

Z aktuálních událostí

■ **Jednání Ústředí OSŽ** proběhlo 24. 10. v sídle OSŽ v pražských Vysočanech. Informace ze zásadních jednání začal předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, který připomněl 145. zasedání plenární schůze Rady hospodářské a sociální dohody ČR neboli tripartity (24. 9. 2018), na němž jedním z projednávaných bodů byla i situace v železniční dopravě. Dále referoval o setkání s rakouskými odboráři v Břeclavi (3. 10. 2018), kde se mluvilo o českém technickém řešení – monitoringu pracovní doby strojvedoucích. Do třetice hovořil o 44. kongresu Mezinárodní federace pracovníků v dopravě ITF, který od 14. října probíhal v Singapuru a kterého se spolu s místopředsedou OSŽ Radkem Nekolou a vedoucí kanceláře předsedy OSŽ a členkou výkonného výboru ETF PhDr. Helenou Romanovou osobně zúčastnil. Martin Malý v závěru svého vystoupení poděkoval všem spolupracovníkům za akční den (4. 10. 2018) na podporu doprovodného vlakového personálu.

K poděkování se připojil I. místopředseda Vladislav Vokoun a poté také on telegraficky vzpomněl zásadní události posledního měsíce: například výběrová řízení na členy představenstva ČD, personální a organizační změny na Českých drahách a především bližící se kolektivní vyjednávání. „**Předpokládám, že jednání bude velmi ostré. Požadavky zaměstnanců jsou oprávněné, a druhou stranou je otázka, co si firma může dovolit.**“ řekl.

Místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ SŽDC Petr Štěpánek referoval o tom, že 15. 10. předložil zaměstnavateli návrh 1. změny kolektivní smlouvy. Informoval o personálních a organizačních změnách (například o snížení počtu provozních obvodů z 35 na 23) u SŽDC.

Místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně Nezávislého republikového výboru Bc. Renata Dousková se zaměřila na Dopravní zdravotnictví, kde 16. a 17. října proběhly volby zástupců zaměstnanců do dozorčí rady (zvoleni byli MUDr. Ritterová, Bc. Dousková, RNDr. Jaňovka). Dále se věnovala probíhajícímu nebo v brzké době začínajícímu kolektivnímu vyjednávání u několika nedrážních podniků.

Předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola se mimo jiné zmínil o jednání Dozorčí rady ČD Cargo (23. 10. 2018) a hospodaření společnosti: „**Předikce plnění je pozitivní, podnikatelský plán je plněn a v některých ukazatelích i překročen, což umožní otevřít debatu nad odměnou pro zaměstnance.**“ řekl. Uvedl, že kolektivní vyjednávání u ČD Cargo bude zahájeno 30. 10. předložením návrhu zaměstnavatele. Odbory budou mít týden na zpracování protinávrhu.

Ústředí OSŽ dále vzalo na vědomí zprávu o tvorbě a použití Podpůrného fondu OSŽ za I. pololetí 2018 a schválilo projekt ročního vzdělávacího kursu pro funkcionáře OSŽ včetně rámcového rozpočtu. Následovaly informace Revizní komise (RK) OSŽ, které přednesla její předsedkyně Barunka Balázová. Závěr patřil bodu „různé“, v němž mj. Bc. Petr Toman, BA (Hons), informoval o tom, že schválený pojišťovací plán Zdravotní pojišťovny MV (211) obsahuje i příspěvek až 1500 Kč na proceduru KOP, pří-

spěvek až 3 tisíce Kč na úraz způsobený jinou osobou, a příspěvky na preventivní program pro členy pojišťovny.

■ **Jednání Podnikového výboru OSŽ SŽDC** se uskutečnilo v Praze 25. října, tentokrát bez účasti zástupců zaměstnavatele. „**Aktuální prioritou je v současné době kolektivní vyjednávání a také to, jak budou zajištěny finanční prostředky na případný nárůst mezd.**“ řekl v úvodu hosti jednání, předseda OSŽ Mgr. Martin Malý. Dále pak uvedl argumenty, kterými byla zdůvodněna potřeba vyššího přidělu finančních prostředků na mzdy, zejména pro řadu klíčových povolání, která stále víc chybějí. Podle něj měl pro tyto argumenty premiér Andrej Babiš pochopení. Předseda OSŽ pak informoval o řadě dalších jednání, zejména o účasti na několika jednáních tripartity, kde byly tyto požadavky opět prezentovány. Na dvou z nich došlo také k zásadní názorové konfrontaci s ministryni financí a premiérem. Udělat v této chvíli jakýkoli závěr je tedy předčasné a kolektivní vyjednávání nebude jednoduché. Jít cestou navýšení mezd stejným procentem všem zaměstnancům podle názoru M. Malého ale ze strany zaměstnavatele nebude akceptováno. Martin Malý pak podal informaci o zahraničních pracovních cestách, které v poslední době absolvoval, o návštěvě Gruzie na pozvání předsedy gruzinských železničních odborů, o setkání s generálním ředitelem gruzinských železnic u kongresu ITF v Singapuru (podrobné informace vyšly na webových stránkách OSŽ).

O jednání Ústředí OSŽ podal informaci tajemník PV Miloš Paleček. Mimo jiné uvedl, že na jednání odborových centrál 15. 10. byl zaměstnavatelem předán návrh PKS na rok 2019, následně bylo k tomuto návrhu vypracováno společné stanovisko odborových centrál (OC), které dostane zaměstnavateli (jaké změny jsou obsaženy v návrhu zaměstnavatele v PKS, najdete také na webových stránkách OSŽ). Na jednání OC byli také účastníci informováni o organizační změně, která by měla nastat od 1. 1. 2019 a týká se segmentu řízení provozu u OŘ, kdy ze současných 35 provozních jednotek má zůstat 23 jednotek. Dále uvedl řadu personálních změn na úrovni GŘ, ale i u oblastních ředitelství. Posledním tématem jednání byla nominace pěti posluchačů (plus 1 náhradníka) na odborové školení funkcionářů OSŽ. -red-

Informace pro předplatitele
K 31. 10. odešly z redakce veškeré zálohové faktury za předplatné na rok 2019. Prosíme o dodržení data splatnosti. Redakce



Ejpovický tunel s délkou 4150 metrů bude naším nejdelším železničním tunelem.

Snímek Michael Mareš

První cestující projedou novým Ejpovickým tunelem v pátek 16. listopadu 2018

Sošku svatě Barbory, která bývá podle tradice označována za patronku každého většího tunelového díla, vysvětlil 23. 10. 2015 přímo u budoucích nových Ejpovických tunelů plzeňský biskup Mons. František Radkovský. Poté biskup Radkovský požehnal i razičímú štítu, nesoucímu jméno Viktorie jako symbolu vítězství. Tehdy se konečně po letech příprav, plánování a překonávání různých obtíží podařilo stavbu Ejpovických tunelů zahájit.

Ejpovické tunely pod terénními útvary Homolka a Chlum totiž patří ke stěžejním úsekům železničního koridoru mezi Prahou a Plzní. Ejpovický tunel s délkou 4150 metrů se tak stane naším nejdelším železničním tunelem. Délka tratě z Plzně do Prahy se díky tunelu zkrátí o více než šest kilometrů a po dokončení celé trasy z Prahy do Plzně by cesta vlakem měla trvat méně než jednu hodinu.

Téměř po čtyřech letech od prvního kopnutí se letos v listopadu otevře nejdelší český tunel. Na obou stranách Ejpovických tunelů nyní finišují dokončovací práce na infrastruktuře. „**Uvedení 1. traťové koleje (jižní tubus) do zkušebního provozu předpokládáme 15. 11. 2018 odpoldne, kdy tunelem projede první vlak (náklad-**

ní vlak) sníženou rychlostí 50 km/h. Další vlaky pak rychlostí danou tratí mistrem,“ uvedla tisková mluvčí SŽDC Radka Pistoriusová s tím, že vlaky budou jezdit obousměrně v mezistaničním odlišné Plzeň hl. n. – Ejpovice do doby řádného šuntování. „**Jízdy vlaků tunelem od 16. 11. 2018 se budou týkat vlaků nákladní**

dopravy, u vlaků osobní dopravy pak jen vlaky Ex, R a Sp,“ dodala Radka Pistoriusová s tím, že podobný scénář bude následovat i severního tubusu s předpokládaným termínem otevření 7. 12. 2018. První cestující tak novým tunelem projedou v pátek 16. listopadu 2018.

Michael Mareš

Kandidáti OSŽ zvoleni!

Bc. Marta Urbancová a Radek Nekola budou příštích pět let zastupovat zaměstnance v Dozorčí radě společnosti ČD Cargo. Vyplývá to z Protokolu o průběhu a výsledku voleb členů Dozorčí rady ČD Cargo, a. s., volených zaměstnanci, konaných ve dnech 22. 10. 2018 – 25. 10. 2018.

