

Přečtěte si...

- Stoltenberg: Nechceme studenou válku, tak si ji přihřejeme
- 1164 nových za úterý 8. září
- Vladimir Putin: Skutečné lekce 75. výročí druhé světové války II.

Rozhovor s Radkem Nejezchlebem, vedoucím kandidátem KSČM do Zastupitelstva Jihočeského kraje

Člověk by měl dělat politiku pro širokou veřejnost, ne pro svůj osobní prospěch

● Pracujete na železnici. Letos došlo k řadě železničních neštěstí. Proč tak najednou? Skutečně je podle vašeho názoru hlavní příčinou lidský faktor, tedy nepozornost?

Nutno uvést, že skutečně v naprosté většině případů šlo o selhání jedince. Pohlédneme ale na to, proč k tomuto selhání došlo. Jedním z dlouhodobých problémů je nedostatek provozních zaměstnanců. Pro zajištění provozu se dělají přesčas. Přestože je dodržen odpočinek, tak pokud zaměstnanec dělá pravidelně měsíc co měsíc třicet až čtyřicet hodin přesčasů, musí to být někde znát. Bylo by též dobré se pozastavit nad tím, že dříve, než se někdo stal strojvedoucím, který vyjel na hlavní trať, trvalo to nějaké období, několik let. Začal na dílně, pak byl pomocníkem strojvedoucího, potom jezdil na posunu v obvodu stanice, a až poté mohl na samotnou trať.

Dnes není výjimkou, že se do roka stanete strojvedoucím na hlavní trati, na níž se jezdí až 160kilometrovou rychlostí. Zapomenout nesmíme ani na koronavirový útlum v přepravní činnosti drah. Zmiňované problémy se při opětovném náběhu úkolů projeví negativně, podobně jako v jiných odvětvích.

● Co udělat, aby se podobné případy minimalizovaly nebo raději neopakovaly vůbec?

Na Českých drahách byla v současné době zvýšena kontrolní činnost. I když toto opatření může mít i opačný efekt. Zaměstnanec, který pracuje v ještě větším stresu, je totiž mnohem blíže k nárůstu chybivosti. Jsem zaměstnancem Českých drah, takže mohu potvrdit, že forma vzdělávání a školení zaměstnanců je na velmi dobré úrovni. Již v minulé odpovědi jsem uvedl, že čas přípravy na tak zodpovědnou pracovní pozici, jako je strojvedoucí, je velmi krátký. V dřívějších dobách se člověk stal strojvedoucím až tehdy, když prošel vše tzv. od píky. Z vlastní zkušenosti mohu potvrdit, že pro strojvedoucí je stresující, že jdou na směnu a už mají obavy, co jim přijede za »stroj«. Mohu uvést jeden příklad za všechny.

Na trati z Havlíčkova Brodu do Slavonic jezdí jednotky řady 841 Stadler, které jsou v provozu od roku 2011, 2012. Jejich technický stav je někdy takový, že je strojvedoucí opravdu rád, když proběhne směna bez nějakých větších zádrhelů. Kupříkladu nedávno byla jedna jednotka po celkové revizní opravě, a co myslíte? Během dvou měsíců opět plno problémů. A zde musím uvést, že tyto opravy dělá soukromá firma, která neměla do té doby s těmito jednotkami žádné zkušenosti. Nehledě na to, že nejsou náhradní díly.

Rekl bych, že o tomto problému nejvyšší management ani neví. Nedostane se to k němu. Často se stává, že pokud přijede někdo z nejvyššího vedení, vše se dává dohromady, aby to vypadalo v pořádku. Toto ale nemůže vydržet navždy! Trošku jsem obořil od otázky, neboť jde o související skutečnost. V neposlední řadě, jak snížit riziko nehodovosti, je třeba se zamyslet nad přesčasovou prací. Zde by mohla být ještě snížena pracovní doba provozním zaměstnan-

cům ve vícesměnném provozu s nerovnoměrně rozvrženou pracovní dobou.

● Před převratem byla »modrá armáda« velmi ceněna. Svědčí o tom nejen seriál *Dynastie Nováků*, či slavný film *Železný dědek*. Jak je tomu dnes?

