem o kola je podle Petra Hrabovského zatím „spíše menší“, „Ještě si na to lidé nezvykli, protože je ještě jedna drážní půjčovna kol na Lipně, na nádraží, která už funguje delší dobu. Ale i tady se zájem začíná projevovat, zejména v červenci a srpnu, kdy lidé třeba přijedou na vodu a nechce se jim sjíždět Vltavu dál, tak si půjčí jízdní kolo a jedou se projet na Lipno,“ konstatuje Petr Hrabovský. „Myslím si, že to tady začínají lidé teprve objevovat, protože sem se jezdí především na loď, zatímco na Lipně ten zájem o kola je větší.“

Půjčovna ve Vyšším Brodě kláštere je sezónní, celoročně fungují v Jihočeském kraji pouze tři půjčovny: Jindřichův Hradec, Třeboň a Česká Budějovice. „My u nás sezonu začínáme v dubnu a zakončíme v říjnu,“ potvrzuje Petr Hrabovský. A v jakém stavu cyklisté kolo vracejí? „Většinou spinavé, ale to umyjeme, zatím se nám nestalo, že by byla kola poničená.“

Na dráze je Petr Hrabovský teprve krátce, rok a čtvrt – vloni v červnu začínal v Horní Plané – ale zato náplň práce má velmi pestrou: „Hlavní pracovní poměr mám jako vlakvedoucí, ale podle potřeby dělám i pokladníka nebo průvodčího. Konkrétně tady ve Vyšším Brodě jsem jako střídač, kmenově je tu jedna zaměstnankyně, jinak všichni ostatní jsme jako střídači,“ vypráví s tím, že paradoxně jako vlakvedoucí na trati do Lipna nejždí. „Na D3 nemám zkoušky, jezdím většinou Prahu, Brno, Plzeň a nějaké Berouny. Do Vyššího Brodu dojíždím, bydlím v Českých Budějovicích, kde mám jinak na starosti pokladnu, doplňkovou pokladnu, občas i informace, ale hlavní pracovní poměr mám na vlakvedoucího,“ dodává závěrem.

Více informací o půjčovnách Českých drah naleznete na webových stránkách ČD, v informačních letáčkách ČD, a s., i v železničních stanicích. **Michael Mareš**



kola a koloběžky, samozřejmě mají i bezplatná přeprava a úschova vypůjčených kol. Letos poprvé půjčují České dráhy jízdní kola i ve stanici Vyšší Brod klášter na trati 195 (Rybník – Lipno nad Vltavou).

„To je novinka, dříve to byla pouze vratná stanice, popřípadě bylo nutné ta kola objednat 7 dní dopředu,“ říká osobní pokladník Petr Hrabovský s tím, že vloni se jízdní kola půjčovala ještě na Šumavě: konkrétně v Horní Plané, Nové Peči, Černé v Pošumaví a ve Volarech. „Na těch kolech pak lidé mohli dojet až sem a tady kolo vrátit. Od letoška se to převedlo sem, protože už České dráhy tyto stanice neobsluhují (na tratích jezdí GWTR).“

Ve Vyšším Brodě, kde půjčovna kol funguje od letošního dubna, jsou k dispozici celkem

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 40 – 4. 10. 1993

Na první straně najdeme zpravodajství z pracovní porady zástupců 41 odborových svazů sdružených v ČMKOS, která se konala 25. 9. 1993. Článek s titulem „Protidobrově politika vlády opravňuje odbory k důraznějším krokům“ informuje o závěrech porady, která se konala s vyloučením novinářů. V komuniké, přijatém na závěr, se uvádí mimo jiné: „Považujeme za nespravedlivé a nepřijatelné, aby prosperita měla prospěch jen malá skupina podnikavců. Zcela odmítáme vytváření prostoru pro působení šedé ekonomiky, mafii a zlodějů.“ Odboráři dále krizovali tendence postavit zaměstnance do podřadného postavení a omezit vliv tripartity. Premiérovi Václavu Klausovi zaslali dopis, ve kterém upozornili na to, že neplnění Generální dohody opravňuje odbory k uplatňování i jiných metod než vyjednávání. Požadovali mj. vyhlásit minimální mzdové tarify, provést úpravu právních předpisů o platech zaměstnanců rozpočtových a dalších organizací, předložit návrh zákona o doplňkových důchodových systémech a zákona o zamezení střetu zájmů. Také vyjádřili nesouhlas s posunem hranice pro odchod do důchodu.

V krátkém rozhovoru redaktora Obzoru generálním ředitelem ČD Emanuele Šípem se dozvíme například o chystaném „očistění“ dráhy: „Přednostové depa stanic budou osobně zodpovědní za pořádek a čistotu ve svěřených oblastech a budou z toho také vyvozeny mzdové a personální důsledky.“ řekl Emanuel Šíp. Na nákup čistících prostředků uvolnilo generální ředitelství ČD 3,5 milionu Kč.

„Železniční vojsko má své dny sečteny.“ napsal spolupracovník Obzoru Miroslav Zikmund v článku, pořízeném na střelecké soutěži novinářů, kde využil přítomnosti ministra obrany Antonína Baudyšeho a zepal se ho na další osud železničního vojska. Z ministrovy odpovědi vyplynulo, že železniční vojsko, které čítalo zhruba pět tisíc osob, bude po převedení pod ministerstvo obrany rozpuštěno a velitelský kádr bude propuštěn do zálohy.

