● Proč prozatím nelze uvést v praxi monitoring licencí strojvedoucích ... str. 1 a 2 ● I snaha šetřit by měla mít mantinely slušnosti ... str. 1 ● Nebezpečí hrozí nejen v „Rohlíkově“ ... str. 1 ● Vagon jak z Divokého západu aneb Cirkus Humberto na cestách ... str. 2 ● „Hustá“ verze cyklovlaku ... str. 2 ● Strojvůdcovskou profesi nelze dělat jen tak „na zkoušku“ ... str. 2 ● Zamyšlení nad přípravou nových strojvedoucích ... str. 2 ● Informace k prodloužení platnosti zaměstnaneckých jízdních výhod ... str. 3 ● Krápníky v severních Čechách – pokračování vzpomínání kolegy Zdeňka Hájka ... str. 4 ●

číslo 8
30. dubna 2018
ročník 71

FSČR
Zájmy strojvůdce
“VLASTNÍ SILOU”
ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Za vykonanou práci přísluší mzda!

Před zahájením GVD 2017/2018 dostali strojvedoucí DKV Česká Třebová v turnusové skupině 601 a někteří strojvedoucí zařazení letmo pokyn od zaměstnavatele na rozšíření poznání o úsek tratě z Brna do Hrušovan u Brna. Zaměstnavatel určil začátek a konec výkonu práce (nástup a konec) v žst Brno hlavní nádraží. Doba jízdy z České Třebové do Brna a jízda zpět byla zaměstnavatelem stanovena (pouze ústně) jako vyslání na pracovní cestu.

Výsledkem tohoto rozhodnutí zaměstnavatele bylo, že každý z cca 20 strojvedoucích nedostal zaplaceno tři hodiny jako výkon práce, byla zaplacena jen doba poznání a jízda tam a zpět byla zadarmo, tedy vlastně za cestovní náhradu! V provozních záznamech byla režijní jízda kolegům škrtnuta a výkon byl o tento čas zkrácen. Na tento krok ihned reagoval předseda ZO FS Česká Třebová Vítek Šedivý dopisem vrchnímu přednostovi DKV a žádal o nápravu.

Odpověď vrchního přednosty byla ve smyslu, že zaměstnavatel postupoval dle „Výkladu k problematice režijní jízdy a pracovní cesty“, který vydal personální odbor (O10) GŘ ČD 28. 12. 2007 pod č.j. S-10295/2007-O10. V odpovědi bylo i odůvodnění, že strojvedoucí obdrželi včas vyplněný provozní záznam, byl jim určen počátek cesty a v místě nástupu, tedy v Brně hl. n., měli po dohodě s DKV Brno zajištěno zázemí – uzamykatelné skříňky, místnost a umyvárnu. Závěr odpovědi byl takový, že nevidí důvod k proplacení rg jízdy v úseku Česká Třebová–Brno a zpět.

Po této odpovědi jsem záležitost předal s podklady smluvnímu právníkovi FSČR Mgr. Valenzovi, aby vypracoval právní analýzu postupu zaměstnavatele, dle PKS ČD, ZP a NV č. 589/ 2006 Sb. Jeho výklad k předloženým dokumentům je následující:

Za prvé. Jako místa výkonu práce jsou sjednána PJ Česká Třebová a obvod žst Česká Třebová a PP Choceň a obvod žst Choceň.

Za druhé. Pokud bylo nařízeno poznání v okolí Brna, pak tedy v souladu s §3 písm. e) nařízení vlády (NV) č. 589/2006 Sb. je režijní jízdou doba potřebná k přemístění strojvedoucího ze sjednaného místa výkonu práce do jiného místa výkonu práce před jeho začátkem, nebo doba potřebná k přemístění strojvedoucího z místa výkonu práce do sjednaného místa výkonu práce po skončení pracovního výkonu. Podle § 13 odst. 2 nařízení vlády č. 589/2006 Sb. se režijní jízda započítává do pracovní doby.

Na poznání lze nahlížet ve smyslu § 230 zákoníku práce (ZP) jako na prohlubování kvalifikace. Poznáním tratě se totiž nemění hodnota kvalifikace ani se nerozšiřuje, dochází pouze k jejímu doplnění o znalost další tratě. Zaměstnavatel proto v souladu s § 230 odst. 3 ZP může zaměstnanci nařídit, aby se zúčastnil poznání jako formy přípravy k prohloubení kvalifikace. Podle § 230 odst. 3 ZP se účast na jakékoliv formě prohloubení kvalifikace považuje za výkon práce, za který přísluší zaměstnanci mzda.

K tomuto právnímu výkladu už ani nemá smysl uvádět další odkazy k zákonu o drahách či vyhlášce ministerstva dopravy a její příloze č. 3 ve vztahu k požadavkům a podrobným znalostem osob s platnou licencí strojvedoucího.

Dalším podnětem k tomuto tématu bylo jednání výboru a Kolegia expertů Asociace pro rozvoj kolektivního vyjednávání a pracovních vztahů, jehož je Federace strojvůdců členem. Také na této úrovni jsem předložil tento problém jako námět k diskuzi, k stanovení právního názoru a výkladu. Stanovisko a pohled všech zúčastněných, zejména právníků zabývající se pracovněprávními vztahy, byl jednotný, a sice s odkazem na zmiňovaný § 3 písm. e) nařízení vlády č. 589/2006 Sb. – režijní jízda – výkon práce – mzda!

Ze zde již uvedených důvodů je poznání prováděné strojvedoucím nutné považovat za výkon práce, za který v souladu se ZP přísluší mzda. Doba strávená na cestě z místa výkonu práce je pak nezpochybnitelně režijní jízdou, za kterou náleží mzda.

V únoru, po jednání na O10 GŘ ČD, došlo k dohodě a mzda byla zaměstnancům, našim kolegům, doplacena, ale... Snaha šetřit je z pohledu zaměstnavatele logická, měla by ale mít své určité, řekněme mantinely slušnosti. Zkrátka firma potřebuje naši práci a my za to chceme mzdu.

Od 1. července 2018 dojde u Českých drah k oddělení provozu od údržby. Vznikne jiná struktura uspořádání společnosti a může při tom dojít k různým situacím, které budou vyžadovat sepsání dodatků k již uzavřené pracovní smlouvě. Zákoník práce stanovuje, že měnit obsah pracovněprávního vztahu je možné pouze dohodou smluvních stran, a sice prostřednictvím dodatku k pracovní smlouvě.

Když už taková situace nastane, dávejme si vždy velký pozor, co podepisujeme!

Pavel Semecký, člen prezidia FSČR

Já o koze, on o voze aneb Několik poznámek k úřadu, který příliš nestojí o názory strojvůdců

V letošním šestém vydání našeho časopisu jsme informovali o patové situaci, do níž se dostal záměr Správy železniční dopravní cesty a Drážního úřadu zavést monitoring licencí strojvedoucích (MLS). 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. Federace strojvůdců je tímto pro nás nepochopitelným krokem ÚPDI konsternována. Úřad vyšel vstříc námitce jen jednoho z mnoha dopravců na železnici, a to i v tak zásadní věci, jakou je snaha zvýšit úroveň zajištění bezpečnosti naší železniční dopravy!

Profesní odborová organizace strojvedoucích se s tímto krokem ÚPDI samozřejmě neztotožnila, a proto ve věci monitoringu požádala předsedu tohoto úřadu Pavla Kodyma o pracovní setkání, kde bychom mohli předložit naše argumenty a celou záležitost s ním prodiskutovat. Byli jsme ovšem odmítnuti. Prezident FSČR Jaroslav Vondrovic byl mimo jiné informován, že *„V této věci je třeba mít na zřeteli, že rozhodnutí není dosud pravomocné, a o podaném rozkladu zatím nebylo rozhodnuto. Neméně podstatnou je i skutečnost, že Federace strojvůdců České republiky není účastníkem uvedeného řízení o přezkoumání prohlášení o dráze.“*

Ze svého čistě úředního hlediska má pan předseda ÚPDI sice pravdu, z hlediska racionálního uvažování by to ale spíše nemělo probíhat „o nás bez nás“. Nu což, pan Kodym to vidí jinak a evidentně nestojí o názory odborové organizace zastupující většinu zaměstnanců v profesi, o niž jde v této záležitosti především! A nutno podotknout, že je tomu tak na rozdíl od Drážního úřadu anebo SŽDC, tedy dalších dvou institucí, s nimiž FSČR záležitost MLS velmi seriózně komunikuje.

Na jiném místě tohoto vydání ZS se zmiňujeme také o obsahu nesouhlasného rozkladu, který SŽDC již zaslala vedení ÚPDI. Je v něm mj. zdůrazněno, že MLS má chránit i poctivé dopravce a je zaměřen pouze proti těm dopravcům, kteří by měli snahu obsazovat hnací drážní vozidla dle předpisů nezpůsobilým strojvedoucím. Naše profesní odborová organizace však monitoring chápe i tak, a plně tuto zásadu bude respektovat a podporovat, že bude stejně tak zaměřen proti těm strojvedoucím, kteří svým riskováním a nedodržováním závazných pracovně-bezpečnostních ustanovení v železničním provozu ohrožují zdraví a životy nejen svoje, ale i jiných, poctivých strojvedoucích, a v neposlední řadě také cestující, kteří si za bezproblémovou a bezpečnou cestu na železnici zaplatili.