Rekl bych, kdeže jen ty loňské sněhy jsou! Co se státu a jeho péče o České dráhy týče, jsem v poslední době hodně roztrpčen. Nedávno nastala pro všechny zaměstnance ČD nemilá situace. Kvůli očekávané až dvoumiliardové ztrátě zaměstnanci drah mohli přijít o týden dovolené, sáhnout by se mohlo i na benefity, a v budoucnu by mohly skončit až stovky lidí v administrativě. Rád bych uvedl, že i my – železničáři – jsme od začátku koronakříze byli v tzv. první linii, přičemž nám stát nezajistil ochranné pomůcky. V první linii působili i zdravotníci, lékaři či prodavačky v obchodech. Na ty všechny stát myslel a zajistil jim prémii za práci v obtížných podmínkách. My na železnici jsme nedostali nic. Naopak nám chtěli ještě brát! Nelze se ale pozastavovat nad tím, že ředitel drah Václav Nebeský navrhoval tato nepopulární úsporná opatření. Co také může ze své pozice jiného dělat?

Domnívám se, že je namístě, aby Českým drahám, jež jsou plně státní akciovou společností, pomohl stát, který je provozuje. A to nechci předvídat, s čím půjde vedení do vyjednávání ohledně nové kolektivní smlouvy pro příští rok. Ale jak jsem již uvedl, vedení se bohužel musí chovat ekonomicky. Takže zde musí zasáhnout stát. Věřím, že pan ministr Havlíček či pan premiér Babiš ukážou, jak je pro ně »modrá armáda« důležitá. České dráhy jsou páteří soustavou, která se bez pomoci státu neobejde. Anebo je můžeme nechat zprivatizovat, a tím pádem i zlikvidovat. Také KSČM bude nadále bojovat za práva všech zaměstnanců, nejen v železniční dopravě.

● V jednom svém vstupu na internetu jste napsal, že politika je službou veřejnosti, nikoliv pro osobní prospěch. Můžete to rozšířovat?

Stojím si za tím, že člověk by měl dělat politiku ne pro svůj osobní prospěch, ale pro širokou veřejnost. Politik by tu měl být pro lidi, ne lidi pro něj. Málokdo si z dnešních dlouholetých politiků uvědomuje, jaké problémy obyčejné lidi vlastně trápí. Nedivím se, neboť politici pobírají odměny, které jsou mnohem vyšší než mzda většiny lidí. Nemluvě o tom, že dostávají další odměny z dozorčích či správních rad. Myslím si, že pro každého politika by měla být čest být zástupcem občanů a hlavní odměnou by mu měl být spokojený občan. Není nic krásnějšího, než když za vámi přijde spokojený občan a poděkuje vám za odvedenou práci.

Myslím si, že i mnozí mladí lidé z různých politických uskupení do politiky vstupují, neboť ji chápou jako byznys. Já vždy budu stát na straně těch poctivých pracujících lidí. Vždy jsem byl mými rodiči vychováván v tomto duchu a pamatuji na slova mého tatínka, který byl velmi poctivý člověk, a moc si ho vážím: »Pamatuj na to, odkud jsi vzešel, nikdy nezapomeň na ty obyčejný poctivý lidi.«

● V témže vstupu jste se zmínil,

že v jižních Čechách stále chybí funkční integrovaný dopravní systém. To je skutečně pravda?

Ano, je. Jihočeský kraj je snad jeden z posledních krajů, kde není funkční integrovaný systém. Na tomto systému se pracuje už velmi dlouho. V jiných krajích již dnes můžete cestovat napříč celým krajem na jednu jízdenku kombinovaně vlakem, autobusem a někde i MHD. Máme v kraji koordinátora dopravy JIKORD a zde je, myslím, problém nejen ve špatné manažerské práci odpovědných pracovníků, ale i ve vedení kraje. Samozřejmě, že problematika základní dopravní obslužnosti v každém regionu vychází nejen ze základních geografických charakteristik území, ale také ze statistických ukazatelů, jakými jsou například hustota osídlení, spádové oblasti, průměrný zátěžový proud, atd. Tyto ukazatele nejsou pro Jihočeský kraj příliš příznivé. Náš kraj se totiž vyznačuje velkou rozlohou a nízkou hustotou osídlení obyvatel. Přesto si myslím, že kvalitní funkční integrovaný systém je možný. A to je úkol pro zastupitele v příštím volebním období.

● Když jedu po silnici či dálnici, mívají mne desítky nákladních automobilů naložených zbožím vezeným zblízka i zdaleka. Není to pochopitelně ekologické. Co udělat pro to, aby přepravu alespoň větší části takových zásilek převzala železniční doprava?