Obzor č. 41 – 11. 10. 1993

V rubrice „Co se děje v ústředí“ se dozvíme mimo jiné o stanovisku odborů k návrhu zákona o státním rozpočtu číknávrhům novelizace zákonů z oblasti daňové či sociální. Návrhy nových daňových zákonů podle nich znamenají mírné snížení daňového zatížení pouze nejvyšších příjmových skupin a naopak mírně vyšší daňové zatížení nižších příjmových skupin.

V téže rubrice se píše o tom, že, za více než tři roky se změnilo pouze obsazení různých vedoucích postů na ministerstvu dopravy a na generálním ředitelství ČD. Z různých úrovní prosazované experimenty přinesly železniční dopravě zatím pouze větší zatížení a zivelnost. Přes to všechno, byť je to často s podivem, vlaky díky úsilí železničářů z provozu nadále jezdí. A to zřejmě dodává řídicím představitelům chutě experimentovat nadále. Navíc o různých skupinových zájmech na nejvyšších hospodářských a státních orgánech železniční dopravy si již delší dobu – a nejenom na nábrežích L. Svobody – cvrlikají vrabci.“ –zs–

INFORMACE

Výdej jízdenek FIP s prodlouženou platností do 31. 3. 2019

Informujeme držitele zaměstnaneckých jízdních výhod, že v termínu od 1. listopadu do 4. prosince 2018 je možné požádat o jízdenky FIP s prodlouženou platností do 31. března 2019. O jízdenky FIP s prodlouženou platností lze po-

žádat na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod, kde žadatele v případě potřeby též obdrží podrobnější informace k zaměstnaneckým jízdním výhodám.

Sárka Pupíková, GR ČD, a. s.

PRÁVNÍ PORADNA

Problematika presumpce nevinny z pohledu trestněprávního a pracovníprávního (2/2)

V první části uveřejněné v Obzoru č. 19 byla charakterizována problematika presumpce nevinny z pohledu trestněprávního a pracovníprávního. Tato druhá část se zabývá podrobněji presumpcí nevinny z pohledu zákoníku práce.

Zákoník práce (dále jen ZP) specifikuje několik druhů povinností zaměstnance nahradit škodu způsobenou zaměstnavateli:

- 1) obecná povinnost nahradit škodu,
- 2) nesplnění povinnosti k odvrácení škody,
- 3) a) schodek na svěřených hodnotách, které je zaměstnanec povinen vyúčtovat (individuální),
b) společná povinnost nahradit škodu vzniklou schodkem na svěřených hodnotách, které jsou zaměstnanci povinni vyúčtovat
- 4) ztráta svěřených věcí.

ad 1) Obecná povinnost nahradit škodu

Zaměstnanec je povinen zaměstnavateli nahradit škodu, kterou mu způsobí zaviněným porušením povinností při plnění pracovních úkolů nebo v přímé souvislosti s nimi. Nutnými předpoklady vzniku obecné povinnosti zaměstnanec nahradit škodu jsou:

- porušení právní povinnosti na straně zaměstnance,
- vznik škody ocelitelné v penězích na straně zaměstnavatele,
- příčinná souvislost mezi porušením povinností zaměstnancem a vznikem škody,
- zavinění na straně zaměstnance (úmysl nebo nedbalost).

Zaměstnavatel, který chce po zaměstnanci uplatnit náhradu škody, musí prokázat současnou existenci všech čtyř předpokladů – **presumpce nevinny**.

Výše požadované náhrady škody způsobené z nedbalosti nesmí přesáhnout u jednotlivého zaměstnance částku rovnající se **4,5 násobku** jeho hrubého průměrného měsíčního výdělku před porušením povinností. Toto omezení neplatí, byla-li škoda způsobena úmyslně, v opilosti nebo po zneužití jiných návykových látek.

ad 2) Nesplnění povinnosti k odvrácení škody

Povinnost nahradit škodu může zaměstnanec vzniknout i tehdy, pokud sám přímo nezpůsobí. Zaměstnavatel může na zaměstnanci, který nezakročil proti hrozící škodě ani na ni neupozornil, ačkoliv by tím jejím vzniku bylo zabráněno, požadovat, aby přispěl k úhradě vzniklé škody v rozsahu přiměřeném okolnostem případu, není-li možno ji uhradit jinak. Při této povinnosti nahradit škodu musí zaměstnavatel prokázat výše uvedené skutečnosti zaměstnanci – **presumpce nevinny**.