Ve vyjádření ing. Kodyma nás však zaujala ještě jiná pasáž. Přesněji, nechápali jsme, jak souvisí s naší žádostí o jednání. Vysvětlil nám totiž, že jeho úřad přisvědčil stanovisku žadatele, že *...Změna č. 2 Prohlášení o dráze celostátní a regionální ... v části třetí odstavec 2.8 Podmínky pro personál zajišťující provoz ve znění „Dopravce umožní pověřeným zaměstnancům provozovatele dráhy jízdu na stanovišti strojvedoucího hnacího vozidla dopravce za účelem kontroly dráhy a za účelem nutného umožnění plnění povinností provozovatele dráhy“ je v rozporu s § 23 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách ...* Nevíme samozřejmě, s čím vším měl problém „žadatel“, tedy dopravce MBM rail, ale v souvislosti s naší snahou tolik vstoupit do seriózní diskuze o monitoringu licencí strojvedoucích tento výklad, který jsme dostali od ÚPDI, připomíná spíše ono známé úsloví *Já o koze, on o voze!*

A ještě dovolte odpověď na otázku, kterou redakce Zájmů strojvůdce dostala hned od několika našich kolegů. – Je současný předseda ÚPDI ing. Pavel Kodym týž člověk, který v květnu 2008, kdy došlo k tragické nehodě v Moravanech, při níž bez jakéhokoliv vlastního zavinění zemřel náš českotřebovský kolega Břetislav Demel, byl ředitelem Drážního úřadu? Ano, a právě on pronesl během natáčení reportáže pro TV Nova: *„Na druhou stranu naštěstí se teda ještě teda zas tak tolik vážného nestalo.“*

Co dokáže jedna neuváženě vyřčená věta. Tehdy se nesmazatelně zaryla do srdcí doslova tisíců strojvůdců ...

Libor Poláček

Pozor nejen v Poříčanech

Železniční stanice Poříčany se v uplynulých letech několikrát objevila ve statistice mimořádných událostí. Dne 30. prosince 2014 v 14.30 hod. zde došlo k závažné nehodě srážce osobního vlaku 9329 s rychlíkem 983. Os 9329 jedoucí po první koleji projel odjezdové návěstidlo S1 s návěstí Stůj a zastavil 69 metrů za tímto návěstidlem. V té době projížděl po třetí koleji R 983 a na odjezdovém návěstidle S3 měl návěst Rychlost 80 km/h a volno. Strojvedoucí po spatření, že Os 9329 nezastavuje před návěstí Stůj zavedl z rychlosti 64 km/h rychločinné brzdění. Pro krátkou vzdálenost nebylo možné vlak zastavit a v rychlosti 32,5 km/h narazil do boku řídícího vozu 971 074-0 a posunul celou jednotku o dva metry. Lokomotiva 362 161-2 vykolejila všemi nápravami, ř. v. 971 jedním podvozkem. Při závažné nehodě nebyl naštěstí nikdo zraněn, hmotná škoda dosáhla 6 680 000 Kč.

V posledních dvou letech došlo v Poříčanech k dalším případům nedovolené jízdy kolem odjezdového návěstidla. 19. 10. 2016 v 19 hod. Nex 265323 „projel“ návěstidlo S6 - bez následků. 7. 2. 2017 ve 21.26 hod. nerespektoval návěst Stůj odjezdového návěstidla S1 Nex 69507 – bez následků. 4. 10. 2017 v 10.19 hod. „projel“ návěstidlo S1 s návěstí Stůj R 865 – bez následků. 23. 10. 2017 v 10.07 hod. došlo k nedovolené jízdě za návěstidlo S0 expresem 505 – bez následků. A 15. března 2018 v 17.22 hod. „projel“ návěstidlo S1 Sp 1903 – bez následků. Stanice Poříčany je v oblouku, někteří železničáři jí přezdívají Rohlíkov. Odjezdová návěstidla na pečeckém zhlaví jsou umístěna na návěstní lávce a jsou viditelná na vzdálenost 280 metrů. Umístění návěstidel na lávce může vést k omylu strojvedoucího, kdy návěst dovolující jízdu po sousední koleji považuje za návěst pro svoji kolej...

Co poradit strojvedoucím při jízdě přes stanice ležící v oblouku, kdy návěst odjezdového nebo jiného hlavního návěstidla spatří na krátkou vzdálenost až po vyjetí z oblouku? Vždyť ani současná technika (vlakový zabezpečovač) nedokázala ve zde zmíněných případech zabránit nedovolené jízdě. A na mnoha tratích vlakový zabezpečovač pouze kontroluje bdělost strojvedoucího. Především mějte na paměti ustanovení článku 261 předpisu SŽDC D1, věta druhá a třetí: ***Každý zaměstnanec musí v první řadě dbát o bezpečnost a poté o přesnost (včasnost) dopravy. Toto má přednost před všemi ostatními činnostmi.*** A tak vjíždíte-li do takových stanic na návěst, která nepředvěstí, že na dalším návěstidle je návěst dovolující jízdu, pak velký pozor! Případné prodloužení jízdní doby je zcela omluvitelné. Učitel národů J. A. Komenský to formuloval naprosto výstižně: *Veškeré kvaltování toliko pro hovado dobré jest!*

Opět nastalo období velkých výluk. A právě zde se můžete setkat s mnohými záludnostmi, které mohou vést až k vzniku mimořádné události. Pečlivě pročítejte všechny rozkazy, zejména rozkazy „V“ a ihned žádejte odstranění všech nejasností. Také výše citovaný článek předpisu SŽDC D1 zde platí dvojnásob. Ani na to nikdy nezapomínejte.

Vladimír Selucký

Autor článku děkuje Drážní inspekci za poskytnutí statistických údajů o mimořádných událostech.

Rok	Osobní doprava	Nákladní doprava	Posun	Celkem	%
2013	38	17	28	83	100
2014	34	29	31	94	113,25
2015	38	25	29	92	110,84
2016	54	29	39	122	146,98
2017	56	28	43	127	153,01

Přehled nedovolených jízd v letech 2013 až 2017

Dopravce GW Train Regio nasadil v prvních jarních dnech do provozu (údajně zkušebního) nový, Drážním úřadem neschválený a v ČR dosud neevidovaný vůz pro přepravu jízdních kol. Blíže k tomuto tématu na str. 2. Foto: Jósef Rákos

S blokací monitoringu licencí strojvedoucích nesouhlasí i SŽDC

S rozhodnutím Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře (ÚPDI), že není možné aplikovat monitoring licencí strojvedoucích (MLS), nesouhlasí ani Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Její odbor právních činností zaslal UPDI již v březnu obsáhlý, osmistránkový rozklad, v němž mimo jiné upozornil, že předmětným rozhodnutím byly porušeny, případně nezohledněny, zejména principy obsažené v čl. 2 Listiny základních práv a svobod, přičemž respektovány nebyly ani veřejné zájmy, které postup SŽDC hájil. Zcela nezohledněno zůstalo i stanovisko Drážního úřadu. ÚPDI tak znemožňuje kontrolu dodržování povinností a brání efektivnímu preventivnímu působení této instituce, přestože je zřejmé, že tento systém monitoringu je efektivní, nízkonákladový a funkční. Dle SŽDC je taktéž jednoznačné, že MLS chrání i poctivé dopravce. Zaměřen je pouze proti těm dopravcům, kteří by měli snahu obsazovat hnací drážní vozidla dle předpisů nezpůsobilým strojvedoucím.

Je také zásadní otázkou, proč vůbec ÚPDI brání spolupráci provozovatele dráhy a drážního správního úřadu, když je všeobecně známo, že tato spolupráce slouží veřejnému zájmu!? SŽDC se postupem ÚPDI cítí dotčena na svých právech také tím, že je jí účelově vytýkáno porušení zákona o dráhách, přestože sám ÚPDI tento zákon zcela jednoznačně porušuje a nerespektuje.

Na základě skutečností uvedených v tomto svém nesouhlasném rozkladu provozovatel dráhy navrhl, aby příslušný správní orgán předmětné rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře týkající se MLS změnil, případně zrušil.

Poznámka: Plné znění původního rozhodnutí ÚPDI, stejně jako nesouhlasného rozkladu SŽDC, je možno najít na webových stránkách ***https://www.uicr.cz/***

Neobvyklý a pro provoz na našich tratích dosud neschválený cyklovůz GW Train Regio, na který již zaměřil svoji pozornost i Drážní úřad. Josef Rákos své snímky pořídil ve Vodňanech

Vagon jak z Divokého západu aneb Cirkus Humberto na cestách necestách

Trojice fotografií, které nám poslal kolega Josef Rákos, byla pořízena ve Vodňanech a rozhodně tedy není dozvukem nějakého aprílového žertování. Snímky totiž nezachycují nic jiného než novinky nasazené do služby ve vozovém parku GW Train Regio, tedy společnosti, jež nyní zajišťuje regionální železniční dopravu na takzvaných šumavských lokálkách. Připomínáme, že se tak stalo na základě výsledků výběrového řízení a následného podpisu smlouvy s Jihočeským krajem. Soukromý dopravce, který zde má pokrývat dopravní obslužnost plných patnáct let, od samého začátku sliboval modernizované vlakové soupravy. A zdůraznil mimo jiné, že se nebojí ani sezóny, kdy od jara až do podzimu v tomto turisticky atraktivním regionu bude muset zvládat i nápor cykloturistů. Pomiňme, že letité (a zdá se, že i nepostradatelné) „osmsetdesítky“ po několika úpravách interiéru, s instalací klimatizace a zavedením služby wi-fi tentokrát pro změnu nesou nové označení jako řada 816. Tento motorový vůz, vpravdě legenda, už asi nemůže překvapit.

Jinak je tomu ale s aktuální náhradou za cyklovozy ČD, které zde byly k dispozici donedávna. Předělávka starého nákladního vagonu, dříve širokou veřejností spíše zjednodušeně nazývaného jako „dobytčák“, působí velmi originálním dojmem. Někdo dokonce hovoří o retro vagonu jak z éry Divokého západu, jinému všímavému pozorovateli to zase připomíná maringotku neboli Cirkus Humberto na cestách necestách. Vše jakoby korunovaly veselé firemní barvy a stříbrné řetízky (bezpečnostní opatření anebo jen taková ozdoba?), jež jsou vidět ve všech volných průzorech sloužících jako nákladový prostor.

Nepochybně jde o zcela neobvyklé řešení problému dopravy jízdních kol, které je vskutku hodno 21. století. Tedy alespoň na naší železnici. Anebo se s touto atrakcí výhledově počítá také coby s vyhlídkovým vozem pro zážitkové programy!? Ať tak či onak, zejména naši, ale i zahraniční šotouši si už teď určitě přijdou na své.

