

Před 120 lety, 10. dubna 1898, vyšlo první číslo časopisu Zájmy strojvůdce, které vždy byly a jsou nedílným souputníkem a součástí naší samostatné profesní odborové organizace strojvedoucích.

číslo 6

31. března 2018
ročník 71



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDČŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Paradoxní situace. Nesmyslná nařízení související s budováním ETCS mohou komplikovat práci strojvedoucím!

V minulých týdnech přinesla média informaci, že mezi ministerstvem dopravy (MD) a organizacemi sdružujícími české železniční výrobce, vysoké školy a odborné instituce vládní koncepce a zcela zásadní spor týkající se koncepce a postupu výstavby systému ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) na naší železnici. Ministerstvu byly adresovány výtky, že o těchto důležitých záležitostech dostatečně nejedná nejen s českým průmyslem, ale ani s odborníky z vysokých škol a výzkumných ústavů, kteří působí v evropských organizacích a technických skupinách. MD údajně nevyjednálo stejné podmínky, jako mají jiné země, pro tzv. přechodné období v průběhu výstavby evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS.

European Train Control System je jednou ze součástí ERTMS a měl by postupně nahradit až dvě desítky různých národních systémů vlakových zabezpečovacích a tím umožnit vedení vlaků po celém území Evropy bez nutnosti výměny hnacích vozidel na hranicích. Odborníci také kriticky upozorňují, že není dostatečně vyjednána technická koncepce tratí, které ani v budoucnu nebudou vybaveny systémem ETCS. Existují proto obavy ze snížení rychlosti a z ohrožení bezpečnosti železničního provozu, ale v neposlední řadě i z možné likvidace dalších tratí v ČR.

Tolik pohled a vyjádření odborníků. My se na celý problém díváme zejména z hlediska naší profesní odborové organizace, které velmi záleží na tom, aby cestující na železnici a samozřejmě i naši kolegové strojvedoucí měli zajištěnu bezpečnou a hlavně zbytečně nekomplikovanou dopravní cestu. Prezidium Federace strojvedoucích České republiky proto přivítalo, že jeho jednání 5. března navštívil generální ředitel AŽD Praha Zdeněk Chrdle, který vedení FSČR seznámil s nejdůležitějšími aspekty problematiky zavádění systému ETCS na naší železniční síti. Mimo jiné uvedl i s tím související případy omezení dosavadní funkce liniového vlakového zabezpečovače LS (liniový systém) s přenosem kódu prostřednictvím dodatečně kódovaných kolejových obvodů.

Prezident FSČR Jaroslav Vondrovic již odeslal dopisy, v nichž o naléhavé pracovní setkání a projednání tak důležitého tématu požádal náměstka pro řízení Sekce 1. náměstka ministerstva dopravy Tomáše Čočka, který je zároveň i předsedou řídicího výboru ČD, a ředitele Drážního úřadu Jiřího Koláře.

Problematika ETCS a zajištění bezpečné dopravní cesty i po celou dobu jeho výstavby však nebude jediným tématem, o kterém s nimi v souvislosti bezpečnosti železniční dopravy naši zástupci chtějí hovořit. Tím druhým je nepříjemná patová situace, do níž se dostal záměr SŽDC a Drážního úřadu zavést

monitoring licenci strojvedoucích. Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (ÚPDI) totiž posoudil žádost dopravce MBM rail a 23. února vydal rozhodnutí, že podmínky pro personál zajišťující provoz ve znění: „Dopravce předá před jízdou vlaku do IS SŽDC číslo licence každého strojvedoucího, který řídí činné hnací vozidlo na vlaku.“ jsou v rozporu s ustanoveními zákona o dráhách v platném znění. Nová a dle našeho názoru užitečná snaha SŽDC a DÚ i monitoringem licenci přispět k zvýšení bezpečnosti železničního provozu tím byla prakticky už

v zárodečích zablokována. Tento krok nepovažuje FSČR za šťastný, a proto ve věci monitoringu požádala o pracovní setkání rovněž předsedu ÚPDI Pavla Kodyma. Není ostatně bez zajímavosti, že ani SŽDC se s vydaným rozhodnutím jeho úřadu nechce spokojit a její právníci již připravují rozklad proti zmíněnému dokumentu vydanému ÚPDI.

O tom všem (a také o mnoho jiném) si budete moci přečíst již v příštím vydání ZS č. 7/2018.

Libor Poláček

Využijeme svých zákonných práv

Již v loňských ZS č. 8 byl otištěn článek **Významné posílení postavení odborových organizací** vysvětlující novou zákona o dráhách platnou od 1. 4. 2017. Ta mimo jiné umožňuje odborovým organizacím vstupovat svými podněty a vyjádřeními do šetření mimořádných událostí, které provádí Drážní inspekce.

V letošním č. 3 Zájmy strojvůdce byl otištěn článek **Berte to vážně, kolegové předsedové** na stejné téma. Drážní inspekce totiž od počátku platnosti zmíněné novely zákona o dráhách nezaznamenala ze strany odborů zvýšený zájem o možnost využití jejich nových práv. To je ovšem velkou škodou zejména pro odboráře, kteří jsou tak či onak účastní na mimořádné události. Tato problematika byla i předmětem jednání redakční rady ZS dne 21. února 2018, kde jsem byl požádán, abych tuto problematiku ještě blíže vysvětlil.

Drážní inspekce (DI) zaslá odborovým centrálam *Výrozumění o zahájení šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události* (§ 53b odst. 4 zák. o dráhách). V této informaci je uvedeno číslo jednací, které je stejné po celou dobu šetření. Dále je zde uvedeno jméno inspektora DI, který se šetřením konkrétní MU zabývá, včetně jeho telefonního čísla a e-mailové adresy. Na tohoto inspektora se můžete se svými žádostmi a podněty obracet. Pod dokumentem je podepsán i ředitel (osoba pověřená řízením) příslušného regionálního pracoviště Drážní inspekce. Také tento vedoucí pracovník může odborářům poradit nebo zprostředkovat jejich další kroky v záležitosti konkrétní MU. Veškeré kontakty lze získat také na internetové adrese dicr.cz.

Drážní inspekce uvítá veškeré poznatky směřující k objektivnímu objasnění mimořádné události. Zájemem všech zúčastněných,

Vladimír Selucký



Náš směr.

Uplynulo již dlouhá řada let, v níž stav náš, ten mořný světový činitel, byv pouze odlišen ve své působnosti jen na spoustu přípisů, cirkulářů a instrukcí, jichž paragrafy jsou neméně přísně oněch v právnice justici, v evazdui tom nenahyí úrodné půdy k vývozu svěmu, by se povznese do výše jemu vyměněn, on podobal se dosud spíše stromu, který, ač mohutně větvě zdobily krásnou jeho korunu, vydával následkem chabé, pichlé půdy jedině květy slabé oplývající síly a dle toho těl byla sádkat jeho ovoce. Ono dosud neuzrulo v dokonalý plod, neb nemělo svého pečlivého pěstitele.

Stav náš postaven byl chorobou dědičnou, která jsme během času utýkali a nebýl jsme sto naznačit, kde nás to hnilo, kde tlak na nás tak zhoubné působí, my dosud jen čitli a mlčky svážíli tíhu jha svého zodpovědného stavu.

Dny našemu sdružení, jež dne 7. dubna r. 1898 založen: „Spolku strojvůdčů v Čechách“ došli, rozehří a povzbudili teply paprsků slunný vřímavé mysl naše, přičemž vlastní odhodlání jsme se vydávali odberny časopis: „Zájmy strojvůdce“, který zastupovat má v službách našich dobrého rádece a spravedlivého ochránce, v něm budeme přání sledovat výkony naše navzájem, osvědčení jednání a poklesky se vší nezárodností odstavat, hledati, kde toho potřena, zřísleti nápravu, ať budem otevřeni své náhledy a úsudky pronášet, ať budz jedině cesta k našemu zdokonalení a přičištění k požadovanému vzdělání, k němuž nám nástoře pokyny naši P. T. řádní odborní představení zastíže čteme neodeprou.

Nebudz to list vynítající odbornou vyspílostí a pověstnou dokonalostí, náš list bude zrcadlit působnost našeho života, bude pravým tlumočnickem stavu našeho, on bude plochem vlastní naší síly a snahou k pokroku,

pomoci jeho budeme se vždy domáhati práv pro svoji existenci.

„Zájmy strojvůdce“ povzbuzovat budou k svobodnějšímu výkonávání našich těžkých služeb, pláti budou úcta a vážnost k našim pp. představeným, nacojak též požadovat chceme veškerý respekt, jež stavu našemu pínou mírou přináší, širší veřejnosti a rozhodující orgány železničního ministerstva a generální inspekce požorona budeme šitit na všeliké nepřítomnosti, jež jsou na stavu našem pichány na újmu jeho dobré pověsti.

V listě našem dojdou ohlasu též tužby, přání a náhledy našich pláto strojvůdčů a železničnicků, ať budz bohatý pramen vědomostí a pokynů pro naše učení, v něm zbudz též i dosti místa pro zájmy našich topičů, kteří dosud, ač ze zřídčen železničnických svou klopnotnou práci největší obětí dráze přináší, jsou stále popelkou mezi ostatními dělníky. Ty jediné jsou dosud posoucháni v kletbě: „A v potu tváři chléb svůj vydělávati budeš.“

Snahou naší bude vytvořit s nimi jiný poměr, než dosud panuje, mnohdy — ať příliš intimní a mnohdy též nežádoucí bodný.

Zde působiti budeme k náhledu, by uznali, že naše přitnosť vůči nim není nepřátelská, že nežijí v této době posud otroctví, jak dosud jejich miení naznačivá, naše cesta bude: „Osvětou k svobodě“.

A proto, majice tu nejlepší vůli, zvrne ku společné plodné práci a podpře pány kolegy veškerých zání ráic. uher. filie, by snaha naši všemožně podporovali; zajistit je nebudz odvratiti od úmyslu tak slabostného jazyk spícího; jím zájmy naše jsou vyjadřovány, neb v „Záměch strojvůdce“ nebudz pořízeno místa pro politické kolébati, ať to bude práce mužů vyspělých, kterým národní chauvinismus neznačí a k výslednostem nepřivádí!

Kdo chová pravou lásku k své vlasti, ten jest si vědom, že jest to cit příliš svatý, a jako věmi srovová

Titulní strana prvního vydání Zájmy strojvůdce z dubna 1898 byla zároveň proklamací o poslání tohoto strojvůdčevského časopisu. Po pěti desetiletích nesvobody a zásadních společenských změnách došlo 16. května 1990 k obnovení činnosti Federace strojvůdčů, a tak již 11. října téhož roku jako logický krok opět vyšlo i první číslo jejího periodika, tehdy 43. ročníku



Přivolávací návštěvi aneb Máme to plně ve svých rukou!

Dopravní a návštěvní předpis SŽDC D1 a jeho strana 91, článek 965. Přivolávací návštěvi. Ruční, nebo světelná, v každém případě mimořádná návštěvi, před kterou je nutné zbystřiti čiv (neboli smyslové receptory) a radši se na stanovišti postaviti. Všichni normální, psychotesty zdárně absolvující strojvedoucí vědí, co to znamená.

Podle našeho bývalého (a hlavně nezapomenutelného) školaře pana Drahokoupila je přivolávací návštěvi vlastně takové mistrovství světa v disciplíně, která („ne)skočit na špek“. Vime

totiž, že jsme ti poslední, kdo při průjezdu okolo této návštěvi mohou ještě něco udělat a hlavně být připraveni!

Nedávno, tedy lépe minulý měsíc, v Horních Počernicích, směrem do stanice Vysočany, od perónu po vystoupení a nastoupení cestujících odjížděl osobní vlak. Od Vysočan přijížděl po stejné koleji a ke stejnému nástupišti také osobní vlak. „Došlo k nezajištěné jízdě osobního vlaku na 2. staniční koleji proti odjíždějícímu vlaku.“ Oba strojvedoucí jeli dle přivolávací návštěvi. Chovali se profesionálně, zastavili na dohlednou vzdálenost. Co kdo kde porušil a proč se „přivolávací“ vůbec použily, šetří nyní Drážní inspekce.

Pro nás je ale to nejdůležitější, že strojvedoucí tentokrát nikomu na špek neskočili a dodrželi ustanovení předpisu.

V našich Zájmech před pár lety (i přes těžko pochopitelné protesty některých kolegů) opakovaně vycházelo tučné vytištěné upozornění na jízdu okolo přivolávací návštěvi. Bylo to systematické varování, a proto doporučuji — vraťme se k němu!

Zkrátka ono opravdu platí: Jedeš-li na přivolávací návštěvi, máš to plně ve svých rukou!

Pavel Slánský, člen prezidia FSČR

Celostátní rada předsedů

V souladu s platnými stanovami Federace strojvůdčů České republiky bylo na 28. března 2018 svoláno řádné jednání Celostátní rady předsedů základních organizací FSČR. Blíží informace o tomto výročním vrcholném rokovaní naši samostatné profesní odborové organizace, tentokrát konané v sále „Přítomnost“ Domu odborových svazů v Praze, přinese příští vydání Zájmy strojvůdce.

Zvažujte, zda je opravdu nutné ustupovat a dále si zhoršovat pracovní podmínky

Rada předsedů základních organizací pražské oblasti Federace strojvůdců se konala prvního března ve velké zasedací místnosti železniční stanice Praha T.G.M.

Po úvodních nutných organizačních věcech byli předsedové informováni o jednáních vedených na generálním ředitelství ČD, kde se řešil rozdílný výklad Podnikové kolektivní smlouvy ČD na rok 2018. Je to vlastně každoroční kolorit, kdy si zaměstnavatel resp. někteří vedoucí zaměstnanci vykládají pasáže PKS velmi svérázně. Je ale nutné důsledně vyžadovat plnění dohodnutého znění PKS, které bylo velmi těžce vyjednáno a někdy i za cenu ústupku v jiné části tohoto dokumentu.

Proto také velmi pečlivě a odpovědně zvažujte, kde ustoupíte z podepsaného znění PKS a využijete v našem časopise již zmíněnou větu „...pokud se odborové organizace nedohodnou jinak...“ Zvláště zda je opravdu nutné ustupovat a dále si zhoršovat pracovní podmínky kvůli tomu „našemu vlaku, našemu turnusu“.

Většinou se pak stejně ukáže, že vedoucí pracovníci jen zastrašují a změna k lepšímu turnusu je možná, protože to stejně nikdo jiný neodveze. I proto byl ustanoven institut turnusového důvěrníka. Zvolte si silného zástupce, který vám vyjedná to, co vám bude vyhovovat. V případě nedohody turnusu se řešení bude projednávat na úrovni prezidia Federace strojvůdců.

Na sedmého února bylo na Okresním soudu v Mostě naplánováno již třetí hlavní líčení s bývalým městským policistou J. S. Jde o osobu našim čtenářům nechal známou, o které jsme naposledy informovali v loňském předvánočním dvojčísle Záměrných strojvůdců 23-24 v článku kolegy Josefa Olivy. Dotyčný předvolaný se po dvou minule neomluvených absencích tentokrát k soudu konečně dostavil

Na RPO Praha se dále řešily a projednávaly body, o kterých již psali v minulém vydání Záměrných strojvůdců kolegové z plzeňské a olomoucké oblasti. Doplním jen, že jsme dostali informaci, že nařízení, předpisy a SŽDC neumožňují, aby se demontované radiostanice systému TRS osadily na vozidla a tratě, kde dosud není rádiové spojení. Je to opravdu zarážející a snad se podaří toto změnit, aby se bezpečnost na železničních tratích zlepšila.

Miloš Brunner

S kladivem se vydal „konverzovat“ se strojvedoucím

celé soudní jednání tak téměř po dvou letech od incidentu, jehož oběti se stal jeden z našich děčinských kolegů, tak mohlo odstartovat. I když nutno podotknout, že tentokrát pro změnu bez účasti pro nemoc omluvených svědků – napadeného strojvedoucího a strážníka Městské policie Most. Právě z útoku vůči nim J. S. cílí obviněním. Připomeňme si ale, že oba jmenovaní na dva minulé „nesoudy“, jež byly

zrušeny pro absenci obviněného, zavítali, čímž pokaždé nejen ztratili velkou část onoho dne, ale především celé soudní řízení se tím stále jen dál odkládalo. Nakonec jsme se ale tentokrát výpovědi předvolaného útočníka přeci jen dočkali a nyní se tedy s jeho velmi originální verzí obhajoby můžeme seznámit.

Obžalovaný u soudu vypověděl, že onoho osudného dne, třetího května 2016, cestoval z Teplíc do Mostu, kde měl schůzku se svojí přítelkyní. Za jízdy však usnul a po chvíli nepozornosti si přý všiml, že mobilní telefon, který měl položen vedle sebe, najednou zmizel pryč. Tak začal značně nervózní obcházet vagon a hledat vlakovodoucího, kterého ovšem nikde nenalezl.

„Šel jsem tedy dopředu směrem do kabiny strojvedoucího zaklepat kladivkem a tou ostřejší hranou jsem klepl do skla a to se rozbilo,“ konstatoval J. S. Navíc prý čekal, že tam bude ještě jedna místnost, kde bude strojvedoucí a za tím, že bude oddíl pro vlakovodoucí. Po zastavení vlaku ve stanici Most, kdy již vyběhl vlakovodoucí směrem k výpravčímu požádat, aby zavolal příslušníky policie kvůli výtřížníkovému nacházejícímu se v kabině strojvedoucího, se obžalovaný dle svých slov „snažil navázat konverzaci, zklidnit situaci a zároveň i rozrušeného strojvedoucího.“ Ten totiž údajně kolem sebe mával svazkem klíčů včetně klíčky a zkoušel otočit osobu ze svého pracovního vytačit ven z lokomotivy. A tak údajně z obav z případného poranění či zápasu se mu J. S. snažil vysmeknout a klíček zastrčit někam stranou. Na dotaz soudkyně, proč se stále zdržoval v kabině a nešel si stoupnout do uličky vyhrazené pro cestující, odpověděl, že tam stál kvůli způsobené škodě na skle, které si byl vědom a čekal na příjezd policie. Jak tedy vidíte, milí čtenáři, obviněný si připravil obhajobu a vlastní výklad události, díky nimž tento agresivní útočník sám sebe prezentoval

div ne jako oběť! Tak už to ale v podobných případech bohužel často bývá...

Následně během soudního jednání sklouzla řeč i na pozitivní drogový test na metamfetaminové deriváty, který se provedl ihned po zpacifikování agresivní osoby v blízké mostecké nemocnici. Samotný obviněný přitom s notnou dávkou odborné erudice tvrdil, že drogy neuzíval, ale že „jako sportovec má zkušenosti s kofeinovo/efedrinovou tabletou, co se kombinuje s hluchým amfetaminem, ale sama o sobě nepůsobí psychotropně“.

Ovšem přesně „jako na drogách“ ho označují všichni, kdo s mužem toho dne přišli do styku. To potvrdil i předvolaný svědek události, vlakovodoucí F. K. Ten při své výpovědi znovu potvrdil, že ho podezřelý vůbec nevnímal, dival se skrze něj a bez svolení prohledával skříňky na vozidle, urval kryt ze sedačky pro pomocníka/zácvík, zkoumal klimatizaci a v neposlední řadě poškrábal lednici. A právě ve zmíněných skříňkách údajně nehledal „odcizený“ mobil, jak na začátku při jeho obhajobě zaznělo, nýbrž ztracenou přítelkyni, která prý někam utekla.

A tak nyní už to celé přestalo dávat smysl. Hlavně tedy vlastní obhajoba obviněného J. S. Je snad možné, aby za jízdy vlaku cizí osoba vnikla na stanoviště strojvedoucího a ještě se nepozorovaně schovala do malé skříňky, aniž by si toho někdo všiml? To už normálně uvažující člověk nevymyslí!

Soud závěrem konstatoval, že se stále ještě musí vyslechnout v ten den bohužel pro nemoc nepřítomný strojvedoucí a hlavní líčení pokud odročil na 11. dubna v 13:00 hodin. Pokud budete mít zájem ho navštívit, bude se opět konat na Okresním soudu v Mostě (dveře 19/2).

Obhájce J. S. i státní zástupce potvrdili, že přišť nebudou trvat na výsledku znalců, ale souhlasí se čtením závěrů znaleckých posudků.

Marek Poláček

Anabáze s batohy u ČD Cargo zatím nekončí

Kdo z nás si pamatuje, kdy poprvé se začalo mluvit o batozích pro strojvedoucí? Jistě už to pár let zpátky bude. V první polovině loňského roku sice proběhlo se zaměstnavatelem jednání nad konkrétní nabídkou cca 10 modelů batohů, bohužel ani jeden z nich nespĺňoval požadavky strojvedoucího na jejich velikost, funkčnost, odolnost atd.

Dalším problémem se ukázala u podstatě malichernost. Barva batohu. Zaměstnavatel prosazoval, aby měl batoh výstražnou barvu. Toto řešení se nám ale nezdá vhodné, neboť všichni jistě víme, že pracovní prostředí strojvedoucího lze nazvat různě, ale slovíčko „čistě“ u naprosté většiny těchto výrazů bude chybět. Proto si jistě dokážeme představit, jak by po pár týdnech nošení vypadal batoh s výstražnou barvou, podařilo se nám s výrobcem batohu dohodnout možnou úpravu spočívající v doplnění již

zmiňovaného batohu o pláštěnku/převlek batohu oranžové barvy. Tento převlek by byl nedílnou součástí batohu a v případě potřeby by šel přetáhnout přes batoh a učinil by nás v kolejišti viditelnějšími.

Bohužel během loňského roku se nám nepodařilo dosáhnout dohody nad technickými a barevnými specifikacemi batohu. Jsme totiž přesvědčeni, že se jedná o důležitou záležitost a nejsme ochotni přistoupit na polovičaté řešení „hlavně abychom už něco dostali“.

V letošním roce tento nevyřešený problém nabyl na významu s probíhající „tabletizací“ strojvedoucího, kdy zaměstnavatel požaduje, aby strojvedoucí v práci používali a nosili tablety, ale není vyřešeno, v čem by je měli nosit. Je nám asi všem jasné, že igelitka ze supermarketu není tím vhodným příručním zavazadlem. Neustále se proto pokoušíme při různých jednáních na různých úrovních zaměstnavatele žádat o urychlené vyřešení tohoto dluhu z minulosti.

V současné době máme přislíbené vyhlášení nového výběrového řízení na dodávku batohů pro strojvedoucí a budeme proto doufat, že se tak stane v co nejkratší době. Tato neúměrně dlouhá doba, potřebná k vyřešení takto jednoduchého problému, opravdu není hodná moderní a dynamicky se rozvíjející společnosti.

David Votroubek, člen prezidia FSČR



Na trojici snímků, které pořídil kolega Zdeněk Volejník, jsou zleva batoh v oranžové barvě s reflexními prvky, „klasický“ batoh používaný i kolegy z ČD, a konečně též batoh doplněný o převlek oranžové barvy

Na čistotě záleží ...

Již poněkolkáté se na společném jednání zástupců ZO FSČR působících v společnosti ČD Cargo řešily batohy pro strojvedoucí. U „matky“ se již vydávají a s větším či menším úspěchem se pomalu rozšiřují. Všichni tedy čekali, kdy k jejich výdeji přistoupí i dcera nákladní společnosti. Domnívali jsme se, že by snad stačilo jen zadat do šicího stroje jiné logo na vyšití a mohlo být hotovo. Jenže ono to tak jednoduché není ...

Zaměstnavatel preferuje jiný batoh, přibližně stejné velikosti. S tím rozdílem, že je celý vyvedený v oranžové barvě s reflexními prvky. Ze strany zástupců ZO ČD Cargo na jejich nedávném pardubickém jednání se ovšem nesetkal s vlídným přijetím. O problematice ostatně právě v tomto vydání ZS zasloučeně píše i kolega David Votroubek, a tak mi dovoluje jen několik dalších poznámek. Uprávně, kolegové, většina z nás přece nesedlá špičkové nové stroje, abychom se nebáli o čistotu na stanovišti. Dovedete si představit kolegu pravidelně jezdícího na motorovém HV, jak tento batoh dennodenně používá? Každý batoh se zašpiní stejně, to je bez debat. Na tom

tmavém to ale aspoň není tak vidět. Kolegové, pojedete rg jízdu s takto zašpiněným batohem? Abychom se pak báli ukázat na nádraží!

Proč tedy nemůžeme používat batoh, jehož výstavou je reflexní „pláštěnka“? Jak mi řekl ředitel odboru personálního ČD Mojmír Bakalář, tento batoh je nepřijatelný pro provozovatele dráhy, který se vyjádřil, že má tmavé popruhy přes ramena, které překrývají oranžovou vestu. Nicméně dozvěděl jsem se, že

rozhodnuto bude na základě nového výběrového řízení. Za těchto okolností je ale zřejmé, že než se batohy konečně dostanou ke strojvedoucím ČD, zřejmě ještě uplyne ve Vltavě hodně vody. Batohy, které zde s kolegou Votroubkem zmiňujeme, si můžete prohlédnout na fotografiích pořizených kolegou Zdeněkem Volejníkem na jednání v Pardubicích.

Evžen Mikolajek

Má smysl investovat do starých a neperspektivních vozidel?

Nedávno se na výkonech našeho provozního pracoviště začal objevovat motorový vůz řady 810, který se po mnoha měsících vrátil z generální opravy v DPOV. Byť je každý takto nově přibylý matador do naší početné rodiny „malých motorů“ přijat u většiny z nás s povděkem, člověk se neubrání smíšeným pocitům a často diskutujeme o tom, zda by za cenu nemalých investic do letitých a vysloužilých vozidel nebylo pořízeno s příspěvním dotačních fondů jistě více než několik nových motorových jednotek.

Motorové vozy 809/810 si za dobu svého provozu vysloužily mnoho přezdivek a synonym jako „zachránce našich lokálků“ apod., s čímž samozřejmě souhlasím, protože na mnohých tratích svými provozními náklady, nenáročnou údržbou a nezníčitelností opravdu udělaly velké služby. Avšak jejich nasazování v úsecích s tratovou rychlostí převyšující 100 km/h a frekvencí cestujících obvyklou mezi pedesáti a třicetitisíčovými městy tomu už neodpovídaly ani v době svého vzniku.

Jsem na profesi, kterou vykonávám, hrdý a nečiní mi problémy hájit čest svého zaměstnavatele. Avšak když se kolikrát snaží dav cestujících, jichž nejsou jen desítky ale i stovky vlnnat ve tři hodiny odpoledne za hlasitých nadávek do soupravy „skleník“ ... na to opravdu nemám argument a veškeré invektivy přecházím hrdým mlčením.

Stále, už mnoho let, se mluví o miliardových investicích a nakupech nových vozidel, ale vypadá to, jako by na náš slezský výběžek Moravy stále někdo zapomínal. Myslíte si, že by na trhu

uspěl dopravce, který by s flotilou téměř 40 let starých autobusů Š11, bez klimatizace s mnohdy prorzavělou karosérií a koženkovými sedačkami chtěl denně vozit tisíce cestujících na lince dlouhé i přes 100 km?!

Základy ekonomie platí i v dopravě... určující primární silou je nabídka, nikoliv poptávka, takže pokud chce národní dopravce opravdu, jak tvrdí, přilákat lidi zpět do vlaků, musí asi učinit něco jiného, než takto donekonečna zkoušet jejich trpělivost. Z.K.

Vladimír Selucký

Jak se na našich tratích (ne)značí návěstidla

Přezkoušení strojvedoucích ČD v rámci zkoušek zvláštní odborné způsobilosti (ZOZ) se chýlí ke konci. Pevně věřím, že si všichni prostudovali předem daný okruh otázek, z něhož se pak k vlastní zkoušce vybrala poměrně část. Asi se shodneme, že podobného testu by se měli povinně účastnit také pracovníci SŽDC – a to nejen výpravčí a traťoví dispečeri, ale také pochůzkáři a traťmistři, kteří jsou zodpovědní za správné umístění a předpisové označení návěstidel.

V otázkách k ZOZ se totiž objevila třeba taková „drobnost“, jaké barvy je označovací pás oddílových návěstidel automatického hradla. Všichni máme povinnou znalost předpisu SŽDC D1, a tak víme, že se jedná o označovací pás s červenými a bílými pruhy stejné délky dle článku 724, takové návěstidlo tedy platí jen pro jízdu vlaku. Musí však být doplněno ještě štítkem. Na to se nás sice tvůrci testových otázek neptali, ale táži se já – pokud je v základní bibli SŽDC zakotveno i to, že návěstidla musejí mít vlastní štítky, hlídá někdo, jestli je opravdu mají? Pro odpověď nemusíme chodit daleko, poskytnete vám ji i tento můj příspěvek.

Zaměřím se na oddílová návěstidla autotoklu na trati 501, konkrétně v úseku Pře- louč–Kolín. V článku 728 předpisu D1 se píše, že oddílová návěstidla AB mají značení bílými označovacími štítky s černými nápisy a bílými nátery stožárů nebo bílými označovacími pásy. Jen připomenu, že na štítku v případě jednokolejné tratě vybavené AB bude kilometrická poloha návěstidla uvedená s jedním desetinným místem (ale bez napsané desetinné čárky), v případě dvou a více- kolejné tratě bude před kilometrickou polohou ještě číslo traťové koleje s pomlčkou. Oddílové návěstidlo AB první traťové koleje v kilometru 210,3 bude vybaveno štítkem 1-2103.

Kilometrická poloha návěstidel AB je pak samozřejmě uvedena i v TTP. Tohle strohé konstatování je ze zde citovaného předpisu, ale realita se velmi liší.

Protože už Jan Ámos Komenský hlásal „Škola hrou“, pojďme se nyní pobavit a hledat rozdíly na dvou obrázcích z přílohy tohoto článku. Abych ale čtenáře příliš netrápil, vše podstatné napoví jejich popisky.

Jak dokládá obrázek 1, oddílové návěstidlo AB z km 3,2 tratě Prachovice–Přelouč je předpisově označeno včetně štítku.

Zato už na první pohled každý pozná, že na obrázku 2 je něco špatně. Ano, chybí zde onen štítek. Jedná se o oddílové návěstidlo AB z druhé traťové koleje z km 320,5 tratě 501, konkrétně z úseku Přelouč–Řečany nad Labem.

Protože předpisově neoznačené návěstidlo bych mohl hodnotit dle článku 117 D1 jako poškozené (ve výkladu článku 117 je však značná benevolence, neboť oddílové návěstidlo AB bez štítku je zjevně poničené, ale ne poškozené tak, aby dávalo pochybnou návesť), využil jsem služebního postupu a tyto závady nahlásil – a to loni dokonce dvakrát! První hlášenka č. 1468 s podrobným popisem byla odeslána již 16. září 2017, druhá téměř identická (č. 1797) 17. listopadu. Od prvního hlášení uplynulo více jak půl roku, ale světe div se, dodnes nebyla zjednána náprava v plném rozsahu. Z šesti hlášených případů byla opatřena štítkem jen návěstidla AB v km 331,7 a 327,9 tratě 501, a to v úseku Řečany nad Labem–Záboří nad Labem. Upozorňuji, že popisují nedostatky našeho prvního koridoru, jedné z nejvytíženějších dopravních tepen v zemi – ta by měla být přeci v naprostém pořádku! Zvlášť proto, že finanční přínos pro SŽDC plynoucí z pronájmu této dopravní cesty je jistě nemalý.



Obr. 1

Je ale ona dopravní cesta po předpisové stránce v pořádku? Na konkrétních příkladech lze takto dokázat, že tomu tak není! Na celém světě se přece ale snad každý, kdo něco pronajímá, má snažit, aby nájemce (uživatel) byl co nejvíce spokojen a nebyly důvody k stížnostem a reklamacím. Jaká je situace v pronájmu dopravní cesty jednotlivým dopravcům, ví nejlépe každý strojvedoucí, který po našich tratích každý den jezdí.

Když tedy dvě hlášení nepřinesla křížový výsledek, musím nedostatků prvního koridoru zveřejnit touto cestou:

- na 1. traťové koleji mezi zastávkami Starý Kolín – Kolín dle výkladu štítek oddílové návěstidla AB 1-3438;
- na 2. traťové koleji mezi stanicemi Řečany nad Labem – Záboří nad Labem chybí štítek oddílové návěstidla AB 2-3292;
- mezi stanicemi Přelouč–Řečany nad Labem chybí na 2. traťové koleji štítek oddílové návěstidla AB 2-3205



Obr. 2

a na 2. traťové koleji dále ještě AB 2-3242 (označeno jako Stanoviště oddílové návěstidla podle článku 1025 SŽDC D1).

Ale co víc? Štítky opadávají jak podzimní listy. Nedávno do zde uvedeného výčtu přibyl oddílové návěstidlo AB mezi stanicemi Ústí nad Orlicí–Brandýs nad Orlicí u 2. traťové koleje v km 261,6. Myslím si, že strojvedoucího nezajímá, že plastové ostění čouček návěstidel se vinou teplotních výkyvů a poruvů větru láme a že s tím ostěním upadne i jeho štítek. My se řídíme předpisem D1 a tam je v článku 728 jasné stanoveno, jak má oddílové návěstidlo AB vypadat. Neumím tak pochopit, proč ani po půl roce od mého prvního hlášení nebyla zjednána náprava!

Možná by se tedy za této situace mohl již zmíněný článek 728 změnit (samozřejmě myšleno s nadsázkou) takto: „Oddílová návěstidla AB mívají značení bílými označovacími štítky s černými nápisy, ale pokud je počasí

mocnější a štítek prostě upadne, je povoleno, aby návěstidlo zůstalo bez označení.“

Takhle by to přece dávalo logiku. Proč musejí být oddílová návěstidla AB označena nějakým štítkem, když strojvedoucí ví, po které traťové koleji zrovna jede a kilometrickou polohu také zná? Vždyť po každých 100m je na trati umístěn staničník udávající kilometrickou polohu (a oddílová návěstidla AB jsou umístěna na zábrzdnu vzdálenost, takže možná záměna s jiným je vyloučena). A pokud by bylo náhodou oddílové návěstidlo zhaslé a já bych výpravčímu hlásil jeho poruchu, lokaci návěstidla poznám právě dle staničníku, nebo samozřejmě z TTP příslušné tratě.

Ale protože se asi jen tak nepodaří takovou „opravu“ článku 728 prosadit, doufám, že co nejrýchleji už skutečně dojde u Bezpečí a na čtyřech návěstidlech AB mezi Přeloučí a Kolínem k dosažení potřebných štítků.

Kamil Bureš

Předčasný starobní důchod. Jeho možnosti, výhody a zejména nevýhody

Otázky související s předčasným odchodem do starobního důchodu zajímají mnoho našich kolegů. A samozřejmě zvláště těch, kteří se již blíží k důchodovému věku. Ptají se nás hlavně často na to, jak by se takové jejich případné rozhodnutí promítlo do výše důchodu, který by pobírali. Na tyto i další záležitosti jsem se zeptal právníčky Mgr. Jany Vargové.

Navrhují, abychom si nejprve připomněli hlavní principy, na jejichž základě se určuje výše starobního důchodu.

Ano, z toho vycházíme. Zdrojem nám budou internetové stránky ministerstva práce a sociálních věcí a České správy sociálního zabezpečení a v neposlední řadě také zákon číslo 155/1995 Sb., o důchodovém pojištění.

Připomeňme si, že obecný starobní důchod se skládá ze základní výměry a z procentní výměry. Základní výměra důchodu je jednotná pro všechny důchody a v roce 2018 činí 2 700 Kč. Procentní výměra se stanovuje individuálně procentní sazbou z výpočtového základu podle získané doby pojištění. Za každý rok důchodového pojištění (do doby, než vznikne nárok na důchod) náleží 1,5% výpočtového základu (1,2% výpočtového základu, pokud se bude doba pojištění kryt s dobou účasti na důchodovém spoření v období let 2013–2015). Poté, co již občanovi vznikne nárok na důchod, ale on z něj nepožádá, nebo požádá o jeho přiznání bez výplaty a bude pracovat dál, tak se mu za každých 90 kalendářních dnů výdělečné činnosti důchod navyšuje o 1,5% výpočtového základu. Pro stanovení výpočtového základu je důležitý osobní vyměřovací základ. Ten (zjednodušeně řečeno) tvoří měsíční průměr všech příjmů dosažených v rozhodném období. Jednotlivé roční příjmy se násobí různými koeficienty, které se odvozují od průměru dosažených příjmů všech pojištěnců v jednotlivých letech. Koeficienty se každoročně mění v závislosti na vývoji růstu průměrné mzdy. Do důchodu se započítávají všechny příjmy, z nichž je odváděno pojistné na sociální zabezpečení. Nezapočítává se do 31. 12. 2011 příjem z dohody o provedení práce, protože tato činnost tehdy nezakládala účast na pojištění. Od 1. 1. 2012 se započítává i příjem z této dohody, jestliže dosahuje alespoň 10 001 Kč měsíčně. Započítává se i náhrada mzdy po skončení pracovní neschopnosti náležející za pracovní úraz nebo nemoc z povolání, a to i přesto, že se z ní pojistné neplatí.

A jak tomu tedy je, pokud lidé chtějí požádat o důchod před dosažením důchodového věku?

Mohou tak učinit, je to ale potřeba pečlivě zvážit. Přináší to totiž nejen možnost dříve odejít na zasloužený odpočinek, a také opravdu nepřehlédnutelné nevýhody.

Výhodou předčasně starobního důchodu je, že do něj může člověk odejít až o 3 roky dříve, pokud jeho důchodový věk je nižší než 63 let, nebo až o 4 roky dříve, pokud jeho důchodový věk činí alespoň 63 let a dosáhl věku alespoň 60 let, před nárokem na řádný starobní důchod.

Pokud je důchodový věk občana např. 63 let a 8 měsíců, může jít do důchodu dříve nejvýše o 3 roky a 8 měsíců; občan s důchodovým věkem 64 let a 2 měsíce může jít do důchodu dříve nejvýše o 4 roky a 2 měsíce atd. Teprve lidé, jejichž důchodový věk je 65 let, budou moci mít předčasný starobní důchod přiznaný o celých 5 let dříve před dosažením důchodového věku.

Podmínkou je však získání potřebné (minimální) doby pojištění, a to v rozsahu potřebném pro nárok na obecný starobní důchod. Základní délku potřebné doby pojištění upravuje § 29 odst. 1 zákona č. 155/1995 Sb., o důchodovém pojištění. Do celkové doby pojištění se přitom započítávají jak samotné doby povinného pojištění, tak i náhradní doby pojištění. Minimální potřebná doba pojištění je odvozena od roku, kdy žadatel dosáhl tzv. důchodového věku dle § 32 zákona č. 155/1995 Sb., o důchodovém pojištění v platném znění.

Je-li důchodový věk dosažen v roce 2018, pak je potřebná doba pojištění 34 let, pokud je dosažen po roce 2018, pak je nutná délka doby pojištění 35 let.

Můžeme si k tomu ještě uvést konkrétní příklad?

Tak dejme tomu, že důchodový věk muže narozeného 4. 2. 1958 činí 63 let a 10 měsíců. Tohoto věku dosáhne 4. prosince 2021. Muž se rozhodl odejít do předčasně starobního důchodu o celé 3 roky dříve, tj. ke dni 4. 12. 2018. Aby mu mohl být předčasný starobní důchod přiznaný, musel mít k datu jeho přiznání získánu dobu pojištění v délce nejméně 35let, neboť toto je doba pojištění potřebná k přiznání jeho řádného starobního důchodu. Pro určení délky doby pojištění potřebné pro přiznání řádného nebo předčasně starobního důchodu není rozhodující kalendářní rok přiznání důchodu, ale kalendářní rok dosažení důchodového věku.

Zdůraznil jsem ale i značné nevýhody předčasně starobního důchodu do důchodu...

Nevýhodou je, že důchod zůstane trvale krácen a dále je třeba vzít v úvahu, že do doby

dosažení důchodového věku jsou příjemci předčasně starobního důchodu omezeni v možnostech případného přivýdělku.

Výše krácení je závislá na délce doby, která chybí od data přiznání předčasně starobního důchodu do dosažení důchodového věku. Výše procentní výměry se stanoví tak, že za každý celý rok doby pojištění náleží pojištěnci 1,5% výpočtového základu s tím, že takto stanovená výše se snižuje za každých i započatých 90 kalendářních dnů z doby ode dne, od kterého se přiznává starobní důchod, do dosažení důchodového věku o:

- 0,9% výpočtového základu za období prvních 360 kalendářních dnů,
- 1,2% výpočtového základu za období od 361. kalendářního dne do 720. kalendářního dne,
- 1,5% výpočtového základu za období od 721. kalendářního dne.

Vypadá to poměrně složitě. Pro větší názornost zkusme nějaký příklad výpočtu předčasně starobního důchodu přiznaného v roce 2018.

Tak nejprve třeba muže narozeného 1. 6. 1957. Jeho důchodový věk je 63 let a 8 měsíců, dosáhne ho tedy 1. 2. 2021. K 17. 2. 2018 (o bezmála tři roky dříve) odejde do předčasně starobního důchodu (tj. přesně o 1 080 dnů před dosažením důchodového věku, tedy 12 devadesátidenních úseků). K tomuto datu získal celkem 40 let pojištění, za každý rok pojištění činí sazba procentní výměry důchodu 1,5% výpočtového základu, tj. 60% (40 x 1,5%). Jeho výpočtový základ je 14 000 Kč. Za 1 080 dnů „předčasnosti“ se sazba procentní výměry důchodu snižuje o 14,4% výpočtového základu (4 x 0,9% + 4 x 1,2% + 4 x 1,5% = 14,4%). Po snížení o 14,4% činí sazba procentní výměry 45,6%.

Procentní výměra důchodu tedy činí 6 384 Kč (45,6% z 14 000 Kč). Základní výměra v roce 2018, stejná pro všechny důchody, je 2 700 Kč. Výše předčasně starobního důchodu bude tedy celkem 9 084 Kč (6 384 + 2 700). Ale pozor, pokud by muž odešel do předčasně starobního důchodu přesně o 3 roky (tj. o 1096 dní) dříve, bylo by krácení větší – činilo by 15,9% za 13 započatých 90denních úseků.

Tím druhým příkladem může být muž narozený 1. 2. 1955. Jeho důchodový věk je 63 let a 4 měsíce, dosáhne ho tedy 1. 6. 2018. Potřebná doba pojištění je 34 let. K 1. 1. 2018 (o cca pět měsíců) odejde do předčasně starobního důchodu (tj. přesně o 152 dnů před dosažením důchodového věku, tedy dva započaté devadesátidenní úseky). K tomuto datu získal celkem 40 let pojištění. Jeho výpočtový základ je 14 000 Kč. Sazba procentní výměry

důchodu činí za každý rok pojištění 1,5% výpočtového základu, tj. 60% (40 x 1,5%). Za 152 dnů „předčasnosti“ se sazba procentní výměry důchodu snižuje o 1,8% výpočtového základu (2 x 0,9%). Po snížení o 1,8% činí sazba procentní výměry 58,2%. Procentní výměra důchodu tedy je 8 148 Kč (58,2% z 14 000 Kč). A při již zmíněné základní výměře v roce 2018 stejně pro všechny důchody (2 700 Kč) pak tedy činí výše jeho předčasně starobního důchodu celkem 10 848 Kč (8 148 + 2 700).

To nejsou zrovna povzbudivá čísla. Pokud se ale k tomuto kroku z vážných důvodů musí rozhodnout, jak má postupovat?

Připomeňme si, že předčasný starobní důchod lze přiznat nejdříve ode dne podání žádosti o přiznání tohoto důchodu, nikoliv tedy zpětně, jako je tomu u řádného starobního důchodu.

Informativní výši předčasně starobního důchodu je možné si orientačně spočítat pomocí důchodové kalkulačky, která je k dispozici na webových stránkách ČSSZ <http://www.cssz.cz/cz/duchodove-pojisteni/duchodova-kalkulacka/kalkulacka-pro-orientacni-vypocet-starobniho- Duchodu.htm>. Důchodová kalkulačka je určena občanům, kteří dosáhnou důchodového věku v horizontu 5 let.

Žádost o předčasný starobní důchod se podává osobně na okresní (v Praze Pražské, v Brně Městské) správě sociálního zabezpečení (OSSZ) příslušné podle místa trvalého pobytu. Přiznání předčasně starobního důchodu také vylučuje nárok na řádný starobní důchod, to znamená, že ani po dosažení důchodového věku se předčasný důchod nemůže změnit na řádný starobní.

Kdo takový krok zváží, by ale také měl vědět, že až do doby dosažení důchodového věku bude jako příjemce předčasně starobního důchodu omezen v možnostech přivýdělku.

Ano, to je také závažný moment. Při výplatě předčasně starobního důchodu není možné až do data dosažení důchodového věku vykonávat výdělečnou činnost

zakládající účast na pojištění. Je ale možné si přivýdělat. Výplatě předčasně starobního důchodu do dosažení důchodového věku nebrání takové činnosti, které nepodléhají odvodům na sociální/důchodové pojištění. Jsou to tzv. zaměstnání malého rozsahu, kde příjem nedosahuje 2 500 Kč měsíčně, dle činnosti vykonávané na základě dohody o provedení práce, pokud výše započítatelného příjmu v měsíci nepřesahuje částku 10 000 Kč nebo výkon samostatně výdělečné činnosti v rozsahu, který nezaloží v daném kalendářním roce účast na pojištění (což je v roce 2018 do výše ročního příjmu 71 950 Kč).

Toto omezení v možnostech přivýdělku platí ale jen do dosažení důchodového věku. Od jeho dosažení se na příjemce předčasně starobního důchodu vztahují stejná pravidla jako na řádného důchodce. To znamená, že může vykonávat výdělečnou činnost zakládající účast na pojištění, tj. podnikat či pracovat, a to v pracovním poměru uzavřeném na dobu určitou i neurčitou. Za 360 dní výdělečné činnosti zakládající účast na pojištění vykonávané po vzniku nároku na důchod při jeho současném pobírání může požádat o zvýšení důchodu.

V situaci, kdy příjemce předčasně starobního důchodu, který ještě nedosáhl důchodového věku, nastoupí do zaměstnání, které zakládá účast na pojištění, výplata předčasně starobního důchodu mu do ukončení zaměstnání nebo dosažení důchodového věku nebude náležet. Tuto skutečnost musí nejjednodušší ze všech oznámit ČSSZ a ta výplatu předčasně starobního důchodu zastaví. Po ukončení zaměstnání nebo při dosažení důchodového věku mu bude na základě žádosti výplata důchodu obnovena. Procentní výměra předčasně starobního důchodu pak může být zvýšena s ohledem na dobu, kterou po přiznání předčasně starobního důchodu bez jeho pobírání odpracoval.

S právníčkou Mgr. Janou Vargovou rozhloval člen prezidia FSČR Jiří Šafařík.

Připomínkování radiofikace a ETCS

Federace strojvedců ČR informovala ředitele Odboru základního řízení provozu GR SŽDC Tomáše Nachtmana, že jmenuje své dva zástupce do pracovní skupiny (komise), která bude posuzovat radiofikaci a vybavení tratí evropským vlakovým zabezpečovacím systémem ETCS (European Train Control System) ve vztahu k implementaci ERTMS (European Rail Traffic Management System). Naši profesní odborovou organizaci zde budou zastupovat členové prezidia FSČR Jaroslav Vincour a David Votrubeck.

Co s tebou, jazyku český

Ano, náš jazyk je krásný a umí nám přinést i spoustu zajímavých chvil při chápání smyslu vět. Vět, které se dají napsat mnohem jasněji a jednoznačněji. A těchto nejasností a nejednoznačností nám přináší naše podniková kolektivní smlouva takovou spoustu, že se nabízí několik otázek.

Probíhá kolektivní vyjednávání a dosáhne se nějakého společného stanoviska, s nímž je kolektiv obeznán. Pak se ale objeví kolektivní smlouva a při jejím čtení se nestačí divit. Pouhá slovíčka a někdy až trapná slovní spojení změní vše a pointa snahy něco vylepšit je pryč. Přichází období ujasňování výkladu a s tím spojené dohady.

Jak tedy u kolektivního vyjednávání probíhá debata o podobě textu v PKS a o dohodnutém společném stanovisku? Zjišťuji, že vlk se nezral a koza zůstala celá. Dělení směny regulujeme, ale najednou je to na 28 dní a ve dvou možnostech. Proč? Hlavní ale je to, že o tomto konkrétním znění jsme nebyli informováni a díky tomu se vlastně až tak moc nestalo.

Já osobně bych ale v tomto znění tu nápravu sociální rozhodně nepodpořil a ani jsem si ji takto nepředstavoval. I nadále turnus všemu vyhovuje a děláme 150 hodin dělení a 450 hodin spaní za rok. Něco je špatné a nechápu to já ani kolektiv strojvedouců.

Nestavíme kolektivní smlouvu do podoby stejné nejasné a několika možnostmi chápané listiny, jako jsou naše ústavní předpisy a bohužel i zákony!

Vede to ve společnosti jen ke zlu, hádkám a nejhůře i k soudním sporům. Myslím si, že kolektivní vyjednávání je natolik důležitá činnost, že by se jí měli zhostit opravdoví odborníci v oblasti pracovního práva. A my bychom s nimi měli velmi pečlivě spolupracovat a přednášet jim naši realitu, informovat je o tom, co nás trápí.

Jinak to bohužel půjde tímto směrem a nadále. Nebo snad mám začít nabývat dojem, že jde o nějaký úmysl?

Lubomír Hemčíš
místopředseda ZO FS Ústí nad Labem

Opravte si v adresáři

Základní organizace FS DKV Praha oznamuje změnu své e-mailové adresy, která je nyní: zofsrdkvpraha@gmail.com



Nejvýše položenou rychlíkovou zastávku v ČR je Ramzová (760 m n. m.). Na snímku z 9. září 2017 je rychlík z Brna v čele s lok. 750 718-9 DKV Olomouc (foto Marek Poláček)

CK SUSANNA VIAGGI
JIŽNÍ ITÁLIE
Marina di Camerota

zděné a dřevěné bungalovy, apartmány přímo u soukromé pláže, vlakové spojení až do místa
www.susanna-viaggi.cz
tel.: 607 101 707

Na www.svetem.eu

opět ubytování v Itálii a v Černé Hoře.
Levně i letěcky. tel. 604 953 467

Navštívte penzion Real

Penzion Real v Bedřichově v Jizerských horách vám i v roce 2018 nabízí pobyty v příjemném prostředí a za výhodnou cenu i s polopenzí. Bližší informace na www.ubytovani-bedrichov.eu/, kde je také v provozu rezervační systém.



Jednotky InterPanter poškozené řádním sprejerů. Oba snímky jsou z archivu DKV Brno

Sprejerství zůstává problémem

I když z přehledů registrované kriminality v České republice za rok 2017 zveřejněných Policií ČR vyplývá její klesající trend, tak kriminalita stále působí v životě naší společnosti nemalé škody. Z tohoto pohledu zůstává pro České dráhy stále vážným problémem i sprejerství postihující exteriér i interiér provozovaných kolejových vozidel. I když z celkového nápadu trestné činnosti činí podíl sprejerství na vozidlech ČD jen 0,78 %, tak nelze nad tímto faktem mávnout rukou. Situaci u národní dopravce České dráhy v uplynulých dvou letech zobrazuje tabulka.

| Rok | 2016 | 2017 |
|---------------------------|------|------|
| Počet poškození exteriéru | 681 | 687 |
| Počet poškození interiéru | 1426 | 895 |
| Celkem poškození | 2107 | 1582 |
| Škoda v milionech Kč | 7,04 | 8,12 |

Pachatelé těchto trestných činů se vystavují nebezpečí postihu pro trestný čin Poškození cizí věci (§228/2 trestního zákona), kde hrozí trest odnětí svobody až na jeden rok. V případě, že svým zločinným jednáním způsobí poruchu obecně prospěšného zařízení (§132 tr. zák.), mohou být postiženi za trestný čin Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení (§276/2b trestního zákona), kde hrozí trest odnětí svobody na jeden rok až šest let.

Z poznatků o vyšetřování zmíněné trestné činnosti vyplývá, že pachatelé jsou výsoce mobilní, tedy jsou schopni se přemísťovat

Informace k jízdním výhodám

Informujeme držitele zaměstnaneckých jízdních výhod, že In Karty s platnou aplikací Železniční průkazka pro rok 2017 zůstávají nadále v platnosti v souladu s Metodickým pokynem k prodloužení platnosti zaměstnaneckých jízdních výhod ČD pro rok 2017 (platnost se též týká nevyčerpaných průkazů pro bezplatnou jízdu).

Sdělujeme, že o vyhlášení termínu prodloužení roku 2018 budeme informovat v dostatečném časovém předstihu.

v krátkém čase na velké vzdálenosti. Ani finanční náročnost jejich činnosti není zanedbatelná. Spreje nepatří k nejlevnějšímu zboží. Také náklady na odstranění graffiti z vozidel jsou nemalé. Na 1 m² se pohybují podle rozsahu a poškození povrchu vozidla mezi 300 až 600 Kč.

Z hlediska prevence této zločinné činnosti je určitě důležité výchovné působení rodiny i škol a ostatních výchovně vzdělávacích institucí. K dopadení pachatelů mohou účinně přispět také poznatky občanů, zejména z řad zaměstnanců Českých drah a Správy železniční dopravní cesty. I zdánlivě bezvýznamná skutečnost může přispět k dopadení pachatelů. V případě časové nouze neváhejte použít volání na tísňovou linku Policie ČR 158, případně městské (obecní) policie 156. Volání na obě telefonní linky je zdarma. Lhostejnost veřejnosti k pachatelům trestné činnosti v řadě případů velmi ztížila jejich dopadení a postavení před soud. Naopak všímavost občanů a rychlé informace předané Policií ČR v mnoha případech přispěla k rychlému dopadení pachatelů i nejzávažnějších zločinnů. A také k tomu, že bylo zabráněno páčání další trestné činnosti a pachatelé neunikli spravedlivému trestu. Mějme tuto realitu na paměti i v podmínkách železničního provozu.

Vladimír Selucký

Poslední rozloučení

Dne 11. ledna tohoto roku nás navždy opustil po těžké nemoci ve věku 68 let náš kolega, emeritní strojvedoucí ČD, člen Seniorského klubu při základní organizaci Federace strojvedouců Liberec, pan **Josef Drbohlav**. Čest jeho památce.

Kdo jste ho znali, věnujte mu, prosím, rovněž Vy svoji tichou vzpomínku.

Děkují všichni aktivní členové i členové Seniorského klubu libereckého ZO FSČR.



Ráno 28. února 2018 nás zastihla smutná zpráva. Dozvěděli jsme se, že nás ve věku 67 let navždy opustil kolega z veselské základní organizace Federace strojvedouců, pan **Albert Andrešič**, strojvedoucí z lokomotivního depa Veselí nad Moravou. Byl to náš výborný kamarád a přítel, a to nejen v zaměstnání.

Kdo jste ho znali, zavzpomínejte s námi. Členové ZO FS Veselí nad Moravou a kamarádi a kolegové z klubu 1435

Vzpomínka

Dne 25. února 2018 by oslavil sedmdesáté narozeniny pan **Václav Hasinec**.

Kdo jste ho znali, věnujte mu prosím tichou vzpomínku.

Členové a výbor ZO FS Krnov

Společenská rubrika

Rovnou šedesátce oslaví 12. dubna náš kolega, strojvedoucí a předseda základní organizace FS Horažďovice předměstí, pan **Václav Holý**. K tomuto významnému životnímu jubileu mu blahopřejeme a do dalších let přejeme hlavně pevné zdraví, hodně štěstí, spokojenosti, pohody a elánu jak v soukromém, tak i pracovním životě. Výbor a členové ZO Federace strojvedouců Horažďovice předměstí a všichni kamarádi

Dne 28. ledna tohoto roku oslavil krásné životní výročí osmdesát let pan **Vladimír Dragoun**. Do dalších let spokojeného života mu hodně štěstí a zdraví přejí členové a výbor základní organizace FS Krnov.

Na konci března oslavili svoji první padesátku dva naši kolegové ze základní organizace Ostrava-Cargo – 25. 3. **Jiří Kocurek** a 27. 3. **Jiří Mitura**. K tomuto jubileu jim srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let oběma oslaveným spokojenost v práci i osobním životě, pohodu a hlavně zdraví přejí výbor a ostatní členové ZO.

V dubnu oslaví krásné životní jubileum 80 let pan kolega **Ludvík Šlincr**, strojvedoucí ve výslužbě. Výbor a ostatní členové základní organizace Federace strojvedouců Telč mu srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších let přejí jen to nejlepší, spokojenost a samozřejmě především zdraví!

Svá významná životní jubilea oslaví v měsíci dubnu tři naši kolegové a členové základní organizace FS Chomutov. Dne 5. dubna 60. narozeniny strojvedoucí ČD Cargo, pan **Lubomír Kroutil** a 10. dubna 50. narozeniny pan **Roman Zdiářský**. Dalším oslaveným je strojvedoucí ve výslužbě, pan **Jaroslav Dostál**, který 2. dubna oslaví své 65. narozeniny. Všem k jejich výročí srdečně gratulují a do dalších let hodně zdraví, štěstí a spokojenosti přejí všichni členové ze ZO Federace strojvedouců Chomutov.

Dne 31. března odchází do předčasného důchodu kolega strojvedoucí, pan **Lubomír Becha** ze základní organizace FS Šumperk. Loučení proběhlo na točném šumperském depa za účasti mnoha kolegů a kamarádů, a to již 21. 3. po jeho poslední směně odpracované na vlaku 3683 z Olomouce do Šumperka. Lubo, děkujeme ti za bezchybná léta za kniplem všech možných motorových lokomotiv a už při zdolávání jeseníkových vrcholů a přejeme ti do dalších let hodně štěstí, pohody a zdraví v předčasném důchodu! P.S.: Zasloužený klid a tu pohodičku najdeš určitě v lese s flintou přes rameno! Výbor ZO FS Šumperk

Dne 23. března oslaví své 60. narozeniny náš skvělý strojmistr **Alois Michalík**. K jubileu mu blahopřejí a ještě do mnoha dalších let pohodu a pevné zdraví přejí členové a výbor základní organizace FS Krnov.

K poslednímu lednovému dni ukončil svoji práci na železnici a odešel do starobního důchodu náš kolega **Petr Mikulka**, strojvedoucí ČD ve frydantském výběžku, člen základní organizace FS Liberec. Za vykonanou práci mu děkují a na zaslouženém odpočinku ještě po mnoho let hodně zdraví, štěstí a spokojenosti přejí výbor a ostatní členové liberecké ZO Federace strojvedouců i členové Seniorského klubu při ZO Liberec, kteří ho rádi uvidí ve svých řadách.

Dne 29. března oslavil své šedesáté narozeniny náš kolega, pan **Pavel Zajíček**, strojvedoucí ČD. Pevné zdraví, mnoho štěstí a životní pohody mu do dalších let přejí výbor a ostatní členové základní organizace FS Jihlava.

Z provozní jednotky ČD Cargo Nymburk odešel k 27. únoru do důchodu náš kolega **Jaroslav Tobola**. Všichni členové základní organizace FS mu děkují za vykonanou práci a do dalších let přejí hodně zdraví, štěstí, lásky a spokojenosti.

Dne 26. března oslavil své životní jubileum sedmdesát let náš kolega ze Seniorského klubu při liberecké základní organizaci, pan **Pavel Špála**. Výbor, členové základní organizace Federace strojvedouců a kolegové ze Seniorského klubu mu děkují za odvedenou práci a do dalšího života přejí hodně štěstí, pohody, pevné zdraví a spokojenost v rodinném životě.

Kolegovi **Miroslavu Grohovi** ze základní organizace Liberec se omlouváme, že jsme jej v čísle 3 Zájmů strojvedoucí omladili o pět let. Správně oslavil pětadesátce. Členové výboru ZO FS

Desátého dubna oslaví krásných kulatých 50 let kolega strojvedoucí, pan **Antonín Langr** ze základní organizace FS Šumperk. Jedna z prvních posil v profesi strojvedoucí mimo ČD, a to z PARS (bývalá ŽOS) Šumperk. Výbor a všichni členové ZO mu přejí hlavně pevné zdraví, hodně štěstí a jen samou pohodu v práci i doma. Tak to, Toniku, řádně oslav, protože ta druhá padesátka už tak bezbolestně určitě nebude!

Dne 28. března oslavil svou první padesátku pan **Miroslav Šleboda**. Pevné zdraví, hodně spokojenosti a osobní pohody mu přejí členové a výbor základní organizace FS Krnov.

K prvnímu březnu ukončil pracovní poměr pro ztrátu zdravotní způsobilosti strojvedoucí ČD Cargo, pan **Petr Rýdl** ze základní organizace FS Chomutov. Petrovi děkujeme za odvedenou práci a přejeme mu ještě do mnoha dalších let hodně štěstí, spokojenosti a samozřejmě hlavně zdraví. Všichni kolegové a kamarádi z chomutovské ZO Federace strojvedouců

V poslední březnový den slaví své 60. narozeniny náš kolega, strojvedoucí **Jaromír Skypala** (ČD). Mnoho štěstí, zdraví, osobní pohody do dalších let přejí výbor, kamarádi a ostatní členové pferovské základní organizace FS.

Sedmého dubna oslaví své sedmdesáté páté narozeniny bývalý strojvedoucí a nyní erární rentiér, pan kolega **Václav Nožič** z dnes již neexistující Strojové stanice Lysá nad Labem. V současné době je Václav rovněž členem a „stařešinou“ lyského Klubu odložených strojvedouců. Vendo, přejeme Ti dobré zdraví, štěstí a životní pohodu do mnoha dalších let. Za Klub Jaroslav Krupička

Devátého dubna bude slavit své krásné 84. narozeniny pan kolega **Jindřich Knotek** a 16. dubna oslaví svých prvních padesát let pan kolega **Martin Michal**. Oběma oslaveným srdečně blahopřejeme a ještě do mnoha dalších let spokojeného života přejeme jen to nejlepší a zejména zdraví. Výbor a členové základní organizace FS Děčín

Svá životní jubilea v příštích dnech oslaví rovněž dva naši kolegové ze základní organizace FS DKV Praha: šedesátiny 6. dubna **František Raimund** a 50. narozeniny 14. dubna **Zdeněk Lenghart**. Výbor a ostatní členové této ZO Federace strojvedouců jim srdečně blahopřejí a do dalších let přejí hodně spokojenosti, štěstí a osobní pohody a k tomu zejména pevné zdraví.

Dne 12. dubna bude slavit své 65. narozeniny náš kolega **Milan Bechný** ze základní organizace FS Letohrad. Hodně zdraví, štěstí a spokojenosti mu ještě do mnoha dalších let života přejí výbor a ostatní členové letohradské ZO Federace strojvedouců.

V příštích dnech a týdnech budou slavit svá životní výročí naši kolegové ze základní organizace Ostrava-Cargo: šedesátiny 10. dubna **Otakar Balcar**, 55. narozeniny 11. dubna **Petr Janečko** a 14. dubna **Jan Blahuta**. Výbor a ostatní členové ZO jim dalšího života přejí hodně úspěchů, štěstí a spokojenosti v práci i osobním životě a k tomu hlavně pevné zdraví.

V dubnu slaví své narozeniny naši kolegové, členové nymburské základní organizace Federace strojvedouců: sedmdesát let 26. dubna **Jiří Matějovský**, šedesát let 11. dubna **Miloš Kulháněk** a **Jaroslav Trtík** a 15. dubna **Petr Netopilík**. K těmto významným životním výročím jim blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a spokojenosti. Výbor a členové ZO FS Nymburk

Dne 6. dubna oslaví své 60. narozeniny náš kolega, strojvedoucí **Miroslav Čermák** (ČD). Mnoho štěstí, zdraví a osobní pohody do dalších let mu přejí výbor, kamarádi a ostatní členové pferovské základní organizace FS.

ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvedouců České republiky, IČ 44265484, www.fscr.cz Registrováno MK ČR E 5761 (MIČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Odpovědný redaktor PhDr. Libor Poláček, předseda redakční rady Ivo Vlachynský, místopředsedové Evžen Míkolajek a Radoslav Ondráček. Sídlo tiskového střediska a redakce Zájmů strojvedouců: České dráhy, a.s., Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon a fax: 972 625 066. E-mail: Polacek@fscr.cz. Případnou inzerci je nutno objednat písemně na adrese redakce, do objednávky uvést IČO (DIČ). Za správnost zveřejněných příspěvků odpovídá autor; obsah otištěných článků nemusí být nutně totožný s názory redakce. Tiskne: Polygra a.s., Palackého třída 1004/150, 612 00 Brno