Zaměstnavatel může požadovat, aby se zaměstnanec podílel na náhradě škody, která byla zaměstnavateli způsobena, a to v rozsahu přiměřeném okolnostem případu, pokud ji není možné nahradit jinak. Výše náhrady škody však nesmí přesáhnout částku rovnající se **3 násobku** průměrného měsíčního výdělku zaměstnance.

ad 3 a) Schodek na svěřených hodnotách, které je zaměstnanec povinen vyúčtovat (individuální)

Předpokladem vzniku tohoto schodku je uzavření písemné dohody o odpovědnosti. ZP stanoví, že dohoda o odpovědnosti musí mít písemnou podobu a lze ji uzavřít jen protokolem hodnoty,

kteří jsou předmětem obratu nebo oběhu (např. hotovost, peníze, zboží, zásoby materiálu apod.). Zaměstnanec musí mít možnost s nimi osobně disponovat po celou dobu, po kterou mu byly svěřeny. Je na zaměstnanci, aby prokázal, že schodek při vyúčtování nezavinil. Zaměstnanec se zprostil povinnosti nahradit škodu zcela nebo zčásti, jestliže prokáže, že schodek vznikl zcela nebo zčásti bez jeho zavinění, zejména, že mu bylo zanedbáním povinností zaměstnavatele zneškodněno se svěřenými hodnotami nakládat. Při této povinnosti nahradit škodu důkazní břemeno nese zaměstnanec – **presumpce viny**.

Zaměstnanec, který je povinen nahradit škodu vzniklou schodkem na svěřených hodnotách je povinen jej nahradit v **plné výši**.

ad 3 b) Společná povinnost nahradit škodu vzniklou schodkem na svěřených hodnotách, které jsou zaměstnanci povinni vyúčtovat

Při společné povinnosti zaměstnanců nahradit škodu platí většinou obdobné podmínky jako u dohody o odpovědnosti. Jestliže zaměstnanec (jehož pracovní poměr skončil; vykonává jinou práci; byl převeden na jinou práci; jiné pracovní místo; byl přeložen nebo je zařazen na pracoviště, kde pracují zaměstnanci společně) nepožádá zároveň o provedení inventarizace, je povinen nahradit případný schodek zjištěný nejbližší inventarizací. Při této povinnosti k náhradě schodku nesou důkazní břemeno zaměstnanci – **presumpce viny**. Vzniklá škoda musí být společně zavázanými zaměstnanci uhrazena zaměstnavateli v **plné výši**. Podíl náhrady nesmí u jednotlivých zaměstnanců přesáhnout **násobek** jejich hrubého průměrného výdělku před vznikem škody, s výjimkou **vedoucího** a jeho **zástupce (2násobek)**. Neuhradí-li se celá škoda, zbytek uhradí **vedoucí a jeho zástupce** podle poměru svých dosažených hrubých výdělků.

ad 4) Ztráta svěřených věcí

Povinnost zaměstnance nahradit škodu způsobenou ztrátou svěřených věcí (např. nástrojů, ochranných pracovních prostředků a jiných podobných věcí) je založena na stejných principech jako povinnost zaměstnance nahradit škodu vzniklou schodkem na svěřených hodnotách. Při určení výše škody se vychází z obecné ceny věci v době její ztráty. Jediná možnost, jak se povinnosti nahradit škodu vyhnout (kromě základní – dávat na svěřené věci pozor a snažit se je neztrácet), je prokázat svou nevinu. Dohoda o odpovědnosti za svěřené věci musí být uzavřena písemně, jinak je neplatná. Při této povinnosti nahradit škodu zaměstnancem nese důkazní břemeno zaměstnanec – **presumpce viny**.

Zaměstnanec, který je povinen nahradit škodu vzniklou ztrátou svěřených věcí, je povinen ji nahradit v **plné výši**. Vzniku škody, kterou by byl zaměstnanec povinen nahradit svěmu zaměstnavateli, lze předejít zodpovědným přístupem k plnění pracovních úkolů jen do určité míry. Další možnosti je, nechat se pojistit za škodu způsobenou zaměstnavateli při výkonu povolání (zvláštně u obecné povinnosti k náhradě škody).

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

Podle názoru ASO nelze připustit situaci, že bude dále pokračovat proces otevírání trhu v osobní železniční dopravě s tím, že problematiku zajištění nediskriminačních podmínek bude MD ČR řešit až v průběhu tohoto procesu, případně vůbec

(Pokračování ze str. 1)

• Dořešení redukce přírůžky na podporu výroby energie z obnovitelných zdrojů (to je nutné i pro zrovnoprávnění tuzemských dopravců vůči zahraniční konkurenci, která je v současnosti zvyhodněna),

• Využití institutu transparentního oddlužení ČD (ve smyslu Pokynů Společenství – 2008/C184/07),

• Definice základních principů fungování železniční dopravy v prostředí otevřeného trhu i v rámci jednotlivých krajských objednatelů ZVS (závazek veřejné služby), pro které by měla být pravidla závazná, aby nedošlo k destrukci železničního systému jako takového,

• Dořešení historických zátěží ČD,

• Vyřešení a stanovení základních pravidel a standardů pro zachování síťovosti služeb železnice,

• Řešení standardů přepravy handicapovaných osob.

Materiál MD sice například obsahuje určitou definici síťových prvků, které je třeba na železnici i v podmínkách otevřeného trhu zachovat, nepřekládá však zatím žádná dopracovaná konkrétní řešení této problematiky. Stejně tak například řešení problematiky financování železničního provozu nebo definice a financování povinností při zajišťování obrany státu nebo při mimořádných stavech jsou dosud pouze ve stavu nedokončených jednání.