Dost už ale bylo hořké ironie. Myslet si sice můžeme, co chceme, rozhodující je v tomto případě verdikt Drážního úřadu. Pokud tato instituce schválila takový vůz do běžného provozu, pak je vlastně všechno v pořádku. Pokud ale ne, a přesto je tento unikát na šumavských regionálních tratích už v provozu, tak pak je to velký průšvih!

Libor Poláček

Padni komu padni

Diskuze na webových stránkách, kde se objevily informace o netradičně řešeném a přesto již ve zkušebním provozu na naše tratě nasazeném cyklovozu GW Train Regio, je nejen rozsáhlá, ale i názorově velmi pestrá. Převažují názory, že jde o „unikát“, který na naší železnici (v tom špatném slova smyslu) nemá obdoby! Technické řešení, které soukromý dopravce zvolil, je považováno za poněkud „zvláštní“ a hlavně méně kvalitní náhradu za služby, jež na šumavských lokálkách ještě nedávno poskytovaly České dráhy. Opravdu jen málokdo přitom otevřeně zpochybňuje jednoznačné stanovisko Drážního úřadu, neboť bez odborného posudku a závazného vyjádření této státní dozorové instituce nemá žádné nové anebo zásadním způsobem rekonstruované vozidlo v provozu co pohledávat. A to ani ve zkušebním! Své snímky totiž Josef Rákos nepořídil na železničním zkušebním okruhu ve Velimi, ale ve Vodňanech!

Federace strojvůdců České republiky svůj podnět poskytla Drážnímu úřadu z jednoho jediného důvodu. Bezpečnost železničního provozu pro nás byla, je a bude tím zásadním, na co klademe důraz. Pokud budou na naší železniční síti provozována vozidla, která zde nejsou zaregistrována ani odborně posouzena, nastane chaos a anarchie. A ty budou ohrožovat nejen zdraví a životy našich kolegů strojvedoucích, jejichž zájmy zastupujeme, ale také cestujících, na jejichž bezpečnosti a spokojenosti nám záleží stejnou měrou. Toto je pohled profesní odborové organizace strojvedoucích, která bude takto stejným metrem měřit všem dopravcům. Padni komu padni! Svědčí o tom mimo jiné i náš přístup k další nedávné kauze, kdy dopravce MBM rail nasadil do provozu pro naše území neschválenou lokomotivu. Také v tomto případě FSČR podporuje přísný, ale legislativou přesně stanovený postup Drážního úřadu.

Následující poznámka zde původně neměla být. V redakci Zájmů strojvůdce jsme na toto téma až doposud drželi bobříka mlčení. Z obyčejně lidských a hlavně kolegiálních důvodů. Naši oponenti (nebo spíše vyslanci potrefené husy) však s touto záležitostí v již zmíněných internetových diskuzích argumentují opakovaně. Nevysvětlují, proč došlo k tomu, že GW Train Regio nerespektuje předpisy platné pro drážní dopravu v ČR. Zato ale osočují naši odborovou organizaci ze zaujatosti. Zde je ukázka, kterou jsme našli na ***www.zdopravy.cz***.

Diskutující „Pjotr“ 14. dubna uvedl: *Jasan, kluci odešli z Federace do odborů Jihotransu ... takže od Federantů je to prostě smeč – to je asi celý.* Je zajímavé, že sama naše odborová organizace o okolnostech tohoto „odchodu“ nikdy ve svém časopise ani na webových stránkách neinformovala. Pjotr o tom tedy asi ví více přímo „od pramene“. A tak tedy, aby se veřejnost v této neveselé záležitosti poněkud zorientovala ... Ano, většina našich kolegů ze základní organizace FS Volary již opravdu není členy naší profesní odborové organizace. Namísto „odešli“ je ale především vhodnější použít slova „byli k odchodu motivováni novým zaměstnavatelem“. Zůstat při své profesi a zejména v regionu, kde pracovali často desetiletí a kde mají svá bydliště a hlavně rodiny, pro ně bylo prostě zcela zásadní a limitující. Blíže o podmínkách, za nichž došlo k jejich odchodu „do odborů Jihotransu“ by všem zájemcům mohl povyprávět především management GW Train Regio. Anebo naši kolegové, pokud by se nebáli, že svoji práci na šumavských lokálkách ztratí. Jsou záležitosti, setkání a jednání, z nichž nebývá zvykem pořizovat oficiální záznamy a protokoly ... My jen potvrzujeme, že způsob, jakým vedení této firmy jednalo s vedením a ve finále pak zejména s jednotlivými členy Federace strojvůdců, nelze ani náhodou označit jako korektní a seriózní.

Jak jsme ale již uvedli, s aktuální kauzou „cyklovozu GW Train Regio“ to nesouvisí. Tady jde o něco jiného a pro naši železnici zcela zásadního. K zajištění bezpečnosti železniční dopravy je totiž nutno přistupovat nejen odpovědně, ale především naprosto bez kompromisů.

Marek Poláček

Strojvůdcovskou profesi nelze dělat jen tak „na zkoušku“

O jednání valné hromady základní organizace Federace strojvůdců ve Veselí nad Moravou, která se konala 21. března, jsme informovali již v minulém vydání našeho časopisu. V bohaté diskuzi na ní opakovaně probleskly také otázky týkající se současného postavení a hlavně budoucnosti strojvůdcovské profese. V neposlední řadě bylo rovněž konstatováno, že strojvedoucích je na současném trhu práce nedostatek, že je po nich poptávka, a to zvláště vzhledem k rostoucímu počtu přepravců na železnici. Ti pak tedy k sobě lákají zejména strojvůdce od národního dopravce. Motivace je v takovém případě různá. Většinou je to vyšší finanční ohodnocení (pravda, většinou ale i za větší počet odpracovaných hodin), jindy je to zase zajímavá možnost vyzkoušet si moderní hnací vozidla. Nebo jen zavládne touha změnit zaběhnutý rytmus života.

Na veselském výročním jednání přítomní zástupci managementu DKV Brno v této souvislosti uvedli, že jih Moravy je přesto vlastně výjimkou, protože personální stavy se zde (například na rozdíl od situace, jaká vládne v Praze) daří víceméně stabilizovat. A další noví kolegové strojvedoucí jsou nyní dokonce ještě v přípravě ...

K tomu ovšem zazněl tvrdý protiargument, že *„kvantita nemusí ani zdaleka znamenat automaticky vždy i kvalitu!“* A některá vystoupení vyvolala dokonce i úsměv, byť poněkud hořký. To když bylo připomenuto, že *„každé víno nemusí dozrávat do patřičné kvality“*, neboť v tomto případě někdy totiž také dokáže pořádně ztrpknout. Zvláště když se na odpovědnou, náročnou a především velmi specifickou – a dříve často doslova celoživotní! – strojvůdcovskou profesi někdo „z ulice“ dává *„jen tak na zkoušku“*. Třeba prostě jen proto, že nic jiného se mu právě nenabízelo ...

Předpokládáme, že články, které na toto téma zveřejňujeme v tomto a příštím vydání ZS, vyvolají zájem i další diskuzi. Budeme pak samozřejmě velmi rádi, když se o své názory podělíte na stránkách tohoto časopisu i s jinými kolegy a čtenáři.

Libor Poláček

Zamyšlení nad přípravou nových strojvedoucích

Příprava nových strojvedoucích a všechno, co s tím souvisí, je častým tématem, o němž se bavíme nejen s mnoha kolegy v naší provozní jednotce, ale také na úrovni jednání základní organizace Federace strojvůdců Veselí nad Moravou. Prostě nám budoucnost profese, které jsme zasvětili velkou část svého života, leží na srdci. Ostatně stejně jako budoucnost profesní odborové organizace strojvedoucích, jak o tom v minulém vydání Zájmů strojvůdce napsal kolega Evžen Mikolajek. Prosím tedy čtenáře, aby následující poznámky, které jsem shrnul do tohoto článku, vzali na vědomí jako názory, které jsou nejen moje, ale i mnoha kolegů z veselské základní organizace. Budu rád, když nás společně přivedou k zamyšlení či k případné reakci, jež by mohla být taktéž otištěna v našem časopise. A hlavně mě velmi potěší, když se s našimi podněty budou zabývat a nechají se jimi třeba tak trochu i inspirovat zástupci dopravců či představitelé státních institucí, kteří jsou odpovědni za budoucnost naší železnice.

Dovolím si tvrdit, že celková koncepce přípravy nových strojvedoucích není dobrá. Jak je například možné ukončit zácvik po pouhém měsíci s odůvodněním, že je málo lidí a dotyčný se to všechno další už doučí v provozu!? – *Vždyť už přece jezdil u traťovky s MUV...*

Rozhodnutí zrušit povinnou maturitu pro práci strojvedoucího nebylo zrovna nejšťastnější.

Totální absence dílenského zácviku je rovněž na škodu věci a zejména do budoucna se dost možná ukáže jako velmi limitující. *Dosud v minulosti tradičně respektované pravidlo – strojvedoucí a jeho stroj – se stane už jen vyprázdněným pojmem.*

Pozastavme si chvíli také u kurzů probíhajících v České Třebové. Vpravdě nesmyslné je rozdělení na získání licence a až poté na praktické osvojení hnacích vozidel. Mezitím probíhá aktivní zácvik. *Jak ho ale lze dělat bez znalosti HV!?* A navíc tento zácvik je až příliš krátký, dokonce i bez návaznosti.

A taktéž „přeskakování“ z jedné řady HV na druhou je nesmysl. Tři měsíce zácviku vlastně nestačí ani na rozkoukání! Bohužel i pozornost „cvičáků“ věnovaná zácvikantům bývá nedostatečná. I když důvody mohou být různé (a někdy i hodně trpké), ostatně jak se také o těchto zkušenostech již na stránkách našeho časopisu několikrát psalo.

Zkouška V06 je nedostatečná, vždyť není přece možné dělat zácvik bez základních znalostí předpisů D1, D2 a V15! Samostatnou kapitolou by ostatně mohly v této diskuzi být i zásahy do zkoušek. Není prostě možné vzít jako adepta naší profese kohokoliv, neustále zkracovat zácviky a pak ještě ze zkoušek dělat frašku.