„**Děkujeme všem za důvěru a podporu,**“ reagoval bezprostředně po oznámení výsledků voleb místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo Radek Nekola. Volební účast byla 65 %.

Výsledky voleb členů Dozorčí rady ČD Cargo, a. s., 2018 volených zaměstnanci společnosti:

| Pořadí/Jméno a příjmení | Počet platných hlasů: |
|-------------------------|-----------------------|
| 1. Bc. Marta Urbancová | 1463 |
| 2. Radek Nekola | 1230 |
| 3. Jiří Šafařík | 1065 |
| 4. Mgr. Aneta Miklášová | 1061 |
| 5. Bc. Bohuslav Dědeček | 865 |
| 6. Ivan Horna | 203 |

S účinností od 1. prosince 2018 byli zaměstnanci společnosti zvoleni za členy Dozorčí rady Bc. Marta Urbancová a Radek Nekola, kteří byli navrženi Podnikovým výborem OSŽ ČD Cargo, a. s.

-mmč-

Železniční nostalgie v době liberalizace železničního trhu v ČR

Ve středu 24. 10. se ve vládním salonku na pražském hlavním nádraží uskutečnilo historicky první pracovní setkání a diskusní fórum s názvem: „**Železniční nostalgie v době liberalizace železničního trhu v ČR 2018**“, pořádané Nadací Okřídlené kolo (NOK). Proběhlo ve výjimečném formátu, a to jak co do účasti a zastoupení klíčových institucí a jejich vrcholných představitelů (ministerstvo dopravy, ministerstvo kultury) či hlavních partnerů NOK (SŽDC, s. o., a. s., národního technického muzea – v osobě generálního ředitele Karla Ksandra; z pohledu spolupráce v oblasti „železniční nostalgie“ přímo v regionech ČR, které zastupoval I. náměstek hejtmana Olomouckého kraje a člen dopravní komise Asociace krajů ČR Jan Zahradníček, zazněla podpora i od zástupce krajů. Všechny příspěvky potvrdily důležitost a význam tohoto historického odborného setkání. (Pokračování na str. 2)

zněla od významných představitelů všech klíčových institucí, především pak od náměstků ministra dopravy ČR Ladislava Němce a ministra kultury ČR Aloise Mačáka, ale i od dalších hlavních partnerů NOK, jako například od generálního ředitele SŽDC, s. o., Jiřího Svobody, či ředitele odboru 12 GŘ ČD Rostislava Nováka, dala celé akci jistý punc výjimečnosti.

Nechyběla ani slova podpory od zástupce jednoho ze zakladatelů NOK a partnera – Národního technického muzea – v osobě generálního ředitele Karla Ksandra; z pohledu spolupráce v oblasti „železniční nostalgie“ přímo v regionech ČR, které zastupoval I. náměstek hejtmana Olomouckého kraje a člen dopravní komise Asociace krajů ČR Jan Zahradníček, zazněla podpora i od zástupce krajů. Všechny příspěvky potvrdily důležitost a význam tohoto historického odborného setkání. (Pokračování na str. 2)



Po skončení pracovní části akce absolvovali účastníci společnou jízdu Stříbrným šípem po Praze. Snímek Michael Mareš

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Zaměstnancům ČD Cargo patří velké poděkování a uznání za nelehkou práci.“

Hovoříme s JIŘÍM ZÁVOROU, místopředsedou ZV OSŽ Olomouc hl. n. a členem PV OSŽ ČD Cargo

Jako dispečer ČD Cargo (PJ Ostrava, PP Olomouc) vidíte velice dobře do provozních problémů podniku. Co nyní z vašeho pohledu trápí podnik ČD Cargo nejvíce?

Zcela nepochybně je to nedostatek lokomotiv, vozů a také lidí. Pokud to rozvedu, lokomotivy na vozbu vlaků jsou z převážné části zastaralé, mnohé jsou více než 40 let staré, a z toho důvodu značně poruchové, nedostatek železničních vozů se projevuje zejména u vozů na přepravu dříví z důvodu stále trvajících kúrovacích kalamit. Snad nejpálčivějším problémem je ale nedostatek pracovníků. Ten je způsoben relativně nízkými mzdami a také doslova vyčerpávajícím turnusem, neboť většina práce v ČD Cargo se odehrává v nočních hodinách a podle toho je nastaven i turnus.

Dá se s těmito nedostatky nějak účinně bojovat?

Vedení podniku samozřejmě o zmíněných problémech dobře ví a také činí kroky, které jsou k odstranění těchto nedostatků nutné. Zastaralé lokomotivy (v našem obvodu převážně řady 742 a 731) procházejí postupnou obnovou v závodě CZ LOKO, podařilo se nasmlouvat

také opravce železničních vozů pro přepravu dříví. V tomto ohledu se tak situace sice pomalu, ale přece jen postupně mění k lepšímu. To se ale nedá říci o personálním obsazení podniku, zvláště přímo v provozu. Nejvíce chybí lidé v profesích posunovačů, ale i vozmistrů či tranzitních přípravníků. Přicházejí sice noví lidé, ale z deseti nakonec zůstanou tak dva, tři. Když zjistíš, za jakých podmínek by měli pracovat - turnus, mzdové podmínky - jdou hledat práci jinam.

Z toho vyplývá, že nedostatek lidí u ČD Cargo se řeší přesčasovou prací. Je jí hodně?

Mnozí zaměstnanci již dosahují limitu, je to opravdu na hraně. Všem, kteří u ČD Cargo pracují, se sluší poděkovat za jejich nasazení, ten turnus opravdu není záviděníhodný – v našem obvodu je to jedna denní a dvě noční, ta druhá má nástup po dvaadvacáté hodině a trvá do deseti hodin dopoledne. Ze šestnácti směn v měsíci je tak 10 – 12 nočních. Všem zaměstnancům ČD Cargo proto patří velké poděkování za nelehkou práci. Kdo v takových podmínkách pracuje, zaslouží opravdu uznání.



Existuje z této poměrně složité situace nějaké východisko?

Jedinou cestou je zřejmě navýšení mezd a to nejméně o tolik, aby se nárůst vyrovnal ostatním podnikům, kde zvyšují mzdy o 10 procent a více. Pokud se toto nepodaří, nenastane obrát ani v nedostatku pracovníků u ČD Cargo.

(Pokračování na straně 2)

„Zaměstnancům ČD Cargo patří velké poděkování a uznání za nelehkou práci.“

(Pokračování ze str. 1)

Přinejmenším by se měly podstatně zvýšit příplatky za práci v noci, jinak hrozí, že lidé budou dále odcházet. Ti, co dnes u ČD Cargo pracují, jsou opravdu „srdcaři“, spjatí s podnikem a železničáři tělem i duší. Ale je potřeba přilákat a zejména udržet nové zaměstnance a to bez vyšších mezd nepůjde.

Jako člen rozšířeného vyjednávacího týmu pro letošní kolektivní vyjednávání máte možnost změnu k lepšímu v tomto ohledu prosadit. Jaké jsou pro to šance?

V úterý 30. října předložil zaměstnavatel návrh kolektivní smlouvy na rok 2019, odborové složky zpracují protinávrh a budou určité usilovat o citelné navýšení mezd. Je jasné, že podnik má své limity, ale záležitost mzdového nárůstu musí být prioritou. Tímto směrem by se tedy kolektivní vyjednávání mělo ubírat a zástupci OSŽ určitě budou usilovat o to, aby pod-

nik byl přitažlivý nejen pro jeho současné zaměstnance, ale i pro možné budoucí.

Na závěr snad ještě otázka na průběh voleb do dozorčí rady ČD Cargo, kde budou i v následujícím volebním období zastupovat zájmy zaměstnanců členové OSŽ. Jak jste s výsledky voleb spokojeni?

Na další volební období byli zvoleni Marta Urbancová a Radek Nekola, takže spokojenost je na místě. Oba jsou zkušenými odboráři, znali věci, a současně dokážou dobře argumentovat a prosazovat zájmy zaměstnanců. Pokud se týká volební účasti, v našem obvodu byla téměř 70%, s volební úmrou jsme objížděli i odlehlá pracoviště. Mandát tedy zástupci OSŽ mají podpořeni velkou většinou zaměstnanců ČD Cargo.

Děkuji za odpovědi.

Miroslav Čáslavský

Železniční nostalgie v době liberalizace železničního trhu v ČR

(Pokračování ze str. 1)

Následná vystoupení a věcná diskuse dalších představitelů NOK, jako například člena Správní rady NOK Pavla Svagra, ještě více umocnily význam tohoto historického setkání.

Přítomni byly ale i další osobnosti české železnice. Namátkou jmenujme předsedu OSŽ Mgr. Martina Malého, senátora Mgr. Miroslava Adámka, či představitele společnosti, jako například Škoda Transportation Plzeň, ČMŽO, JLV, RANKENEN, a. s., a další.