Podle názoru ASO nelze připustit situaci, že bude dále pokračovat proces otevírání trhu v osobní železniční dopravě s tím, že problematiku zajištění nediskriminačních podmínek bude MD ČR řešit až v průběhu tohoto procesu, případně vůbec. V takových podmínkách se národní dopravce České dráhy, a. s., nemůže účastnit nabídkových řízení či tržních konzultací za nediskriminačních podmínek s ostatními dopravci a tím hrozí významné riziko neúspěchu při získávání kontraktů na další provozování osobní železniční dopravy v závazku veřejné služby. Přímým důsledkem takového vývoje by potom bylo zhoršení celkového postavení ČD vůči věřitelům, znehodnocení dosavadních investic do modernizace vozového parku a také samozřejmě propouštění zaměstnanců ČD, pracujících na linkách, které by ČD byly nuceny opustit.

ASO dále považuje za nadbytečné budování systému jednotného státního tarifu, pro jehož zřízení a provozování byla uzavřena mezi Českou republikou, resp. mezi ministerstvem dopravy, a státním podnikem CENDIS smlouva o zajištění návrhu, vývoje a provozu systému

jednotného tarifu za téměř 255 mil. Kč. Jde o vytváření duálního systému vedle In Karty ČD, což se vedle dosavadní investice do In Karty ČD v rámci akciové společnosti státu jeví jako nehospodárné vynakládání veřejných prostředků. ASO se také domnívá, že zájem dopravců o využívání případného jednotného tarifu bude naprosto minimální, jelikož právě tarifní politika je jedním z nejdůležitějších nástrojů v získávání cestujících. Navíc lze očekávat velké technické potíže při vyjednávání s již existujícími územními integrovanými tarifními dopravními systémy.

2) Pro udržení funkčnosti železnice je dále nezbytnou podmínkou fungování SŽDC, která pečuje o železniční infrastrukturu a zajišťuje služby v oblasti řízení provozu. Jedním z aktuálních úkolů vedení této organizace je také udržení dostatečného počtu kvalifikovaných zaměstnanců pro tyto činnosti, respektive úspěšný nábor nových zaměstnanců, kteří by nahradili starší zaměstnance s nárokem na starobní důchod. V posledním období se stále výrazněji projevují potíže při získávání nových zaměstnanců do technických profesí, a to zejména v oborech elektro, zabezpečovací techniky, údržby tratí a stavebních odborníků. Dále se také postupně zhoršuje situace v oblasti vysoce odborných profesí řízení provozu, tj. výprávců a dispečerů, kde se aktuální podstav blíží 10 % a situace je řešena na úkor přesčasové práce. Potíže s nábo-rem nových zaměstnanců dokresluje situace, kdy cca 35 % zaměstnanců SŽDC je starších 50 let, 11 % starších 60 let, a noví mladí zaměstnanci přicházejí jen v naprosto minimálním počtu.

Pro zlepšení této situace je vzhledem ke způsobu financování SŽDC nezbytné plánovat dostatek prostředků v SFDI na pokrytí nákladů na nárůst mezd zaměstnanců zejména těchto nedostatečných profesí, aby vyšší nabízených mezd byla SŽDC konkurenceschopná s jinými odvětvími hospodářství, kde tito kvalifikovaní zaměstnanci mohou nalézt uplatnění.

Stanovisko ad 1), týkající se ČD, obsahuje požadavky a připomínky, které byly formulovány a průběžně aktualizovány v poslední době, například na jednání odborových centrálních působících u ČDs ministrem dopravy ČR 30. července, 28. srpna, nebo naposledy na poradě odborových centrální, která se uskutečnila ve čtvrtek 20. září v sídle OSŽ v Praze na Bohemice, a jsou sepsány jako reakce na materiál předložený Ministerstvem dopravy ČR k projednání na poradním týmu RHSD pro dopravu a dopravní infrastrukturu, které se usku-

tečnilo 11. září 2018, a následně na dnešním (24. 9. 2018) jednání tripartity pod názvem „Situace v železniční dopravě“.

Pokud se týká bodu ad 2) Problematika zajištění prostředků na nárůst mezd u SŽDC, jedná se o stanovisko, které OSŽ v rámci ASO opakovaně prezentuje už od jara letošního roku, a to např. při projednávání Programového prohlášení první i druhé vlády předse- dy Andreje Babiše, stejně jako na jednání tripartity dne 14. září 2018, věnovaném problematice návrhu státního rozpočtu ČR na rok 2019, nebo například na jednání poradního týmu RHSD pro dopravu a dopravní infrastrukturu, které se uskutečnilo 11. září 2018.

Dále uvádím nejdůležitější body z vyjádření sociálních partnerů k předloženému stanovisku ASO:

– Pokud se týká problematiky zajištění síťových služeb na železnici, MD ČR je v současné době, i v diskusi se sociálními partnery, SŽDC a představiteli krajských samospráv, řeší. Podle vyjádření zástupce Svazu průmyslu a dopravy ČR pro jejich vyřešení již nic podstatného nebudou bránit dalšímu otevírání trhu osobní železniční dopravě.

– Pokud se týká problematiky náhrady nákladů na zajištění rezerv pro mimořádné události a pro obranu státu, tyto nejsou předmětem objednávání v závazku veřejné služby od MD ČR nebo od kraje a ČD je dle vyjádření zástupců MD ČR tedy dosud nemohly a ani do budoucna nebudou moci kalkulovat do cenových nabídek v rámci nabídkových řízení na poskytování osobní železniční dopravy v závazku veřejné služby. O vyřešení krytí těchto nákladů je třeba v součinnosti ČD a MD ČR jednat se zástupci ministerstva obrany.