Vozíme lidi a velké materiální hodnoty, máme obrovskou zodpovědnost a v rukou lidské životy. Pokud si to někdo neuvědomuje, tak je to cesta do pekla a nic jiného než čekání na neštěstí.

Martin Konečný
základní organizace FS Veselí nad Moravou

Příště, v Zájmech strojvůdce č. 9/2018, na podobné téma vyjde ještě příspěvek „Mnoho otázek, málo odpovědí“, jehož autorem je kolega Ondřej Spáčil z PJ Veselí nad Moravou, provozního pracoviště Kyjov.

Vyjádření Drážního úřadu

Drážní úřad ověřil informaci poskytnutou Federací strojvůdců České republiky. Potvrzuji tímto, že **vůz skutečně není oficiálně schválený, zrovna tak není evidován ani v národním registru vozidel.** Ze strany dopravce tak došlo **k porušení právních předpisů.**

Jakékoliv neschválené vozidlo je opravdu potenciálním nebezpečím pro železniční provoz.

Drážní úřad bude nyní postupovat dle platných právních předpisů.

Mgr. Martin Novák, DiS.
tiskový mluvčí Drážního úřadu

Poznámka redakce: Profesní odborová organizace Federace strojvůdců ČR si velmi váží snahy Drážního úřadu i tímto způsobem významně přispívat k zajištění bezpečnosti železničního provozu na naší železniční síti. Státní dozor DÚ se nyní aktuálně týká i dopravce MBM rail, který v březnu jel z Chebu do Lovosic pro naše území neschválenou lokomotivou. Viz také odkaz ***https://www.facebook.com/drazni.urad/posts/1736736753051036***

„Hustá“ verze cyklovlaku

Z diskuze na facebookovém profilu AŽD Praha, který rovněž přinesl informace o „novém“ voze GW Train Regio na přepravu jízdních kol

Tomáš Zahálka: Z mého laického pohledu být Drážní úřad, tak tohle neschválím. To bude kol vypadlých podél trati. A nepodceňoval bych výkon 2x 816, ale do stoupání na Kubovu Huť se to plné kol nehne.

Petr Sokola: Vždyť je to krásné! Jel jsem vyhlídkovým hytlákem, na Jemnické mají taky kabriolety, ale hlavně – vypadá to na návrat smíšených vlaků!

Tomas Pipi Taube: Ano je vidět, že jsme bohužel v Čechách ...

Jarda Tvrdák: Tak kraj udělal krok vzad, a za 15 roků budou jezdit GWT na koních.

Michal Kovařík: Otřesný. Fakt na to nemám jinejch slov.

Pavel Bureš: Amatéři.

Petr Holub: To si snad dělají srandu, to stejně nemohou všechny pobrat! Vždyť vloni tam jezdil brejlovec s patrovými vozy a velkým hytlákem! Ať jdou krajský papaláši i s celým GWTR do ... Jak mohou dát trať někomu, kdo nemá odpovídající vozy ...

Josef Kubeš: Jaký kraj, taková doprava ... To, že se JČK chová k dopravnímu systému otřesně a šetří, kde se dá, teď nese ovoce... 816 bych ale na okrajové spoje nepranýřoval.

Míla Mejla Dobrohruška: Je vidět, jak bezvadně funguje klima, když jsou stažená okna.

Jaroslav Hrubý: Notyvole. Pro toto se ukončil provoz ČD?

Ondřej Fejfar: Hustá verze cyklovlaku. Tak snad to kapacitně zvládne vlastníma silama, nebude nucen si něco pronajímat od ČD

Petr Kadlík: Inu, pokrok... Pro srovnání, takhle se kola přepravovala v roce 1901! ***https://www.bejvavalo.cz/clanky.php?detail=79***

BoBik Rilke: Zlatý kvatra ... to je fakt strašný ...

Matouš Maty Preuss: Amatérismus. Totální a tragikomický. Zlaté ČD, a.s.

Informace k prodloužení platnosti zaměstnaneckých jízdních výhod ČD pro rok 2018

K prodloužení platnosti zaměstnaneckých jízdních výhod ČD pro rok 2018 je stanoveno období **od 1. do 31. května 2018**. Držitelé jízdních výhod v uvedeném termínu uhradí příslušnou prolongační částku pro rok 2018 stanovenou Tarifem jízdného a přepravného pro přepravu zaměstnanců akciové společnosti České dráhy, zaměstnanců státní organizace Správa železniční dopravní cesty, zaměstnanců Ministerstva dopravy a Drážního úřadu, podílejících se na zabezpečování a provozování drážní dopravy:

Zaměstnanci	**1100 Kč**
Rodinní příslušníci zaměstnanců a důchodců (manželé, manželky, registrovaní partneři)	**1250 Kč**
Pozůstalí (vdovy, vdovci, vyjma sirotků)	**1250 Kč**
Důchodci	**600 Kč**
Děti do 26 let (děti zaměstnanců, důchodců a sirotci)	**600 Kč**

Provedením úhrady prolongační částky je prodloužena platnost aplikace železniční průkazka na In Kartě (ŽP) na další období, prolongační částka uhrazená pro rok 2017 je platná nejpozději do 31. 5. 2018. Prolongační částka pro rok 2018 platí **do 8. 12. 2018, tj. do doby počátku jízdního řádu 2018/2019**.

Prolongační částku lze uhradit u pokladní přepážky ČD s UNIPOK hotově, platební kartou nebo EPIK nebo v eShop ČD prostřednictvím platební karty nebo účtu ČD Kredit na webové adrese *https://www.cd.cz/eshop/*.

Pokud během roku dojde u držitele ke změně kategorie *(např. rodinný příslušník-dítě se stane zaměstnancem nebo zaměstnanec se stane důchodcem s nárokem na ŽP)*, nedochází ke změně výše prolongační částky, tzn. držitel uhradí pouze takovou částku dle kategorie, do které je zařazen v době prolongace.

Možnost úhrady prolongační částky bez držení In Karty: ● úhradu prolongační částky lze provést i na nevyrobenou In Kartu *(k tomu je nutné znát přidělené číslo In Karty, které žadateli sdělí personalista personálního útvaru dle evidence držitele jízdních výhod)*, ● eShop ČD: žadatel zadá číslo budoucí In Karty a celé datum narození, ● UNIPOK: žadatel nahlásí pokladníkovi jméno, příjmení a celé datum narození. Tyto varianty lze využít při tzv. prvním přídělu nebo při čekání na vyrobení duplikátu původní In Karty v prolongačním období. **Nedržení In Karty není důvodem k nezaplacení prolongační částky ve vyhlášeném období!**

Jestliže je prolongační částka hrazena bez předložení In Karty nebo prostřednictvím eShop ČD, doporučujeme provést následnou aktualizaci In Karty u pokladní přepážky ČD s UNIPOK nebo na příslušném personálním útvaru, kde je držitel v evidenci jízdních výhod. Kontrolu aktualizace In Karty lze ověřit na internetových stránkách ***http://www.cd.cz***. K tomu je nutné požádat o bezplatné přidělení hesla na pokladní přepážce ČD s UNIPOK nebo na personálním útvaru dle evidence držitele. Pro přístup na stránku Moje In Karta je nutné uvést číslo In Karty a heslo.

K In Kartám 1. generace *(karty s „krátkým" číslem pouze v délce 10 číslic)* – Platnost In karet 1. generace bez MAP struktury *(multiaplikační karta)* bude ukončena k 31. 5. 2018. Výměna In Karet 1. generace se týká i držitelů, kteří mají aplikaci ŽP v tzv. úschově. Držitel In Karty 1. generace s aplikací ŽP požádá nejpozději do 31. 5. 2018 na pokladní přepážce ČD s UNIPOK nebo u příslušného personalisty o duplikát In Karty. Pokud držitel žádá o duplikát na UNIPOK, předá pokladníkovi svou stávající In Kartu, vyplněnou žádost o In Kartu *(tiskopis je k dostání na pokladnách ČD)* a svou aktuální fotografii *(na její zadní stranu napíše své příjmení a datum narození)*. Pokladník na žádost nalepí fotografii držitele, stávající In Kartu 1. generace v UNIPOK zablokuje a požádá v UNIPOK o duplikát. Dle Opatření č.j. 59145/2013-O22 ke stanovení výše poplatků za úkony se služební In Kartou ČD (viz bod 78, předpisu ČD Ok 10) **uhradí žadatel s aktivovanými jízdními výhodami ČD při žádosti o duplikát In Karty na UNIPOK poplatek 100 Kč**. Žadatel obdrží po podání žádosti na UNIPOK doklady *Zablokování In Karty* a *Předběžná In karta*. Předběžnou In Kartou bude prokazovat ve vlaku nárok na jízdní výhody do doby výdeje duplikátu. Na předběžné In Kartě je uveden předpokládaný termín výdeje duplikátu In Karty.

CPS, oblast	Sídlo Evidenčních center jízdních výhod (ECJV)
Brno	Brno, Jihlava
Praha	Praha, Hradec Králové, Česká Třebová, Liberec
Plzeň	Plzeň, České Budějovice, Tábor
Ostrava	Olomouc, Ostrava
Ústí nad Labem	Ústí nad Labem, Cheb

Pokud držitel In Karty 1. generace potřebuje do doby výroby duplikátu využívat čipovou In Kartu, např. ke vstupům do budovy, k přihlášení k tiskárně, k čerpání nafty apod., požádá o duplikát In karty prostřednictvím svého příslušného personalisty. Personalistovi donese předem na pokladní přepážce ČD zakoupený doklad o úhradě manipulačního poplatku *Duplikát služební In Karty* v ceně 100 Kč. Personalista požádá v portále Modrá karta o duplikát In Karty bez blokace původní karty, k jejímu zablokování dojde až při výdeji duplikátu. Žadatel obdrží po podání žádosti doklad *Potvrzení žádosti o duplikát In Karty* s uvedením předpokládané doby a místa výdeje duplikátu In Karty. Prostřednictvím příslušného personalisty požádá o duplikát In Karty také držitel In Karty bez jízdních výhod. Tomuto držiteli bude vyroben duplikát In Karty bezplatně.