Železniční doprava byla vždy mimořádně významným hospodářským i strategickým odvětvím. Měl by zde být zájem samotného státu a ten by měl podporovat železniční dopravu. Železniční nákladní doprava by měla být zvýhodněna před silniční nákladní dopravou, a to už z hlediska ekologického. Takže je na samotném státu, aby zvýhodnil železniční nákladní dopravu před kamionovou. Zde však již dlouhodobě není politická vůle.

Je třeba říct, že některé lobbistické skupiny mají na kamionové dopravě velký zájem. Jedním z možných řešení je snížení poplatku za dopravní cestu. Zde je třeba otevřít otázku na téma poplatků za obnovitelné zdroje. Dalším možným řešením je daňové zvýhodnění firem přepravujících zboží po železnici.

● Jižní Čechy patří k nejekologičtějším regionům. Ale ani ty se nedokázaly vyhnout devastaci životního prostředí. Co udělat pro to, aby přece jen jsme při ochraně klimatu udělali víc? Chápu ovšem, že za kapitalismu je velmi těžké někoho omezit, či dokonce narušit jeho »lidská práva«, které jsme po Listopadu aplikovali snad na všechno a ocitli se z tohoto ohledu na pokraji anarchie...

Největším současným problémem stavu životního prostředí je jistě kvalita ovzduší. Právě ovzduší je pro člověka jednou z nejdůležitějších složek životního prostředí, bez které se nemůže obejít. Kvalitě



ovzduší by měla být věnována velká pozornost na všech úrovních, a to jak národní, tak i celosvětově. Ke znečištění přírody a krajiny dochází především vypouštěním znečišťujících látek z různých zdrojů, jako jsou lokální topeniště, doprava, průmysl, energetika či zemědělství. Proto je třeba prosazovat snižování emisí znečišťujících látek, jakož i energetické úspory a efektivní hospodaření s energií ve výrobě, distribuci i spotřebě, ať už jde o moderní účinné technologie výroby, účinně zateplené budovy, výstavbu nízkoo energetických budov nebo úsporné spotřebiče. Důležitá jsou také efektivní způsoby využití tepla a čisté technologie pro využití v dopravě. V neposlední řadě je nutno podpo-

rovat ekologicky čisté výroby energie, tedy jadernou energetiku a efektivní obnovitelné zdroje. Z tohoto důvodu také podporujeme v Jihočeském kraji dostavbu 3. a 4. bloku JE Temelín.

● A ještě jednu otázku na závěr, týká se vašeho kraje rodáka pana Miloše Vystrčila. Jak se díváte na jeho cestu na Tchaj-wan a na slova o tom, že tam jel proto, že jsme svěbytnou zemí? Z toho jasně vyplývá, že pokud by na Tchaj-wan nejel, dokázalo by to, že u nás vlastně vládne Čína, nebo jsem to špatně pochopil?

V této otázce plně souhlasím s vyjádřením prezidenta Zemana, který označil Vystrčilovu cestu za »klukovskou propagaci«. Pro mě jako pro občana České republiky je nepřijatelné, aby druhý nejvyšší ústavní činitel státu prohlásil: »Jsem Tchajwanec.« Kde je nějaké vlastenectví? Zde je opravdu vidět, jak si Češi narovnali záda. Pan Vystrčil totiž na tiskové konferenci po přeletu z Tchaj-wanu uvedl, že tam byl Čechům narovnat záda.

Jestliže druhý muž našeho státu nerespektuje ostatní ústavní činitele v názoru na zahraniční politiku státu, nedivím se, že prezident Zeman už nebude zvat předsedu Senátu Vystrčila na setkání nejvyšších ústavních činitelů o zahraniční politice.

Je třeba říct, že pan Vystrčil mluvil za osm tisíc voličů, kteří ho zvolili do Senátu. Takovou sílu má jeho mandát. Zatímco se prohlásil Vystrčil za Tchajwanec, tak ostatní velmoci EU, jako je Německo či Francie, jednají s čínským ministrem zahraničí. Je třeba položit si otázku: Kdo za tím vším stojí? Kdo má na tom zájem?

Jaroslav KOJZAR



Pavel Kováčik, předseda poslaneckého klubu KSČM a kandidát do Senátu ve volebním obvodu č. 54 – Znojmo, o víkendu diskutoval s občany v Moravském Krumlově. Pozvání k volbám probíhalo za krásného počasí a v příjemné atmosféře.

FOTO – (za)