– Pokud se týká kalkulace nákladů v nabídkách ČD do poptávkových řízení, předseda vlády zdůraznil význam zátěže plynoucí z vysokého zadlužení ČD, ke kterému došlo za působení předchozích vlád.

– Pokud se týká jednotného státního tarifu, jehož vývoj, realizaci a provozování MD ČR poptává od státního podniku CENDIS, budou tento dle vyjádření zástupce MD ČR dopravci poskytující osobní dopravu v závazku veřejné služby muset povinně akceptovat.

– Pokud se týká problematiky zajištění prostředků na nárůst mezd u SŽDC, předseda vlády a zástupce MD ČR se opakovaně vyjádřili, že o tomto je třeba jednat v rámci kolektivního vyjednávání s vedením SŽDC, které bude hledat potřebné prostředky v rámci již naplánovaných prostředků rozpočtu SFDI pro SŽDC na rok 2019.

Mgr. Martin Malý,
předseda OSŽ

NÁZORY

Podjezdy a nadjezdy

Nedávno tiskem proběhla práva, že se chystá vybudování podjezdu ve Studénce namísto úrovněového přejezdu, kde došlo před třemi lety k vážné nehodě kamionu s vlakem v důsledku hrubého a neodpovědného porušení předpisů řidičem kamionu. Současné s tím se uvažuje o dalších podobných stavbách v řádu až miliard korun. Mnozí si konečně oddechou a sou-dí, že už tomu tak mělo být dávno.

Já s tím však nemohu souhlasit. Považuji to za trvalé ustupování zlu, tolerování porušování všech zásad, zákonů, předpisů. Jen proto, že není odvaha toto výrazně trestat, že není ochota důsledně působit proti porušování kázně, že není ochota zavést za ohrožení nebo dokonce zmaření životů velmi tvrdé a exemplární tresty. Je to stejné, jako když konstatujeme, že víc než 500 000 lidí v zemi kouří marihuanu, takže ji proto budeme legalizovat a vlastně podporovat další nárůst narkomanie, než abychom hledali cestu, jak zastavit nejen nárůst používání drog, ale jak je přímo vymýtit. On nám nestačí alkohol a cigarety, musíme mít další drogy (i toto je neodpovědnost politiků a některých rábdy odborníků). Je to neskutečné.

Zastupitel autobusákem

Podle serveru zdopravy.cz mají jako autobusoví řidiči vypomáhat sami lidé z vedení Ústeckého kraje či krajem narychlo založené společnosti, která se snaží splupvat firmu, co odstoupila od smlouvy. Je to jen pár let, co veřejnost varovala, že u autobusů může kdykoli dojít k problémům a že je lepší, když v regionech jezdí České dráhy. Tento názor se objevoval v médiích hlavně po zastavení pravidelného provozu na trati Rumburk – Krásná Lípa – Panský – Mikulášovice. A nešťastí už je tady.

Co kdyby vedení Ústeckého kraje objednalo provoz u spolehlivého dopravce ČD na trati bez provozu, a nyní souběžně vedoucí autobusové spoje přesměrovalo na místa, odkud BusLine vycoval? Není to lepší řešení, než zaskakovat za řidiče osobně, vážení radní?

Vít Patrák, informátor železniční dopravy

Ale on to pak někdo musí zaplatit. Nezaplatí to ale viník, protože na to nemá, vše zaplatí ti ostatní. V nákladech na zdravotnictví, na sociální dávky, na odstraňování škod. A když zůstaneme jen u těch mimoúrovňových staveb za miliardy. Kolik by se za to třeba opravilo trati, nakoupilo nových vozidel, mohlo dát víc do zdravotnictví, školství, ochrany životního prostředí. Ale raději sklopíme hlavu a budeme platit neodpovědné chování hlupáků. Opravdu perspektivní a výchovné řešení.

Ing. Antonín Minařík

Dálkové řízení odlidšťuje železnici rok za rokem víc

V jedné stanici (záměrně neuvádím, kde) mi vyprávěl dozorce výměn: „Jsem členem odborů OSŽ od jeho vzniku, i předtím za komunistů. Nelíbí se mi, co se děje, že se pořád dělá další a další dálkové řízení. Já sem již dojíždím desítky kilometrů, neznám tady ani okolí, OSŽ by mělo říct dost, ale nedělá v této věci, se mi zdá, nic, lidé ztrácejí práci, stanice

pustnou, modernizace není všespásná, teď zase budou rušit další lidi na Českolipsku...“

Opravdu modernizace není vše. Mízi genius loci železnice. Lidé jenom celé dni zírají do bledých monitorů; jak budou vypadat jejich oči po čtyřiceti letech služby, je nablédni. Projdou pak perskami? Možná bude Evropa poloviny 21. století ve znamení slepců. Kdoví. Martin Kubík



Ilustrační snímek je ze žst. Bělá pod Bezdězem, kde již několik let není z důvodu dálkového řízení žádný provozní zaměstnanec, podle toho také stanice na této trati vypadají, vyjma žst. Doksy, kde je ještě pokladna a restaurace.



V sobotu ráno jsme si na vláček počkali u železniční zastávky Valtířov.