Úschova jízdních výhod, dodatečná prolongace: Jestliže držitel nepožaduje prolongovat, tuto skutečnost nahlásí během prolongace na příslušný personální útvar, kde je v evidenci jízdních výhod a aplikace ŽP bude dána do tzv. úschovy. In Karta je držiteli ponechána a v případě potřeby lze aplikaci ŽP bezplatně z úschovy vydat kdykoli v průběhu roku *(držitel uhradí pouze příslušnou prolongační částku a požádá o vydání aplikace ŽP z úschovy na personálním útvaru dle své evidence)*.

V případě, že není prolongační částka uhrazena a jízdní výhody nejsou v úschově, po ukončení prolongace bude automaticky nárok na jízdní výhody odebrán do dalšího prolongačního období. In Karta zůstává držiteli. O odblokování jízdních výhod lze během roku požádat na příslušném personálním útvaru dle evidence držitele, avšak za úhradu manipulačního poplatku 300 Kč za dodatečnou prolongaci *(tzn. držitel uhradí 300 Kč za dodatečnou prolongaci + příslušnou prolongační částku)*. Dodatečná prolongace se netýká prvních přídělů nároku na jízdní výhody – nárok na první příděl může vzniknout kdykoliv v průběhu roku a držitel hradí pouze příslušnou prolongační částku.

Pokud neuhradí prolongační částku zaměstnanec nebo důchodce *(tzn. oprávněná osoba, které vznikl nárok na jízdní výhody)*, není možné použití aplikace ŽP ani u jeho rodinného příslušníka, byť by ten prolongační částku sám za sebe uhradil *(v případě dodatečné prolongace musí být manipulační poplatek 300 Kč zaplacen i za rodinné příslušníky, ačkoliv ti prolongaci zaplatili včas)*.

Pokud v roce 2017 prolongaci držitel neuhradil a rozhodne se v roce 2018 znovu jízdní výhody využívat, je nutné uhradit příslušnou prolongační částku a následně se dostavit na příslušný personální útvar dle evidence jízdních výhod, kde musí personalista nárok na jízdní výhody obnovit *(týká se všech držitelů, kteří neprolongovali a nepožádali o úschovu aplikaci ŽP, ale také držitelů, kteří neprolongovali a mají aplikaci ŽP v úschově)*. Jestliže bude uhrazena pouze příslušná prolongační částka, ale nedojde k obnovení nároku na jízdní výhody, aplikace ŽP nebude na In Kartě aktivní a při kontrole ve vlaku se bude jevit karta jako neplatná!

Potvrzení dokládaná v době prolongace: V době prolongace se dokládají potvrzení o pobírání invalidního důchodu *(do věku 65 let)* a u pozůstalých potvrzení o pobírání vdovského, vdoveckého nebo sirotčího důchodu. Tato potvrzení musí mít platnost pro rok 2018. Potvrzení evidují následující pracoviště Centra personálních služeb (CPS), GŘ ČD.

Držitel předkládá *(doloží osobně nebo zašle doporučenou poštou či v elektronické podobě naskenované e-mailem)* potvrzení na jedno z uvedených ECJV. Držitelé mohou využít služeb ECJV dle svého výběru. Z důvodu evidence je nutné uvést na potvrzení o pobírání sirotčího důchodu jméno a příjmení oprávněné osoby + datum narození!

Průkazy pro bezplatnou jízdu *(platí pouze pro zaměstnance a důchodce ČD)*: Příjem požadavků o vystavení průkazů s platností pro rok 2018 bude umožněn od 2. 5. 2018. Průkazy vydané v roce 2017 *(vč. potvrzení o úhradě manipulačního poplatku r. 2017)* jsou platné do 31. 5. 2018 bez ohledu na to, zda je uhrazena prolongační částka pro rok 2018 či nikoliv.

Základní cena průkazu při zapsání jedné až čtyřté osoby včetně činí 250 Kč celkem, při zapsání páté a každé další osoby *(max. sedm osob)*, se základní cena průkazu zvyšuje vždy o 125 Kč za každou takto zapsanou osobu, cena průkazu je včetně DPH. Po obdržení průkazu si držitel zakoupí na pokladní přepážce ČD s UNIPOK v příslušné ceně *Potvrzení o zaplacení PBJ* a tento doklad si připevní k průkazu. Přímo do tohoto *potvrzení* vyplní držitel ručně číslo vydaného průkazu *(tj. číslo, které je předtištěné v levé horní části průkazu)* a takto předloží při kontrole ve vlaku. Bez přiloženého potvrzení není průkaz platný! Při prvním použití průkazu vlakové čety potvrdí kontrolu na přiloženém *Potvrzení o zaplacení PBJ* razítkem. Toto potvrzení lze použít pouze jedno prolongační období – tzn. potvrzení vydané v r. 2017 nelze použít k průkazu, který byl vydán v r. 2018! Podrobné podmínky čerpání průkazů jsou uvedeny v předpise ČD Ok 9 o mimotarifních jízdních výhodách poskytovaných ČD.

Zaměstnanec ČD žádá o vystavení průkazu na příslušném personálním útvaru dle své evidence. Důchodce ČD žádá o vystavení průkazu na pracovišti CPS – Evidenčních center jízdních výhod pro důchodce a pozůstalé. Lhůta pro vyřízení požadavku o výdej průkazu v průběhu prolongačního období je stanovena maximálně 20 kalendářních dnů. Osobní odběr na odboru personálním není možný.

Ve vlacích, které nejsou vedeny v závazku veřejné služby *(komerční vlaky),* je od 1. 5. 2018 použití průkazu možné pouze ve spojení s jednorázovým příplatkem pro komerční vlaky a lanovku nebo s In Kartou, na které bude časový doplatek pro komerční vlaky a lanovku. Ve vlacích, které nejsou vedeny v závazku veřejné služby *(komerční vlaky),* od 1. 5. 2018 nepředkládají cestující s průkazem pro bezplatnou jízdu evidenční lístek, musí však předložit časový nebo jednorázový příplatek pro komerční vlaky a lanovku

Služební traťová jízdenka *(platí pouze pro zaměstnance ČD)*: Ve vlacích, které nejsou vedeny v závazku veřejné služby *(komerční vlaky)* je od 1. 5. 2018 možno používat služební traťovou jízdenku bez příplatku pro komerční vlaky a lanovku *(i bez evidenčního lístku)*. V povinně místenkových vlacích je možno použít služební traťovou jízdenku i bez platné místenky, cestující smí obsadit volné místo, na které neuplatňuje nárok cestující s místenkou, případně místo ke stání. Cestující bez místenky nemá nárok na čerpání bonusových služeb dle bodu 6 *(viz dále)*. V souladu s pokynem č. j. 0365/2018-O10 ze dne 30. 1. 2018, je možno služební traťové jízdenky vystavit pro provozní zaměstnance ČD na cestu do/ze zaměstnání a to pouze v případech, kdy není možné použít jiné vlakové spojení než povinně místenkový vlak.

Další přepravní podmínky platné pro držitele zaměstnaneckých jízdních výhod

Dodatečné prokázání nároku: Pokud držitel In Karty s aplikací železniční průkazka nemá při jízdě vlakem In Kartu při sobě, může dodatečně oprávněný držitel nebo jím zmocněný zástupce prokázat platnost aplikace na kartě do 30 dnů ode dne předmětné jízdy u kterékoliv pokladní přepážky. Za ověření platnosti aplikace zaplatí poplatek 50 Kč a pohledávka na dodatečně vymáhané jízdné *(vystavená při jízdě bez In Karty)* bude stornována. K ověření platnosti aplikace je nutné předložit originál karty pokladníkovi.

Přeprava dětí do 6 let a dětských kočárků: Držitelé zaměstnaneckých jízdních výhod musí pro spolucestující dítě do 6 let *(tedy do dne, který předchází dni 6. narozenin)* předložit ve vlaku jízdenku s nulovou hodnotou znějící z nástupní do cílové stanice. Tuto jízdenku lze získat u pokladní přepážky, u průvodčího ve vlaku *(vždy bez manipulační přirážky nebo přirážky k jízdnému)* nebo na eShop ČD. Dětský kočárek je v souladu s tarifem TR 10 přepravován bezplatně pouze pro spolucestující dítě.

První vozová třída: Při použití 1. vozové třídy si držitel může kromě jednorázového doplatku zakoupit do In Karty u pokladní přepážky ČD s UNIPOK nebo na eShop ČD i časový doplatek za podmínek a cen uvedených v platném tarifu TR 10 *(čl. 170–171 a ceník 2C)*. Časový doplatek lze zakoupit kdykoliv v průběhu kalendářního roku. Aktuální znění tarifu TR 10 naleznete na stránkách osobní přepravy: ***http://phdi.cdis.cz/pl/cs/cim-se-ridime/tarif-tr-10/-1997/*** nebo na veřejném internetu ***https://www.cd.cz/info/cim-se-ridime/-25808/***. Držitel zaměstnaneckých jízdních výhod s jednorázovým nebo časovým doplatkem do 1. vozové třídy má při nezařazení vozu 1. vozové třídy nárok na odškodnění v souladu s čl. 325, písm. a) SPPO.

