

## Z aktuálních událostí

**Podnikový výbor (PV) OSŽ ČD Cargo**, který zasedal v Praze, v sídle OSŽ, 12. 4., začal informacemi z Dozorčí rady ČD Cargo a z jednání odborových centrál se zaměstnavatelem. Předseda PV Radek Nekola dále mimo jiné informoval o nábore nových zaměstnanců.

Informace k organizační změně na GR ČD Cargo (zřízení staronové funkce výkonného ředitele a jmenování Ing. Tomáše Tótha k 1. 4. 2018) přišel podat personální ředitel Ing. Mojmir Bakalář. Referoval rovněž o Sociálním fondu – prozatímní rozpočet čeká na projednání v Dozorčí radě a následně valnou hromadou. Další informace z dění ve společnosti ČD Cargo (a také se představil členům Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo) přednesl nový výkonný ředitel společnosti ČD Cargo Ing. Tomáš Tóth.

V rámci organizačních záležitostí se řešil zejména výběr kandidátů do Dozorčí rady ČD Cargo, která bude napříště devítičlenná a zaměstnanci v ní budou mít místo stávajících dvou zástupců (nyní to jsou Radek Nekola a Jindřich Nohal) tři zástupce. Volby proběhnou na podzim, mandát stávajících zástupců končí 30. 11. 2018. Jindřich Nohal již nekandiduje. Podnikový výbor OSŽ ČD Cargo se shodl na tom, že by tři kandidáti za OSŽ měli být z pozice předseda PV (Radek Nekola), tajemnice PV (Bc. Marta Urbančová) a člen podnikového výboru. V tajné volbě zvolili členové PV třetími kandidáty do pozicních voleb do DR ČD Cargo Petra Skrečku.

**Na zasedání Podnikového výboru (PV) OSŽ při Českých drahách, a. s.**, dne 18. dubna zazněla z úst jediného hosta jednání, JUDr. Ivo Veselého, ředitele odboru 10 GR ČD, informace o tom, že reorganizace opravárenství Českých drah byla schválena. Organizací změna se má uskutečnit od 1. 7. 2018, a to navzdory nesouhlasnému stanovisku Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s., a Celostátního výboru OSŽ DKV. Pro nadbytečných 50–60 pracovníků (THP) se podle slov JUDr. Veselého bude hledat uplatnění v rámci ČD. V květnu bude svoláno mimořádné jednání PV OSŽ při ČD, a. s., na němž by měl Ing. Miroslav Kupec oficiálně předložit tuto organizační změnu k projednání a na němž by měl zodpovědět dotazy odborářů.

Druhou zásadní záležitostí na jednání podnikového výboru byly volby kandidátů do Dozorčí rady Českých drah. Ze čtyř kandidátů vyšel z druhého kola tajných voleb vítězný Zdeněk Jindra (DKV Česká Třebová), který získal 13 hlasů z 22. Spolu s Vladislavem Vokoumem a Antonínem Leitgebem bude za OSŽ navržen do voleb, které se uskuteční pravděpodobně na podzim letošního roku (po vyhlášení Českými drahami) a v nichž budou o svých zástupcích do Dozorčí rady ČD rozhodovat všichni zaměstnanci Českých drah.

Na programu byla dále otázka prolongace režijních průkazů, dopis od ZV OSŽ Všetaty, v němž je vyjádřena nespokojenost a nesouhlas s výsledky kolektivního vyjednávání, a při diskusi s JUDr. Veselým se znovu dostala na pořad otázka řetězení smluv, přičemž JUDr. Veselý potvrdil, že takováto praxe je nepřijatelná a přislíbil zasadit se o to, aby se takové případy již nestávaly.

Na lesní chatě v Kořenově se ve dnech 11.–12. dubna uskutečnilo **společné jednání Podnikových výborů OSŽ SŽDC a slovenského ZSR**. Zúčastnil se jej i nový generální ředitel SŽDC, s. o., Bc. Jiří Svoboda, MBA spolu s dalšími hospodářskými pracovníky SŽDC (Ing. Josef Hendrych a Ing. Pavel Koucký). OZZ reprezentovali místopředsedkyně OZZ a předsedkyně PV ZSR Ing. Darina Fabulová a místopředseda OZZ Bc. Ludevít Mikloš, za ZSR náměstci Ing. Juraj Tkáč a Pavol Hudák, MSc. Generální

ředitel SŽDC hovořil mimo jiné o směřování dotační politiky EU, o podpisu dokumentu s Evropskou investiční bankou, který by měl umožnit čerpání prostředků na silniční a železniční infrastrukturu a pro pořízení železničních vozidel, hovořil o ekonomické stabilitě podniku, výlukové činnosti a o správě majetku, kde je podle něj důležité věnovat pozornost i opravám nádraží. Jeho slova doplnili i další zástupci SŽDC (*podrobněji na webu OSŽ*). Ing. Darina Fabulová seznámila přítomné s kolektivním vyjednáváním a situací v OZZ.

Jednání pokračovala následujícího dne, během něž předseda OSŽ Mgr. Martin Malý mimo jiné podal informaci o připravované reformě DKV, kdy k 30. 6. 2018 má být zrušeno dosavadních 5 DKV a namísto nich mají vzniknout 3 oblastní centra provozu a 3 oblastní centra údržby, která však budou řízena centrálně z GR. Po dokončení transformace DKV by měly vzniknout dvě samostatné centrálně řízené organizační jednotky provozu a údržby, vedle již existující jednotky zařízení služeb. Ze strany OSŽ je k těmto změnám jednoznačně odmítavý postoj.

Martin Malý dále uvedl, že vnímá nespokojenost, která zaznívá z některých ZO na nedostatečný dosažený mzdový nárůst v letošním uzavřené PKS a nastínil možná řešení, kde najít finanční prostředky pro vyšší nárůst mezd zaměstnanců. Podle jeho názoru je jednou z cest vyvíjení tlaku na potřebné navýšení prostředků ze státního rozpočtu do SFDI.

Dne 23. 4. zasedalo v sídle OSŽ **Ústředí OSŽ**. V úvodu informovali jednotliví místopředsedové o zásadních jednáních, např. Radek Nekola se zmínil o chystaných investicích ve společnosti ČD Cargo či o In Kartách pro nové zaměstnance, Antonín Leitgeb společně se členem Ústředí OSŽ Petrem Dvořákem informovali o jednání Celostátního výboru DKV 4. 4. Ústředí projednalo tzv. Všetatskou výzvu (nespokojenost některých členů s vyjednanou kolektivní smlouvou, respektive mzdovým nárůstem) - více informací na webu OSŽ.

Petr Štěpánek hovořil mj. o ukončení procesu integrace správ osobních nádraží do oblastních ředitelství SŽDC, Bc. Renata Dousková hovořila o probíhajících aktivitách v Dopravním zdravotnictví po podpisu kolektivní smlouvy, či o o společnosti RYKO Děčín, která mohutně investovala do nové haly (Ize v ní pracovat na 12 vagonech současně, je to jedna z největších hal v Evropě; díky tomu dochází k rozšíření firmy i k nábore zaměstnanců) a o dokončení montáže nové výrobní linky v nymburském závodě společnosti Legios Loco, kde rovněž dochází ke zvýšení kapacity i nárůstu počtu zaměstnanců.

Ústředí se seznámilo s nabídkou společnosti CEB a pojišťovny Kooperativa, týkající se odpovědnosti za škodu či cestovního pojištění. Martin Vavrečka, místopředseda OSŽ pro správu majetku, informoval o investiční akci na Lesní chatě v Kořenově.

Předseda OSŽ Martin Malý informoval o jednání tripartity, kde se probíralo výběrové řízení na dodavatele a správce mýtného systému, zvýhodněné jízdné pro seniory a mládež a řešení problematiky sledování jízdní doby strojvedoucích.

Ústředí dále vzalo na vědomí zprávu o činnosti CK ČD travel, s. r. o., informace Revizní komise OSŽ či informace o příspěvku na KOP pro pojištěnce ZPMV, kteří jsou dárci krve.

Více informací na [www.osz.org](http://www.osz.org).

V úterý 24. dubna zasedala v sídle OSŽ **Republiková rada seniorů**. Informace z jejího jednání přineseme ve stručné formě v příštím čísle, podrobněji se s nimi můžete seznámit na [www.osz.org](http://www.osz.org). -red-

## Omlazování drážních budov na trati 184

Ke krásné opraveným zastávkám a nádražím na trati 184 (Domažlice – Planá u Mariánských Lázní), která mají jednotný barevný stříh a pečlivě upravené okolí a přístupové cesty, patří i Tachov zastávka (na snímku). Patří k těm objektům, kde Oblastní ředitelství SŽDC v Plzni

provedlo v letech 2013 až 2016 kompletní opravu. Příští rok by SŽDC chtěla zahájit další komplexní rekonstrukce nádražních budov, mimo jiné i tachovského „hlavního“ nádraží, Horažďovic či Sušice, záleží však na schválení investic a přidělu finančních prostředků. -mm-



*Výkopovými pracemi v letních měsících roku 1908 začaly stavební práce na trati Planá u Mariánských Lázní – Tachov, v čase žní ale záhy téměř ustaly. Námezdní dělníci z řad venkovského obyvatelstva si totiž chtěli prací na stavbě železnice pouze přilepšit. Dráhu se přesto podařilo 1. srpna 1910 uvést do provozu. Na snímku osobní vlak 7205 z Plané u M. Lázní do Domažlic v km 5,8 poblíž zastávky Tachov-Biletin. Snímek Michael Mareš*

## OSŽ hostilo delegace deseti zemí střední a východní Evropy

Delegace deseti odborových centrál z deseti zemí (Slovensko, Maďarsko, Srbsko, Polsko, Rakousko, Německo, Švýcarsko, Rusko, Gruzie, Ukrajina) navštívily na pozvání Představenstva OSŽ ve dnech 24. až 27. dubna 2018 Českou republiku.