Zubnická museální železnice – 25 let

U příležitosti 25. výročí trvání občanského sdružení Zubnické museální železnice se konaly o víkend 22. a 23. 9. oslavy na kolejkách mezi Ústím nad Labem–Střekovem a Zubnicemi (úsek Velké Březno–Lovečkovice–Verneřice/Ústěk, je někdejší trať ČSD č. 7k). Zprovozněný úsek zubnické trati je v současné době zahrnut do Turistických linek Ústeckého kraje. O uvedeném víkendy zde byly nahrazeny motorové vlaky třemi páry vlaků v čele s parní lokomotivou 431.032 „Ventilovkou“, které na postřku zdáně pomáhal „Malý Hektor“ T 435.003.

V sobotu v 9.45 hodin, po příjezdu parního vlaku do Velkého Března, zde proběhlo vystoupení dětských mažoretek. V Zubnicích pak čekal na návštěvníky kulturní program, jehož součástí bylo slavnostní zahájení provozu na části nového úseku trati nad Zubnicemi, který si zájemci mohli projít na drezíně. Na bývalém nádraží v Lovečkovicih byla otevřena malá muzejní expozice. A na Střekově bylo možno pro změnu navštívit a prohlédnout si zdejší parní vodárnu,

kteřá jako jediná v Evropě je provozována na parní pohon.

Celá dvoudenní akce se těšila velkému zájmu „obecenstva“, o čemž svědčily i téměř zaplněné „rybáky“ a dva vozy Bix, řazené v soupravě. Škoda jen, že v neděli se zhoršilo počasí a občas zapršelo.

Přejme Zubnické museální železnici spoustu dalších úspěšných sezon. A byt to dnes zní jako science-fiction, aby se jednou podařilo zprovoznit celou někdejší trať 7k do Úštěka. Turistický potenciál by zde byl jistě velký.

Jak jsme již uvedli v Obzoru č. 16/2018, v případě parních lokomotiv řady 431.0 se jedná o původní rakouskou řadu 378. Stejně stroje byly během II. světové války vyrobeny pro železnice Slovenského štátu a po válce jezdily v ČSD jako řada 431.0 s přezdívkou „Ventilovky“. Jmenovitě stroj 431.032 byl vyroben v roce 1927. To „Malý Hektor“ T 435.003 pochází z roku 1959 a je vyveden v barevném provedení zrovna tak, jak opustil výrobní závod.

A. K. Kýžl

Od Legií k FISAIC

Kulturní a informační služby města Přerova uspořádaly ve své galerii neobyčejnou výstavu z historie přerovských radioamatérů. Nositeli aktivit byli také přerovští železničníci. Mezi ně patřil např. Karel Koksa, údržbář elektrodynamického staničního zabezpečovacího zařízení v žst. Přerov, nebo Ing. Jiří Peček, známý odborník ve sdělovací a zabezpečovací technice, představitel radioamatérů – železničářů i v rámci jejich mezinárodní federace FIRAC. Ing. Peček zapůjčil také většinu výstavních exponátů.

Jak se dovidáme z informačních panelů, v c. k. monarchii za 1. světové války vystrojili telegrafii

jediný pluk, ale není známo, že by tam sloužil jediný Čechoslovák. Také radiostanice našich legionářů ve Francii obsluhovali jen Francouzi. Jinak tomu bylo v Rusku, kde hned po vzniku legií velení založilo Československou telegrafní rotu, která udržovala telegrafní a radiový provoz dokonce po celé Transsibijské magistrále. Nezbytnost komunikace vyžadovala technické vybavení tratí, neboť na převážné části magistrály se provoz zabezpečoval železky. Komunikace mezi oddíly legiovlaků probíhala i z důvodu vývoje politické situace. V legiovlacích se telegrafisté dokonce školili a cvičili.

Po vzniku ČSR zůstaly v platnosti některé zákony a prováděcí vyhlášky z dob c. k. monarchie. Např. až do roku 1923 bylo zakázáno postavit, koupit nebo prodat radiopřijímač. Ostatně, také ve Spojeném království získaly britské železnice první radiostanice s koncesí k vysílání až ve 20. letech minulého století. V ČSR koncesí ke zřízení radiové vysílání stanic mohl občan obdržet až od roku 1930. U ČSD započala radiotelefonní komunikace až koncem 50. let minulého

století, a to na vyhrazených kmitočtech. V meziválečném i poválečném období si radioamatéři museli vysílání i přijímací zařízení sestavovat převážně sami. V poválečném období nebylo snadné získat koncesi na vysílání. V Evropě však, díky švýcarskému Červenému kříži a díky železničářům byla založena Federace železničářů pro kulturu a volný čas (FISAIC). Federace železničářů, zaměřená na volnočasové aktivity, vznikla před založením FISAIC, se později pod FISAIC začlenily, byť měly právní subjektivitu. Mezi nimi i radioamatéři – železničáři sdružení ve federaci FIRAC.

V roce 1990 naši radioamatéři – železničáři, ještě před přijetím československých železničářů do FISAIC, díky iniciativě Ing. Jiřího Pečka, podali žádost o registraci nové organizace „Sdružení československých radioamatérů – železničářů“ s klubovou značkou OK5SAZ. Sdružení mělo 128 členů z Čech, Moravy, Slezska i Slovenska. Na soutěžích pořádaných pod patronací FISAIC jeho členové získali vždy prvá místa.

Po změně povolených podmínek se změnila klubová značka a po rozdělení republiky došlo k přejmenování na „Sdružení radioamatérů železničářů“ (SRŽ). Sídlo SRŽ tak z Přerova přešlo do Ústí nad Labem.

Zásluhy Ing. Jiřího Pečka o radioamatérskou činnost železničářů na mezinárodním fóru doložila přerovská výstava a počet obdržných medailí i diplomů, jakož i ocenění jeho aktivit na letošním jednání prezidentů mezinárodních Technických komisí FISAIC v Německu.

Ivo Laniček



Jedna z výstavních vitrín v Přerově.

Vyšlo nové číslo Vědeckotechnického sborníku ČD

V polovině září vyšlo nové, v pořadí již 45. číslo Vědeckotechnického sborníku Českých drah, které je pro širokou veřejnost k dispozici na webových stránkách <https://vts.cd.cz>. Jsou zde rovněž uveřejněny texty všech dosud vyšších sborníků od roku 1995.

Sborník vychází dvakrát ročně a pravidelně v něm publikují vědci a odborníci nejen z řad zaměstnanců Českých drah, Správy železniční dopravní cesty, ale i vysokých škol, veřejných a soukromých výzkumných ústavů.

V obsahu aktuálního čísla najdete devět příspěvků, které se věnují těmto tématům:

Dopravní fakulta Jana Pernera Univerzity Pardubice, která slaví 25 let; energetické aspekty moderní železniční dopravy; zabezpečení železniční dopravy systémem ERTMS; interoperabilita evropského železničního systému; technologie jízdy dvocestných vozidel; využití kooperativních inteligentních dopravních systémů na železničních přejezdech; lokomotivy ČME 3, které slaví 55 let; zahájení procesu řízení rizik navrhovaných změn v železničních subsystémů a železniční nákladní koridory (RCF), především vedoucí přes území České republiky. –red–

Největší festival FISAIC v historii v hornorakouském Welsu

Druhé největší město Horních Rakous, Wels, přivítalo ve dnech 6. až 9. září 2018 více než 1000 železničářů v 50 odborných skupinách z 20 zemí, kteří se zúčastnili největšího festivalu FISAIC v historii mezinárodní Federace železničářů pro kulturu a volný čas v její 66leté historii. Hlavními partnery se stali rakouská národní unitární společnost, koncem ÖBB, spolu s tamními železničními odbory VIDA.

Gigantické akce železničářů se zúčastnilo 7 zahraničních drážních orchestrů a 9 rakouských kapel ÖBB, 9 pěveckých sborů, 5 folklorních souborů písní a tanců, k tomu železniční modeláři z 5 zemí včetně zástupců Odborového sdružení železničářů, skupina fotografů, filmařů, radioamatérů. Filatelisté uspořádali u příležitosti festivalu FISAIC výstavu poštovních známek FERPHILEX s příležitostní poštovní známkou a razítkem. Průběh akce zachytili fotografové, filmaři i malíři. Hlavní akce proběhly v městské hale v pátek a v sobotu večer. Vyvrcholením festivalu byla nedělní mše svatá před famíli kostelem, spektakulární průvod městem a shromáždění účastníků na náměstí.

Český zemský svaz FISAIC reprezentovali železniční modeláři s moduly juniorů v počtu 20 ks a návštěvníkům nabídli provoz atraktivních motorových vozů ČSD M 296 a M 260 a netraktční

jednotky ČD railjet. Ve spolupráci kolegy z Francie, Maďarska, Německa a premiérově i Španělska sestavili a provozovali 61 modulů.

Bližší informace jsou k dispozici na internetové adrese: www.fisaic-festival-wels-2018.at a www.facebook.com/FISAICFestivalWels2018 –rs–

Moudrost pro tento den

„Doba se mění, někdo vidí v politické moci šanci na vlastní prospěch, jiní šanci, jak zlepšit život celé společnosti.“

Ing. Tomáš Čech,
předseda spolku
Klub Železničního muzea Zlonice



Skupina českých železničářů během výstavy funkční modelové železnice FISAIC.

Stříbrný šíp po stopách motorového rychlíku Krakonoš

Dne 28. září, na svátek sv. Václava, se uskutečnila jízda Stříbrného šípku M 260.001, objednaná Městem Lomnicí nad Popelkou s podporou MAS Brána do Českého ráje.

Toto vozidlo, vyrobené před 80 lety a přeživší do roku 1999 jako torzo, bylo před dvěma lety opět po náročné rekonstrukci navráceno do provozu. Ve svém životopise odráží tragický konec První republiky v roce 1938.

Stříbrný šíp vhodně přispěl k připomenutí 100 let od založení našeho samostatného státu a na trati Praha – Nymburk – Jičín – Nová Paka – Lomnice nad Popelkou – Libuň a zpět oživoval cestujícím vzpomínky na přímé rychlíkové spojení s Prahou – motorový rychlík Krakonoš. Za doprovodu hudby a vůně bramboráků byl obecenstvem přivítán v Nové Pace, odkud se vrátil do sousedních Lázní Bělohrad a zpět, aby se s ním mohlo svést co nejvíce zájemců. Další delší zastávkou byla Lomnice nad Popelkou s možností navštívit výstavku fotografií a dokumentů z provozu pravidelných i odklonových rychlíků na této lokalitě. Největší nápor cestujících byl z Lomnice do zastávky Kyje u Jičína, odkud je to nejbližší k Alainově věži, vyhlídkové lovecké stavbě (stejný stavebník jako u kořenové Štěpánky).