Místenky SC a místenky do oddílů Business ve vlaku railjet: Držitel zaměstnaneckých jízdních výhod si při použití uvedených vlaků zakoupí místenku do 1. nebo 2. vozové třídy dle ceníku:

Cenová úroveň	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.
	Kč								
Místenky SC a místenky do oddílů Business ve vlacích railjet v 1. a 2. vozové třídě *)	–	35	70	100	125	150	175	200	250

*) včetně místenek SC s rezervací pro jízdní kolo přepravované jako spoluzavazadlo

Ceny místenek SC a místenek railjet Business jsou dynamické a odvíjí se v závislosti na požadované trase jízdy, dni jízdy, času odjezdu vlaku, volné kapacitě vlaku v okamžiku prodeje, přičemž pro zvolený vlak nemusí být v některých cenových úrovních vůbec dostupné. Při zakoupení místenky, místenky SC nebo místenky railjet Business na eShop ČD musí držitel zaměstnaneckých jízdních výhod předložit ve vlaku SC nebo oddíle Business vlaku railjet místenku za cenu, na kterou nemá nárok, doplatí u vlakového personálu do ceny místenky SC/místenky railjet Business za nejvyšší cenu dle tarifu TR 10 *(tj. do 250 Kč)*. Pokud držitel zaměstnaneckých jízdních výhod nastoupí do vlaku SC nebo oddílu Business vlaku railjet bez platné místenky, může si ji zakoupit u průvodčího ve vlaku do vyčerpání všech volných míst. Pokud není místenka k dispozici (vlak je plně obsazen), zaplatí dle tarifu TR 10, Ceník 6, položka 4 přirážku ve výši **1000 Kč**, při platbě na místě se částka snižuje na **400 Kč**; po zaplacení přirážky může cestující obsadit volné místo k sezení *(pokud takové ve vlaku je)*, nemá však nárok na čerpání bonusových služeb.

Použití oddílu Business ve vlaku railjet: Při použití oddílu railjet Business musí držitelé zaměstnaneckých jízdních výhod spolu s platnou místenkou railjet Business předložit jízdní doklad platný pro 1. vozovou třídu.

Bonusové služby: Nárok na čerpání nabízených bonusových služeb ve vlacích SC a v oddílech railjet Business má držitel jízdních výhod na základě předložení platné povinné místenky.

Prémiové služby: Nárok na čerpání prémiových služeb v 1. vozové třídě vlaků EC/IC má držitel zaměstnaneckých jízdních výhod na základě platného jednorázového nebo časového doplatku do 1. vozové třídy dle tarifu TR 10 *(nárok tedy nemají například držitelé ŽP pro 1. vozovou třídu z titulu funkce nebo cestující s průkazem pro bezplatnou jízdu atd.)*.

Použití zvláštních, historických, nostalgických a výletních vlaků ČD: V těchto typech vlaků neplatí žádné zaměstnanecké jízdní výhody. Držitelé zaměstnaneckých jízdních výhod zaplatí globální cenu vyhlášenou pro daný typ vlaku.

Využití služby ČD Taxi: Držitelé In Karty s aplikací železniční průkazka mají nárok na využití služeb ČD Taxi, a to prokázáním se In Kartou *(podrobnější informace k využití této služby naleznete na **www.cd.cz**)*.

Nárok na proplacení alternativní dopravy při ujetí posledního přípoje: Držitelům zaměstnaneckých jízdních výhody nevzniká při ujetí posledního přípoje nárok na proplacení alternativní dopravy do cílové stanice, například použitého taxi. Tento nárok nevzniká ani v případě, pokud má držitel zaměstnaneckých jízdních výhod doplatek do 1. vozové třídy *(jednorázový nebo časový)*.

Evidenční lístky: Evidenční lístky pro jízdu ve vlacích, které nejsou vedeny v závazku veřejné služby (komerční vlaky) se podle původních zásad vystavují (včetně případného manipulačního poplatku 20 Kč) do 31. 5. 2018 a musí je ve vlaku, který není vedený v závazku veřejné služby (komerční vlak) předložit držitel aplikace železniční průkazka, který ještě neprovedl úhradu prolongační částky pro rok 2018 *(cestuje na prolongační částku pro rok 2017)*.

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 vyhlašují ČD časové příplatky pro držitele jízdních výhod.

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

Časový příplatek pro zavazadla – 490 Kč pouze pro zaměstnance, pro další kategorie držitelů jízdních výhod tento příplatek určen není. Úhradou příplatku není nijak dotčena povinnost zaplatit jednorázové úschovné v úschově 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 prolongace následujícího roku podle metodického pokynu k prodloužení zaměstnaneckých jízdních výhod. Tyto příplatky je možné nahrát pouze na zaměstnaneckou In Kartu *(tzv. SLUK)*. **Pořízení časových příplatků** je možné bez manipulačního poplatku: ● v období vyhlášené prolongace – příplatek lze pořídit současně při úhradě prolongační částky nebo dodatečně, ● po ukončení vyhlášené prolongace – vznik nového nároku na jízdní výhody, kdy je uhrazena prolongační částka a současně pořízen příplatek, ● po ukončení vyhlášené prolongace – vydání aplikace ŽP z úschovy, kdy je uhrazena prolongační částka a současně pořízen příplatek, ● po ukončení vyhlášené prolongace – při dodatečné prolongaci, kdy je uhrazena prolongační částka *(vč. poplatku za dodatečnou prolongaci)* a současně pořízen příplatek.

Je možné i **pořízení časových příplatků pouze po uhrazení manipulačního poplatku ve výši 300 Kč** v těchto případech: ● prolongace je uhrazena ve vyhlášeném prolongačním období, ale časový příplatek je pořizován samostatně později *(tj. až po ukončení vyhlášené prolongace)*, ● při dodatečné prolongaci *(tj. držitel uhradí příslušnou prolongační částku + manipulační poplatek 300 Kč za dodatečnou prolongaci)*, ale časový příplatek je pořizován samostatně později, ● při vzniku nového nároku na jízdní výhody nebo při vydání aplikace ŽP z úschovy *(tj. držitel uhradí příslušnou prolongační částku)*, ale časový příplatek je pořizován samostatně později.

Pořízení časových příplatků není povinné. Pokud si nepořídí časový příplatek zaměstnanec či důchodce *(tj. oprávněná osoba čerpající nárok na jízdní výhody)*, může si jej zakoupit pouze rodinný příslušník. V případě, že má zaměstnanec k In Kartě s aplikací železniční průkazka pořízený časový příplatek, ukončí pracovní poměr u svého zaměstnavatele a následně *(bez přerušení)* uzavře pracovní poměr s organizací, kde je nárok na zaměstnanecké jízdní výhody, tento časový příplatek mu *(vč. jeho rodinných příslušníků, pokud tito mají též k In Kartě s aplikací železniční průkazka pořízený časový příplatek)* zůstává do ukončení jeho platnosti.

V případě, že zaměstnanec má k In Kartě s aplikací železniční průkazka pořízený časový příplatek a ukončí pracovní poměr u příslušné organizace, nárok na poměrnou část návratku nemá *(týká se též jeho rodinných příslušníků, pokud tito měli k In Kartě s aplikací železniční průkazka pořízený časový příplatek)*. Pokud má zaměstnanec k In Kartě s aplikací železniční průkazka pořízený časový příplatek, ukončí pracovní poměr s nárokem na jízdní výhody *(odchod do důchodu)*, tento časový příplatek mu zůstává do ukončení jeho platnosti *(vč. jeho rodinných příslušníků, pokud tito mají příplatek též pořízený)*. Pokud cestující v komerčním vlaku nepředloží předepsaný příplatek, zaplatí jízdné podle tarifu TR 10, na které prokáže nárok a cestující se zavazadlem zaplatí cenu za přepravu zavazadla, případně i jednorázové úschovné v UBP, které platí vždy.

Úhrada časových příplatků: Držitel In Karty s aplikací železniční průkazka při úhradě prolongace *(na pokladní přepážce ČD s UNIPOK nebo v eShop ČD)* načtením In Karty nebo zadáním čísla In Karty zjistí do jaké kategorie držitelů jízdních výhod je zařazen *(týká se především důchodců a jejich rodinných příslušníků, pozůstalých)* a pořízení časových příplatků je stanoveno následně:

ČD, a.s.: Držitelům In Karty s aplikací železniční průkazka budou příslušné příplatky poskytnuty při úhradě prolongace formou benefitu, který má charakter bezplatné jízdenky.

SŽDC, s.o.: V souladu s bodem 2.1.3.1 Podnikové kolektivní smlouvy Správy železniční dopravní cesty, státní organizace *(dále jen „SŽDC")*, na období od 1. 2. 2018 do 31. 12. 2019, se SŽDC zavazuje uhradit svým zaměstnancům, jejich rodinným příslušníkům a důchodcům SŽDC *(držitelům jízdních výhod)* na základě jejich žádosti časový příplatek.

Zaplacením časového příplatku pro zaměstnance SŽDC, jejich rodinné příslušníky a své důchodce uhradí SŽDC příplatek pro komerční vlaky a lanovku. Zaměstnancům uhradí SŽDC na základě jejich žádosti i příplatek pro přepravu zavazadel. Důchodci SŽDC se při žádosti o časový příplatek řídí samostatně vydanou informací pro důchodce SŽDC, která bude formou letáku k dispozici při platbě prolongace na pokladnách ČD.

Zaměstnanec si o úhradu časového příplatku požádá na personálním pracovišti poskytujícím jízdní výhody *(zaměstnanec Generálního ředitelství a Oblastních ředitelství na personálním pracovišti své organizační složky, ostatní zaměstnanci SŽDC u příslušného personálně-mzdového specialisty Centra sdílených služeb)*. Zaměstnanec si může vybrat, zda a o jaké časové příplatky požádá pro sebe a pro které rodinné příslušníky požádá o časový příplatek pro komerční vlaky a lanovku. Tato žádost na příslušném personálním pracovišti musí být podána nejpozději do 29. 5. 2018 tak, aby si zaměstnanec stihl nechat následně na pokladně ČD zvolené příplatky nahrát na příslušné In Karty. Pozdější žádost po konci období prolongace je možná, ale již s úhradou manipulačního poplatku za každou žádanou osobu dle tohoto prolongačního rozkazu.

Úhrada časového příplatku za zaměstnance i za jeho rodinné příslušníky je nepeněžním příjmem zaměstnance dle zákona č. 586/1992 Sb. a podléhá odvodu daně z příjmu ze závislé činnosti a zákonným odvodům sociálního a zdravotního pojištění. Odvody budou provedeny v termínu vyúčtování mezd za měsíc, v němž došlo k uhrazení časového příplatku ze strany zaměstnavatele. V případech, kdy nebude možno např. z důvodu dlouhodobé nepřítomnosti odvody při vyúčtování mezd zaměstnanci provést, uhradí zaměstnanec odvody SŽDC dle pokynů příslušného personálního pracoviště SŽDC. Bližší informace budou uvedeny na stránkách odboru personálního na intranetu SŽDC ve složce Jízdní výhody.