Setkání zástupců železničních odborových svazů se koná po VII. sjezdu OSŽ, který pozměnil složení Představenstva OSŽ. „Sjezd, který se konal v listopadu loňského roku, byl ryze pracovní záležitostí bez účasti zahraničních hostů, proto jsme se rozhodli pozvat zástupce železničních odborových centrál střední a východní Evropy na společenské setkání, které bude věnováno výhradně našim zahraničním hostům.“ uvedl předseda OSŽ Mgr. Martin Malý s tím, že setkání bude o to významnější, že se koná v roce, kdy slavíme 100 let od založení Československých státních drah a kdy si připomínáme i 25 let od podpisu Stálé konference železničních odborových svazů zemí střední a východní Evropy. „Věřím, že naše setkání bude příležitostí v přátelské a neformální atmosféře projednat další formy spolupráce našich odborových svazů.“

Během tří dnů zástupci zahraničních odborových svazů navštívili například Centrální dispečerské pracoviště v Praze či Muzeum Českých drah v Lužné u Rakovníka. Pozvání Představenstva OSŽ přijali a do České republiky přijeli zástupci ze Slovenska (OZZ) v čele s předsedou Mgr. Františkem Zaparaníkem, zástupci maďarského VSZ s l. místopředsedou Robertem Zlati, ze Srbska přijela delegace Syndikatu železničara s předsedou Draganem Randelovicem, polské FZZK reprezentuje místopředseda Marian Kogut, z rakouského odborového svazu přijela tříčlenná delegace v čele s Geraldem Trofaierem, místopředsedou závodní rady při ÖBB, z Německa přijel člen řídicího týmu poradní skupiny ETF

(ETF/EVG), ze Švýcarska Werner Schwarzer (předsedající řídicího týmu poradní skupiny ETF pro opravárenství), z Východu, konkrétně z Ruska, dorazil tajemník Mezinárodní konfederace železničních odborů Genнадij Nikolajevič Kosolapov, z Gruzie pak delegace v čele s předsedou Odborového svazu železničářů Zurabem Nasarai, z Ukrajiny pak zástupci Odborového svazu železničářů a dopravních stavitelů Ukrajiny v čele s předsedou odborové organizace při Pridněprovské dráze Alexandrem Vasilijevičem Bukreevem.

Michael Mareš



*Na pozvání Představenstva OSŽ navštívily Českou republiku delegace 10 odborových centrál z 10 zemí.*

## NA AKTUÁLNÍ TÉMA

# „Letos tomu bylo přesně deset let od prvního zasedání Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo v Kolíně.“

Hovoříme s **Bc. MARTOU URBANCOVOU**, tajemnicí Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo

18. března 2008 proběhla v Kolíně **podniková konference OSŽ ČD Cargo, která ustavila Podnikový výbor (PV) OSŽ ČD Cargo jako odborového partnera pro nově vzniklou dceřinou společnost Českých drah. Takže Podnikový výbor OSŽ ČD Cargo si letos připomíná deset let existence a vy deset let od doby, kdy jste se stala zástupkyní předsedy podnikového výboru.**

Máte pravdu. Úplně by nám to uteklo, nebyť člena PV Jiřího Závory, který si na to vzpomněl a připomněl nám, že jsme vlastně teď v dubnu měli výroční zasedání, protože v březnu (letos v březnu PV nezasedal) tomu bylo přesně deset let od prvního zasedání PV OSŽ ČD Cargo v Kolíně, kde jsem byla jako místopředsedkyně zvolena do Podnikového výboru.

**Jaké jsou vlastně vaše začátky v OSŽ, od kdy jste členkou, respektive funkcionářkou?**

Na svoje funkcionářské začátky v OSŽ si vzpomínám velmi přesně, bylo to totiž v září roku 2001, přesně v době teroristických útoků na dvojčata v New Yorku. Kvůli tomu si pamatuji přesně; v té době právě probíhaly volby do ZO OSŽ Ostrava-Svinov, která měla 130 členů,

a v těchto volbách jsem se stala předsedkyní závodního výboru OSŽ. Jako uvolněná funkcionářka OSŽ jsem až následně od 1. 7. 2009. Ale k uvolnění nebyla cesta jednoduchá, slučovali jsme na Ostravsku šest základních organizací.

**Od kdy pracujete na dráze?**

Na dráhu jsem nastoupila v roce 1995 a až do roku 2009 jsem pracovala v provozu jako tranzitér přípravář, vozový disponent a nákladní pokladní; všechno v Ostravě. Funkci předsedkyně (respektive místopředsedkyně ZO) jsem v letech 2001 až 2009 vykonávala jako neuvolněná funkcionářka. Z tranzitéra přípraváře jsem se snažila posunout někam dál, na vozového disponenta a následně na nákladní pokladní. A z nákladní pokladní jsem v roce 2008 přešla do funkce místopředsedkyně a následně tajemnice Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo.

**Změněme téma. Letos na podzim se budou konat volby do Dozorčí rady ČD Cargo. Připomínám, že historicky první volby zástupců zaměstnanců do Dozorčí rady společnosti ČD Cargo se konaly 27. 10. 2008, druhé volby proběhly v listopadu 2013 a v obou těchto**



volbách zvítězili oba kandidáti za OSŽ. Dozorčí rada ČD Cargo bude napříště devítičlenná a zaměstnanci v ní budou mít namísto dvou tři zástupce. Tato změna je již zakomponována do stanov pro podzimní volby do dozorčí rady. Takže letos poprvé se budou volit tři zástupci zaměstnanců. (Pokrač. na str. 2)

# „Letos tomu bylo přesně deset let od prvního zasedání Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo v Kolíně.“

(Pokračování ze strany 1)

Ano, až do prvních voleb v říjnu roku 2008 byli zástupci zaměstnanců pouze jmenováni; za OSŽ to tehdy byl Radek Nekola. Na dubnovém Podnikovém výboru OSŽ ČD Cargo jsme přijali model, že do Dozorčí rady (DR) ČD Cargo by měl kandidovat předseda PV a tajemník PV, ať už tu funkci vykonává či bude vykonávat kdokoliv, protože toto rozhodnutí neplatí jen pro letošní volby, ale i pro volby budoucí. Takže model vychází z toho, že do voleb půjdou oba zástupci vedení PV (předseda a tajemník) a jeden člen podnikového výboru. Vzhledem k tomu, že Jindřich Nohal (člen PV) již na podzim kandidovat nebude, rozhodli o zbývajícím volném místě v tajném hlasování členové PV a třetím kandidátem za OSŽ se stal Petr Skrečka z PJ Praha.

Ve funkci místopředsedkyně, respektive tajemnice PV jste přesně deset let, takže určité víte, do čeho jako kandidát do dozorčí rady jdete.

Určitě to nebylo tak, že jsem se rozhodla ze dne na den, hodně jsem to zvažovala. Informace, které byly veřejně přístupné, nám vždycky Radek sdělil, stejně tak i postřehy z jednání. Takže svým způsobem mi to rozhodování o kandidatuře ulehčilo. Při posledních volbách v roce 2013 jsem si říkala, že jsem tady ještě velice krátce. Prostě jsem si na to netroufla, protože si myslím, že k té funkci je potřeba mít určité znalosti a všeobecný přehled o firmě. Ono to nemá odborářskou práci nic moc společného, je to jen ekonomika, ekonomika a zase jenom ekonomika. Bude to určitě znamenat značnou časovou zátěž, protože to nejsou jenom pravidelná jednání DR, ale i účast na různých komisích, ať už majetkové, nebo při výběrových řízeních. A v neposlední řadě jsou to i stohy materiálů ke čtení. Když to tady vidím u Radka na stole, tak co jednání

dozorčí rady, to pět až deset centimetrů vysoké stohy papíru.

Na druhou stranu, sedíte proti sobě v kanceláři, takže určitě budete moci využít určitou dělbu práce, což svým způsobem může pro Radka Nekolu znamenat jisté ulehčení.

To doufám. Díky tomu, že sedíme spolu v kanceláři, si můžeme většinu věcí prodiskutovat, protože materiály do DR jsou tajného charakteru. Takže ano – opravdu doufám, že i moje přítomnost v DR, pokud volby na podzim dopadnou dobře, Radkovi práci ulehčí, minimálně v tom, že budeme moci spolu rozebrat podklady a materiály na jednání a podávat se na to z jiného úhlu pohledu. Michael Mareš

Z historie PV OSŽ ČD Cargo, a. s.

18. března 2008 proběhla v Kolíně podniková konference OSŽ ČD Cargo s cílem ustavit Výbor PV/SOKV ČD Cargo a Podnikový výbor OSŽ ČD Cargo jako odborové partnery pro nově vzniklou dceřinou společnost Českých drah (PV OSŽ při ČD, a. s., tehdy plnil roli odborového partnera i pro ČD Cargo). Na této konferenci byl předložen a schválen návrh 24 kandidátů do PV OSŽ ČD Cargo, ten následně zasedl a zvolil si vedení: předsedou PV se stal územní tajemník Radek Nekola, zástupkyňou předsedy PV Marta Urbanová z PJ Ostrava.

Historicky první volby zástupců zaměstnanců do Dozorčí rady společnosti ČD Cargo se konaly 27. 10. 2008, za OSŽ v nich kandidovali Radek Nekola a Jindřich Nohal a oba se pak stali prvními členy DR za zaměstnance. Druhé volby proběhly v listopadu 2013 a opět oba kandidáti OSŽ uspěli. V období od vzniku společnosti ČD Cargo (1. 12. 2007) do prvních voleb v říjnu roku 2008 byli zástupci zaměstnanců pouze jmenováni; za OSŽ to byl Radek Nekola, za ÚŽ Jindřich Bek.

## INFORMACE PRO ZO OSŽ

Vážené kolegyně, kolegové, předsedové ZO OSŽ,

od 1. 1. 2018 došlo ke změně zákona č. 304/2013 Sb., o veřejných rejstřících právnických a fyzických osob, kde se v ustanovení § 26, odst. 1, písm. b) zrušují „...pobočné organizace odborové organizace...“

Na základě této změny zákona jsou aktuálně jednotlivým ZO OSŽ zaslána Usnesení Městského soudu v Praze, která přenášejí místní

příslušnost u jednotlivých ZO OSŽ na krajské soudy jim místně příslušné. Lze předpokládat, že následně dojde rovněž ke změně spisové značky. V případě jakýchkoli postupů nebo jednání ZO OSŽ vůči soudům, které vedou veřejné rejstříky (spolkový rejstřík), doporučujeme vždy tuto činnost konzultovat a řešit s oddělením ESO OSŽ – ústředí, které má tuto agendu ve své působnosti. Mgr. Martin Malý, předseda OSŽ

## PŘEDSTAVUJEME

### Miroslav Maincl: „Důležité je nejen kritizovat, ale dokázat navrhnout přijatelné řešení a aktivně ho prosazovat.“

Jihomoravský rodák, žijící ve Velkých Pavlovicích, dlouholetý výpravčí na tratích jižní Moravy, naposled v Břeclavi, v současné době tajemník Podnikového výboru OSŽ SŽDC, zvolený do této funkce na pracovním mimořádném podnikové konferenci v Praze – tak by se dal ve velké zkratce popsat profesní a odborářský život Miroslava Maincla. „Na dráhu jsem se dostal víceméně náhodou, podobně jako spousta patnáctiletých chlapců, vstupujících do života,“ odpovídá na otázku vztahu k železnici. Za 33 let, co od maturity na břeclavské železniční

v domovské železniční stanici Břeclav, kde hájí právě zájmy zaměstnanců SŽDC. Dále byl členem Výboru OSŽ OR Brno a PV OSŽ SŽDC. „Tato praxe mi hodně dala a díky ní teď nejsem jen tak hozen do vody,“ ohlíží se do nedaleké minulosti.

A co je v současné době největší výzvou, které ve funkci tajemníka OSŽ Miroslav Maincl čelí? Snaží se a usiluje o to, aby ne všechny uzlové stanice, z nichž je řízen i dálkový provoz na přílehlých regionálních tratích, byly bez rozdílu zahrnuty do systému CDP (centrální dispečerské pracoviště), které má svá centra v Praze a v Přerově. „Nechci, aby to vyznělo, že jsem odpůrcem dálkového řízení. Pokud řídí sedm stanic dva dispečeré na CDP a to bezpochyby kvalitně a erudovaně, je to opravdu velký krok vpřed. Na druhou stranu si myslím, že dálkově řídit například Břeclav, nepovažuji za smysluplný krok.“

Jak dále dodává, není to ovšem jen záležitost Břeclavi, ale více uzlových stanic, z nichž se dálkově řídí, nebo má řídit i provoz na regionálních tratích. V Břeclavi jde o trať Břeclav – Znojmo, která má být částečně dálkově řízena z Břeclavi již koncem tohoto roku. „Přímé řízení uzlových stanic má obrovskou výhodu v tom, že výpravčí může bezprostředně, rychle a bez zbytečných odkladů reagovat na mimořádnosti v provozu, požadavky dopravců, jichž nebývá právě málo,“ vysvětluje. „Tyto zkušenosti s provozem v uzlové stanici se dají opravdu těžko získat při sebelepší simulaci na PC.“

Kromě těchto konkrétních problémů usiluje Miroslav Maincl ve své funkci také o to, aby bylo odstraněno určité napětí, které je v některých případech patrné mezi jednotlivými složkami OSŽ. U SŽDC je to například napětí mezi řízením provozu a infrastrukturou. „Považuji toto téma za opravdu velmi citlivé a navíc zbytečné. Je důležité odstranit neváživost mezi některými kolegy a postupovat společně pro vyjednání kvalitní kolektivní smlouvy.“

Ve své funkci chce Miroslav Maincl usilovat o to, aby OSŽ byl vnímán jako silný a jednotný svaz, respektovaný nejen vedením jednotlivých železničních i neželezničních podniků, ale i ze strany veřejnosti a zákazníků železnice. „V tomto směru můžeme pro tuto věc pracovat všichni, kterým na železnici záleží. A to nejen kriticky, ale hlavně tím, dokázat navrhnout přijatelné řešení a aktivně ho prosazovat,“ říká Miroslav Maincl závěrem.

Miroslav Čáslavský



Práce železničních dvojkolí činí zhruba 15 procent produkce firmy RYKO. Na snímku pohled na nádvoří firmy.

## NAVŠTÍVILI JSME

### RYKO Děčín

Historie současné společnosti RYKO (název ze slov RYchlá KOLA) sahá až do roku 1871, kdy v Děčíně vzniklo koncové depo Duchovsko-podmokelské dráhy (Děčín – Duchcov – Chomutov, dnes již v původní podobě prakticky neexistující, část této tratě je známa jako Koží dráha, t. č. je na ní zastaven provoz). V roce 1938 bylo toto depo přeměněno v Železniční opravny a strojírný (ZOS) a v této podobě přežilo až do roku 1992, kdy bylo privatizováno ve společnost se současným názvem RYKO, a. s.

„Zabýváme se opravami nákladních železničních vozů všech řad – od cisteren přes plošinové a vysokostěnné vozy až třeba po vozy výspěná a vozy na přepravu automobilů – a to zejména pro zahraniční zákazníky z celé Evropy,“ říká statutární ředitel podniku Ing. Martin Vošta. Podle jeho dalších slov má společnost své pobočky také v Mladé Boleslavi a v Kralupech nad Vltavou a o zákazníky rozhodně nemá nouzi. Ročně projde dílnami (včetně zmíněných poboček) kolem šesti tisíc vozů, na nichž se provádí jak běžné opravy, tak rekonstrukce, technické kontroly a čištění. Ryze česká firma se zabývá také opravami železničních dvojkolí, které činí zhruba 15 procent produkce. Po krizi v roce 2008, kdy firma zaměstnávala pouze 180 pracovníků, jich v současné době zaměstnává 280 a v příštím roce (2019) by jich mohlo být až ke třem stovekám. „Základními profesemi ve firmě jsou zamečnická a svářečská, sami si vyhováváme nové a snažíme se, aby byli ve firmě spokojeni po všech stránkách,“ dodává ředitel s tím, že každý má možnost profesního postupu, přičemž ti nejlepší mají také odpovídající nadprůměrné platy.

A jak hodnotí práci ve firmě předseda zdejší

ZO OSŽ Martin Semirád? „Vedení podniku i majitelé se opravdu snaží, aby zaměstnanci byli po všech stránkách spokojeni. Od 1. března máme uzavřenou novou kolektivní smlouvu, která lidem zajišťuje četné nadstandardy – například týden dovolené navíc, odměny podle odpracovaných let, levné obědy a další bonusy, které nejsou v soukromých firmách vždy pravidlem,“ říká předseda. Velkou výhodou je podle jeho slov bezproblémová komunikace odborů s vedením podniku, které naslouchá při pravidelných měsíčních setkáních všem názorům zaměstnanců a snaží se o neustálé zlepšování pracovních podmínek, jakož i sociálního zázemí. „Práce na opravách vozů je těžká a špinavá, ale lidé pracují v moderně vybavených a vytápěných halách. Samozřejmostí jsou šatny, sociální zařízení, firemní montérky, ale také například parkoviště pro osobní vozy zaměstnanců, nedávno rozšířené,“ dodává Martin Semirád. „A před čím musím, zvláště v dnešní době, smeknout klobouk, je fakt, že majitelé firmy vracejí každou vydanou korunu zpět do podniku na modernizaci a rozšiřování výroby.“

A jaká je situace v odborové organizovanosti v této soukromé firmě? „V současné době je v naší ZO evidováno kolem šedesáti zaměstnanců, jejich počet dále vzrůstá. Každého nového zaměstnance při nástupu oslovíme a nabídneme mu členství a popíšeme jeho výhody. Nikoho ale nenutíme, lidé si nakonec sami udělají obrázek o potřebě odborů. Svědčí o tom fakt, že za posledních několik let se jejich počet prakticky zdvojnásobil,“ říká závěrem předseda zdejší ZO OSŽ Martin Semirád. Miroslav Čáslavský



Pohled do jedné z hal, kde se provádí vyvazování dvojkolí před jejich opravou.

## ZE SVĚTA

### Rakousko letos investuje do kolejí 2,3 miliardy eur

Strukturální program Rakouské spolkové dráhy (ÖBB), který počátkem března představil nový spolkový ministr infrastruktury Norbert Hofer spolu s šéfem ÖBB Andreasem Matthä, zahrnuje investici do železniční dopravy ve výši 2,3 miliardy eur. Z uvedených sumy má jít na rozvoj kolejové infrastruktury ve východních regionech Rakouska 670 miliónů, informoval deník Die Presse. „Regionální spoje potřebují dobrou budoucnost,“ zdůraznil ministr Hofer který přislíbil tomuto úkolu svou podporu. ÖBB v současnosti zkoumá možnost vybudování vysokorychlostní kolejové trati z Vídně k ležící Schwachat, kterou hodlá začlenit do železniční sítě. Výstavba trasy k letišti, jež má probíhat podél současné dálnice, bude trvat deset let, uvedl Hofer. Jan Hála

### Rozhodnutí o koncesi pro dálkovou dopravu bude do pololetí 2018

Do poloviny září 2017 se mohli dopravci, kteří mají zájem na udělení koncese pro dálkovou osobní dopravu ve Švýcarsku, přihlásit do výběrového řízení, když Spolkový úřad pro dopravu (BAV) s jízdním řádem 2017/2018 prozatím prodává koncesi Švýcarským spolkovým drahám (SBB), kterým koncese skončila s jízdním řádem, o 2 roky. (Přestože Švýcarsko není členem

Evropské unie, snaží se na svém území aplikovat nařízení a směrnice EU, pozn. překladatele). Poprvé by tak mělo být přidělování koncesí pro dálkovou dopravu, když zatím dálkovou dopravu provozují jen SBB ve spolupráci se SOB (Švýcarská jihovýchodní dráha) a BLS (Železnice Bern – Lötschberg – Simplon). Do poloviny roku 2018 tak musí být rozhodnuto, zda od konce roku 2019 bude veškerou dálkovou dopravu zajišťovat SBB, případně zda dojde k rozdělení. Zároveň bude rozhodnuto, zda si Švýcarsko pustí do dálkové dopravy konkurenci a zda tím dojde k financování i z jiných, než státních zdrojů. Proti „dělení“ koncese jsou především odbory, které mají strach z prvního kroku k liberalizaci, kdy se pak do tohoto procesu mohou zamíchat zahraniční dopravci. Součástí koncese však není mezinárodní osobní doprava, kde by zahraniční železnice mohly nabízet spoje buď ve vlastní režii, nebo s partnerskými švýcarskými železnicemi, včetně možnosti kabotáže. Z Eisenbahn\_Revue, 12/2017, zprac.–sh–

### Rozšíření železnice v Madridu

Nový plán na modernizaci železniční dopravy ve Velkém Madridu, jehož realizace bude do roku 2025 stát celkem více než pět miliard eur, oznámil 5. dubna španělský ministr veřejných prací (zahrnující i kolejovou dopravu) Iñigo de la Serna. Jen do dvou let předvídá tento plán nákup více než 170 nových vlaků za 243 milionů eur a modernizaci současných za 81 milionů eur. Jak upozornil deník El País, vlakový park v madridském regionu je starý v průměru 20 let,

## VŠIMLI JSME SI

● **ÚSPĚŠNÝ PROJEKT** Českých drah „Preventivní vlak bezpečné železnice“ odstartoval 16. dubna na nádraží v Mostě, odkud zamíří do Chomutova, Ústí nad Labem a Děčína. České dráhy tuto akci pořádají od roku 2007. Projekt je určen pro žáky základních škol a studenty středních škol a učilišť. Za jedenáct let unikátním vlakem prošlo přes 20 tisíc mladých lidí, kteří se v něm seznámili se základními pravidly bezpečnosti na železnici, s prací drážních hasičů a mohli diskutovat s odborníky, kteří se zabývají nehodami na železnici. Účast je bezplatná, náklady hradí organizátoři. Národní dopravnice na projektu spolupracuje se Správou železniční dopravní cesty (SŽDC) a s ČD Cargo.

● **REGIONÁLNÍ** a meziměstské autobusy by v budoucnu mohly zastavovat přímo před budovou nového českolipského nádraží. Před novým nádražím v České Lípě zatím zastavují pouze autobusy zdejší MHD, městský úřad ale jedná i o zřízení zastávek pro regionální a meziměstské autobusy, které v současné době končí na vzdálenějším autobusovém nádraží. Proti tomuto záměru se však postavila firma, provozující současné autobusové nádraží a není rovněž vyřešena otázka vzrostlé zeleně před nádražím, která by musela ustoupit novým zastávkám. Napsal o tom 18. dubna Týdeník Českolipska.

● **V PARDUBICKÉM KRAJI** bude v letech 2018 a 2019 proinvestováno více než 150 milionů korun na opravy nádražních budov. Největším projektem v tomto kraji v tomto směru bude ale oprava nádražní budovy pardubického nádraží, o níž v současné době jedná vedení SŽDC s pardubickým magistrátem, jakož i s vlastníkem autorských práv na tuto budovu Ing. Arch. Miroslavem Řepou. S ohledem na rozsáhlou objektivu se předpokládají náklady v řádech stovek milionů korun. Stavba může začít nejdříve v příštím roce.



● **PRÁCE** na revitalizaci Pražského Semeráru jsou v plném proudu. V žst. Praha-Zličín bylo nově rekonstruováno kolejiště s poduhodně řešenými nástupišti. Ve Zličíně se dosud udržela dopravní zvláštnost v podobě tramvajové rampy, kterou občas využívá pražský dopravní podnik, bohužel velmi zřídka. Staré tramvajové T3 v různých modifikacích pro jejich další využití na Ukrajině jsou přepravovány zcela nelogicky kamiony. Železnice patrně není schopna tyto přepravy podchytnout a zajistit, stejně tak se místo po železnici přepravují nové trolejbusy pro dopravní podnik Pardubice kamiony po jednom kuse z Plzně. Trolejbus i tramvaj jsou ve smyslu předpisů jak známo drážní vozidla. Na snímku Martina Kubíka je nově řešené kolejiště v žst. Praha-Zličín s budovou bývalé Buštěhradské dráhy.

● **BEZMÁLA** v sedmi tisících vlacích denně si mohou cestující Českých drah přepravit jízdní kolo a to buď jako spoluzavazadlo nebo formou služby úschovy během přepravy. Oproti loňskému roku se možnost přepravy kol rozšířila o 150 spojů, zvyšuje se i počet speciálních cyklovlaků. Za přepravu jízdního kola zaplatí cestující ve vnitrostátní přepravě 30 korun (do vzdálenosti 50 km) nebo 75 Kč (do vzdálenosti až 350 km). Pro neomezené cestování je možné zakoupit také celodenní přepravku za 99 Kč, které bylo loni na zkoušku nabídnuto v hlavní sezoně. Blíží informace o přepravě kol jsou k dispozici na webových stránkách ČD.

### Více luxusu v Glacier Expressu

Po trase St. Moritz – Zermatt skrze Alpy jezdí Glacier Express. Ročně po této trase Rhétské dráhy (RB) a MOB (Matterhorn Gotthard Bahn) přepraví až 1 milion turistů. Nyní se připravuje nová nabídka. Vlak sestavený z luxusních vozů bude maximálně pro 20 osob, kterým se budou věnovat speciální pracovníci. Ti by se měli hostům starat nejen o zavazadla, ale např. při nástupu/výstupu zajistí i „červený koberec“. Cesta trávající 8 hodin by měla stát mezi 600 až 700 CHF/osobu. Jak budou luxusní vozy vypadat (snad na způsob Orient expressu sestaveného z vozů Pullman), by mělo být známo koncem roku. Z 24 hodin, 15. 3. 2018, zpracoval–sh–

## Obzor č. 17 – 3. 5. 1993

Obzor č. 17 informuje o zasedání evropského výboru ITF (International Transport Workers Federation - mezinárodní federace, sdružující odborové svazy působící v dopravě), které se po 61 letech uskutečnilo v Praze, a to ve dnech 20. – 22. 4. 1993. Pořádala jej Asociace dopravních svazů Československé republiky a organizace jej zajišťovali pracovníci Odborového sdružení železničářů a Národního domu – Kulturního domu železničářů. Zasedání se zabývalo otázkami evropské dopravní politiky a strategií odborů v ní.

Na železnici, především v odvětví 11 (doprava a přeprava), trvala nespokojenost s aktuální situací v odvětví, především v odměňování. Po té, co železničáři z Ústí nad Labem vyhlásili stávkovou pohotovost, se dne 22. 4. sešla sekce 11 OSŽ Pražské oblasti, situaci projednala a doporučila železničním stanicím ČD, aby se ke stávkové pohotovosti přidaly. Důvody se uvádějí dva: katastrofické scénáře ČD mohou vést k bezprostřednímu ohrožení zdraví zaměstnanců i cestujících veřejnosti a mzdové prostředky přidělené službě 11 nepokryvají potřeby pro celý rok 1993 – při personálním nedostatku téměř 3500 zaměstnanců. Bylo rozhodnuto, že stávková pohotovost bude vyhlášena dne 29. 4. od 12 hodin. Obzor dále otiskuje zpravodajství z pokračujících předsjezdových konferencí.

## Obzor č. 18 – 10. 5. 1993

„Trpělivost je u konce“ – říká titulka na

první straně čísla 18 a informuje o tom, že v odvětví dopravy a přepravy Pražské oblasti byla dne 29. dubna vyhlášena stávková pohotovost. Uvádí se zde, že ke dni 29. 4. vyjádřilo nepřímou podporu stávkové pohotovosti 120 železničních stanic a do stávkové pohotovosti vstoupilo 30 stanic. Zároveň začala jednání s představiteli Oblastního ředitelství ČD Praha o řešení požadavků železničářů.

Už jako evergreen lze na stránkách Obzoru číst informaci o stále pokračujícím – a stále nekončícím – kolektivním vyjednávání o PKS ČD na rok 1993. Přetrvávaly rozpory v kapitole „mzdy“ a jednání komplikovaly i rozpory mezi odborovými centrály, především rozdílné názory Federace strojvůdců.

Pokračuje zde poměrně obsáhlé zpravodajství z předsjezdových odvětvových konferencí, tentokrát z odvětví dopravy a přepravy, železničního zdravotnictví, řídicích a technicko-hospodářských pracovníků, železniční policie a traťového hospodářství. Přetrvávajícím problémem OSŽ byla, jak někteří účastníci konstatovali, chybějící solidarita mezi jednotlivými odvětvími.

Na straně 3 je uveřejněna obsáhlá reportáž „Šumperkstory“ ze železničních oprav a strojů, které v té době procházely privatizačním procesem. Na závěr článku je připojen dovětek – aktuální zpráva o tom, že vítězem veřejné soutěže se stala DMN s. r. o. Šumperk.

Obzor se věnuje i rozhodnutí ředitelství ŽSR o omezení provozu některých spojů. Na základě rozhodnutí protestu proti tomuto kroku bylo toto rozhodnutí odvoláno. –ZS–

K prodloužení platnosti zaměstnaneckých jízdních výhod ČD pro rok 2018 je stanoveno období od 1. 5. do 31. 5. 2018.

Prolongační částky pro rok 2018 jsou stanoveny takto:

Zaměstnanci	1100 Kč
Rodinní příslušníci zaměstnanců a důchodci (manželé, manželky, registrovaní partneři)	1250 Kč
Pozůstalí (vdovy, vdovci, výjima sirotků)	1250 Kč
Důchodci	600 Kč
Děti do 26 let (dětí zaměstnanců, důchodců a sirotků)	600 Kč

Provedení úhrady prolongační částky je prodlouženo platnost aplikace železniční průkazka na In Kartě na další období, prolongační částka uhrazená pro rok 2017 je platná do 31. 5. 2018.

Prolongační částka pro rok 2018 platí do 8. 12. 2018, tj. do doby počátku jízdního řádu 2018/2019.

### Potvrzení dokladané v době proloungace:

V době proloungace je nutné doručit na Evidenční centra jízdních výhod pro důchodce a pozůstalé nová potvrzení o pobírání invalidního, vdovského, vdoveckého či sirotčího důchodu. Tato potvrzení lze doručit osobně nebo zaslat doporučenou poštou či v elektronické podobě naskenovaně e-mailem.

# Proloungace 2018

### Průkazy pro bezplatnou jízdu:

V době proloungace lze požádat v souladu s předpisem ČD Ok 9 o průkazy pro bezplatnou jízdu (týká se pouze zaměstnanců ČD, a. s., a důchodců ČD, a. s., kteří splňují podmínky pro vydání tohoto průkazu).

### Časové příplatky k zaměstnaneckým jízdním výhodám:

V návaznosti na změnu Tarifu neplatí jízdní výhody ve vlacích, které nejsou vedeny v závazku veřejné služby (komerční vlaky), lanové dráze a pro přepravu zavazadel. Z tohoto důvodu vyhlásují ČD časové příplatky pro držitele jízdních výhod.

### Druhy příplatků:

● **Časový příplatek pro komerční vlaky a lanovku – 690 Kč** pro zaměstnance a rodinné příslušníky včetně dětí 15+ (tj. RP zaměstnanců, důchodců a vdovci, vdovci, sirotci 15+) / 350 Kč pro důchodce a děti, včetně sirotků – 15let (pro příznivější levnější ceny u dětí do 15let je rozhodující věk v okamžiku provádění proloungace).

● **Časový příplatek pro zavazadla – 490 Kč** pouze pro zaměstnance, pro další kategorie držitelů jízdních výhod tento příplatek určen není. Úhradu příplatku není nijak dotčena povinnost zaplatit jednorázové úschovné u úschovně během přepravy (UBP) dle tarifu TR 10 ve výši 20 Kč. Časové příplatky mají platnost nikoliv roční ode dne zakoupení, ale ode dne zakoupení do

ukončení proloungace následujícího roku podle metodického pokynu k prodloužení zaměstnaneckých jízdních výhod. Tyto příplatky je možné nahradit pouze na zaměstnaneckou In Kartu.

### Jednorázový příplatek k zaměstnaneckým jízdním výhodám

Držitel jízdních výhod, který nepředložil ve vlacích, které nejsou vedeny v závazku veřejné služby (komerční vlaky) nebo na lanové dráze časový příplatek, zakoupí **sjednorázový příplatek pro komerční vlaky a lanovku ve výši 125 Kč nebo 5 eur** (jednotná cena pro každého cestujícího bez ohledu na věk nebo vozovku třídu) pro libovolný počet jízd (v době jeho platnosti) držitelů jízdních výhod.

Kompletní informace k proloungaci roku 2018, včetně postupu při pořízení časových příplatků a zakoupení jednorázového příplatku naleznete v Metodickém pokynu k prodloužení platnosti zaměstnaneckých jízdních výhod ČD pro rok 2018 (dokument č. j. 1188/2018–O10, vydaný dne 12. 4. 2018). Pokyn je k dispozici na personálních útvarch dle evidence držitele jízdních výhod nebo v prostředí intranetu ČD, a. s., na adrese: [http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokum.nsf/v\\_kategorii/Jizdni\\_vyhody\\_a\\_prouzivatele/Lotus\\_Notes\\_Soubor/Databaze/Otevrit/server:Albatros/ceske\\_drahy--dokumenty--O10Gr--dokumenty\\_personalni](http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokum.nsf/v_kategorii/Jizdni_vyhody_a_prouzivatele/Lotus_Notes_Soubor/Databaze/Otevrit/server:Albatros/ceske_drahy--dokumenty--O10Gr--dokumenty_personalni). Současně je zveřejněn v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD.

**Sárka Pupíková**, České dráhy, a. s., Oddělení odměňování a benefitů

## INFORMACE

### Omezení platnosti jízdenek FIP ve vybraných vlacích osobní přepravy společnosti DB AG

S účinností od 10. června 2018 se zavádí ve vlacích osobní přepravy společnosti DB AG nová omezení platnosti jízdenek FIP. Tato omezení platí od 10. června 2018 do 8. prosince 2018, kdy budou nahrazena novým zněním. Seznam vlaků DB AG s platným omezením platnosti jízdenek FIP je k dispozici na personálních útvarch dle evidence držitele jízdních

výhod nebo v prostředí intranetu ČD, a. s., na adrese: [http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokum.nsf/v\\_kategorii/Jizdni\\_vyhody\\_a\\_prouzivatele/Lotus\\_Notes\\_Soubor/Databaze/Otevrit/server:Albatros/ceske\\_drahy--dokumenty--O10Gr--dokumenty\\_personalni](http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokum.nsf/v_kategorii/Jizdni_vyhody_a_prouzivatele/Lotus_Notes_Soubor/Databaze/Otevrit/server:Albatros/ceske_drahy--dokumenty--O10Gr--dokumenty_personalni). Současně je zveřejněn v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD.

**Sárka Pupíková**, GŘ ČD, a. s.

## PRÁVNÍ PORADNA

### Kamerový systém z hlediska zákona o ochraně osobních údajů (1/2)

Provozování kamerového systému je považováno za zpracování osobních údajů, pokud je vedle kamerového sledování prováděn záznam pořizovaných záběrů, nebo jsou v záznamovém zařízení uchovávány informace a zároveň účelem pořizovaných záznamů, případně vybraných informací, je jejich využití k identifikaci fyzických osob v souvislosti s určitým jednáním.

Samotné kamerové sledování (monitorování) fyzických osob není zpracováním osobních údajů podle zákona č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů (dále jen „ZOOÚ“), protože postrádá úroveň podmínek pro zpracování údajů ve smyslu uvedeného zákona.

Zpracováním osobních údajů se rozumí zejména shromažďování, ukládání na nosiče informací, zpřístupňování, úprava nebo pozměňování, vyhledávání, používání, předávání, šíření, zveřejňování, uchovávání, výměna, třídění nebo kombinování, blokování a likvidace.

To však nevylučuje aplikaci jiných právních předpisů, zejména ustanovení zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, upravující podmínky ochrany osobnosti.

Údaje uchovávané v záznamovém zařízení, ať obrazové či zvukové, jsou osobními údaji za předpokladu, že na základě těchto záznamů lze přímo či nepřímo identifikovat konkrétní fyzickou osobu (tedy: informace z obrazových či zvukových nahrávek umožňují, byť nepřímo, identifikaci osoby). Fyzická osoba je identifikovatelná, pokud se snímkem, na němž je zachycena, jsou patrné její charakteristické rozpoznávací znaky (zejména obličej) a na základě propojení rozpoznávacích znaků s dalšími disponibilními údaji je možná plná identifikace osoby. Osobní údaj pak ve svém souhrnu tvoří ty identifikátory, které umožňují příslušnou osobu spojit s určitým, na snímkem zachyceným, jednáním.

### Zpracování osobních údajů provozováním kamerového systému je přípustné:

a) v rámci plnění úkolů uložených zákonem (např. Policií České republiky), v těchto případech je třeba dbát ustanovení příslušného zákona,

b) dále je toto možné na základě rádného souhlasu subjektu údajů (např. zaměstnanec, občan); to však je prakticky realizovatelné ve velmi omezených případech, kdy je možné jednoznačně vymezit okruh osob nacházejících se v dosahu kamery,

c) užití kamerového systému je však možné i bez souhlasu subjektu údajů s využitím ustanovení § 5 odst. 2 písm. e) ZOOÚ, tj. pokud je to nezbytné pro ochranu práva a právem chráněných zájmů správce (zaměstnavatele), příjemce nebo jiné dotčené osoby; takové zpracování osobních údajů však nesmí být v rozporu s právem subjektu údajů na ochranu jeho soukromého a osobního života.

### Povinnosti správce při provozování kamerového systému vybaveného záznamovým zařízením:

a) **Kamerové sledování nesmí nadměrně zasahovat do soukromí.** Kamerový systém je možno použít zásadně v případech, kdy sledování účel nelze účinně dosáhnout jinou cestou (např. majetek je možno chránit před odcizením uzamčením místnosti). Dále je vyloučeno užití kamerového systému v prostorách určených k ryze soukromým úkonům (např. toalety, sprchy apod.). Je ovšem možné řešení, kdy subjekt údajů má na výběr z alternativ (např. lze monitorovat prostory šatny plaveckého stadionu za předpokladu, že je vymezen prostor pro převlékání, který není kamerami sledován).

b) **Specifikace sledovaného účelu.** Je třeba předem jednoznačně stanovit účel pořizování záznamů, který musí korespondovat s důležitými, právem chráněnými zájmy správce (např. ochranou majetku před krádeží). Záznamy tak mohou být využity pouze v souvislosti se zjištěním události, která poškozuje tyto důležité, právem chráněné zájmy správce. Připustnost využití záznamů pro jiný účel musí být omezena na významný veřejný zájem, např. boj proti pouliční kriminalitě.

c) **Je třeba stanovit lhůtu pro uchovávání záznamů.** Doba uchovávání dat by neměla přesáhnout časový limit maximálně přípustný pro naplnění účelu provozování kamerového systému. Uchovávaná data by měla být uchovávána v rámci časové smyčky např. 24 hodin, pokud jde o trvale střežený objekt, nebo případně i dobu delší, v zásadě však nepřesahující několik dnů, nejde-li o pořizování záznamů policejním orgánem podle zvláštního zákona, a po uplynutí této doby vymazána. Pouze v případě existujícího bezpečnostního incidentu by měla být data zpřístupněna orgánům činným v trestním řízení, soudu nebo jinému oprávněnému subjektu.

d) **Je třeba rádně zajistit ochranu snímávacích zařízení, přenosových cest a datových nosičů,** na kterých jsou uloženy záznamy, před neoprávněným nebo nahodilým přístupem, změnou, zničením či ztrátou, nebo jiným neoprávněným zpracováním – viz § 13 ZOOÚ.

e) **Subjekt údajů musí být o užití kamerového systému vhodným způsobem informován** (např. nápisem umístěným v monitorované místnosti), viz § 11 odst. 5 ZOOÚ, nejde-li o uplatnění zvláštních práv a povinností vyplývajících ze zvláštního zákona.

f) **Je třeba garantovat další práva subjektu údajů,** zejména právo na přístup ke zpracovávaným datům a právo na námitku proti jejich zpracování, viz § 1 ZOOÚ.

g) **Zpracování osobních údajů je třeba registrovat** u Úřadu pro ochranu osobních údajů, nejde-li o uplatnění zvláštního práva či povinnosti vyplývajících ze zvláštního zákona, viz § 18 odst. 1 písm. b) ZOOÚ. Zdroj: [www.uoou.cz](http://www.uoou.cz)  
**Luděk Šebrle**, analytik rozborář ESO OSŽ – ústředí  
**JUDr. Petr Večeř**, vedoucí ESO OSŽ – ústředí

## Tarif pro pendlery z Čech do Bavorska a zpět jaksí vedení drah nezajímá

V prosinci 2015 byla po dlouholetých dohodách obnovena trať mezi Aší a Selbem Plöb-bergem. Jak spojení funguje v současné době, jsem se jel podívat v březnu 2018.

Pro české cestující je použitelný tarif MPS či jízdenka Egronet, ale pro pendlery jak české, tak německé, je tarif absolutně nedořešený. Na to jsem se zeptal německého průvodčího společnosti Länderbahn, která zde provozuje osobní dopravu: „Chtěli s námi jezdit pendleři, ale vydržel jen pár skalních, protože neexistuje výhodný tarif, který by uspokojil jednu měsíční jízdenkou pravidelně cestující, někteří jezdí v trase například Hof – Rehau – Cheb – Arzberg, já jim mohu z německé strany prodat měsíční jízdenku, ale pak se zjistilo, že je na českém území neplatná! Cestující by musel vystoupit v žst. Aš, tam si koupit v pokladně ČD měsíční český lístek a pak dvě hodiny čekat na další vlak! To je absolutně nemožné. Navíc pokladní v Aši má krátkou pracovní dobu a průvodčí ČD neprodává měsíční. Jedou Češi jezdí do práce do Hofu, ale opět si nemůže koupit na české straně měsíční jízdenku za koruny, protože mu na německé části tratě neplatí! Musí si denně kupovat jízdenku na MPS. Jezdilo by tam o hodně víc lidí, kdyby se špičky drah dohodly, co dál. A vítě, že České dráhy zruší v Aši město i pokladní? Přitom z Aše město jezdí hlavní fceknve, pak se to nestihá prodávat,“ řekl mi.

Při obnově tratě se slibovala obnova i nákladní přepravy, to však zůstalo pouze u slibů, navíc na německé straně po rekonstrukci tratě došlo k osekání infrastruktury, takže prakticky není kde předjíždět či křižovat případný nákladní vlak. DB AG navíc odpojila od kolejí všechny vlečky a nákladniště, v Selbu Plöbbergu zbyly pouze dvě dopravní koleje, manipulační ani jedna. Také pokulhávají přípoje u uzlové stanici Hofu, kdo by chtěl pokračovat do Bambergu nebo Bad Steben, vlaky ujedou krátce před příjezdem vlaku od Aše! Nechce si každý „postě“

## Dvoje WC na „Masaryčce“

V Praze–Masarykově nádraží budou již pouze do odvolání fungovat dvoje WC. Staré WC na rohu 1. nástupiště, kde stojí použité lidových 8,-Kč; pravda WC jsou léty sešlá, ale udržovaná obyčejnými dobrými toaletářkami, jako vystříženými z komiksu o výpravčím Aloisi Nebelovi. Doba starých časů nenávratně mizí a s ní i člověčina. Na místě starých WC prý budou nové pokladny ČD, a. s.

Kousek dál v hale Masarykova nádraží byla otevřena nová luxusní WC, ale za použití se platí již 15,-Kč! Někdo řekne – to je levné, na Hlavním nádraží stojí přece 20,-Kč!

Má to jedno prosté ALE. Nízko-příjmoví lidé budou konat potřeby, kde se dá, nebo zajdou na WC do vlaku. Podle mého názoru by měla být WC na nádražích zcela zdarma jako

prohlížet Hof. Pozitivní zpráva z Hofu je, že byla elektrizována trať na Plauen, samozřejmě tam jezdí nové lehké elektrické jednotky, protože v Německu je čistě ovzduší bez naftových motorů jednou z priorit jak snížit CO<sub>2</sub>.

**Martin Kubík**



Selb-Plöbberg: sem byl v roce 1951 unesen vlak přes „železnou oponu“, dnes by zde nešel ani odstavit. Trať je dálkově řízena z Hofu. Budova je odříznuta od kolejiště příkopem. V Plöbbergu jsou alespoň přípoje na Selb-Stadt. Na snímku z 16. 3. v 16.08 h vlak společnosti Agilis (Länderbahn) 84417 čeká na přípoj od Aše, ten je v režii společnosti Oberpfalzbahn (také Länderbahn se sídlem ve městě Viechtach v Baborském lese).

## Čumenda skončila

Po mnoho let, spíše několik desetiletí, měli cestující čekající na autobus 135 na zastávce Náměstí Winstona Churchilla (původně Rajská

zahrada) možnost sledovat „cvrkot“ v kolejišti pražského hlavního nádraží. Už nemohou. Zhru- ba od listopadu roku 2017 se v prostorách ně-



Snímek ze staveniště na pražském hlavním nádraží, 24. 4. 2018.

kdějšího technického zázemí hlavního nádraží (kotelna, sklady MTZ – do nichž např. chodili zaměstnanci fasovat uniformy) začalo se stavbou nové administrativní (?) budovy. Pro koho, nevím, protože informační tabuli stran zhotovitele – firma SKANSKA – jsem, možná z důvodu špatného hledání, zatím nenašel.

Před dvěma desítkami let někdejší generální ředitel ČD Ing. Dalibor Zelený uvažoval o výstavbě budovy ge-

nerálního ředitelství Českých drah, místo budovy „na nábreží“, která o několik let později přešla zákonem do majetku státu (zastupovaného ministerstvem dopravy) a České dráhy jsou „pouhým“ nájemníkem se všemi nevýhodami z toho plynoucími. Stavba skutečně roste jako z vody. Začátkem prosince jsem se několik dní pracovní pohyboval v prostoru terminálu autovlaku, prakticky v sousedství stavby, s pravidelným odstupem 24 hodin. Mohl jsem tak porovnat, co se za uplynulý den změnilo. I přes krátké dny a nevlídné počasí práce při armování a betonování základové desky vždy výrazně pokročily. Výraznou dominantou stavby jsou nyní tři stíhlé, několik desítek metrů vysoké jeřáby, smontované pomocí autojeřábu. Pozoruhodností je ukotvení jeřábů k zemi – stojí pouze na čtyřech šroubech, sice poněkud většího průměru, ale jen čtyřech. Z technického hlediska, zejména statiky, obdivuhodné. Nicméně nová budova zcela zakryla výhled na hlavní nádraží – čumenda skončila.

Jedna věc mi ale vrtá hlavou. „Politicky“ bylo rozhodnuto o vybudování přístupu na hlavní nádraží z prostoru Náměstí Winstona Churchilla, resp. Italské ulice (dlouhodobý požadavek radnic Prahy 2 a 3). Podchod zamezí chození přes kolejiště – dělají to hlavně posluchači VŠE, zkracující si tak cestu. Informace přinesly před časem sdělovací prostředky. Očekával bych, že se obě stavby spojí. Nestalo se tak.

**Miroslav Zikmund**



„Sergej“, „Šestikolák“, „Čmelák“, „Velký Hektor“, „Singrovka“, „Kredenc“, „Rosnička“. Všechny mašinky už v ŽM netrpělivě čekají na první letošní návštěvníky muzea.

## Železniční muzeum svým příznivcům v roce 2018

ČD Muzeum v Lužné u Rakovníka otevřelo letos návštěvníkům své brány již o posledním březnovém víkendu (až do konce května bude otevřeno o víkendech a svátcích). Tak jako každým rokem, i pro letošní muzejní sezonu připravilo ŽM pro své příznivce (a zdaleka nejen pro ně) bohatý program se spoustou zajímavých akcí. Návštěvníci muzea tak mají možnost si nejen prohlédnout zdejší bohaté expozice, ale ve vybraných termínech se opět povozit s historickými parními a motorovými vlaky.

První příležitost vypravit se párou z Prahy do muzea v Lužné budou mít zájemci o květnovém víkendu 5. a 6. 5. Z důvodu pokračující rekonstrukce pražského Negrelliho viaduktu se vydá parní vlak na cestu z Prahy hl. n. a přes Smíchov a Pražský Semmering zamíří k Hostivici, Kladnu a do Lužné u Rakovníka.

Organizátoři připravují i letos pro malé i velké příznivce železnice řadu tradičních a oblíbených akcí. 19. 5. se vydá z Lužné parní vlak do Bochova a 2. 6. se opět vypraví z Loun do železničního muzea parní mašinka na Dětský den v ŽM.

V červenci se budeme moci například vydat s párou k Berounce (5. 7. a 28. 7.) a po oba dva letní prázdninové měsíce bude o sobotách v provozu opět Kolečovka.

Přes léto bude možno vypravit se s motoráčky z Lužné do Chomutova a navštívit zdejší Depozitář NTM. V září (15. 9.) se vypraví pro změnu parní vlak z Lužné do Kralovic.

Muzejní sezona bude poté oficiálně ukončena Posledním parním víkendem 6. - 7. 10., kdy se opět vydá do ŽM z Prahy parní vlak.

Zájemci naleznou potřebné informace o všech plánovaných akcích nejlépe na internetu, včetně otvírací doby muzea. Pro skalní příznivce a fanšky do železnice bude asi zklamáním, že letos se bohužel neplánuje tradiční a oblíbená červnová akce „Setkání lokomotiv rozličných řad“, která patřila vždy k neformálnímu vyvrcholení zdejší muzejní sezony. Snad se jí dočkáme v příštím roce.

Tak příjemné zážitky na cestách nostalgickými vlaky a někdy v ČD Muzeu v Lužné na viděnou, vážení.

A. K. Kyzl



S parní mašinkou „Papoušek“ 477.043 se můžeme často setkávat v čele nostalgických vlaků.

## Den otevřených vrat Výtopny Zlíchov

Letos poprvé byla v sobotu 14. dubna 2018 za krásného jarního počasí otevřena pro veřejnost vrata zlíchovské Výtopny. A nejen to, na trať mezi Smíchovem a Hlubočepou vyjel v režii Výtopny pamí vlak tažený lokomotivou 213.902 s šestivozovou soupravou, vždy natřisknutou k prasknutí. Krásné slunečné počasí a nevšední podívaná přilákaly stovky nadšených návštěvníků, mezi nimiž pochopitelně převládaly rodiny s dětmi. A tak ani ve Výtopně nebylo k hnutí. Návštěvníci se museli mezi exponáty doslova prodírat.

K vidění byly parní lokomotivy 313.901 („Marcelka“, obsluhovala například sklonově náročnou vlečku Chotětov – Brodce nad Jizerou), 317.903 („Škodovka“, neprovozní exponát) a 327.904 („Šestistovka“, původně vyrobená pro Chemické závody Sokolov), dále motorové lokomotivy řad 720 (720 528–9), T 211 (T 211.0741), T 212 (T 212.0015, ta jezdila na postrku parního vlaku), T 334 (T 334.525, T 334.0647) a T 444 (T 444.0078 – tu by společně s „Marcelkou“ členové spolku rádi uvedli



Pamí vlaky byl tažený lokomotivou 213.902.

do provozu), tramvajový vůz Ringhoffer Krasin z roku 1932, hasičská parní stříkačka z roku 1909, parní válec Mamut, barový vůz Pivák, připraven byl i ukázkový provoz modelového kolejiště firmy ETS. Netřeba asi dodávat, že i pivo teklo proudem.

Další akce je připravena na 19. května, kdy v rámci Dnů Prahy 5 (19. a 20. 5. 2018) bude otevřena výtopna a vyjedou i parní a motorové vlaky ze Smíchova do Řeporyjí. Navštívit Výtopnu bude možné i 9. června v rámci Pražské muzejní noci.

Dodejme, že budoucnost Zlíchovské výtopny je ohrožena, z důvodu výstavby Radlické radiály, která má začít již v roce 2019, hrozí její zbourání. Výtopnu Zlíchov můžete podpořit Petiči za zachování budovy bývalé Pražsko-duchcovské dráhy – Výtopny Zlíchov z roku 1873, která je jedinečným dokladem industriální dopravní stavby, která svému původnímu účelu slouží dodnes. Na jejím místě má být údajně po dobu výstavby radiály zřízen stavební dvůr.

Michael Mareš



Připraven byl i ukázkový provoz modelového kolejiště firmy ETS.

## Literáti v Praze

V Praze, na Masarykově nádraží, se koncem března sešli členové skupiny Literáti svazu FISAIC (Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů), aby zhodnotili svoji činnost od posledního zasedání v Kořenově. Úvodem si „Literáti“ vylíčili informace o zajímavých akcích, úspěších a aktivitách ostatních klubů a svazu FISAIC a v českém i mezinárodním poli. Ing. Jarmila Šmerhová, výkonná tajemnice ČZS FISAIC, dále informovala o plánovaných akcích, zejména o srpnové akci „100 let ČSD“ ve slovenských Rajceckých Teplicích, kde se na této akci bude prezentovat všech devět skupin ČZS FISAIC, Literáti zde zajistí výstavu svých knih. Tato výstava bude rovněž k vidění 22. září na oslavách Dne železnice v Českých Budějovicích. František Týlšar, který celé zasedání řídil, podal podrobné informace o činnosti skupiny.

Následovala také informace o společném projektu s fotografy Photolitera, kdy fotografové vybrali inspirativní snímky a členové skupiny Literáti k fotkám doplnili poetické texty. Vzniklo 43 fotografií, doplněných veršů. Tato sada nyní cestuje po galeriích České republiky. V únoru bylo možno výstavu vidět také na Slovensku v Krajské knihovně v Žilíně, v květnu bude výstavní pouť tohoto projektu ukončena v Berouně. Přípravuje se také druhé kolo Photolitera, v němž naopak literáti předloží fotografům tex-

ty, ti pak vyberou své fotografie textem inspirované.

Další jednání patřilo jednotlivým členům a jejich osobním plánům. Zdeněk Horenský připravuje volně pokračování knihy S duchem doby. K vydání se připravuje nová kniha pohádek Břetislava Buchty a kniha životopisných příběhů Marie Havlové. Premiéra čeká divadelní hru, kterou pro loutkové divadlo Srdíčko v Jičíně napsal Liboslav Kučera.

Klíčovým projektem celé skupiny je ovšem příprava již pátého dílu almanachu Literáti na trať. Letos bude kniha poprvé vydána ve dvou částech. Do prozaického sborníku je přihlášeno již 50 autorů a reprezentaci poezie zatím potvrdilo 40 autorů. Jedná se o kolektivní dílo mezinárodního rozsahu. Mezi autory jsou jednak Literáti z Českého zemského svazu FISAIC, ale také kolegové ze Slovenska, Polska a Německa. Jejich dílo bude v knize vydáno v cizojazyčném originále i v českém překladu.

V závěru shromáždění přítomní poděkovali členům týmu Literátů za úspěšnou reprezentaci skupiny v televizní soutěži „Co na to Češi“. Shodli se rovněž, že budou ve své činnosti pokračovat ve stejném složení a předsedou skupiny bude i nadále František Týlšar. V dalším období tedy bude rozhodné co dělat a lze očekávat mnoho zábavy i zamýšlení z per Literátů FISAIC.

Zdeněk Herzig



Literáti FISAIC na svém březnovém shromáždění v Praze na Masarykově nádraží.

## PhotoLitera v Berouně

Členové skupiny Foto a Literáti Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů (FISAIC) ve spolupráci s Městským kulturním centrem Beroun zvou na společnou výstavu. Fotografie členů skupiny Foto na ní budou doprovovzeny verši skupiny Literáti.

Výstava se uskuteční ve dnech 30. 4. – 25. 5. v Holandském domě v Berouně (Holandská ul. 118). Otevřeno je: Po – Pá 9–12h, 13–17h, So 9–12h, o státních svátcích je zavřeno, otevřeno je však 5. a 6. 5., a to 9–12h a 13–17h.

–red–

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

## Posázavský motoráček 2018

Víkendový provoz pravidelných vlaků společnosti České dráhy na trati 210, tzv. „Dolním Posázavským pacifiku“, doplňuje svým produktem společnost KŽC Doprava tzv. „Posázavským motoráčkem“, který jezdí od 31. 3. do 28. 10. 2018. Na tyto výkony nasazuje dopravce KŽC motorové vozy M 262 přezdívané „Kredenc“.

V sobotu tento vlak vyjíždí v ranních hodinách z Prahy hlavního nádraží přes Vrané nad Vltavou do Čerčan a v poledne se vrací zpět do Prahy údolím Sázavy. V neděli vyjíždí těsně před polednem do malebného údolí řeky Sázavy, aby v podvečer zvaně vyletníky dopravil z Čerčan přes Jílové u Prahy zpět do naší stověžaté matky měst.

Na snímku: pravidelný víkendový vlak společnosti KŽC Doprava, motorový vůz M 262.1168 „Kredenc“, projíždí v sobotu 21. 4. 2018 po známém kamenném viaduktu přes údolí Žampach z roku 1901, který je vysoký 48 m. Vít Mareš



## Jarní putování stopou Orlické vlečky

V sobotu 5. května pořádá spolek Rakovnicko – Protivínská dráha již sedmý ročník turistického pochodu po tělese někdejší železniční vlečky z Tochovic k Orlické přehradě.

Nutno připomenout, že tato šestnáct kilometrů dlouhá železnice se hrála nezastupitelnou roli při stavbě vodního díla Orlick. Jen v letech 1958–1962 po ní bylo přepraveno téměř pět tisíc vlaků s cementem, štěrkopískem a dalším materiálem potřebným pro stavbu této přehrady. V minulém roce pak uplynulo dvacáté výročí od jejího sňení.

Sraz účastníků pochodu bude v 8.00 h na vlakovém nádraží v Tochovicích (odjezd osobního vlaku 7902 ze Zdic v 7.08, připoje od Prahy i Plzně). Na startu budou zájemcům k dispozici itineráře s vyznačenou trasou, brožurka o historii železniční vlečky nebo speciální pamětní pohlednice. Celková pěší trasa je dlouhá něco málo přes sedmáct kilometrů. Volnější chůzi lze celou trasu zvládnout během sedmi hodin a to včetně případné prohlídky jinak nepřístupného zámku ve Zbenicích (dobrovolně vstupné), kde letos proběhne i plánovaná polední pauza s opé-

káním buřtů (špekáčky či další jiné občerstvení si každý účastník zajišťuje sám). Akce je určena jednotlivcům i skupinám takřka bez ohledu na věk.

Zakončení akce proběhne mezi 15. a 16. hodinou u občerstvení Na hráz (předmostí Orlické přehrady směr Milešov).

I letos pak organizujeme pro předem přihlášené účastníky zpáteční dopravu do Příbrami zvláštním historickým autobusem (Škoda 706 RTO), který odjede z místa ukončení akce v 16.00 h. Tento spoj zastaví v Milíně a před vlakovým nádražím v Příbrami (jízdné 60,- Kč). Ve směru Beroun a Praha tak bude možné stihnout R 1249 s odjezdem v 16.59 h, případně retro cyklovlak Sp 1685 v 17.46 h. Nutno podotknout, že běžný linkový spoj do Příbrami odjíždí ze Solenic v 16.42 h.

Součástí letošního ročníku bude i možnost prohlídky nově vybudovaného vzpomínkového místa s informační tabulí, lavičkami a obnověným kolejevným polem.

Více informací o této akci na tel.: 774818458, 725397434. RPD

## Moudrost pro tento den

„Nejlepší přítel je ten, co tě napomene, co ti řekne pravdu do očí. Toho si váží!“

Božena Němcová,  
česká spisovatelka (1820 – 1882)

## VÝROČÍ MĚSÍCE

Tratě a traťové úseky  
KVĚTEN

Podlešín – Slaný  
12. 5. 1873 – 145 let

Rudná u Prahy – (Hostivice) – Podlešín  
12. 5. 1873 – 145 let

Praha–Smíchov – Rudná u Prahy  
12. 5. 1873 – 145 let

Skalice nad Svitavou – Velké Opatovice  
18. 5. 1908 – 110 let

Ústí nad Labem hl. n. – Teplice  
v Čechách (bývalá ÚTD)  
20. 5. 1858 – 160 let

Louky nad Olší – Dětmorovice (přeložka)  
26. 5. 1963 – 55 let

Teplice v Čechách – Most (přeložka)  
26. 5. 1968 – 50 let



Dne 23. 4. 2018 jsme se ve Starém Bohumíně rozloučili s Ing. Rudolfem Smětáčkem.

Odešel náhle a neočekávaně ve věku 78 let. Patnáct let pracoval ve výboru seniorů OSŽ Ostrava hl. n. Děkujeme za práci pro seniory a budeme vzpomínat na hudební produkce, které zajišťoval.

Helena Čiklová,  
předsdkyně seniorů OSŽ Ostrava hl. n.