Tam město pořádalo tradiční Setkání občanů s doprovodným programem. Zvláštní rychlík dále se zastávkou v Libuni pokračoval na konečnou do městečka Rovensko pod Troskami, slavičím Svatováclavskou pouť. Po pár minutách se vrátil do Lomnice, poté ještě jednou zajel do Libuně. Do Prahy se ale musel vrátit zpět přes Starou Paku, Ostroměř a Jičín, protože v úseku Libuň – Jičín byla doprava díky turistickým vlakům tak hustá, že pro náš vlak již trasa nebyla, tolik pro zajímavost. –kb–



Ranní vlak s odjezdem v 9.20 h opuští žst. Praha–Smíchov z prvního nástupiště.

Karlštejnské vinobraní

Ve dnech 29. a 30. září se konalo tradiční Karlštejnské vinobraní, k tomu již neodmyslitelně patří plzeňská Šlechtična 475.111 (r. v. 1947, Škoda Plzeň, současný majitel a zachránce IMC, Plzeň).

Dne 30. září byla porucha zabezpečovacího zařízení v žst. Dobřichovice, tím pádem vlaky nabíraly zpoždění, dopolední vlak stál u vjezdu asi 10 minut, polední stál asi 15 minut v žst. Dobřichovice, některé osobní vlaky byly dokonce ukončeny v žst. Dobřichovice.

Martin Kubík

Předplatné Obzoru vyřídíte na tel. 737 275 079 nebo e-mailem: marie.bartova@osz.org



Na snímku je „Sršňák“, jak vozu familiárně přezdívá strojvedoucí, kterému patří poděkování za hladký průběh akce. Vůz je zachycen mezi zastávkami Kyje u Jičína a Cidlina, kde se cestujícím otvírá výhled do Jičínské kotliny se sopečným vrchem Zebínem.

SPORT

V Běchovicích bylo nejuspěšnější družstvo Polska, Češi byli druzí

Třítisícový dav závodníků vyrazil v neděli krátce před polednem na trať Běchovice – Praha. 122. ročník tohoto silničního závodu na 10 km se letos zúčastnilo také více než 150 železničářů z evropských zemí v rámci mezinárodního Mistrovství republiky železničářů v silničním běhu. Mistrovství uspořádalo OSŽ ve spolupráci s Českými drahami, ČD Cargo a SŽDC, organizačně závod zajišťovala regionální sportovní komise OSŽ Praha.

Závod se běžel za ideálního počasí – jasno, 18° C, mírný vítr do zad, což přispělo, spolu s již tradičně skvělou podporou diváků po celé trati, k vynikajícím výkonům. Mnoho závodníků – železničářů – se umístilo na předních místech běhových závodů a bylo odměněno od pořadatelů Běchovic medaillemi a věcnými cenami.

Na mistrovství železničářů přijeli kromě českých účastníků železničářů z Belgie, Dánska, Lucemburska, Německa, Rakouska, Slovenska, Švýcarska a Velké Británie.

Vyhlášení výsledků železničářského mistrovství proběhlo v žižkovském hotelu Olšanka za účasti členů Mezinárodního oddělení OSŽ – Ú v čele s jeho vedoucím Ondřejem Smehlíkem. Ten vyhlásil vítěze jednotlivých kategorií (muži

do 40 a nad 40 let, ženy a družstva), kterým byly předány medaile a poháry. Nejrychlejším běžcem železničářského mistrovství byl Ladislav Kučera (Česká republika), který trať dlouhou 10 031 metrů uběhl za 32:52 minut. Po součtu časů prvních tří běžců, čiběžkyň jednotlivých družstev byly vyhlášeny i výsledky soutěže družstev, kde se české družstvo umístilo na medailovém druhém místě.

Výsledky Mezinárodního mistrovství republiky železničářů v silničním běhu pro rok 2018:

Muži do 40 let: 1) Hendrik Poerschke (Německo), 2) Norbert Jęfimić (Polsko), 3) Jan Lachnit (Česká republika).

Ženy: 1) Julia Jezeck (Německo), 2) Lara Hemelsoet (Belgie), 3) Lisa Andersen (Dánsko).

Muži nad 40 let: 1) Ladislav Kučera (Česká republika), 2) Dariusz Starzynski (Polsko), 3) Milan Pleváč (Slovensko).

Družstva: 1) Polsko, 2) Česká republika, 3) Německo, 4) Slovensko, 5) Belgie, 6) Švýcarsko, 7) Dánsko, 8) Lucembursko, 9) Velká Británie.

Zvláštní cenu obdržel nejstarší účastník mistrovství, 80letý Jiří Engliš ze slezského Krnova.

Miroslav Čáslavský



Zástupci jednotlivých družstev seřazeni podle počtu dosažených bodů. Zleva Polsko, ČR, Německo, Slovensko, Belgie, Švýcarsko, Dánsko, Lucembursko a Velká Británie.