Ostatní společnosti: Držitelé In Karty s aplikací železniční průkazka hradí časové příplatky dle zde již uvedených pokynů.

Jednorázový příplatek k zaměstnaneckým jízdním výhodám: Držitel jízdních výhod, který nepředloží ve vlacích, které nejsou vedeny v závazku veřejné služby (komerční vlaky) nebo na lanové dráze časový příplatek dle části VII, čl. 12, zakoupí si **jednorázový příplatek pro komerční vlaky a lanovku** ve výši **125 Kč** nebo **5 €** *(jednotná cena pro každého cestujícího bez ohledu na věk nebo vozovou třídu)* pro libovolný počet jízd (v době jeho platnosti) držitelů jízdních výhod. Jednorázový příplatek platí vždy od 00:00 hodin prvního dne platnosti do 24:00 hodin následujícího dne. Jednorázový příplatek lze zakoupit ve vlaku ze zařízení POP, u pokladní přepážky pouze ze zařízení UNIPOK 2G (u všech pokladních přepážek až od 1. 8. 2018) a na eShop ČD, ode dne vyhlášení i přes mobilní aplikaci. Při zakoupení ve vlaku se neplatí manipulační přirážka. Jednorázový příplatek pro komerční vlaky a lanovku lze zakoupit v předprodeji až 60 dnů před prvním dnem platnosti. Jednorázový příplatek pro komerční vlaky a lanovku se vydává ke konkrétnímu jízdnímu dokladu, jehož číslo je na něm uvedeno.

Lanová dráha Liberec-Horní Hanychov–Ještěd: Držitel In Karty s aplikací železniční průkazka a časovým nebo jednorázovým příplatkem pro komerční vlaky a lanovku jízdné neplatí, vyzvedne si u pokladní přepážky nebo průvodčího lanové dráhy pouze místenku za 0 Kč. Držitelé průkazu pro bezplatnou jízdu si zakoupí u pokladní přepážky nebo průvodčího lanové dráhy jednorázový příplatek pro komerční vlaky a lanovku ve výši 125 Kč a současně si vyzvedne místenku za 0 Kč. Cestující s jízdními výhodami, který nebude mít uhrazen časový nebo jednorázový příplatek pro komerční vlaky a lanovku zaplatí při jízdě na lanovce jízdné s místenkou dle tarifu TR 14.

Doporučujeme všem držitelům In Karty s aplikací ŽP, aby si při úhradě prolongační částky pro rok 2018 pečlivě zkontrolovali u pokladní přepážky ČD vydaný doklad *„Potvrzení o úhradě prolongační částky"*. Kontrolu proveďte také při zakoupení časového doplatku do 1. vozové třídy, časového příplatku pro komerční vlaky a lanovku a časového příplatku pro zavazadla. Na pozdější reklamace nebude brán zřetel!

Tento pokyn je zveřejněn v prostředí intranetu ČD na adrese: ***http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokum.nsf*** v kategorii Jízdní výhody a pro uživatele Lotus Notes: Soubor/Databáze/Otevřít/server: Albatros/České dráhy - dokumenty - O10 GŘ - dokumenty personální. Současně je také zveřejněn v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD.

Parní lokomotiva 434.149 na druhé záloze v železniční stanici Česká Lípa-město. Na snímku z podzimu 1963 byl zrovna za jejím řízením strojvůdce Šíp. Na sever Čech byl tento stroj převeden třetího října téhož roku z Košic. Snímek je z archivu kolegy Zdeňka Hájka.
Na záběru vpravo (reprodukce pohlednice, kterou vydal STOCKER CLUB při LD České Budějovice) je lokomotiva 414.0113 z provozu v jihočeské metropoli v 60. letech minulého století. Tento snímek zde zveřejňujeme jako ilustrační, protože právě stroje řady 414.0 jezdily v téže době i na 1. záloze v České Lípě

Krápníky v severních Čechách

II. – pokračování ze Zájmů strojvůdce č. 7/2018

Parní lokomotivy 524.1 tehdy zajišťovaly Mn vlaky do Rumburka, Bakova, Lovosic. Zde už tenkrát jezdil jeden pár Mn vlaků pouze 3x týdně pro nedostatek zátěže. Lokomotivy 524.2 vozily Mn do Děčína a Varnsdorfu. Stěžejní úlohu v nákladní dopravě hrály lokomotivy 555.0 (Pn vlaky do Rumburka, Nymburka, Liberce, Ústí n/L.). Tehdy pouze 555.0182 neměla uši (výborně „vařila“) a jen 555.0139 měla dva vodoznaky. Jedenkrát naneštěstí při stání lokomotivy pravý vodoznak praskl a úplně spařil strojvedoucímu, který kouřil fajfku, kožený pytlík na tabák, který měl viset na háčku pod střechou. Pytlík měl pak ani ne třetinu své původní velikosti a byl jako kámen. Musel se pak rozbít kladivem, tabák již nebyl k použití.

Stroje 434.1 měly tzv. okruhy – Mn Česká Lípa–Svor–Jablonné–Česká Lípa. V osobní dopravě 354.1 jezdily do Děčína, Liberce, Řetenic (přes Lovosice) a částečně do Bakova. 464.0 vozily R a Os vlaky na rameni Rumburk–Kolín. Tehdy v širokém okolí měly přechodnost lokomotivy s maximálním nápravovým tlakem 15 t. První tři lokomotivy 556.0 přišly z pobočného lokomotivního depa (PLD) Most na jaře 1964, vozily Pn vlaky do Nymburka (jinam neměly přechodnost), a to ještě s omezením rychlosti 20 km/h přes asi pět propustků. Na mostě přes Jizeru v Mladé Boleslavi měly trvalé omezení na 20 km/h všechny vlaky. Pro úplnost dodejme, že na 1. záloze působila lokomotiva 414.0 (na tehdejším osobním nádraží) a na 2. záloze na městském nádraží v České Lípě 434.149 (přišla z Košic). Na postrky, eventuálně přípřeže na Jedlovou, Bezděz a do Křižan, byly podle potřeby nasazovány 434.1, 524.1, 524.2 a 555.0.

Plně motorizována byla v tehdejší době pouze osobní doprava do České Kamenice (motorové vozy M 131.1). Tyto vozy dále jezdily s několika vlaky do Lovosic. Na českokamenické lokálce byl v provozu jeden pár Mn vlaků, který vozila lokomotiva 423.001, což byl jediný inventární kus ve strojové stanici Česká Kamenice. Lokomotiva dodnes fyzicky existuje. Trať do České Kamenice byla zrušena již r. 1979 (od r. 1997 je v činnosti úsek Česká Kamenice–Kamenický Šenov pro muzeální provoz.

Trať Svor–Jablonné v Podještědí byla zrušena r. 1973; úsek Cvikov–Jablonné sloužil jako vlečka až do r. 1986. Výčet zrušených železnic uzavřela r. 1978 trať Velké Březno–Úštěk, horní nádraží s odbočkou Lovečkovice–Verneřice. Stanice Úštěk horní nádraží ležela o několik metrů výše než dolní nádraží (na trati Česká Lípa–Lovosice). Obě nádraží byla spojena kolejovou spojkou na lovosickém resp. lovečkovickém zhlaví.

Rychlíky a také převážnou většinu osobních vlaků na trati Rumburk–Kolín dopravovaly parní lokomotivy 464.0. Na ilustrační fotografii, kterou pořídil Vratislav Mazák druhého prosince 1973 u Hlízova u Kutné Hory, je stroj 464.008

Zde jezdily dvě lokomotivy 423.0, příslušné do strojové st. Velké Březno, jejíž provoz zajišťovalo Lokomotivní depo Česká Lípa. Všechny vlaky zde byly vedeny jako Mn s přepravou cestujících. V pracovní dny byly dle potřeby jeden až dva nákladní vozy za osobní soupravou. Byla zde norma zatížení S 85 t (stoupání až 40 ‰). V neděli byly všechny vlaky vytíženy do maximální zátěže. Jezdil zde dvouosý Dvůz + dva osmidveřové vozy Bai. Ve všední den jezdil Bai vůz jen jeden. I z této lokálky je zachována od r. 1990 část pro muzejní provoz v úseku Velké Březno–Zubrnice, sloužící v sezoně návštěvníkům zubrnického skanzenu.

Pokračování

Zdeněk Hájek

Na www.svetem.eu
opět ubytování v Itálii a v Černé Hoře.
Levně i letecky. **tel. 604 953 467**

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

Navštivte 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**.

Společenská rubrika

V prvním pololetí roku 2018 slaví svá krásná životní jubilea tito členové základní organizace FS Rakovník. Svoji první padesátku oslavil 29. března pan **Jiří Skalický**, 55 let se dožívá 18. května pan **Miroslav Charvát** a 25. června pětapadesátiny oslaví i pan **Zdeněk Šedivý**. Další kulaté jubileum 60 let oslavil 3. dubna pan **Jiří Hamouz** a v poslední dubnový den je bude slavit i pan **Václav Lavička**, 7. června pan **Milan Bláha** a 19. června pan **Jiří Maršál**. Závodní výbor a členové ZO FS Rakovník přejí oslavencům mnoho štěstí, zdraví a hlavně hodně pohody do dalších let.

***

V březnu oslavili krásné jubileum 60 let strojvedoucí **Alexander Soldán**, **Pavel Peroutka** a **Jirka Kubů**. Všem jim přejeme do dalších let hodně štěstí, pevné zdraví a pohodu v profesním i soukromém životě. Kolegové ze základní organizace FS Česká Třebová

***

Dne 18. března oslavil své významné životní jubileum šedesáti let náš kolega **Ladislav Rafaj** a 4. května se dožívá rovněž 60 let kolega **Jan Samiec**, oba strojvedoucí Cargo Ostrava a členové naší základní organizace FS Jablunkov. Oběma kolegům přejeme do dalších let především pevné zdraví, hodně štěstí a životní pohody. Přejí výbor a členové ZO FS Jablunkov.