Celá diskuse vedla účastníky fóra k jednomu jedinému cíli: připravit za součinnosti NOK a všech zúčastněných systémové řešení pro oblast „Železniční nostalgie v ČR“, a to jak v podobě hledání systémového modelu financování pro železniční nostalgiu v ČR a také pro zachování kulturního železničního dědictví v ČR, například prostřednictvím možné úpravy a změny v připravované novele zákona 77, jak ostatně ve svém vystoupení připomněl náměstek ministra dopravy Ladislav Němec. Zároveň ale existuje i možnost prověřit stávající dotácní tituly, což ve svém vystoupení zmínil i náměstek ministra kultury Alois Mačák.

Příjemným a milým překvapením byla účast skvělého českého grafika, ilustrátora a malíře Petra Ptáčka, který svůj grafický návrh „Stříbr-

ného šípů“, včetně vydaných známkových aršíků (Stříbrný šíp a parní lokomotiva 365.0), na památku přítomným podepsal, aby touto cestou společně s předsedou SR Nadace Okřídlené kolo Martinem Vavrečkou všem hostům, vystupujícím a partnerům, a dalším představitelům NOK poděkoval za jejich názory, čas, podporu a spolupráci. Na závěr předseda Správní rady NOK Martin Vavrečka vyslovil přání, aby na toto historické setkání navázaly v budoucnu i další akce s možností prezentace konkrétních výsledků v této oblasti.

Po ukončení pracovní části akce měli všichni účastníci možnost absolvovat společnou historickou jízdu jedinečným motorovým vozem „Stříbrný šíp“ po tzv. „Pražském okruhu“.

Závěrem pak ředitel NOK Zdeněk Vysloužil jménem Nadace Okřídlené kolo poděkoval všem, kteří se na přípravách této akce podíleli i všem partnerům a osobnostem za stálou podporu Nadace. Za dlouhodobou spolupráci a podporu poděkoval Zdeněk Vysloužil i personálnímu řediteli GR ČD, a. s., JUDr. Ivo Veselému a za přípravu a organizaci této akce i členovi SR NOK Ing. Petru Tauberovi (SZDC, s. o.).

Text článku v nezkrácené podobě najdete na www.osz.org.



Na začátku letošního roku vydal Drážní úřad stavební povolení na modernizaci železniční stanice Jaroměř, rekonstrukce se však netýká budovy samotné.

NAVŠTÍVILI JSME

Jaroměř

Cílem projektu Rekonstrukce železniční stanice Jaroměř je zvýšení rychlosti průjezdu vlaků, zlepšení komfortu cestujících při nastupování, vystupování a přístupu k vlakům, a také zlepšení operativního řízení. V rámci stavby vznikne nové ostrovní nástupiště s bezbariérovým přístupem a podchodem. Současně bude modernizováno zabezpečovací, sdělovací a silnoproudé zařízení včetně rozvodů a osvětlení. Součástí stavby je i rekonstrukce železničního spodku a svršku včetně odvodnění.

„Rekonstrukce se netýká budovy samotné, ale pouze prostor pro umístění technologií a nového zázemí pro dopravní zaměstnance. Budovu máme v plánu rekonstruovat v roce 2021 nákladem 75 milionů korun,“ upřesňuje mluvčí SZDC Marek Illiaš s tím, že dalším aspektem přestavby je i zvýšení bezpečnosti železniční dopravy instalací nového zabezpečovacího zařízení, které v budoucnosti umožní dálkové ovládání technologických zařízení železniční dopravní cesty.

Rekonstrukcí železničního svršku a spodku v rámci stavby „Rekonstrukce železniční stanice Jaroměř“ dojde k odstranění zastaralých stupňových výhybek tv. T a ke zlepšení únosnosti pláně tělesa železničního spodku včetně zřízení odvodnění. Všemi těmito kroky dojde ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu a komfortu jízdy. Zároveň dojde, zejména na skalickodvorském žhlaví, k výraznému zvýšení nejvyšší traťové rychlosti a tím i ke zvýšení

cestovní rychlosti. Výhybky v dopravních kolejích budou vybaveny elektrickým ohřevem výhybek, který zajistí bezproblémový provoz i v zimním období.

V souvislosti s novou konfigurací kolejí bude provedena rekonstrukce železničního prostupu, trakčního vedení a sdělovacího zařízení. Bude instalováno i nové osvětlení stanice a prostorů nástupišť. Vybudována bude nová traťostanice a rozvodny silnoproud.

„V důsledku instalace nových zařízení a zřízení výstupu z podchodu v prostoru zpevněné plochy před výpravní budovou, budou provedeny nezbytné nutné stavební úpravy ve výpravní budově a přístřešku u budovy směrem ke kolejišti. V prostoru vedle výpravní budovy bude vybudován nový objekt traťostanice a budou sneseny zbytné pozemní objekty staveb č. 1 a č. 2,“ dodává Marek Illiaš.

Předpokládané celkové investiční náklady jsou cca 905 milionů korun. Investorem stavby je SZDC, s. o., zhotovitelem pak Subterra, a. s., ELTRA, s. r. o. Rekonstrukce železniční stanice Jaroměř je spolufinancována Evropskou unií z evropských strukturálních a investičních fondů (Operační program Doprava).

Město Jaroměř připravuje na příští rok i stavbu nového autobusového terminálu, který má stát hned vedle vlakového nádraží. Radnice uvažuje také o stavbě parkovacího domu pro kola.

Michael Mareš



V rámci stavby dojde i na rekonstrukci celého kolejíště, novou podobu dostanou také perony. Počítá se s vybudováním nového ostrovního nástupiště s bezbariérovým přístupem a výtáhem na nástupiště.

ZE SVĚTA

Prototyp AGV jako Světová premiéra hybridního vlaku

S velkou slávou byl ve Vídni začátkem září rakouskými železničními ÖBB a firmou Siemens pod názvem „Cityjet Eco“ prezentován nový vlak s hybridním pohonem. Ten by měl nahradit lokomotivy s dieslovým motorem. Novinkou je způsob odběru a ukládání elektrické energie do baterií: na elektrizovaných tratích je proud odebrán z troleje a ukládán do akumulátorů, odkud je na neelektrizovaných úsecích odebrán pro pohon a napájení celého vlaku. Akumulátory, umístěné na střechě, váží 14 tun a umožní dojezd 80 km při výkonu 3500 PS a max. rychlosti 140 km/h. Od podzimu 2019 má být prototyp testován v běžném provozu na tratích Dolního a Horního Rakouska.

Z „Wirtschaft Heute“ přeložil Jiří Zajíček

Rakušané v cestování vlakem dohánějí Švýcarsko

V Rakousku byla vypracována studie, která má odpovědět na otázku, zda se investice do železniční infrastruktury vyplatí. Výsledky ukázaly, že v mnoha oblastech je Rakousko na špičce v Evropě. S 2255 km za rok a „na hlavu“ je Rakousko na špičce v Evropské unii ve využívání železniční dopravy. Následuje Česká republika s 1860 km, Francie s 1555 km. Průměr v EU je 1090 km na osobu. Před všemi je pouze Švýcar-

sko, které není v EU, kde je to 2610 km na osobu. Studie se zabývá investicemi do budoucnosti, zda se vyplatí, či nikoliv. V Rakousku jsou roční investice do železnice cca 2 mld. eur, přičemž zpětně se za pomoci daní „vrací“ 1,97 mld. eur.

V projektu je posuzována i doprava v hospodářských centrech, kde např. přeprava veřejnou dopravou vzrostla od roku 2005 do roku 2015 z 1 mld. cestujících na 1,27 mld. ročně. Jediným problémem je železniční nákladní doprava, která nestáčí „držet krok“ se silniční nákladní dopravou a to zejména kvůli její flexibilitě.

Z Kurier, 5. 10. 2018, zpracoval—sh

Polská železniční nákladní doprava ztrácí

Železniční nákladní doprava v Polsku již roky ztrácí podíl na trhu. To jsou výsledky výzkumu trhu Svazu expertů a manažerů v železniční nákladní dopravě (SEMTS). Naopak boom prožívá od vstupu Polska do Evropské unie (EU) v roce 2004 silniční nákladní doprava. Podíl železnice na celkové nákladní pozemní přepravě se v roce 2017 snížil z původních 21,4 % na 11,7 %. SEMTS proto apeluje na politiku, aby se i nadále investovalo, např. do intermodálních terminálů, překládkových míst na východní hranici Polska, vleček a dalších prvků železniční infrastruktury. Odpovědná je státní organizace PKP PLK.

Dosavadní výsledky roku 2018 snad konečně ukáží, že by se mohl trend obrátit, když například celková hmotnost přepravy vykazuje nárůst + 6,7 % proti stejnému roku 2017.

Z Transportweb, 10. 10. 2018, zpracoval—sh

VŠIMLI JSME SI

● **OD NEDELE** 28. 10. 2018 do neděle 18. 11. 2018 si mohou lidé na devčickém nádraží v Praze prohlédnout repliku vlaku, kterým se přepravovali českoslovenští legionáři v Rusku za 1. světové války a po jejím skončení. Ve vagonech tzv. Legiovaku jsou k vidění originální exponáty a fotografie dokumentující historii československých zahraničních vojsk. Vstup do expozice je zdarma.



● **PLZEŇŠTÍ ARCHITEKTI** sdružení kolem spolku Pěstuj prostor požadují u nových staveb diskurs s odbornou i laickou veřejností. Nelíbí se jim například dokončovaný prostor před plzeňským hlavním nádražím s památkově chráněnou secesní budovou z roku 1907. Podle architektů prostor postrádá prvky, které jej zpodobily více než sto let, kdy byl prostor koncipován jako vstupní brána do města. Kritizují především rozlehlost asfaltovou plochu bez zeleně a vzhledných prvků, kterou podle vyjádření městské radnice požadovaly ČD pro autobusový náhradní dopravu. Pamětníci jistě postřehnou, že bylo zbouráno stavědlo Radbuza, jedna z dominant plzeňského hlavního nádraží.



● **JEDNA Z LÁVEK** pro pěší byla na smíchovském železničním mostě opravena (patří hl. m. Praze), most patří SZDC a je ve špatném stavu – vsudy přítomnou korozí vidí laik. Léta se jedná o jeho rekonstrukci či nahradit, doufáme, že to nedopadne jako se silničním mostem u Vitavské, který byl ze dne na den uzavřen. Pokud by došlo k uzavření mostu, spojoval by Prahu a „západ“ pouze jednokolejný Most inteligence, což by vyvolalo nevídaný dopravní chaos, tolnalí přetížení žst. Praha–Křc a rozvrat v osobní i nákladní dopravě. Snímek Martin Kubík.



● **V TRATĚVÉM ÚSEKU** Rakovník–Lužná u Rakovníka (trať SZDC 120) o délce 9 km probíhá výstavba nových přejezdových zabezpečovacích zařízení. Tato stavba řeší zabezpečení sedmi železničních přejezdů relovým zabezpečovacím zařízením elektronickými doplňky. Informace o jejich činnosti budou předávány na pracoviště výpravních žst. Rakovník a Lužná u Rakovníka prostřednictvím nového přenosového systému. Zároveň zde bude aktivováno nové traťové zabezpečovací zařízení – vysodypřítomnou korozí vidí laik. Léta se jedná o jeho rekonstrukci či nahradit, doufáme, že to nedopadne jako se silničním mostem u Vitavské, který byl ze dne na den uzavřen. Pokud by došlo k uzavření mostu, spojoval by Prahu a „západ“ pouze jednokolejný Most inteligence, což by vyvolalo nevídaný dopravní chaos, tolnalí přetížení žst. Praha–Křc a rozvrat v osobní i nákladní dopravě. Snímek Tomáš Martinek.

PŘEDSTAVUJEME

Eva Hurychová: „V poslední době se mi zdá, jako by odborář bylo sprosté slovo.“

Eva Hurychová je místopředsedkyní ZO OSŽ Pardubice a předsedkyní Výboru OSŽ při PJ Česká Třebová (ČD Cargo). Jako napůl uvolněná funkcionářka OSŽ úřaduje v Pardubicích a zároveň tam i vykonává funkci vozové disponentky. ZO OSŽ, již je místopředsedkyní, má zhruba 180 aktivních členů plus cca 40 důchodců. „K nám v minulých letech přicházeli lidé i z jiných organizací (OSŽ), ale zase někteří od nás odcházeli. Lidé migrují mezi ZO, myslím si, že jinde to budou mít lepší,“ popisuje Eva Hurychová „turistiku“ členů OSŽ mezi ZO. „Podívají se, kde která ZO co nabízí, a podle toho se rozhodují. Srdcaři, kteří byli věrní jedné

svým způsobem výjimečnou možností tlumočit problémy zdola na půdě vrcholového odborového orgánu. „V PV máme výbornou komunikaci, jakmile se něco děje, všechny zprávy se hned přeposílají,“ chválí. Dobře podle ní fungují i webové stránky OSŽ. „Tam se opravdu najde všechno. I kolegyně (z PV) Linda Lišková mi říkala: to si nepiš, to si přečteš na webovkách. Ale já si to raději píšu a uchováвам. Mám to kdykoliv, když potřebuji, k dispozici, a nemusím to hledat.“

Co se týče odborové práce v ZO, mrzí jí laxní přístup zaměstnanců a hlavně odborářů k vedlejším aktivitám. „Děláme různé výlety, zájezdy, navštěvujeme divadla, ale na tyto akce jezdí stále ti samí. Aspoň u nás se hlásí málo lidí,“ postěžuje si. Sama si dělala mezi členy průzkum, proč tomu tak je. A výsledek? „Je za tím spousta přesčasové práce, hlavně u nás u posunu. Chlapi mi říkají: my už toho za ten měsíc máme plné zuby. Prostě na to nemají náladu. A také je teď taková, jak by řekl bývalý prezident Havel, bibá nálada,“ konstatuje. „A také by možná vedoucí zaměstnanci mohli být k lidem více empatictí. Nestáčí o Vánocích pověsit na nástěnku dopis, děkujeme vám za práci o Vánocích a za to, co jste pro nás za celý minulý rok udělali. Já říkám, že pro dobré slovo

by lidé metall kozelce.“ Eva Hurychová se snaží být empatická a lidem pomáhat. „Mohou mi kdykoliv zavolat, ve dne, v noci, mobil nevytáhám, ale většinou se o nějakém problému dozvím odjinud, z šuškaný, anebo až když se to takzvaně po... Až pak se najednou zjistí, že například na směně byl posunovač sám, ac tam měli být dva. Ted nemam na mysli žádný konkrétní případ, který by se stal v Pardubicích, ale obecně.“ A také jí chybí větší důvěra v odborové funkcionáře. „Lec kdo si myslí, že odbory jsou zbytečné. Lidé jsou otráveni. Dřív tomu tak nebylo, lidé měli o všechno zájem, ale to jsme ještě byli jeden podnik. Jak nás rozdělili, tak lidé se kolikrát mezi sebou ani neznají. Starí odcházeli do důchodu a mladí nemají to srdíčko. A pak dneska ani nemáte s kým si popovídat, protože jste na směně sám a nikdo vás nestřídá. Jsme jako osiřelí. Tím, jak se to pořád krouhá a krouhá. Ani náborové příspěvky moc nepomůžou. A ani ty benefity, co dává zaměstnavatel, nejsou nic mimořádného.“

Michael Mareš



organizaci, už asi vymřeli, ale chápu, že z organizace, která pro své členy nedělá vůbec nic, chtějí jít jinam.“

Lidem podle Evy Hurychové chybí nejvíc pocit soukromosti s kolektivem a vzájemná soudržnost jako dřív. „V poslední době se mi zdá, jako by odborář bylo sprosté slovo. Lidé si málo uvědomují, co všechno pro ně odbory dělají a berou všechno, co se vydobylo v kolektivním vyjednávání, jako samozřejmost,“ postěžuje si. „Například já jsem hrozně ráda za to, že se třeba pro komerční pracovníky, jako jsou pokladní nebo vozoví disponenti, podařilo vydobýt KOPky. Nyní budu do nového kolektivního vyjednávání podávat návrh, aby se pro všechny zaměstnance, kteří dělají noční, zkrátily intervaly nárokovosti na dva roky, což je i případ vedoucích směn. Otázkou ale je, zda to projde.“

Jako místopředsedkyní ZO a předsedkyní Výboru OSŽ při PJ Česká Třebová má Eva Hurychová výhodu, díky tomu, že je členkou Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo (před sedmi lety v něm vystřídala Jiřinu Zavorovou), má

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 44 – 1. 11. 1993

Obzor č. 44 obsahuje na první straně důležité zprávu s titulem „**Železniční policie přechází pod vnitro**“. Tato organizační změna, platná od 1. 1. 1994, znamenala pro příslušníky Železniční policie ukončení služebního poměru. Na ukončení mělo bezprostředně navazovat přijetí do služebního poměru u Policie ČR. Ti železniční policisté, kteří chtěli přejít pod Policii ČR, museli projít lustrací, splnit zdravotní podmínky a splnit požadavky na vzdělávání. Organizační struktura měla být převzata od Železniční policie a od 1. 1. 1994 mělo dojít ke sloučení železničních oddělení a policie ČR. Tyto informace zazněly na schůzce zástupců OSŽ s náměstkem ministra dopravy dr. Syllou. K datu, co bude s těmi, kteří neprojdou výběrovým sítím konkursů či nespĺní kvalifikační předpoklady, se náměstek MD nevyjádřil.

Na první straně v rámečku najdeme rovněž upoutávku na novinku, kterou Obzor nabídl od listopadu svým čtenářům. Šlo o „**Noční linku Obzoru**“. Každý týden ze středy na čtvrtek od 17 do 7 hodin mohli čtenáři zavolat do Obzoru a sdělit redakci, co se jim líbí v Obzoru, a cokoliv se zeptat na cokoli z odborové práce.

Obzor č. 45 – 8. 11. 1993

Osmistránkový Obzor č. 45 byl nabitý mnoha informacemi – najdeme zde například články o obavách železničářů z privatizace tratí Šumperk – Kouty nad Desnou a Petrov – Sobotín, dále o požadavcích severočeských odborů na kompenzování práce za nepříznivých rozptylových podmínek (přestávkami v práci, podáváním vitamínů, poskytováním mimořádné rehabilitace a příplatky ke mzdě), o budoucnosti rehabilitačních a rekreačních zařízení i o budoucnosti kondičních rehabilitací a mnoho dalších.

Téměř celá jedna strana byla vyhrazena pokračování seriálu „**Jak se rodí Obzor**“. Třetí část se týkala procesu od předání redakčních podkladů tiskárně až po vytisknutí Obzoru ofsetovou technikou. Redakce v té době předávala tiskárně oddělené obrazové a fotografické podklady a zvlášť stránky s nalepeným textem. V dnešní době zpracovává redakce všechny tyto podklady již v redakci a posílá ucelené stránky ke zpracování tiskárně elektronickou cestou, nikoli jako dříve, kdy jsme je dováželi do tiskárny osobně, tramvají.

–zs–

Prosazení monitoringu licencí strojvedoucích je možné jen změnou zákona

Předseda OSŽ jednal s rakouskými kolegy

Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý s doprovodem se sešel 3. 10. 2018 v Břeclavi s rakouskými kolegy pod vedením Gerharda Tauchnera, předsedy Centrální podnikové rady ÖBB Produktion. ÖBB Produktion zodpovídá za trakci a přípravu vypravení 6500 vlaků denně. Tématem schůzky bylo projednání aktuální bezpečnostní problematiky monitoringu pracovní doby strojvedoucích, která je na evropské úrovni středobodem pozornosti v rámci Evropské federace pracovníků v dopravě (ETF). ETF zastupuje v Bruselu více než 5 milionů pracovníků v dopravě ve 41 zemích. Inovativní pohled na zvýšení bezpečnosti železniční dopravy za Drážního úřadu na jednání prezentoval Ing. Jan Lehovec, ředitel sekce provozně-technické. V podstatě se jedná o naplnění ustanovení nařízení vlády o maximální době strávené ve směně. Není totiž výjimkou, že po směně u jednoho dopravce jdou strojvedoucí na další směnu k jinému dopravci. Unavení a nevyspalí.

SŽDC v zájmu bezpečnosti železniční dopravy od letošního grafikonu vlakové dopravy sbírá údaje o číslu licence strojvedoucího, které je jedinečné a nezaměnitelné a mění se při každé změně strojvedoucího na hnacím vozidle. Do datového skladu SŽDC má přístup pouze omezený počet určených zaměstnanců Drážního úřadu. SŽDC povinnost předávat informace o číslu licence strojvedoucího vložila do „Podmínek pro personál zajišťující provoz“ Prohlášení o dráze 2019 ve znění: „Dopravce předá před jízdou vlaku do IS SŽDC číslo licence každého strojvedoucího, který řídí činné hnací vozidlo na vlaku“. Dopravce MBM napadl předemtný odstavec u Úřadu pro přístup k dopravní infrastrukturu (ÚPDI) s tím, že zákon o dráhách dává provozovatelé dráhy SŽDC toliko možnost udělit dopravcům při organizování drážní dopravy pokyny pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy. Předávání čísla licence před jízdou každého vlaku do IS SŽDC není podle MBM pokynem ve smyslu zákona o dráhách.

K tomu se SŽDC vyjádřila, že napadená část textu byla do prohlášení o dráze vložena

rozhodnutím Drážního úřadu ze dne 8. srpna 2017 vydaného v rámci správního řízení ve věci přezkoumání Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2018.

Regulátor ÚPDI ve stanovisku z 23. 2. 2018 sice uznává, že SŽDC má povinnost provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy a povinnost přijímat opatření k předcházení mimořádným událostem a zajišťovat pravidelnou kontrolu jejich plnění. Podle ÚPDI však provozovatel dráhy není oprávněn zajišťovat bezpečnost prováděním kontrol, které jsou v kompetenci dopravce nebo příslušného úřadu členského státu, nýbrž pouze vlastních zaměstnanců. Navíc je třeba podle ÚPDI vzít v úvahu skutečnost, že číslo licence strojvedoucího je osobní údaj, vedený v rejstříku licencí strojvedoucích, který vede Drážní úřad. Přístupová práva do rejstříku licencí strojvedoucích lze udělit na základě odůvodněné žádosti zaměstnavatelé strojvedoucích.

Z uvedené je zřejmé, že prosazení monitoringu licencí strojvedoucích je možné jen změnou zákona. Podle předsedy OSŽ Mgr. Martina Malého bude OSŽ lobbovat cestou ministra dopravy a zároveň i na evropské scéně prosazovat shodu v rámci sociálního dialogu ETF se Společným evropským železničním zákonem (CER) a následně institucionalizovaný požadavek ETF na Agenciu EU pro železnice (ERA) ke změně příslušné technické specifikaci interoperability.

Gerhard Tauchner z Rakouských spolkových drah ÖBB a odborů VIDA na závěr schůzky poděkoval OSŽ za přípravu, organizaci a kvalitní obsah a výstižně ji zhodnotil, když řekl, že 3. říjen 2018 v Břeclavi se zapíše do historie zvýšení bezpečnosti železniční dopravy. Podle ÖBB a odborů VIDA bude nutné prosadit, aby téma bylo zařazeno na program jednání Evropského sociálního dialogu na železnici mezi ETF a CER. Inovativní program Drážního úřadu na monitoring licencí strojvedoucích považují za velmi efektivní a účinný nástroj ke zvýšení bezpečnosti na železnici.

–rs–

PRÁVNÍ PORADNA

Nepodepisovat důležité písemné dokumenty bez konzultace!!!

V poslední době dochází ke zvýšenému počtu případů, kdy zaměstnanci – členové OSŽ podepisují písemný dokument (iv souvislosti s mimořádnou událostí) a následně se obracíjí se žádostí o pomoc při řešení vzniklých problémů na funkcionáře OSŽ a ekonomicko-sociální oddělení OSŽ-ústředí (dále jen ESO OSŽ-ústředí).

Zaměstnanci přes mnohá další upozornění podepisují různé pracovníprávní a personální dokumenty, aniž by se s jejich obsahem řádně seznámili, popřípadě si vzali tzv. čas na rozhodnutí, není-li jim obsah zcela jasný anebo s ním nesouhlasí (v souladu s dobrými mravy). V takové situaci se nelze vůbec spoléhat na tvrzení zaměstnavatele, že jde o tzv. formální záležitosti, které nemají žádný vliv na cokoli. Zaměstnanci si neuvědomují, že podpis jakékoli písemnosti, zejména dohod:

- o rozvázání pracovního poměru (§ 49 ZP);
- změny pracovní smlouvy (§ 40 ZP);
- kvalifikační dohody (§ 234 ZP);
- uznání závazku k náhradě škody a dohody o způsobu náhrady škody (§ 263 odst. 2 ZP);
- protokolu o projednání náhrady škody podle ustanovení § 263 ZP (§ 263 odst. 3 ZP);
- odškodnění pracovního úrazu (§ 269 ZP a násl.) apod.;

může mít v některých případech do budoucna pro členy OSŽ významné – negativní důsledky. Tyto důsledky jsou mnohdy nevratné, které nelze vůbec změnit anebo je lze změnit pouze výjimečně a velice obtížně. U členů OSŽ není dostatečně vnímána odpovědnost za právní jednání v písemné formě (podpis),

ktej je komplikovatelně napadnutelný. Dochází pak k neřešitelným situacím v oblasti pracovníprávního poradenství, právní pomoci nebo ochrany oprávněných zájmů zaměstnanců. Výše uvedené skutečnosti nabývají na významu i v době častých organizačních změn u zaměstnavatelských subjektů, kdy se v jejich rámci mění řada ustanovení původních pracovních smluv zaměstnanců.

ESO OSŽ-ústředí doporučuje členům OSŽ, aby nepodepisovali žádný jim nejasný nebo z jejich pohledu problematický písemný dokument předložený zaměstnavatelem, bez porady (konzultace) s funkcionáři OSŽ, smluvními advokáty nebo ESO OSŽ-ústředí.

Sdělení některých vedoucích zaměstnanců zaměstnavatele, že tyto dohody (nebo jiné písemnosti) musí podepsat ihned, jsou naprosto nepravdivé. Jedná se o dohody, tedy o dvoustranné právní jednání, tj. obě smluvní strany (tedy i zaměstnanec) by měly mít dostatek času si dohodu důkladně přečíst (prostudovat), než přistoupí k jeho podepsání. Na výše uvedené sdělení zaměstnavatele lze pohlížet jako na jednání proti dobrým mravům, v některých případech zřejmě až šikanózní a určité zneužívání postavení silnější strany v pracovníprávním vztahu, což není v souladu se základními zásadami pracovníprávních vztahů dle zákonů práce (např. ustanovení § 1a písm. a), e) ZP).

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

Tvorba a použití Podpůrného fondu OSŽ za I. pololetí 2018

1. Tvorba Podpůrného fondu OSŽ

Stav finančních prostředků PF OSŽ ke dni 1. 1. 2018 činil 7 974 724, 13 Kč

Příjmy celkem za I. pololetí 2018:
příspěvky do PF OSŽ od ZO OSŽ, jiných právnických a fyzických osob 519 573,00 Kč

Výdaje celkem za I. pololetí 2018:
Vyplacené dávky z PF OSŽ za I. pololetí 2018 250 000,00 Kč Celkem 250 000,00 Kč

Stav finančních prostředků PF OSŽ ke dni 30. 6. 2018 činil 8 244 297, 13 Kč

II. Čerpání Podpůrného fondu OSŽ

Z PF OSŽ za I. pololetí 2018 byly vyplaceny dávky celkem 14 žadatelům v celkové částce 250 000,- Kč, tj. částka na jednu schválenou a vyplacenou dávku činí 17 857,- Kč. Jedna žádost byla projednáána a nebyla schválena na základě vyslovení nesouhlasu s jejím příznáním ze strany ZO OSŽ.

Dávky z PF OSŽ byly vyplaceny 14 žadatelům. Týkaly se mimořádných tíživých sociálních situací rodin, vzniklých v důsledku úmrtí člena OSŽ nebo rodinného příslušníka, dlouhodobé nemoci (se sociálním akcentem), podstoupení operací smyslových orgánů (očí) z důvodu za-

chování specifické zdravotní způsobilosti a pro dceru člena OSŽ s dětskou mozkovou obrnou. Celková částka těchto vyplacených dávek dosáhla 250 000,- Kč.

Všechny žádosti o dávku z PF OSŽ byly prostřednictvím ZV ZO OSŽ zaslány na OSŽ-ústředí. Tyto žádosti byly vždy ověřeny, potřebné údaje doplněny, individuálně zhodnoceny ESO OSŽ-ústředí, dále posuzovány a schváleny Představenstvem OSŽ. Jednoznačně lze konstatovat, že PF OSŽ plní svůj účel a je nápomocný v tíživých sociálních situacích členů OSŽ a jejich rodin, na jejichž zmírnění vlastní finanční a hmotné prostředky nestačují.

Podněty, připomínky nebo stížnosti na poskytnutí uvedené formy pomoci v hodnoceném období nebyly zaznamenány. Ze strany ESO OSŽ-ústředí je vždy striktně dodržována 30denní lhůta k vyřízení žádosti o příznání dávky z PF OSŽ. Jedná se o zpracování důvodové zprávy a její předložení ke schválení Představenstvu OSŽ.

Vyplacení schválených finančních dávek jednotlivým žadatelům bylo zajišťováno hospodářsko-finančním oddělením OSŽ-ústředí, v součinnosti s příslušnými funkcionáři OSŽ.

ESO OSŽ-ústředí konstatuje, že žádosti členů OSŽ o dávku z PF OSŽ, které potvrdí příslušný ZV ZO OSŽ, jsou doručovány na odborné oddělení (k projednání Představenstvu OSŽ)

zčásti neúplně. V porovnání s uplynulým obdobím lze potvrdit, že v poslední době je oddělením ESO OSŽ-ústředí zaznamenáno zlepšení.

Přetrvávající nedostatky lze shrnout následovně, chybějí údaje o:
– konkrétní sociální situaci žadatele (rodiny),
– návrhu na výši dávky,
– obdržení podpoře ze SF zaměstnavatele, resp. FKSP nebo z prostředků ZO OSŽ,
– souhlas se zpracováním osobních údajů podle nařízení o ochraně osobních údajů (GDPR) pro činnost OSŽ.

Nedostatečným se rovněž jeví doložení jednotlivých žádostí písemnostmi majícími charakter listinných důkazů, i zde dochází k postupnému zlepšení.

Výše charakterizované skutečnosti představují ve svém důsledku zbytečnou administrativu.

Stejně jako v předchozích obdobích, byly i v průběhu I. pololetí roku 2018 všechny ZO OSŽ jednotlivě ve čtrnáctideníku „Obzor“ vyzývány ze strany Představenstva OSŽ, aby do PF OSŽ zaslali finanční příspěvky, protože tzv. nikdo nikdy neví, kdy bude potřebovat finanční pomoc.

Luděk Šebrle,
analytik rozborář
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ-ústředí

NÁZORY

Již není kde brát koleje a kde odstavovat



Němý svědek zašlé slávy vlečky Kovohutě Mníšek - zatím neodstraněný most nad poli cestou do Rymaně.

pražská cyklostezka, v žst. Praha-Braník byla vytrhána vlečka do bývalého pivovaru Braník, některé vlečky jsou sjízdné, ale na hranici životnosti.

V roce 2016 byla vytrhána dlouhá vlečka do Kovohutě Mníšek pod Brdy, v závodě bylo rozsáhlé kolejiště, které mohlo sloužit k odstavení deponovaných vozů, vlečka mohla sloužit s úpravami osobní dopravě do centra města Mníšek pod Brdy. Místo pohodlné vlakové dopravy stojí autobus PIDu v kolonách na Strakonické, stačí jedna nehoda a stojí se několik kilometrů. Je zajímavé, že na vše se přijde, až když to není, a pak je pozdě. V současné době je v jednom místě devastováno i těleso bývalé vlečky kovohutí stavbou nějaké elektrovozovny.

Takže asi tak. A to nám ministr dopravy Ťok chce ještě nadělit liberalizaci železniční osobní dopravy. Jsem docela zvědav, zda pan premiér bude opět hlásit, že o tom nic neví jako při avizované privatizaci a pak neprivatizaci ČD Cargo.

Kde je tedy pravda? Jedno je jasné – bude-li masová liberalizace osobní dopravy – vozy soukromníků se již nikam nevejdou, jen na úkor vozů ČD, a. s.!

Martin Kubík

Od roku 2017 existuje možnost zvýšení příspěvku na penzijní spoření. Využijme tento potenciál ku prospěchu nás všech!

Vzhledem k možnosti, kterou legislativa v oblasti odpočtu daní od roku 2017 nabízí, se zdá takřka neuvěřitelné, že možnost zvýšení příspěvku na penzijní spoření na jednoho zaměstnance až na částku 4166 Kč měsíčně (a z toho plynoucí výhody), zatím nezažila firmu ČD Cargo, a. s., a ani toto téma dosud nebylo jasné definováno v požadavcích v rámci kolektivního vyjednávání ze strany odborových centrál. Vždyť psychicky a fyzicky náročná práce v nepřetržitěm provozu nevytváří u většiny provozních zaměstnanců reálný předpoklad, že po dosažení šedesátileté budou moci dále plnohodnotně vykonávat svou profesi až do řádného odchodu do starobního důchodu. Zvláště v době kdy hranice pro odchod do starobního důchodu je stanovena na 65 let. Proto legislativa ČR zapracovala do sbírky zákonů tzv. předdůchod (v konečném znění zákona je možnost čerpání předdůchodu umožněna každému účastníkovi penzijního spoření, není tedy podmíněna ztrátou zdravotní způsobilosti apod.). Institut předdůchodu nabízí především nám, provozním zaměstnancům, důstojnou možnost volby, jak dál po dosažení 60 let. Aby prostředky při čerpání tzv. předdůchodu byly dostatečné, došlo k úpravě legislativy do té podoby, že umožňuje zaměstnavateli poskytnout roční příspěvek zaměstnanci na penzijní spoření až do výše 50 000 Kč. Proč tedy nevyužít stávající podmínky ku prospěchu a spokojenosti všech zúčastněných? Odpověď hledáme nejen v níže uvedených srovnávacích tabulkách, ale i ve zdravém úsudku každého z nás!

Modelový výpočet: Daňová úspora stávající:
Daňová úspora z příspěvku zaměstnavatele na odvozech sociálního a zdravotního pojištění a v případě zaměstnanec na daní z příjmů: Průměrná hrubá mzda: 30 000 Kč.
Měsíční příspěvek zaměstnavatele: 2000 Kč.
Počet zaměstnanců: cca 7000.
Zaměstnanec úspora/ročně: 7455 Kč.
Zaměstnavatel úspora na jednoho zaměstnanec/ročně: 8166 Kč.
Zaměstnavatel úspora na 7000 zaměstnanců: 57 120 000 Kč.

Daňová úspora od roku 2017:
Daňová úspora z příspěvku zaměstnavatele na odvozech sociálního a zdravotního pojištění a v případě zaměstnanec na daní z příjmů: Průměrná hrubá mzda: 30 000 Kč.
Měsíční příspěvek zaměstnavatele: 4166 Kč.
Počet zaměstnanců: cca 7000.
Zaměstnanec úspora/ročně: 7455 Kč.
Zaměstnavatel úspora na jednoho zaměstnanec/ročně: 8166 Kč.
Zaměstnavatel úspora na 7000 zaměstnanců: 57 120 000 Kč.

Daňová úspora od roku 2017:
Daňová úspora z příspěvku zaměstnavatele na odvozech sociálního a zdravotního pojištění a v případě zaměstnanec na daní z příjmů: Průměrná hrubá mzda: 30 000 Kč.
Měsíční příspěvek zaměstnavatele: 4166 Kč.
Počet zaměstnanců: cca 7000.
Zaměstnanec úspora/ročně: 7455 Kč.
Zaměstnavatel úspora na jednoho zaměstnanec/ročně: 8166 Kč.
Zaměstnavatel úspora na 7000 zaměstnanců: 57 120 000 Kč.

měrná hrubá mzda: 30 000 Kč.
Měsíční příspěvek zaměstnavatele: 4166 Kč.
Počet zaměstnanců: cca 7000.
Zaměstnanec úspora ročně: 9330 Kč.
Zaměstnavatel úspora na jednoho zaměstnanec ročně: 10 200 Kč.
Zaměstnavatel úspora na 7000 zaměstnanců: 71 400 000 Kč.

Strojvedoucí ČD Cargo Ostrava

Dojíždění vlakem a PID spolu někde moc nekomunikují

V prostoru bývalé panelárny u žst. Řevnice bylo otevřeno další záchytné parkoviště pro cestující PID, neboť prostor před nádražím je trvale zcela přepřehán odstavenými auty. Navíc byl přeházěn prostor nové upravy, ale průjezdná komunikace je pryč z bezpečnostních důvodů pouze jednosměrně, takže, kdo nenajde místo, musí obejít asi 700 metrů přes náměstí a opět se vracet. Parkoviště přepřehují také auta dojíždějící lidi z prostoru tratě Zadní Třebeň – Lochovice, pro ně zavedl PID a ČD, a. s., nové vložené vlaky v úseku Zadní Třebeň – Líteň, avšak pásmo PID 2 končí v žst. Zadní Třebeň a z. Bělečič úvratová doprava D3 Líteň již leží v pásmu 3, takže některé lidi stále z důvodu šetmosti jezdit auty až do Řevnic či Zadní Třebeň.

Kdyby PID u a politikům šlo skutečně o to dostat co nejvíce cestujících do vlaků linek S, tak by pásma byla řešena jinak. Podobný případ je i Lužec nad Vltavou nebo Horní Beřkovice, které leží v pásmu č. 5 a správně uzlové Vraňany jen tři kilometry

vzdálenější jsou v pásmu 4. Vrcholem všeho jsou Kostomlaty pod Řípem v pásmu 6 (!), které leží uprostřed tratě, takže přes ně musí cestovat každý, kdo jede do z. Ctiněves – žst. Straškov až z. Bržda obec, ty jsou v pásmu 5 (!). To je snad cilený zmetek, aby lidé nejždili vlakem po trati 095 v PIDu, trať již totiž leží v Ústeckém kraji. Tím pádem je PID na trati 095 zcela znehodnocen.

Hádejte, kam pojedou majitel auta na příměstský vlak aby ušetřil?

Martin Kubík



Prostor bývalé panelárny a již vytrhané vlečky v Řevnicích s novým parkovištěm.



Fotografický objektiv zachytil v sobotu 27. 10. zvláštní vlak v barvách společnosti AŽD Praha, v čele s „Bardotkou“ 749.039-4, u zastávky Semeč. V pozadí dominantna kraje, zřícenina hradu Házmburk.

Derniéra na Švestkovce

O víkend 27. – 28. 10. ukončily letošní turistickou sezónu severočeské motoráčky, které zajišťovaly od Velikonoc víkendový provoz na Turistických linkách Ústeckého kraje, na některých jinak neprovozovaných tratích. Jinak tomu nebylo ani na lince T 4, vedoucí z Lovosic do Mostu. A tak, zatím co na jaře zahajovala zde na Velký pátek turistickou sezónu „Všudybylka“ 354.195, její konec byl „v režii“ „Bardotky“ 749 039-4.

Vlastník 37 km dlouhé trati (Čížkovice – Obniva), společnost AŽD Praha, vypravil o posledním říjnovém víkend 10. na koleje zvláštní vlak v barvách společnosti. Do soupravy byl opět zařazen salonní vůz. A tak pod jižními svahy kopečků Českého středohoří bylo možno po oba dva víkendové dny zaslechnout po roce znovu charakteristické burácení naftového motoru tohoto impozantního, dnes již legendárního stroje. Bohužel, zejména v neděli nepřílo výletníkům na této akci příliš počasí. Vadou na kráse byla také skutečnost, že v úseku mezi Lovosicemi a Třebenicemi probíhala výluka traťové koleje a cestující tak byli nuceni použít náhradní autobusovou dopravu. „Bardotka“ tak pendlovala pouze mezi Třebenicemi a Mos-



Seniři OSŽ Ostrava hl. n. již šestým rokem zvítězili v soutěži onejaktivnější organizaci seniorů Moravskoslezského kraje.

Ostravští seniři opět zvítězili

Krajská rada seniorů Moravskoslezského kraje vyhlašuje každoročně soutěž o nejaktivnější organizaci seniorů v kraji. Dne 2. 10. na oslavě Dne seniorů v Ostravě byly zveřejněny výsledky této krajské soutěže. Program uváděl Vladimír Hron a v sále bylo přítomno přes 200 seniorů z celého Moravskoslezského kraje. Senioři OSŽ Ostrava hl. n. se umístili na 1. místě a získali tak již šestým rokem ocenění za svoji činnost. Certifikát převzali seniři, kteří naši organizaci OSŽ úspěšně reprezentovali v letošním roce na sportovních hrách v Ostravě, Olomouci i Bílovci a také byli součástí družstva OSŽ, které získalo 1. místo na dvou sportovních hrách OSŽ v Rajeckých Teplících.

Helena Číková,
předsedkyně sdružení seniorů OSŽ Ostrava hl. n.

Oslavy Dne železničářů Klubu seniorů Břeclav

Bývalí zaměstnanci, seniři, ze železniční stanice Břeclav a Lokomotivního depa Břeclav, se sešli dne 18. 10. 2018 v Dělnickém domě Břeclav na společné oslavě Dne železničářů. Na úvod oslavy přivítal všechny účastníky předseda Klubu seniorů zst. pan Stanislav Misař. Zvlášť přivítal přednostu PO Břeclav Ing. Tučka, předsedu ZO OSŽ p. Tomečka a předsedu ZO OSŽ



tem. Nicméně i navzdory tomu, těšila se jízda zvláštního vlaku velkém zájmu „obecenstva“, včetně mnohých železničních fotografů. Celou akci berme rovněž jako důstojnou součást oslav kulatého výročí vzniku naší republiky. Tak příští rok na Turistických linkách Ústeckého kraje opět na viděnou, vážení.

A. K. Kyzl

Oslava výročí 180 let od první jízdy parní lokomotivy Moravia z Rajhradu do Brna

Promítáním filmů Ostré sledované vlaky (1. 11.) a Přednosta stanice (7. 11.) začnou v Rajhradě oslavy 180 let od první jízdy parní lokomotivy Moravia z Rajhradu do Brna. V Rajhradě, kterým rozeztavená trať procházela, byla dne 11. 11. 1838 uvedena do provozu parní lokomotiva symbolického jména Moravia, vůbec první parní lokomotiva na našem území. Přednášku (vstupné dobrovolné) o založení a historii tratě císaře Ferdinanda můžete navštívit od 18 hodin ve čtvrtek 8. 11. v sále restaurace Na Kině v Rajhradě (přednášejí Mojmir Krejčířík a Jiří Kotrman). Na přednášku naváže v pátek (9. 11.) a v sobotu (10. 11.) výstava kolejových modelů, železniční techniky a fotografií v prostorách rajhradské sokolovny (9.30 až 17 h, vstupné 50 Kč/35 Kč), v době od 13. 11. do 30. 12. 2018 budou fotografie a některé exponáty k vidění v památníku písemnictví v Rajhradě.

—mm—

Fotovlak na Průmyslové muzejní železnici v Mladějově na Moravě

Na sobotu 13. října připravil Klub přátel kolejového autobusu fotovlak na 11 kilometrů dlouhé, dnes již muzejní průmyslové železnici v Mladějově na Moravě, o rozchodu pouhých 600 mm.

Hlavní aktérka toho dne, úzkorozchodná parní lokomotiva označením č. 1, vyrobená v lokomotivce Krauss Linz v roce 1920 pod továrním číslem 7485, je unikátní rekonstrukcí běžné vyráběné lokomotivy typu R111c, určené pro rakouské vojenské dráhy.



Parní vlak se blíží po úzkorozchodné železnici k zastávce Josefka.

Stejně jako během 71 let trvajících běžného provozu této parní lokomotivy (zdejší provoz parních lokomotiv, jakož i celé dráhy, skončil až v roce 1991) i tentokrát dostala za úkol přepravit z areálu mladějovského závodu soupravu výklopných nákladních vozů „kiploř“ do důlního areálu na Hřebči. Díky pěknému podzimnímu slunečnému počasí a nádherně zbarveným lesům Hřebčevského hřbitova si příznivci železnice přišli na své.

Více informací o průmyslové dráze, stejně jako o letním turistickém provozu pro veřejnost, získáte na jejich internetových stránkách: www.mladejov.cz.

Vít Mareš

Předplatné Obzoru
tel. 737 275 079
marie.bartova@osz.org

Literáti FISAIC se sešli k výročnímu jednání

Po roce se opět sešli členové literární skupiny ČZS FISAIC k výročnímu jednání, a to ve dnech 17. – 18. 10. v hotelu Ostrý v Železném Rudě.

V úvodu vedoucí literární skupiny – František Týlišar – přivítal přítomné, zejména dva nové členy – Františka Šmerhu a Pavla Kubáta. Poté zazněly informace Ing. Jarmily Šmerhové o aktualitách z činnosti ČZS FISAIC. Následovalo zhodnocení činnosti Literátů za uplynulý rok. Vedoucí skupiny, František Týlišar, uvedl, že se literáti zúčastnili úspěšného projektu Photolitera 2017, vydali pátý díl antologie Literáti na trati, posbírali několik literárních cen, členové vydávali vlastní knihy, o skupině je stále větší zájem v médiích či na literárních akcích. Literáti představili výsledky své práce na mezinárodním setkání v Rajeckých Teplících ve dnech 4.

– 5. srpna a na oslavách Dne železnice v Českých Budějovicích dne 22. září.

Dne 1. října 2018 proběhl křest dvou nových knih projektu Literáti na trati V. Kniha prózy i kniha poezie se setkala s velmi pozitivním hodnocením. Obě knihy lze nyní zakoupit v e-shopu vydavatele Epika nebo u vedoucího literární skupiny na adrese frantisek.tylsar@seznam.cz.

V rámci jednání proběhl i křest společné knihy Břetislava Buchty a Františka Týlišara – Na železnici dějí se věci. Kmotrem se stal Josef Schrötter. Kniha je přihlášená do soutěže SŽDC má talent.

A co nás čeká v roce příštím? Vydáme opět dvě knihy Literátů na trati. Zúčastníme se festivalu Literární Františkovy Lázně a happeningového vlaku do bavorského Hofu. Vydáme další samostatné knihy.



Na snímku zleva František Týlišar a Břetislav Buchta - autoři právě pokřtěné knihy. Vpravo kmotr knihy Josef Schrötter.

Mezi staničníky

„Mezi staničníky se nachází mnoho poetických příběhů.“ Tato slova si můžete přečíst v úvodu knih LITERÁTI NA TRATI V, jejíchž autoři, přátelé a příznivci se sešli opět po roce, dne 1. října, v reprezentativních prostorách vládního salonku na pražském hlavním nádraží. V úvodu zaznělo z úst organizátora a tvůrce knihy Františka Týlišara několik slov o historii tohoto jedinečného projektu, který již popáté shromáždil texty a verše autorů – železničářů i těch, kteří mají vlaky, koleje a cestování po železnici jen jako srdeční záležitost a modré sukno se znakem zlatého okřídleného kola nikdy neoblékli.

Vlastního křtu knih se v roli kmotrů ujali zástupci Odborového sdružení železničářů a Českého zemského svazu FISAIC Jarmila

Šmerhová a Miroslav Kaprálek.

Na závěr došlo i na volnou zábavu za zvuku písniček Rehečského kvarteta a při pohostění, které věnovaly OSŽ a FISAIC, bylo rozdáno mnoho autorských podpisů, navazovala se nová přátelství, diskutovalo se o literatuře. Všichni se dobře bavili. A kdo pozorně poslouchal, jistě slyšel i slova o tom, že vyhlášení šestého ročníku Literátů na trati je za dveřmi. A aby ne! Poezie i próza mezi staničníky jsou nevyčerpatelná témata. Každý den vznikají další nové příběhy, na které se můžeme těšit zase za rok.

—FJB—

Moudrost pro tento den
„Potřebujeme celý život, abychom se naučili žít, a přesto, že se nám to může zdát divné, potřebujeme celý život, abychom se naučili umřít.“
Seneca,
římský filozof (4 př. n. l. – 65 n. l.)

Zpráva ze hřbitova Herálec

Není to tak dlouho, kdy se i na pomník na hřbitově uvádělo povolání železničář. Lidé byli na práci v železnici náležitě hrdí. Na hřbitově v Herálci u tratě Havlíčkův Brod – Humpolec se nachází hrob bývalého „vedoucího zst. Herálec“ (úředně to byl samostatný komerční pracovník). Pan železničář Jan Horký se narodil v roce 1912 a zemřel před padesáti lety, dva dny po srpnové okupaci, 23. 8. 1968. Léta pracoval v zst. Herálec, dnes je to neobsazená dopravní D3 s téměř nulovým obrátem vozů. Dříve zde nakládal lihovar Boňkov (tč. zrušen), lihovar Úsobí (pouze malovýroba), sklárna Úsobí (zrušena) kamenolom (zrušen), obilniny (sklad zrušen), hnojiva, uhelné sklady (zrušeny odchodem majitele do penze). Nyní občas přijdou hnojiva. Na VNVK je tč. víceméně skládka traťovky.



Náhrobní kámen komerčního pracovníka zst. Herálec na místním hřbitově.

SPORT

Šachisté zopakovali vítězství

Anglický Manchester – hotel Britannia přivítal ve dnech 12. – 15. října šachisty Regionálního mistrovství USIC v šachu pro rok 2018. Mistrovství se zúčastnila družstva Belgie, Česka, Dánska, Německa, Švýcarska a pořádjící země. Překvapením pro nás byla neúčast šachistů Rakouska, které nahradili šachisté Dánska.

V odehraných 5 kolech získala jednotlivá mužstva následující počet bodů a umístění:

- Česká republika 10
- Německo 7
- Anglie 6
- Švýcarsko 4
- Dánsko 3
- Belgie 0

Naši šachisté ve složení: Horák Michal – OR Ústí nad Labem, Mužík Martin – OR Ostrava, Musil Martin – GR SŽDC, Běloušek Michael – PO Jihlava, Volf Jaromír – ČD Cargo GR a Klíma Miloslav – OPŽ Plzeň zvítězili ve všech utkáních. Podali zodpovědný a vyrovnaný výkon a zvítězili i nad šachisty s vyšším šachovým hodnocením. Odrazili nápor německých a anglických šachistů



Družstvo ČR v šachu.

řina Vokounová, které šachistům připravily příjemnou atmosféru, zabezpečily večerní návštěvu ragbyového finálového zápasu a krátkou prohlídku kulturních památek města.

Kurt Mužík

Regionální mistrovství USIC ve sportovní střelbě

Ve dnech 19. – 21. 10. se zúčastnila výprava českých železničářů (na snímku) Regionálního mistrovství USIC ve sportovní střelbě, které se konalo v belgickém Nieuwpoortu, za účasti družstev Švýcarska, Německa, ČR a domácí Belgie. Naši sportovci podali standardní výkony a v hodnocení družstev se umístili na třetím místě, o 45 bodů za druhými Švýcary. V soutěži jednotlivců

se nejlépe umístil Petr Bechyně, který obsadil 3. místo v disciplíně vzduchová pistole na 10 m. Akce proběhla v přátelské atmosféře a byla ze strany belgických organizátorů výborně zajištěna. Děkuji výpravě našich sportovců za vzornou reprezentaci a přejí mnoho úspěchů v další sportovní kariéře.

Dušan Richter,
tajemník PV OSŽ SŽDC, vedoucí výpravy



OBZOR
[WWW.OSZ.ORG](http://www.osz.org)

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. - Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085, michael.mares@osz.org), redaktori PhDr. Zdenka Sládková (tel. 737 275 084, zdenka.sladkova@osz.org) a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 737 275 086, miroslav.caslavsky@osz.org), odborná referentka Marie Bartová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). - Příspěvky: obzor@osz.org. Sídlo redakce: Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. - **Webová stránka OSŽ: www.osz.org**. Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. - **Objednávky předplatného:** Marie Bartová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s. p., Odštěpným závodem Střední Čechy v Praze, čj. 306/97-P ze dne 23. 1. 1997. - Nevýžádané rukopisy se nevracjí.

Uveřejněné příspěvky se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.
MK ČR E 5063

ISSN 0862-738X