Dne 6. května oslaví své životní jubileum 50 let náš kolega, strojvedoucí a člen žatecké základní organizace, pan **Josef Pícha**. Vše nejlepší, hodně zdraví, štěstí a pracovních úspěchů do dalších let mu přejí výbor ZO Federace strojvůdců Žatec a ostatní kolegové.

***

Z provozního pracoviště Nymburk ČD odešli do důchodu naši kolegové: prvního dubna **Milan Sobota** a 8. dubna **Jaroslav Vlasák**. Všichni členové základní organizace FS jim děkují za vykonanou práci a do dalších let přejí hodně zdraví, štěstí, lásky a spokojenosti.

***

V březnu ukončil svoji profesní kariéru strojvůdce **Jirka Marek**. Do dalších let mu přejeme jen to nejlepší, spokojenost a hlavně pevné zdraví. Kolegové a kamarádi ze ZO FS Česká Třebová

***

Dne 10. 4. pan **Zdeněk Herber** a 12. 4. pan **Karel Kuzník** oslavili své sedmdesáté narozeniny. Do dalších let pevné zdraví a hodně spokojenosti jim přejí členové a výbor základní organizace Federace strojvůdců Krnov.

Panu **Vladimíru Dragounovi** se omlouvám za přidaných deset let k jeho výročí. Oslavil teprve sedmdesáté narozeniny. Děkuji za pochopení. Jiří Hon

***

V květnu slaví své narozeniny naši kolegové, členové nymburské základní organizace Federace strojvůdců: sedmdesát let 16. května **Jan Štejfa** a padesát let 25. května **Jiří Matějka**. K těmto významným životním výročím jim blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a spokojenosti. Výbor a členové ZO FS Nymburk

***

Letos oslavil svoji první čtyřicítku náš mašinkář **Jiřík** „OF“ **Cikán** ze základní organizace Česká Lípa. Za všechny kolegy, kteří našeho broučka znají, přejeme mnoho zdraví a elánu a aby mu „kropičák“ s bagrem stále dělaly mnoho radosti.

***

Druhého května bude slavit své 60. narozeniny náš kolega **Jaromír Valný** ze základní organizace FS Veselí nad Moravou. K jubileu mu srdečně blahopřejí a do mnoha dalších let spokojeného života jen to nejlepší a zejména zdraví přejí výbor a ostatní členové veselské ZO Federace strojvůdců.

***

Mezi našimi jubilanty je i trojice kolegů ze základní organizace FS DKV Praha. Již čtvrtého května bude svoji první padesátku slavit **Jiří Stýblo**. Dne 12. května oslaví 55. narozeniny **František Silovský** a již o den později rovnou šedesátku **Vladimír Demel**. Hodně zdraví, osobní spokojenosti a životního elánu ještě do mnoha dalších let jim přejí výbor a ostatní členové ZO Federace strojvůdců.

***

Svá kulatá životní jubilea již brzy oslaví naši kolegové ze základní organizace Federace strojvůdců Brno dolní. Šedesáti let se dožívá 4. května **Luděk Maloň** a svoji první padesátku si připomene 11. 5. **Jan Fučík**. Našim oslavencům srdečně blahopřejeme a do dalšího spokojeného života přejeme jen to nejlepší a především pevné zdraví. Výbor a členové ZO Brno dolní

***

V příštích dnech oslaví své narozeniny tito členové děčínské ZO Federace strojvůdců – již druhého května slaví kulatiny kolegyně **Denisa Mikesková**, 8. května. 82 let pan **Eduard Matěj** a 12. 5. pětasedmdesát let pan **Josef Netík**. Výbor a ostatní kolegové ze základní organizace FS Děčín jim blahopřejí a do mnoha dalších let přejí spokojenost, pohodu, osobní štěstí a zejména zdraví.

***

Sedmý květen bude dnem, kdy své 60. narozeniny oslaví náš kolega **Miroslav Zapletal** ze základní organizace Ostrava-Cargo. Hodně zdraví, spokojenosti a úspěchů do dalšího života mu přejí výbor a ostatní členové ZO.

Vlastně se nic nestalo – tak trochu jiný pohled

Chtěl bych reagovat na článek „Vlastně se nic nestalo“ ze Zájmů strojvůdce č. 2/2018 *(pozn. redakce: na www.fscr.cz je v elektronickém archivu našeho časopisu)*. Podotýkám, že i já mám rád železnici a České dráhy, jež jsou mojí obživou, a tak chápu hořkost, která je z něho patrná. O události nemám jiné informace, než přinesl zmíněný článek, a tak budu „vařit“ z něho. Shrnu-li do několika slov, co se událo, tak v Českých Budějovicích na peróně stojí „narvaný“ vlak soukromého dopravce a ten proto posiluje výjimečně přeplněný spoj autobusem, který do cílové stanice přijede trochu opožděn. Na rozdíl od hodnocení uvedeného v článku to hodnotím velice kladně. Dopravce má při ruce autobus i s řidičem a operativně ho nasadil. Ode mne tedy „za jedna“.

Pokusme si představit stejnou situaci, tentokrát s „narvanou“ Regionovou národního dopravce. Pokud by vůbec byla snaha o posílení a byla i k dispozici vytopená další souprava, nebyl by určitě volný strojvedoucí. Pohotovost se totiž jaksi moc nenosí. Nebo by se připojil někde stojící vytopený vlečňák? Silně pochybuji. „Regína“ by odjela přeplněná, možná by i pár cestujících zůstalo na peróně. Asi tak na 10 procent by se ozvalo, že za vzniklou situaci se cestujícím omlouváme. Ale spíš ani to ne. Vždyť není vzácné, že cestující stojí i ve vlaku vyšší kvality, který má v pátek, jako ve svátek pětici vozů, zatímco mašinka by jich utáhla i dvakrát víc. Ale kde ty vozy vzít!?

A proč jsme nevyhráli tu soutěž na provozování dopravy? Možná jsme chtěli na provoz moc peněz, možná už cestující nechtěli 40 let staré stodvaapadesátky. A „vynovené“ Regíny? Když jsem se s tímto motorovým vozem setkal poprvé, řekl jsem si – no, sice žádný zázrak, ale docela dobrý. Ale pak se to rozjelo a naprostá tragédie. Pokladnice nepříjemných zvuků. Všechny nectnosti dvouosých vozidel zakonzervované na dalších dvacet a možná i třicet let.

Další věc, kterou zmíněný článek kritizuje ... a sice, že se plíživě vkrádá autobusová doprava na Šumavu. Zatím jako kombinovaná, ale kdo ví, jak to bude dál. Vždyť autobusová doprava je tak neekologická! Dovolím si ale příklad. Mám chalupu v Horažďovicích, cca 50 m od silnice a cca 200 m od trati. Abych slyšel projíždět autobus, musím na něho dávat pozor, abych si ho všiml, zatímco přijíždějící Regínu slyším půl kilometru dopředu skřípat, klapat na stycích a vrčet. Ne, že by mne to rušilo, jen chci poukázat na to, co je k přírodě šetrnější.

Zejména v našem časopise se dočítám, jak je naše železniční doprava v porovnání s autobusy ekologická. Vůbec nepolemizuji o nákladním vlaku loženém 100 kontejnery versus 50 kamionů jedoucích po silnici. Tam je to jednoznačné. Ale již zmíněná stodvaapadesátka proti autobusu? Možná by vyšla vítězně, kdybych ji srovnával s jejím vrstevníkem Škoda 706 RTO. Zatímco tento a novější typy jsou již přetaveny na jiná vozidla, naše motoráčky, již z výroby zastaralé, jezdí dál. Jaké asi mají emise oproti moderním autobusům? Ty navíc procházejí pravidelnou STK, takže není nutné pod ně dávat hadry na místa, kde pravidelně stojí, protože z nich nic neodkapává.

A ještě jeden příklad: Předloni v parném létě probíhala mezi stanicemi Horažďovice předměstí–Nepomuk nepřetržitá výluka a vlaky byly nahrazeny autobusovou dopravou. Byly nasazeny moderní zájezdové autobusy s klimatizací. Po příjezdu do Nepomuku na nás čekala souprava několika „cetiletých Bautzenů“ vytopených sluníčkem, dost možná až na 50 stupňů. Nedivím se tedy obecenstvu, že pokud má možnost volby, vybere autobus. A to mám železnici rád, jak jsem již v úvodu podotkl.

Vlastní silou.

Václav Polívka

Zájmy strojvůdce i na webu

Časopis Zájmy strojvůdce si můžete přečíst i na webových stránkách ***www.fscr.cz***, které jsou oficiální internetovou prezentací naší samostatné profesní odborové organizace. Tamtéž najdete průběžně aktualizované informace vydávané prezidiem Federace strojvůdců ČR!

Omezení platnosti jízdenek FIP ve vlacích DB AG

S účinností **od 10. června 2018** se zavádí **v některých vlacích osobní přepravy** společnosti DB AG nová omezení využití jízdenek FIP. **Tato omezení platí do 8. prosince 2018, kdy budou nahrazena novým zněním.**

Seznam vlaků DB AG s platným omezením využití jízdenek FIP je k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod nebo v prostředí intranetu ČD na adrese: ***http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokum.nsf*** v kategorii Jízdní výhody a pro uživatele Lotus Notes: Soubor/Databáze/ Otevřít/ server: Albatros/České dráhy - dokumenty - O10 GŘ - dokumenty personální. Současně je zveřejněn v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD.

Poslední rozloučení

Dne 23. března 2018 po dlouhé těžké nemoci ve věku 64 let nás navždy opustil skvělý chlap, kamarád, kolega strojvůdce, pan **Karel Tejček**.

Prosíme všechny, kdo jste ho znali, věnujte mu tichou vzpomínku. Karle, nezapomeneme!

Členové a výbor FS Krnov

ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdců 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 Mikolajek a Radoslav Ondráček. Sídlo tiskového střediska a redakce Zájmů strojvůdce: 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.cd.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

FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY