

Z aktuálních událostí

■ Ve středu 16. 3. 2022 proběhlo v sídle OSŽ poslední jednání **Ústředí OSŽ** před sjezdem. „**Problematika systémového řešení režijních jízdnek jde v současné situaci pochopitelně stranou, k žádnému posunu nedošlo, naši partneři nyní musí akutně řešit humanitární důsledky války na Ukrajině,**“ poznamenal v rámci kontroly plnění úkolů předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, který jednání moderoval.

Informace ze zásadních jednání zahájil jako obvykle I. místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru (PV) OSŽ při Českých drahách, a. s., Vladislav Vokoun. Informoval mimo jiné o zapojení ČD do humanitárních akcí: „**Ted se státu národní dopravce hodí, ale až to všechno skončí, zase o něj ztratí zájem,**“ poznamenal s tím, že České dráhy vozí uprchlíky především v běžných vlacích. „**Jinak vnitrostátní přeprava se nám vrací téměř do normálu, jsme zhruba na 90 %, potíže máme pouze s mezinárodnou, ale předpokládáme, že i ta se začne vracet do normálu, být narážím na kapacity,**“ poznamenal. Dále se zmínil o probíhající výběrovém řízení na generálního ředitele ČD (z 11 uchazečů).

Bc. Marta Urbanová, tajemnice PV OSŽ ČD Cargo, poté informovala o jednání Dozorčí rady ČD Cargo (24. 2.) a dále mluvila mimo jiné o přepravě substrátů z Ukrajiny, která se potýká s potížemi, či o přechodu na e–stravenky k 1. 7. 2022 a o výsledcích průzkumu KOP (počítá se s nájedem v půlce dubna).

Místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ Správy železnic (dále SŽ) Petr Štěpánek informoval o jednání odborových centrál se zaměstnavatelem (11. března), kde byli zástupci zaměstnanců seznámeni s konečným návrhem organizační změny k 1. 4., „**Pokud jde o KOP, budou čtyři lokality: Jeseník, Darkov, Karlovy Vary a Livverda, na webových stránkách SŽ už jsou vyhlášeny termíny, 13. 3. už začali zaměstnanci najíždět,**“ řekl Petr Štěpánek a dále informoval o jednání komise OOPP zabývající se úpravami obnovy a výstrojních součástek (o podrobnostech z jednání hovořil tajemník PV OSŽ SŽ Miloš Paleček).

O aktualitách u nedrážních ZO poté referovala Bc. Renata Dousková, místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně Nedrážního republikového výboru OSŽ. „**Především bych chtěla poděkovat společností a firmám, které úzce spolupracují a pomáhají Ukrajině,**“ řekla a dále zmínila oblast BOZP (probíhají prověrky, které se zpravidla zaměřují na kritické provozy ve stavebnictví a v opravárenství).

O jednání Správní rady Zdravotní pojišťovny ministerstva vnitra (ZPMV) 211 (17. 2.) informoval Ing. Bc. Petr Toman, BA (Hons). Uvedl, že tématem jednání byly mimo jiné příspěvky na pojištění (zvýšení) a „malé“ KOPky.

O mimořádném jednání tripartity k situaci na Ukrajině (17. 3. 2022), hovořil předseda OSŽ Mgr. Martin Malý. „**Pravděpodobně bude potřeba navýšit příspěvek za státní pojištění. Navýšení, které bylo původně zamítnuto, bude pravděpodobně znovu ve hře,**“ uvedl. Dále pak informoval o jednání dopravní tripartity (8. 3.), přičemž vypíchl především novou výši (50 %) slevy pro děti a seniory, a zmínil se i o záležitosti faktur, které ČD vystavily Správě železnic koncem roku 2021 za využívání pozemků pod koleje. K tomu uvedl, že ze strany

ministra dopravy bylo přislíbeno, že pokud bude muset Správa železnic tyto faktury zaplatit, nebude toto stavěno proti mzdovým nákladům v rámci kolektivního vyjednávání a zdroje pro jejich úhradu se budou hledat jinde.

V závěru pak předseda OSŽ mluvil ještě o jednání s MD ČR ve věci problematiky minimálního odpočinku mezi směnami zaměstnanců v dopravě (změna Nařízení vlády č. 589/2006 Sb.), kterým se mj. od 1. ledna 2022 tento odpočinek prodlužuje ze 6 na 7 hodin, což bohužel na řadě pracovišť způsobilo naopak výrazné zhoršení podmínek pro odpočinek v důsledku nutnosti častějšího dojíždění do zaměstnání. Ze strany ministra dopravy byla přislíbena pomoc při hledání způsobu eliminace tohoto nežádoucího a nezamýšleného dopadu novely NV.

Na programu jednání Ústředí OSŽ dále byly předběžné výsledky hospodaření OSŽ za rok 2021 a návrh rozpočtu OSŽ ústředí na rok 2022. Naposledy se Ústředí OSŽ zabývalo přípravou VIII. sjezdu OSŽ, konkrétně zprávou o hospodaření OSŽ po VII. sjezdu OSŽ a dalšími sjezdovými dokumenty.

V rámci organizačních záležitostí byl schválen návrh červnového výjezdního zasedání Ústředí OSŽ do Rajčkových Teplíc a finanční příspěvek OSŽ organizacím, které kvalifikovaně organizují účinnou pomoc uprchlíkům z Ukrajiny: 100 000 Kč organizaci Člověk v tísni a 50 000 Kč ETF.

■ **Zasedání Podnikového výboru (PV) OSŽ Správy železnic (SŽ)** se konalo v sídle OSŽ dne 17. března. V úvodu předseda OSŽ Mgr. Martin Malý nastínil mimo jiné budoucnost rekreačních zařízení v majetku OSŽ, kde je poptávána rekreace především v apartmánech s možností vlastního stravování při minimálních nákladech. Půjde i o značný přímý benefit pro členy OSŽ. Uvedl, že hotel Ostrý v Železně Rudě by se měl začít v nejbližších dnech rekonstruovat tak, aby jej mohli rekreanti využít již začátkem letní sezony, tedy během června. Rekreční objekt Gočár, který je v areálu Chaty Lesní v Kořenově, je již po rekonstrukci a v nejbližších dnech bude nabízen k rekreaci členům OSŽ.

Předseda PV Petr Štěpánek zopakoval informace z jednání odborových centrál působících u SŽ a dále zazněla informace z jednání pracovní skupiny pro OOPP a výstrojních součástí. Bylo zmíněno, že výstrojní součásti lze ve skladu v Hradci Králové vyzkoušet po telefonické domluvě a připravuje se i možnost vyzkoušení pracovní obnovy.

Zástupci zaměstnavatele pod vedením ředitele O10 Ing. Pavla Kouckého upřesnili plánované organizační změny, které budou předloženy ke schválení Správní radě Správy železnic 18. března. Dále se věnovali výkladu jednorázové sociální výpomoci z FKSP a připomínkování některých vnitřních norem a předpisů. Bylo zdůrazněno, že posunutí platnosti předpisu D1 se nepředpokládá a ověřování znalostí by mělo probíhat v rámci pravidelného školení od května. V té době by měly být na pracovištích k dispozici i tištěné předpisy. Diskutovala se i otázka uprchlíků z Ukrajiny a s tím spojené úkoly zaměstnanců SŽ. Ing. Koucký jménem generálního ředitele SŽ Bc. Svobody poděkoval všem, kteří jakoukoliv formou pomáhají. Zvláštní poděkování vyjádřil zaměstnancům HZS SŽ, kteří pomáhají na jednotlivých nádražích.

—red—



VIII. sjezd OSŽ se konal 25. a 26. března v Kongresovém centru v Praze.

Snímek Filip Houdek

VIII. sjezd OSŽ v řeči čísel

Celkem 200 delegátů s hlasem rozhodujícím bylo pozváno na VIII. sjezd OSŽ, který se konal ve dnech 25. a 26. března 2022 v Kongresovém centru v Praze. Přítomno bylo na prvním dni jednání

nakonec 190 delegátů, 10 delegátů se omluvilo.

Nejpočetnější zastoupení na sjezdu měli podle stanoveného klíče delegáti Podnikového výboru (PV) OSŽ Správy železnic (pozváno bylo 61 delegátů, 30 za infrastrukturu, 31 za řízení provozu; zúčastnilo se 59, omluvili se dva delegáti: jeden za infrastrukturu, jeden za řízení provozu), o patnáct méně bylo delegátů PV OSŽ při ČD, a. s., (pozváno 46, účast 43, omluveni 3), Podnikový výbor OSŽ ČD Cargo zastupovalo 18 delegátů (pozváno 19, jeden delegát se omluvil), Nedrážní republikový výbor (NeRV) OSŽ vyslal 11 delegátů (přítomno 10, jeden se omluvil).

Tyto delegáty nominovaly a schválily podnikové konference. Počet delegátů nominovaných PV/NeRV odpovídá procentuálnímu podílu aktivních

zaměstnanců – členů OSŽ. Klíč ke stanovení počtu delegátů byl schválen na jednání Ústředí OSŽ 16. září 2020 s tím, že celkový počet delegátů byl snížen o 10 u Republikové rady seniorů (RRS) a o 10 z řad aktivních zaměstnanců.

Zbývajících 63 delegátů tvořili zástupci Republikové rady seniorů OSŽ (všech dvacet pozvaných delegátů na sjezd přijelo), dále členové Ústředí OSŽ (34 pozvaných, 31 přítomno, 3 se omluvili), a devět členů Revizní komise OSŽ.

Dodejme, že nejstarší delegátkou sjezdu byla Marie Mrázová z Plzně (členka RRS) ročník 1941, nejmladším delegátem pak Pavel Lukášek z Bližny (delegát PV OSŽ Správy železnic/infrastruktura), ročník 1998.

Michael Mareš

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„**Máme před sebou určitě obtížné jednání jak na úrovni Tripartity, tak jednotlivých zaměstnavatelů o problematice odměňování nebo možnostech tlumení dopadu vysoké míry inflace.**“

Hovoříme s **Mgr. MARTINEM MALÝM**, předsedou Odborového sdružení železničářů

Osmý sjezd OSŽ skončil, delegáti se rozjeli domů. Na hodnocení bude ještě určitě prostor, nicméně, jak na přípravu sjezdu a jeho průběh, bezprostředně po jeho skončení, nahlížíte vy?

Příprava sjezdu byla tentokrát o dost obtížnější než obvykle, jelikož jsme byli nepříznivými epidemiologickými podmínkami opakovaně nuceni měnit termín konání, což pochopitelně komplikovalo domluvu s poskytovateli potřebných služeb. V důsledku nakažení nemocí Covid–19 se nám také v posledních dnech před konáním sjezdu omlouvali někteří delegáti, na jejichž místa bylo třeba na poslední chvíli zavát příslušné zvolené náhradníky. V určité chvíli, kdy silně narůstaly počty válečných uprchlíků z Ukrajiny, navíc také hrozilo riziko, že státní orgány budou prostory rezervované pro konání sjezdu potřebovat pro účely rozšíření centra uprchlíků a jejich odbavení. Také i s přihlédnutím k těmto okolnostem se domnívám, že organizační výbor sjezdu, jednotlivé sjezdové komise a celý tým organizačních pracovníků odvedli velmi dobrou práci a určitě si zaslouží naše poděkování. Pokud se týká faktického průběhu sjezdu, tak ten po mém soudu splnil všechny úkoly, které mu stanovy OSŽ přiznávají, jelikož všechny dokumenty, potřebné pro další činnost OSŽ, připravované a diskutované několik měsíců na jednotlivých sjezdových komisích, byly schváleny a ve volbách se také podařilo úspěšně zvolit funkcionáře do všech volených funkcí a to navíc vesměs s velmi silným mandátem.

Bylo snad něco, co vám na sjezdu chybělo? Jestli mi na sjezdu něco chybělo? No asi nějaké vyhocené diskuse či hádky..., ale vážně – jsem naopak velmi rád, že k ničemu takovému na sjezdu nedošlo a celé jednání probíhalo ve velmi seriózní a věcné atmosféře.

Co vám naopak udělalo radost a potěšilo vás?

Nejvíce mne asi potěšila právě ta konstruktivní a věcná atmosféra jednání. Bylo z toho cítit, že delegáti sjezdu dobře zavnímali ten posun ve stylu práce všech orgánů OSŽ, kdy z celého průběhu jednání bylo zřejmé, že jednotlivé sekce dnes spolu docela dobře komunikují a jsou schopny se věcně dopředu dohodnout na vzájemně přijatelných řešeních i ve složitějších záležitostech. Také z vystoupení a prezentací jednotlivých funkcionářů bylo jasně vidět, že vedení OSŽ dnes funguje jako koordinovaný tým a jednotlivé záležitosti a projekty do sebe dobře zapadají a navzájem se doplňují.

Jak se podařilo naplnit program předchozího sjezdu OSŽ? Zůstalo něco otevřeného nebo nedodělaného?

Pokud se budeme bavit o schváleném programu na období po VII. sjezdu, tak úkoly v něm uvedené byly, a opět i do budoucího období jsou, v podstatě trvalého charakteru. Je to výčet činností, které má OSŽ svým členům zajišťovat a výčet dlouhodobých priorit, kterými se mají funkcionáři při svém rozhodování nebo vyjednávání řídit. A pokud se podíváte do cca 120stránkové zprávy o činnosti OSŽ za uplynulé období, z jejího obsahu lze po mém soudu oprávněně usuzovat, že OSŽ schválený program plnilo.

Nebude OSŽ v dalším období poněkud chybět osoba Vladislava Vokouna?

S Vladislavem Vokounem spolupracuji řadu let a musím říct, že si této spolupráce velice cením. Proto jsme také velmi rádi, že jsme se dohodli na vhodné formě jeho dalšího působení v centrále OSŽ. Také bych rád připomněl, že Vladislav Vokoun i po ukončení působení v roli prvního místopředsedy OSŽ dále pokračuje ve významné funkci člena dozorčí rady Českých drah, kde byl zvolen jako zástupce zaměstnanců na kandidátce OSŽ.



Na co jako znovuzvolení předseda zaměříte nyní největší důraz?

O prioritách OSŽ pro nadcházející období jsem hovořil už ve svém předvolebním vystoupení a jsou také zachyceny v přijatém programovém prohlášení. Zjednodušeně lze říci asi tolik, že ve většině agend trvalého charakteru, jako jsou právní poradenství a pomoc členům, poskytování dávek z podpůrného fondu, školení, činnosti v oblasti BOZP, organizace sportovních akcí atd., budeme pokračovat a soustředíme se také na úspěšné dokončení projektů rozjetých v uplynulém období, jako jsou projekty v oblasti digitalizace činnosti OSŽ a přestavby rekreačních kapacit.

Jinak samozřejmě vzhledem k prudkému nárůstu spotřebitelských cen a také výraznému růstu některých nákladů u zaměstnavatelů v naší působnosti máme před sebou určitě obtížné jednání jak na úrovni Tripartity tak jednotlivých zaměstnavatelů o problematice odměňování nebo možnostech tlumení dopadu vysoké míry inflace na hospodaření domácností.

(Pokračování na straně 2)

Oslav MDŽ v mosteckém Klubu seniorů se zúčastnil i 95letý bývalý železničář Jaroslav Kapoun

Na pondělí 21. 3. 2022 měli senioři z mosteckého Klubu seniorů naplánované oslavy MDŽ – tradiční setkání s hojnou účastí. Z 92 pozvaných přišlo 76 seniorů, bývalých železničářů, dorazil i 95letý Jaroslav Kapoun. „**Se zpožděním jsme oslavovali MDŽ a přitom příležitostí jsme pogratulovali i panu Kapounovi k jeho pětadevadesátinám,**“ prozradila Amoška Zajícová z mosteckého Klubu seniorů – železničářů. „**Jeho narození ale budeme oslavovat až v dubnu, Jára se narodil na apríla (1. 4. 1927), a jak je vidět, tak mu to svědčilo!** Máme ještě jednu starší čestnou členku, té bude letos 98 a ta žije v penzionu v Meziboří. Máme za ní naplánovanou cestu, až bude opravdu hezký.“

Jaroslav Kapoun pochází z Vysočiny. V mládí odmítl převzít po otci statek, psal se listopad 1945. Od tatínka dostal na cestu pětištolku, tříkolový boch-

ník chleba, plechový hrníček, přístroj a s malým kufříkem vyrazil do světa (do Mostu). „**Takhle nám to vždycky vypráví,**“ podotkla Amoška Zajícová s tím, že Jaroslav Kapoun celý život pracoval na dráze: „**Co vím, tak začínal v Mostě jako traťový dělník, posunovač a v roce 1956 šel do kurzu výpravčí v Loučeni. Nastoupil do stanice Litvínov, kde jsme se před lety seznámili. Dále prošel jako výpravčí spoustu stanic.**“ Do důchodu odcházel z pozice dozorcího v Mostě. Prostě prošel na dráze opravdu vším.

„**I letos se oslava MDŽ v našem klubu vydaří. Na další besedu v dubnu je pozván Bob Šafránek (předseda ZO OSŽ Most), kterému moc děkujeme za spolupráci a máme ho moc rádi!**“ uzavírá Amoška Zajícová s úsměvem.

Michael Mareš



Na snímku Jaroslav Kapoun, obklopený členy mosteckého Klubu seniorů.

„Máme před sebou určitě obtížné jednání jak na úrovni Tripartity, tak jednotlivých zaměstnavatelů o problematice odměňování nebo možnostech tlumení dopadu vysoké míry inflace.“

(Pokračování ze str. 1)

Aktuálně se nyní ještě například zabýváme také problematikou negativního dopadu novelizace nařízení vlády o pracovní době zaměstnanců dopravě z konce minulého roku na dojíždění a odpocinek zaměstnanců, kdy je třeba na úrovni ministrů dopravy a práce a sociálních věcí nalézt vhodný způsob řešení potíží zejména v železničních stanicích, kde je noční přepravení provozu delší než 6, ale méně než 7 hodin.

Mezi delegáty sjezdu byly slyšet i názory, že OSŽ zapomeno stávkovat. Jaký máte obecně názor na stávku na železnici? Mělo by se stávkovat například za režijní výhody?

Stávka je obecně vhodný nástroj v případě, kdy dotčený zaměstnavatel nemá na trhu významnější konkurenci, jelikož v opačném případě se i případná úspěšná stávka může v krátké době stát oním pověstným Pyrrhovým vítězstvím. Hrozí totiž, že z pohledu zákazníků či objednatelů služeb bude firma, jejíž zaměstnanci stávkují, vnímána jako méně spolehlivá, což pochopitelně konkurenční společnosti mohou velmi účinně využít při soutěžích o získání zakázek. Z tohoto pohledu se i situace na železnici od doby pětidenní železniční stávky v roce 1997 výrazně změnila, jelikož v pozici subjektu, jehož služby nelze získat od konkurence, je už dnes pouze Správa železnic. Domnívám se také, že právě toto povědomí o možných negativních zpětných dopadech stávek je jedním z hlavních důvodů, proč obecně v ČR odbory tento nástroj používají jen velmi výjimečně a snaží se většinou řešit věci vyjednáváním. Navíc mi přijde, že celkově se v ČR nálada ve společnosti posunula spíše v tom směru, že veřejnost je celkem ochotna vnímat přesvědčivé podané argumenty a poté akceptovat třeba i pro ně osobně výrazně nevýhodná opatření (například dopady úsporných opatření ve státním rozpočtu). Na druhé straně ale veřejnost nevnímá zrovna pozitivně, když se někdo domáhá být třeba i oprávněných požadavků silou. Pokud jde o režijní výhody ČD, tam je sice celkově nikdo neruší, narůstají ale potíže systémového charakteru při jejich udržování v měnících se podmínkách na železnici (obtížná domluva ČD s objednateli v případě brutto smluv při nabídkovém řízení). Ty po mém soudu nejsou řešitelné hrozbami stávkou, ale spíše hledáním parterů k přenastavení celého systému jejich poskytování tak, aby lépe odpovídal podmínkám liberalizované české železnice, kde působí více dopravců a objednatelů. Například nějaká obdoba jednotných zaměstnaneckých jízdních výhod zaměstnanců v dopravě ve stylu Plzeňského kraje nebo zapracování zaměstnaneckého jízdného do SJT One Ticket by mohly být vhodnými

způsoby pro vylepšení systému zaměstnaneckých slev do budoucna.

Hovořilo se také o působení OSŽ v rámci ASO. Jaký máte názor na tuto záležitost? Nemělo by zde být OSŽ aktivnější?

Hlavním přínosem členství v ASO je pro nás možnost osobní účasti funkcionářů OSŽ na jednáních v orgánech Tripartity, tj. možnost institucionálního přímého jednání s členy vlády a nejvyššími představiteli zaměstnavatelských svazů o záležitostech, které jsou pro OSŽ důležité. Tento velmi důležitý benefit nám ASO přináší a proto členství OSŽ v ASO považují za velmi přínosné. Pokud občas slyším něco o nedostatečné aktivitě OSŽ v ASO, tak se spíše jedná o to, že o ASO není mnoho slyšet např. v televizním zpravodajství. Z mých dosavadních poznatků a zkušeností však vidím věc tak, že rozhodně neplatí jednoduché pravidlo v tom smyslu, že kdo je více v médiích či v televizi, ten toho také nakonec také více získá. Občas je tomu dokonce spíše právě naopak, neboť hlasitá medializace postojů a požadavků mimo jiné také spolehlivě mobilizuje k reakci všechny lidi, kteří vašemu záměru třeba zrovna dvakrát nefandí, což vám potom ve snaze o prosazení vašich požadavků určitě nepomáhá.

Jak lze vyhodnotit zázemí, které sjezd vyžadoval, konkrétně ubytování, stravování a další záležitosti s tím spojené?

Na účastníky sjezdu určité velice pozitivně působily reprezentativní prostory Kongresového centra, zejména potom působivá vyhlídka na panorama Prahy. Abychom však nezůstali jen u pochval, tak mezi účastníky sjezdu zaznívaly první den některé stížnosti na catering v tom smyslu, že spotřeba některých položek občerstvení se příliš nepotkávala s nabídkou, neboť některé rychle zmizely a jiné výrazně přebývaly a dále také na dlouhé večerní fronty u terminálů v hotelové restauraci, nebo potom na nedostatečně teplou vodu v některých pokojích. K tomu bych si dovolil říci asi tolik, že v případě stravování autového typu je vždy obtížné trefit se při odhadu množství jednotlivých položek do chuti zákazníků. Pokud se však týká front u terminálů a teplé vody, je asi trochu citlivé, že hotel po téměř dvouletém období výrazného poklesu obsazení hotelovými hosty z důvodu pandemie Covid-19 i přes viditelné aktivní přístup a snahu personálu ještě asi není zcela v potřebné kondici pro jednorázové odbavení velkého počtu klientů. Celkový dojem však i přes tyto dílčí nedostatky, myslím, můžeme hodnotit pozitivně.

Děkují za odpovědi.

Miroslav Čáslavský

PŘEDSTAVUJEME

Danuše Polášková:

„Důležité je přivést do OSŽ další členy.“

Na železnici pracuje Danuše Polášková od roku 1968, bezprostředně poté, co absolvovala Odbornou železniční školu v Ostravě. Její první „štaci“ byla železniční stanice Frýdlant nad Ostravicí, kde pracovala dlouhých 36 let. „Za ta léta jsem prošla snad všemi pracovními funkcemi v té stanici – od operátorky, přes osobní a nákladní pokladní, až po reklamace, komerční pracovníci a hlavní pokladní. Posledních 18 let jsem vykonávala vedoucí MTZ,“ vypočítává.



Poté, co se v roce 2004 vytvořily uzlové stanice (UŽST), přešla do UŽST Frýdek-Místek, tam však vydržela pouze rok a půl, v roce 2005 využila nabídku odchodu na doprovodný sociální program a odešla do důchodu o šestnáct měsíců dřív. „Nejlépe jsem se na dráze cítila bezprostředně poté, co jsem po škole nastoupila do zaměstnání. Moji pracovní kolegové se ke mně chovali velice slušně, pomáhali mi v začátcích a nikdy mi nedali najevo, že to ještě neumím tak, jak by to mělo být,“ vzpomíná Danuše Polášková na své začátky.

Nejhůře se naopak cítila ve chvíli, kdy se rušila pracovní místa a její spolupracovníci odcházeli pro nadbytečnost. „Ne všichni mohli využít doprovodný sociální program, a tak odcházeli takřka jako 'na tvrdo'. Ty smutné pohledy vidím dodnes.“ V poslední době ji nejvíce zasáhla smrt jejího kolegy – odboráře Kurta Mužíka: „Slova jsou zbytečná,“ dodává.

V odborech je Danuše Polášková organizována od samého počátku svého zaměstnání, za starého režimu to bylo ROH, po vzniku OSŽ pak tato organizace. Nejprve se práce v odborech účastnila jako řadová členka, v roce 1986 vykonávala funkci pokladní, pak byla zvolena jako místopředsedkyně a od roku 1996 až do odchodu do důchodu byla předsedkyní své mateřské základní organizace ve Frýdlantu nad Ostravicí. „V důchodovém věku jsem pak byla zvolena do Republikové rady seniorů OSŽ a tam jsem dosud, po úmrtí Kurta Mužíka jako předsedkyně této rady.“ Práci v odborech Danuše Polášková věnuje téměř veškerý svůj volný čas. „Je to práce s lidmi a pro lidi. Není den, kdy by se neozařil mobil s dotazem nebo žádostí o informaci, případně pomoc. A nejsou to jen seniori, ale i zaměstnanci. Je to různorodé,“ přibližuje práci železničního odboráře.

Pokud se týká spolupráce s vedením OSŽ, hodnotí ji jednoznačně velmi kladně, a to jak se sekretariátem Ústředí OSŽ, tak s mezinárodním a hospodářsko-finančním oddělením. „Také ze spolupráce se všemi místopředsedy OSŽ mám dobrý pocit. Když něco potřebuji, pomohou, vycházejí mi vstříc,“ říká. V práci předsedkyně Republikové rady seniorů (RRS) OSŽ kladě důraz na to, aby se do práce Rady aktivně zapojili všichni její členové. Jedná se o spolupráci v pořádání různých volnočasových aktivit seniorů, sportovních her či rekreací, a to nejen v OSŽ, ale i v Radě seniorů České republiky, kde je zapojena většina členů RRS OSŽ. „Největší důraz dávám právě na komunikaci nejen mezi členy RRS OSŽ, ale i mezi řadovými členy v klubech seniorů,“ zdůrazňuje. Za nejdůležitější v této práci považuje informovanost každého člena klubu o tom, co se děje v regionu, jaké jsou akce, které připravuje výbor klubu pro své členy. „Vzájemná spolupráce mezi klubem a ZV OSŽ by měla být prioritou. Členové klubu by měli být spokojeni, měli by se těšit na společné akce. Jde o to zprjemnit jim čas, který jinak většinou tráví o samotě,“ připomíná.

Na závěr hodnotí současnou situaci mezi seniory i v OSŽ obecně. „Členská základna OSŽ u seniorů zaznamenala snížení počtu - seniori stárnou, přispěla k tomu i pandemie. Důležité je přivést do OSŽ další členy - mladší, ale i ty, kteří odcházejí do důchodu.“ Miroslav Čáslavský



Zastávka Železná Ruda centrum je v provozu od roku 2007.

NAVŠTÍVILI JSME

Železná Ruda a hotel Ostrý

Železná Ruda leží na západě Šumavy a má tři nádraží: Železná Ruda město, centrum a Alžbětín. Posledně jmenovaná stanice se nachází na území dvou států – Německa a Česka. Železná Ruda město je známa především skutečností, že zde vlaky z Klatov až do pádu železné opony končily a sunutím se vracely zpátky do stanice Špičák (dále k hranici se přes betonový zátaras nedostaly). Prostřední ze zastávek je Železná Ruda centrum (754 m n. m.), která byla zprovozněna teprve v roce 2007. Slouží jako nejbližší příchod do centra tohoto města – stačí pár kroků a ocitnete se přímo na náměstí.

Vlaky na trati Klatovy – Železná Ruda začaly jezdit v roce 1877, po skončení druhé světové války však byla železniční infrastruktura na této trati trestuhodně zanedbávána v souvislosti se zde probíhající „železnou oponou“. Tato horská trať, kde se vyskytuje stoupání 15 – 20 promile, se vyznačuje četnými zářezy a kouzelnou okolní přírodou. V roce 2015 zde byla zahájena rozsáhlá rekonstrukce kolejí a železničních stanic na celé trati.

Staniční budovy jsou dnes vzorně opravené, stejně jako několik bývalých strážních domků, které slouží jako rekreační objekty. Nástupišťe ve stanicích a zastávkách umožňují pohodlný nástup do vlaku a jsou vybaveny novým sdělovacím a zabezpečovacím zařízením a informační technikou. Z Klatov se sem dostanete buď rychlíkem z Prahy, či spěšným vlakem z Plzně, v jejichž čele bývá nasazována dieselová lokomotiva řady 754, přezdívaná Brejlovec, nebo osobáčkem v podobě soupravy regionova (814). Cesta z Klatov do 49 km vzdálené Železné Rudy trvá zhruba hodinu.

Vratme se zpátky do zastávky Železná Ruda – centrum. Nástupišťe se nachází v dlouhém oblouku lemovaném dvěma silničními přejezdy. Z obou stran se lze pohodlně dostat přímo do centra tohoto horského městečka s tisíci šesti sty obyvateli, které svým vzhledem vzdáleně připomíná krkonošský Špindlerův Mlýn. Po zhruba deseti minutách chůze

se ocitneme v blízkosti zdejšího Klostermanova náměstí, kostela Panny Marie Pomocné se dvěma cibulovitými věžičkami, muzea historických motocyklů, muzea Šumavy a také naučného chodníku, který připomíná místa někdejší železné opony. Ke všem těmto železnorudským zajímavostem a mnoha dalším, jakož i ke sjezdovkám a běžeckým tratím, je takřka ideální přístup z hotelu Ostrý, který se nachází přímo v centru města.

Hotel je v majetku OSŽ a v současné době probíhá jeho přestavba s cílem vybudování apartmánových jednotek určených k hotelovému provozu. „Práce byly zahájeny 21. března a skončit by měly tak, aby návštěvníci tohoto hotelu mohli užívat letní sezony,“ říká Martin Vavrečka, místopředseda OSŽ pro správu majetku. Jak dále dodává, dosavadní stav hotelu již nevyhovoval požadované úrovni hotelového bydlení, a proto bylo rozhodnuto o jeho přestavbě na apartmány. „K dispozici bude celkem šestnáct apartmánů, z nichž každý se bude skládat ze dvou pokojů, kde bude možno ubytovat dva až šest návštěvníků. Jeden pokoj bude sloužit jako ložnice, druhý pak jako příležitostná sloužička a jídelní kout. Chybět zde samozřejmě nebude sociální zařízení, televize a další, dnes již samozřejmě vybavení,“ dodává Vavrečka. Hotel se tak bude podobat například vybudovaným apartmánovým jednotkám v objektu „Gočár“, připraveným pro členskou rekreaci letní sezony 2022 v areálu Lesní chaty v Kořenově, který je rovněž v majetku OSŽ. Zhruba polovina hotelu bude vyhrazena pro členy OSŽ, přičemž cena za ubytování bude stanovena tak, aby v maximální možné míře byla zachována atraktivita nabídky rekreace, určené pro členy OSŽ. Druhá polovina hotelu je určena pro běžnou klientelu. „Objednávky pobytu budou zajišťovány prostřednictvím mezinárodního oddělení OSŽ,“ dodává závěrem Martin Vavrečka.

Miroslav Čáslavský



Areál hotelu Ostrý pro cháziv současné době přestavbou.

ZE SVĚTA

Pakt 24 železničních společností

Celkem 24 evropských železničních společností, včetně francouzské SNCF a SBB, chcev budoucnu těsněji spolupracovat na zvýšení atraktivity železnic v Evropě. Železniční společnosti uzavřely pakt a volají po masivních investicích do železniční dopravy. Vlak je neekologičtější motorizovaným dopravním prostředkem, uvádí francouzský list „Journal du Dimanche“. Společnosti si stěžují, že podíl železniční dopravy na osobní a nákladní dopravě je stále velmi malý. Pakt je ambiciózní. Navzdory rozdílným a konkurenčním mohou železniční společnosti v Evropě prosperovat pouze společně. Cílem je v příštích letech železniční dopravu zatraktivnit a do roku 2050 se stát klimaticky neutrální.

Železniční společnosti vyzývají členské státy a Evropskou unii, aby podpořily Pakt o železnici tím, že se zavážou stanovit jasné cíle převodu na jiný druh dopravy na vnitrostátní úrovni. K financování železničního systému a veřejné dopravy, modernizaci železniční sítě, zvýšení kapacity a investicím do vozového parku jsou zapotřebí nové zdroje.

Kromě SNCF a SBB podepsaly železniční pakt Deutsche Bahn, rakouské ÖBB, belgické SNCB, dánské DSB, finské VR, maďarské MÁV, italské FS, lucemburské CFL, holandské NS, portugalské CP a slovenské SZ. Z Blick, 21. 2. 2022, zpracoval ŠH.

Pozn. Jak námsdělil tiskový mluvčí ČD Petr Štáhlavský, České dráhy podpis k tomuto konkrétnímu

dokumentu nepřipojily, jsou však aktivně zapojeny do množství mezinárodních aktivit podporujících stejné cíle jako uvedený Pakt, a to na úrovni UIC, CER i v rámci vícestranných a bilaterálních dohod mezi železnicemi.

Deutsche Bahn příliš riskuje v zahraničí

Deutsche Bahn (DB) je v zahraničí velmi aktivní. Přitom to nemá být součástí její hlavní činnosti. Nyní Spolkový účetní dvůr bije na poplach: rizika jsou příliš vysoká. Mezinárodní byznys DB se stává rizikem pro německý státní rozpočet, jak uvádí Spolkový účetní dvůr. „Deutsche Bahn stále více ztrácí ze zřetel své hlavní železniční poslání v Německu,“ uvádí zpráva. Pohled do zprávy koncernu to potvrzuje. V takzvaném seznamu akciových podílů má DB AG sedm a půl hustě vytištěných stran. Celkem je DB AG podnikatelsky aktivní s více než 400 dceřinými společnostmi po celém světě: v Austrálii, ale i ve Venezuele, Kazachstánu nebo Číně. Od železniční reformy v roce 1994 se státní podnik prosadil ve své expanzi do zahraničí a nyní realizuje zhruba polovinu svých obrátů mimo Německo.

Cestujícím v Německu to však nepomáhá. Deutsche Bahn by se jasněji měly zaměřit na svůj hlavní byznys v Německu, což je stanoveno v zákoně. Spolkový kontrolní úřad proto dochází k jednoznačnému závěru: tato činnost skupiny není ve spolkovém zájmu. Spolková vláda se proto musí snažit

VŠIMLI JSME SI

● **POLSKO** chce vytvořit „štafetový systém“ ve vlakové dopravě uprchlíků z hranic s Ukrajinou do západní Evropy, ideálně vlaky těchto států. Po sobotním (12. 3.) jednání s kolegy z ČR, Rakouska a SRN v Přemysli to řekl polský ministr dopravy A. Adamczyk. Ministři řešili i koridory pro nákladní vlaky s humanitární pomocí přes Polsko do Lvova, řekl český ministr Martin Kupka.

● **V NOCI** ze soboty 26. na neděli 27. března začal platit letní čas a hodinové ručičky se posunuly o hodinu dopředu. Kvůli chybějícím 60 minutám se „zpozdlilo“ šest nočních dálkových vlaků Českých drah, které byly tou dobou na své trase. Regionálních vlaků se změna nedotkla, protože všechny vyrazí na svou trasu až po přechodu na letní čas.



● **V ŽST. ÚSTÍ N. L. HL. N.** bylo během měsíce března otevřeno druhé informační centrum Správy železnic (po žst. Praha hl. n.). Jsou zde umístěny panely s informacemi o přípravě vysokorychlostní tratě z Prahy do Drážďan, 3D model Krušnohoří, či ukázka homin vyzískaných při průzkumu podloží budoucího Krušnohorského železničního tunelu (25 km), vedoucího skrz státní hranici. Snímek Tomáš Martinek.



● **ŽST. MUTĚJOVICE** (na trati 126 Rakovník - Most) má po celý rok krásnou tematickou venkovní výzdobu. Je vidět, že zaměstnancům není lhostejné, jak nádraží vypadá. Patří jim pochvala a poděkování za to, jak se o vzhled stanice krásně starají. Snímek Kateřina Hermanová.



● **V ZIMNÍM OBDOBÍ** jsou v sobotu, v neděli a ve svátky na vybraných spojích Posázavského pacifiku (210) nasazeny klasické soupravy složené ze dvou patrových vozů (Bdmteeo) vedené lokomotivami řady 754, v menší míře 749. V letním období, letos od vikendů 26./27. března, mají tyto soupravy čtyři patrové vozy. Vlaky opět povede řada 754 a jeden pár vlaků řada 749. Jde o rekreační turistický provoz na atraktivní turistické trati, proto i ono nasazení „Bardotky“ (749), které se používají prakticky už jen pro turistické nebo nostalgické provozní výkony. V sobotu 19. 3. 2022 byla na vlcích linky S8 Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany (a zpět) nasazena „Bardotka“ 749.264-8, na snímku odstupuje v Čerčanech z vlaku 9057.

zajišť, aby Deutsche Bahn své závazky v zahraničí „redukovala“. Tímto požadavkem nezávislí auditři vykazují určitou setrvačnost. Spolkový účetní dvůr vydal toto doporučení již v roce 2019 a zatím se moc nového nestalo.

V poslední době je uváděna zejména možnost odprodeje logistické skupiny Schenker, největší zahraniční investice skupiny, nebo britského autobusového a vlakového dopravce Arriva. Pokud jde například o Schenker, zpráva říká: Společnost těžíla z vysoké poptávky a prudce zvýšených cen přepravy během koronavirové krize. Možnosti růstu jsou však značně omezené.

Z dlouhodobého hlediska existuje riziko ztráty konkurenceschopnosti, pokud nebudou provedeny významné investice. To by však výdělčnou sílu DB AG dále oslabilo. Ještě horší je bilance britského autobusového a vlakového dopravce DB Arriva, který působí po celé Evropě. Je také jedním z největších zahraničních holdingů (DB jej koupily v roce 2010). Tedy byl slibován dobrý byznys, ale nyní ztrátová dceřiná společnost těžce tíží železniční bilanci. Z dnešního pohledu tedy Spolkový účetní dvůr považuje akvizici za „obrovský ztrátový obchod“ a jsou zde i „značné informační deficity“. Arriva je na seznamu prodeju už nějakou dobu – ale zatím bez úspěchu. Snahy o udržení sítě společností za hranicemi jsou mezitím pomalé. (Společnost Arriva působí v ČR, pozn. zpracovatele).

Z FAZ, 4. 3. 2022, zpracoval –šh–

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 13 – 24. 3. 1997

Na první straně najdeme výtah z první teze koncepce restrukturalizace Českých drah, které připravil náměstek ministra dopravy Ing. Michal Tošovský. Obzor článek uvedl titulkem: „Ing. Tošovský nepočítá harmonizaci doprava navrhuje zbavit České dráhy přítěže regionálních tratí“. V dokumentu se dále uvádí mimo jiné: „**Železnice nemá a nemůže mít univerzální charakter. Ten máa vždy bude mít doprava silniční. Význam železnice je především v přepravě určitých zbožíových komodit v dopravě nákladní a v určitých sedimentech dopravy osobní (dálková, příměstská).**“ Zachování regionálních tratí není – podle této koncepce – z hlediska dopravní obslužnosti vůbec potřebné. „**Je proto možno předem připustit i jejich úplné zrušení,**“ uvádí se zde. Součástí materiálu byla i mapka s vyznačením odřezávaných tratí (o 10, 20 a 30 %).

Na první straně v rámečku dále najdeme přehled důvodů, proč Českomoravská komora odborových svazů odmítá připravovaný návrh zákona o stávce. Podle ČMKOS zákon mimo jiné zakazuje stávkovat zaměstnancům řady profesí či v případě neúspěšného kolektivního vyjednávání. Zákon porušuje Listinu základních práv a svobod a umožňuje zastavit jakoukoli stávkovou akci zásahem vlády, ministerstev a soudy. „**Zákon prakticky neumožňuje realizovat ústavní právo na stávku. Odbory zbavené práva na stávku nemohou účinně obhajovat práva zaměstnanců,**“ uvádí se v námitkách ČMKOS.

Novým předsedou představenstva a generálním ředitelem Českých drah je Michal Krapinec

Dozorčí rada ČD, a. s., zvolila do funkce předsedy představenstva a generálního ředitele společnosti Michala Krapince. Rozhodla na základě výsledku výběrového řízení, do kterého se přihlá-

Obzor č. 14 – 1. 4. 1997

O návrhu zákona o stávce se hovořilo i na zasedání Ústředí OSŽ, konaném 20. 3. 1997. „**Připravu této zákonné úpravy vnímám jako akt pomsty a jako něco, co v žádném případě v současné době neobstojí vůči Mezinárodní organizaci práce ani vůči závazkům k Evropské unii,**“ řekl předseda OSŽ Jaromír Dušek.

V rozhovoru s bývalým ministrem dopravy Vladimírem Budinským, poslancem parlamentu, zazněla kritika materiálu k dopravní politice, který ministr dopravy Martin Říman předložil hospodářskému výboru parlamentu. „**Byl to materiál s minimálním obsahem. Po devíti měsících funkce by už ministr měl předložit konkrétní obsah své strategie. Ten tam nebyl,**“ řekl Vladimír Budinský. Železniční dopravu označil v dopravním systému za klíčovou a dodal, že žádný ministr dopravy evropské země se nikdy neodvážil mluvit o železniční dopravě jako o nevýznamné. Podpořil také vytlačení nákladní dopravy ze silnic na koleje, a to ekonomickými pravidly (daňovými nebo subvenčními) směrem k podpoře železniční dopravy.

V rozporu s tvrzením Vladimíra Budinského odpověděl Martin Říman na dotaz Obzoru, zda je pravda, že již do hospodářského výboru parlamentu předložil rámcové zásady dopravní politiky, slovy: „**Já jsem hospodářskému výboru žádné zásady na toto téma nepředložil, takže nevím, o čem mluvíte.**“

—zs—

NÁZORY

Stanovujeme podmínku, která nás nezajímá

V Plánu dopravní obslužnosti Ústeckého kraje na období 2022 – 2026 nacházím zmínku o sledování varianty ukončení provozu na trase Vraňany – Straškov, kde by se na části trati mohla zachovat doprava v případě výrazného zkrácení cestovní doby mezi Vraňany a Prahou. Toho lze ovšem dosáhnout pouze zastavováním rychlíků R20 ve Vraňanech, které se samo nabízí už jen dle jízdního řádu. Bohužel zatím jen v jednom směru. Jízdní doba mezi Hněvicemi a Kralupy je o tři minuty delší, a v Kralupech se skutečně tyto tři minuty čekává navíc. Pro zastavení ve Vraňanech by se muselo hybat řádem pouze v opačném směru.

Ten problém je ale jinde: stanice Vraňany leží až těsně za hranicí Ústeckého kraje a nepatří k němu. Leží ve Středočeském kraji, pod který zase nespadá trať na Straškov. A pro ministerstvo dopravy, objednatelé rychlíků, nejsou Vraňany stanici s nadregionálním významem. Čili: existence lokálky víceméně závisí na zastavení ve Vraňanech, jež není zájemem nikoho.

Dotázal jsem se Ústeckého kraje, zda byly někdy z jejich strany podniknuty kroky k jednání o zastavování rychlíků. Odpověděli, že nikoli, protože Vraňany do jejich kraje nepatří. Tak to je havlovská zápletkta typu: cizí řeč vám přeložíme, až si v ní podáte žádost. Pro provoz vlaků platí podmínka, kterou může vyřešit jen ten, pod koho nespadá ani onen provoz, ani nemá na podmínce vlastní zájem. Opět se ukazuje, že rozdělení objednávký dopravy pod kraje byla katastrofální chyba.

Varianta ukončení objednávký bude podle plánu sledována také na trase Slaný – Louny. Jelikož jde o úsek s v průměru nejhůře umístěnými zastávkami na síti (například v Chlumčanech je stanice o 4700 metrů dál, než by bylo vhodné), měl jsem podotázku, zda byly někdy učiněny pokusy domluvit se se Správou železnic na přemístění některých zastávek. Bohužel, nebyly.

Prostě varianta ukončení provozu se sleduje bez snahy zajistit evidenti ztraktivnější trať. Nové perony jsou finančně náročnou záležitostí, zastavení rychlíků tolik ne. Jejich zastávek každoročně přibývá, ministerstvo se tomu tedy zdá nakloněno. Jen se musí domluvit subjekty s podmínkami a subjekty s příslušnou gescí.

Vít Patrák,

informátor železniční dopravy

Ad: Potřebujete nutně naWC? (Obzor č. 6/2022, Názory)

Nejen v Jarošově nad Nežárkou, ale ani v Rodvínově, v Bednárci, v Bednářečku, či v Popelněsi na WC nezačnete a ani v čekárně neposedíte! Na první pohled je to strašné zjištění, ale ono je to logické: v těchto stanicích a zastávkách už osobní vlaky nejezdí a rychlíky zde nezastavují, byť tato nádraží normálně dál fungují a vlaky jimi projíždějí. Prostě v těchto pěti případech už vlaky – údajně na základě nezájmu obecních samospráv o železniční dopravu – nezastavují. Jenže tuto informaci každý nemá, a tak se klidně může stát to, co jsme popsali v minulém čísle Obzoru v Názorech (v článku Potřebujete nutně na WC?): přijдете na nádraží a zjistíte, že vlak nejede a WC je zavřené, a to navzdory všemu výše uvedenému.

Článek doslova zvedl ze židle dozorčího provozu Jindřichova Hradce Františka Šínka: „**Jak může někdo chtít jít na WC na nádraží, na kterém vlaky osobní dopravy nejezdí?**“ namítl. Nicméně fakt, že se to občas stává, přece jen připustil: „**Otom, že by chtěli cestující nutně na WC, nevím, ale případy, kdy turisté na tato nádraží na vlak přijdou, se skutečně podle výpravcích stávají. Ale Správa železnic přece nemůže za to, že starostové obcí železnici nechťejí!**“ Jistou raritou je, že zadáte-li do vyhledávače IDOS vlakové spojení z Jarošova nad Nežárkou, pošle vás do Lovětína na úzkokolejku, a to paradoxně navzdory tomu, že vlaky Jarošovem nad Nežárkou projíždějí. **Michael Mareš**

Žalostný stav výpravní budovy Poutnov

Bývalá žst. Poutnov (na snímku) na trati Bečov–Mariánské Lázně, nyní neobsazená dopravní D3, je v žalostném stavu. Do 90. let byla obsazena výpravčím, na trati byl většinou systém elektromechanického zabezpečovacího zařízení s mechanickými návěstidly, přestavňky a závořky. Zavedení D3 v 90. letech na této trati bylo neuváženým krokem k nižšímu zabezpečení jízdy vlaků, které prosadilo tehdejší vedení ČD OR Plzeň. Tehdejší vedení v plzeňském ředitelství svou šetřivou politikou, podpořenou (báječnými) léty s Klausem, dokázalo



Na snímku z února 2022 je Dopravní D3 Kunžak–Lomy. V době mé návštěvy zde stály odstavené vozy 2 Eas, 1 Es na nákladku šrotu, včetně brzdících vozů. To vše mohlo zničit škrtnutí pera likvidátorů železnic v divokých devadesátkách, tak jako v jiných případech.

Dříve se všude něco nakládalo, nyní už mnohdy není kde. Je zajímavé, že již v jízdním řádu 1950 byla na trati na Novou Bystřici zastavena doprava, obnovena byla až v jízdním řádu 1957. Prý z důvodu vyhlášení oblasti po odsunu německého obyvatelstva a blízkosti hraničního pásma. Dle vlakového doprovodu: „...do Kunžaku-Lomy jezdíme s nákladem pravidelně, nejméně jednou týdně či dle potřeby.“ Osobní vlaky na Novou Bystřici jezdí mimo sezonu čtyři páry, v létě asi šest párů a parní turistický vlak.

Kunžak–Lomy

Na větvi Jindřichův Hradec – Nová Bystřice úzkokolejných drah v majetku a. s. Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD) se provozuje pravidelná nákladní doprava. Kdyby se před 25 lety uskutečnil černý scénář rušení tratí, oživovaný v roce 1991 tehdejším vedením „ještě“ Ústředního ředitelství ČSD, již 25 let by se na podvalnicích nevozilo nic, za 25 let by se uskutečnilo tisíce jízdy ekologicky nepříznivých kamionů.

Je zajímavé, že v době, kdy úzkokolejku vlastnilo ČSD či jeho nástupce České dráhy, byl zákaz přepravy na podvalnicích čtyřnápravových vozů. Po změně vlastníka se prý provedly zkoušky a oprava tratě, které tuto přepravu umožnily. Tehdejší povolení přepravy pouze dvounápravových vozů totiž vystihuje neochotu státních úředníků cokoliv měnit.

Je to to samé jako když při miliardových inves-

ticích do regionálních tratích není státní úředník schopen změnit nařízení o zvýšení traťové rychlosti, takže na trati, kde se vždy jezdilo 50 km/h, se musí jezdit 50 i nadále (vím, je to také kvůli převýšení, obloukům, zabezpečení přejezdů, ale snad známe nové technologie, nová vozidla atd., která to umožní). Nezvyšení traťové rychlosti pak využije kraj jako výsměšnou argumentaci, jako bič na lokálky nejen ve Středočeském kraji...

Traťová rychlost se po rekonstrukci nezvyšila ani na trati Mělník – Mšeno – Mladá Boleslav, postižené redukcí, či na Dobříš. Traťová rychlost se prostě nezvyší, protože se zde tak jezdilo „vždycky“. A kdo má kulaté razítko, ten ho nepustí, dokud nejde do penze, a pak si stejně vychová toho samého úředníka. A pak má pan Borecký (radní pro veřejnou dopravu Středočeského kraje) svou pravdu.

Martin Kubík

Znáť svoji minulost

Pořád dochází k dalšímu bourání nádražních budov či dalších staveb naší železnici. Jsou to většinou stavby z druhé poloviny 19. nebo první poloviny 20. století a nejsem sám, který ví, že minulost (pokud to jde) je třeba zachovat. Nedávno jsem viděl na internetu srovnání budov nádraží v Litvínově, staré bylo zbouráno a něco ne moc povedeného tam teď, chce se mi říci, že spíš hyzdí než zkrášluje místo a okolí. Za minulého režimu vedoucími pracovníky, kteří rozhodovali, nebyli vždy odborníci, ale takhle se přece nebouralo. Chápu, že někdy nelze moderní techniku zabudovat do původní budovy, ale proč starou bourat a ne ji ponechat k bydlení či jiným účelům? Na obavení cestujících či jako čekárna také určitě stačí. Když se modernizovala za komunistů trať Praha – Brno přes Havlíčkův Brod, tak se vedle původní budovy postavila nová a je tomu tak dodnes, proč nemůže Správa železnic teď postupovat stejně?

„Kdo nepozná svoji minulost, nenajde ani správnou budoucnost.“ Vypíčil jsem si tento citát z katalogu k výstavě o bourání starého Žižkova v 80. letech, dnes to většina architektů považuje za chybu. Následovalo bourání Vysočan a teď nám nezustala ani stavba tamní železniční stanice.

Základní poučka stavebnictví zní, pokud bourat, tak pouze v případě, že nová stavba bude mít více stavebních a estetických kvalit, než ta dosavadní. Jsem zvědav, jaký architektonický zázrak od šikovného architekta tam vyroste. Jako příklad k následování bych doporučil Správě železnic služební cestu do Madridu, aby se na nádraží Atocha přesvědčili, jak se svou minulostí z 19. století za-

chází i národ, který v Evropě nepatří mezi ty úplně nejpřednější.

Tak, co si prát? Jestli by se přece jen neměla zastavit ta bezhlavá likvidace svědků naší historie. A přitom je tolik příkladů, kde SŽ tak citlivě opravila historické železniční budovy. Teď mne napadá, jak asi dopadla docela impozantní bývalá lázeňská dvorana v žst Brandýs nad Orlicí, z dob, kdy Brandýs byl lázeňským městem?

Petr Rádl

Pomůcka

V průběhu března, na začátku dubna, v průběhu dubna... To jsou stáde posunované termíny, vyřčené postupně vedením ministerstva zdravotnictví, kdy by se z respirátoru ve vlaku měla stát zdravotnická pomůcka.

Současná situace jen těžko dostává slovu „pomůcka“, protože pokud má něco pomáhat, pak k tomu lze sotva přistupovat s myšlenkami „bez toho mě vyhodí“, „bez toho na mě zavolají policii“, „bez toho mě do vlaku ani nepustí“, „bez toho mi tam někdo nabancí“.

S respirátorem je to vůbec ošemetné. Podle laboratorních pokusů dobře funguje, kdežto podle statistik počtu nakažených a hospitalizovaných na tom v posledních dvou letech byly většinou o dost lépe země, kde se jejich nošení nevnucovalo. Aby to bylo ještě složitější, existují státy, kde více lidí vyhoví vládnímu „doporučení“, než vládnímu „příkazu“.

Způsobu jejich nošení lze také spekulovat, například že nejpotevilejší se nosily v červnu 2020, kdy bylo (dle mého pozorování) nejvíce zásahů záchranné služby u kolapsu cestujících ve vlaku. V mnohem teplejším létě následujícího roku jsem něco podobného nezaznamenal.

Český národ patří mezi nejliberalnější na světě od názorů na eutanazii po adopce dětí netypickými páry. Nebylo tedy divu, že nebyvale striktní přístup předchozí vlády k řízení epidemie pomohl vyhrát pravicovým stranám, které vždy kladly důraz na individuální svobodu. Půl roku od voleb ovšem respirátory zmizely hlavně z míst, kde k významným přenosům viru docházelo (!). Snad všechny světové statistiky se shodly, že největší ohniska nákazy byla v domácnostech a ve firmách. Naopak minimálně v obchodech a dopravě. Přesto v obchodech přetrvávala donedávna a v dopravě doteď. A to bez sebelepšího zmírnění pro prázdné večerní kupé bez klimatizace. Alespoň oficiálně.

Přístup našeho národa k epidemii byl velice rozmanitý, např. „Očkují se proto, že mně to zachráni lyžování“, „Jsem zdravá, ale co když měst najde smrtelnou nemoc?“, „Nikdo tady není, ale vždyť je to všude ve vzduchu“. Další opravdu trpěli nemocí, jiní trpěli strachem o své blízké a jiní strachem o tom čist či mluvit.

Ať máme ale přístup k přínosu respirátoru jakýkoli, asi se všichni shodneme, že stále brzdi nárůst počtu cestujících ve veřejné dopravě. Ale třeba tyto řádky čtete už v čase, kdy se respirátor stal vaší individuální volbou, a tím zdravotní pomůckou v pravém slova smyslu.

Vít Patrák,

informátor železniční dopravy

PRÁVNÍ PORADNA

Životní a existenční minimum 2022

Životní a existenční minimum

Životní minimum je minimální společensky uznaná hranice peněžních příjmů k zajištění výživy a ostatních základních osobních potřeb.

Existenční minimum je minimální hranici peněžních příjmů, která se považuje za nezbytnou k zajištění výživy a ostatních základních osobních potřeb na úrovni umožňující přežít. Tento institut byl vedle životního minima zaveden z důvodu větší motivace pro dospělé osoby v hmotné nouzi. Existenční minimum nelze použít u nezaopatřeného dítěte, u poživatelce starobního důchodu, u osoby invalidní ve třetím stupni a u osoby starší 68 let.

Právní úprava

Životní a existenční minimum je **upraveno zákonem č. 110/2006 Sb., o životním a existenčním minimu**, ve znění pozdějších předpisů.

Platné částky životního a existenčního minima jsou stanoveny **nařízením vlády č. 409/2011 Sb., o zvýšení částek životního minima a existenčního minima**. Ke zvýšení životního a existenčního minima došlo naposledy v dubnu 2020, předtím to bylo od ledna 2012.

Hlavní využití

Hlavní využití životního a existenčního minima je v **zákoně č. 111/2006 Sb., o pomoci v hmotné nouzi**, ve znění pozdějších předpisů. Životní minimum plní rozhodující úlohu při posuzování hmotné nouze i jako sociálně–ochranná veličina.

Životní a existenční minimum je **využíváno také v zákoně č. 117/1995 Sb., o státní sociální podpoře**, ve znění pozdějších předpisů, při zjišťování nároku na dávky, které zabezpečují adresnou pomoc rodinám s dětmi ve stanovených sociálních situacích (u přídatku na dítě a porodného). V případě dávek péčovské péče tvoří i základ pro výpočet jejich výše.

Další využití životního minima je například v soudní praxi pro stanovení alimentčních povinností, v případě exekucí pro nezabavitelné částky apod.

Náklady na bydlení

Životní minimum ani existenční minimum **nezahrnují nezbytné náklady na bydlení**.

Ochrana v oblasti bydlení je řešena v rámci systému státní sociální podpory poskytováním **příspěvků na bydlení** a v systému pomoci v hmotné nouzi **dotlakem na bydlení**.

Částky životního minima v Kč za měsíc

pro jednotlivce	3860
pro první osobu v domácnosti	3550
pro druhou a další osobu v domácnosti, která není nezaopatřeným dítětem	3200
pro nezaopatřené dítě ve věku	
do 6 let	1970
6 až 15 let	2420
15 až 26 let (nezaopatřené)	2770
Životní minimum je součtem všech částek životního minima jednotlivých členů domácnosti.	
Částka existenčního minima v Kč za měsíc	
Existenční minimum je ve výši 2490 Kč.	
Příklady životního minima různých typů domácností v Kč za měsíc	
jednotlivec	3860
2 dospělí	3550 + 3200 = 6750
1 dospělý, 1 dítě ve věku 5 let	3550 + 1970 = 5520
2 dospělí, 1 dítě ve věku 5 let	3550 + 3200 + 1970 = 8 720
2 dospělí, 2 děti ve věku 8 a 16 let	3550 + 3200 + 2420 + 2770 = 11 940
2 dospělí, 3 děti ve věku 5, 8 a 16 let	3550 + 3200 + 1970 + 2420 + 2770 = 13 910

Valorizace životního a existenčního minima

Životní a existenční minimum je zvyšováno nařízením vlády. Při zvyšování částek životního a existenčního minima se zachovává jejich reálná úroveň. Vláda je zmocněna zvyšovat částky životního a existenčního minima **od 1. ledna podle skutečného vývoje spotřebitelských cen, pokud nárůst nákladů na výživu a na ostatní základní osobní potřeby přesáhne ve stanoveném rozhodném období 5%**. Částky životního a existenčního minima může vláda za mimořádných okolností zvýšit také mimo termín pravidelné valorizace.

Informace a žádosti

Žádosti o **dávky pomoci v hmotné nouzi** a **dávky státní sociální podpory** se podávají na **kontaktních pracovištích krajských poboček Úřadu práce ČR** podle místa trvalého pobytu občana.

Luděk Šebřle,

analytik rozborář

JUDr. Petr Večeř,

vedoucí ESO OSŽ–Ústředí“

Příspěvky otištěné v této rubrice se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.



Zvláštní parní vlak po příjezdu do Olomouce-Řepčína.

První parní vlak v této sezoně vyjel z Olomouce

V sobotu 19. března byla v Olomouci slavnostně odemčena točna v olomouckém depozitáři ČD Muzea, které se nachází v areálu bývalého motorového depa, které je přístupné z nového podchodu ve čtvrti Hodolany. Tímto „Odemykáním točny“ byla současně symbolicky otevřena sezona jízdy parních vlaků Českých drah.

Jako první vyjela v letošním roce na trať olomoucká „Rosnička“ 464.202, která vezla historický vlak z Olomouce hl. n. do Olomouce-Řepčína a zpět. V sobotu vykonala na této trase tři jízdy, přičemž zájem o svezení byl doslova obrovský. Souprava, sestávající ze čtyř historických „dřeváků“ řady Ce, byla po všechny jízdy přeplněna nadšenými fanoušky železnice, z převážné části pak dětí. Ani se na všechny nedostalo, mnozí

zůstali zklamaně stát na peroně ve všech stanicích, kde vlak zastavoval (Olomouc–Nová ulice, Olomouc město a Olomouc–Řepčín). Na lokomotivě byl přítomen také nestor olomouckých strojvedoucích Miroslav Svozil, který s rosníčkou jezdil v době její největší slávy na trase pověstného „kolečka“ (Olomouc–Krnov–Glucholazy–Jeseník–Olomouc) „Doktor už mě za kopyto nepustí, zrak i sluch slábně, ale alespoň klukům vysvětlím, co a jak mají dělat, a předám jim své zkušenosti“, vypráví osmdesátiletý Miroslav Svozil.

Kromě jízdy historických vlaků byl olomoucký depozitář ČD muzea otevřen nejširší veřejnosti. Fanoušci železnice zde mohli obdivovat například parní lokomotivu Kocúr 314.303 z roku 1898, rychlíkový motorový vůz M 286.0001 Lórinca z ro-



Exponáty olomouckého muzea zajíždějí přes točnu do domovského depa.

ku 1962 nebo motorový Skokan T 334.090 z roku 1966. K vidění byla i malá motorová lokomotiva typu BN 60, vyrobená v roce 1955, s označením 706.606–1 a další historické skvosty.

„Odemykání točny“ v Olomouci bylo první a sou-

časné jedinou možností prohlédnout si olomoucký depozitář ČD Muzea v první polovině tohoto roku. Po skončení akce se totiž k točně sjedou stavební stroje a začne její očekávaná a náročná rekonstrukce.

Miroslav Čáslavský

Úštěk horní nádraží bude brzy reaktivováno

Spolek zubnická museální železnice po 44 letech od zrušení tratě Úštěk horní nádraží – Lovečkovice – Verneřice velkolepě obnovuje kolejíště bývalé dopravní Úštěk horní nádraží. Přitom bude také obnovena spojovací dráha z horního na dolní nádraží žst. Úštěk. 8. 3. byla spojka obnovena až začátkem odbočné výhybky. Práce pokračují i ve směru na bývalou zastávku Habřina. 8. 3. pracoval bagri na části bývalé tratě z Lovečkovice směr Verneřice mezi Lovečkovice a bývalou zastávkou Levinské Petrovice. Obnova tratě bude pokračovat i ze Zubnic ve směru na Lovečkovice, patrně k bývalé zastávce Touchořiny. Na horním nádraží je před dokončením i obnova bývalé prohlížečky a popelové jámy, má se obnovit i vodní jeřáb.

Výborně, jen tak dál! Jedná se o první obnovu totálně zrušené lokálky, kterou zrušili v roce 1978 tehdejší nepřátelé železnice na federálním ministerstvu dopravy pod záminkou zlepšovacích návrhů. To, co zničil nějaký úředník škrtnutím pera v rozhodnutí o rušení v březnu 1978, opravují do-

brovnlíci 44 let. Jak jednoduché je něco zničit, ale náprava trvá léta.

Všechny tratě takové štěstí neměly, nejhuře dopadly tratě zrušené ve 30. letech 20. století, ty vlivem doby upadly v zapomnění, připomínají je jenom publikace historiků. Třeba Moravský Beroun (Ondrášov) – Dvorce by dnes byla chloubou Bruntálska i propagací minerálky Ondrášov. Nyní je totálně historicky a architektonicky zdevastována snesením patra i výpravní budova žst. Moravský Beroun, jak bylo nedávno uvedeno v Obzoru.

Martin Kubík



Po 44 letech obnovená spojovací trať mezi dolním a horním nádražím v Úštěku, stav 8. 3., v den MDŽ.

„Humanitární“ EuroNight EN 442 Slovakia Humenné – Praha aktuálně vozí až 15 vozů

Když přijede EN 442 Slovakia z Humenného, je jej plně první nástupiště pražského hlavního nádraží. EuroNight EN 442 Slovakia Humenné – Praha má na příjezdu do Prahy obvykle 10 vozů, v sezóně nebo ve dnech zvýšené přepravy (Vánoce, Velikonoce) pak ještě víc. Část vozů jede jen ve vybrané dny nebo období, respektive podle potřeby v závislosti na poptávce. V soupravě jsou zařazeny také přímé vozy z Varšavy.

V současné době je kmenová část z Humenného posílána o vozy k sezení. Aktuálně tak přijíždí do Prahy až 15 vozů. „Například v úterý 22. března to bylo 15 vozů, společně s hnacím vozidlem měl vlak celkem 16 vozidel, 64 náprav, 772 míst k sezení a hmotnost 753 tun. Délka

takového vlaku je přibližně 400 metrů,“ říká tiskový mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský.

V úterý 15. 3. 2022 přivezla EN z Humenného lokomotiva 151.020–5 (OCÚ VYCHOD), jedná se o lokomotivu řadu dodanou v roce 1978 s určením pro dopravu těžkých rychlíků a expresů na sklonové náročné úsecích 1. železničního tahu z Prahy do Košic. Tyto vlaky musely být dopravovány postrkovou nebo přípežní lokomotivou přes pomezí hory mezi Moravou a Slovenskem a přes Štrbskou rampu na Slovensku. Řada E 499.2 měla odstranit u těchto vlaků potřebu druhé lokomotivy. Jejich výkon byl 4000 kW, ve srovnání s tím měly starší lokomotivy zhruba poloviční výkon.

Michael Mareš



Dne 15. 3. 2022 EN 442 Slovakia Humenné – Praha přivezla lokomotiva 151.020–5 (OCÚ VYCHOD).

SPORT

OŘ Plzeň nenašlo přemožitele a suverénně vyhrálo, třetinu gólů obstaral nejlepší střelec turnaje, útočník Petr Marek

Za účasti pouhých tří týmů DKV Praha, OŘ Plzeň, PJ Valašské Meziříčí se ve čtvrtek 17. března 2022 na zimním stadionu v České Třebové konalo MČR železničářů v ledním hokeji. Pouhé tři zápasy rozhodly o vítězi – OŘ Plzeň. Povýsledcích západů OŘ Plzeň – PJ Valašské Meziříčí 10:3, OŘ Plzeň – DKV Praha 8:2, PJ Valašské Meziříčí – DKV Praha 2:5 bylo pořadí následující: 1. místo OŘ

Plzeň, 6 bodů, skóre 18:5, 2. místo DKV Praha, 3 body, skóre 4:13, 3. místo PJ Valašské Meziříčí, 0 bodů, skóre 5:15.

Na závěr turnaje byli vyhlášeni: nejlepší hráč: Jan Pintner (Plzeň), nejlepší brankář: David Bačkovský (Praha) a nejlepší střelec: Petr Marek (Plzeň) se šesti góly.

–red–



Slavnostní vlak KŽC v Telnici ve složení 830 + 2Bix + 851, 26. 3. 2022 dopoledne.

Zahájení provozu na části Kozí dráhy

26. března dopoledne byl slavnostně zahájen turistický provoz v režii KŽC doprava na části opravené Kozí dráhy a to v úseku Děčín hl. n. – Malé Chvojno – Telnice. Oprava dalšího úseku do Krupky je sice připravována, ale úsek Telnice – Chlumec u Chabařovic je technicky ve špatném stavu – vyhníle dřevěné pražce, zatímco úsek Chlumec – Krupka je na betonových pražcích z let 1978 a 1974.

Při opravě tratě do Telnice byly ve všech dopravních (Jílové u Děčína, Libouchec a Malé Chvojno) opraveny výměny, ale manipulační koleje jsou nadále vyloučeny. Prý jedná SZ s ŽESNA – Dem o možné objednávce nákladní dopravy, pakliže bude zájem, budou i manipulační koleje opraveny.

Slavnostního zahájení se zúčastnil i exministr dopravy a místopředseda PS Karel Havlíček, ředitel KŽC Bohumil Augusta, zástupci Ústeckého kraje, starostové přilehlých obcí atd. Dík patří i dlou-

holetému podporovateli Kozí dráhy, regionálnímu politikovi Jaroslavu Doubravovi.

Zájem o první vlaky byl tak veliký, že se lidé do čtyřvozové soupravy nevešli. V Telnici měla stánek i Česká pošta – zakoupené ohranované pohlednice, vhozené do schránky u stánku, byly doručeny mimořádnou vlakovou poštou, pro tuto příležitost obnovenou!

Obnova Kozí dráhy je velký zárak – i záranky se na dráze dějí, když je politici podpoří. Díky současnému vedení Ústeckého kraje! Ještě by to chtělo objednat celoroční dopravu. Celá oprava má jednu zásadní vadu na kráse: dle opravy Prováděcího nařízení jsem zjistil zásadní věc všechny dopravní (Jílové, Libouchec i Malé Chvojno) vyjma Telnice byly po opravě zrušeny a změněny na nákladíště, zastávky (nz). Takže zvýšení dopravní propustnosti při možná budoucí objednavce pravidelné celoroční dopravy se stává iluzorickým.

Martin Kubík



Slavnostního zahájení provozu Kozí dráhy se v Telnici zúčastnila řada hostů, mezi nimi i exministr dopravy Karel Havlíček, ředitel KŽC Bohumil Augusta či politik Jaroslav Doubrava.

Ad: „Opuštěná vlečka Slavonice“

Autor v článku v Obzoru č. 4 (str. 4) zmiňuje plánované obnovení tratě Slavonice – Fratres – Waidhofen a tvrdí, že „za neobnovu tratě je odpovědný bývalý hejtmán Dolního Rakouska Pröll“.

Skutečnost je ale poněkud složitější. V měsíčníku „Schienenverkehr aktuell“ 8/2014 jsem našel příspěvek autora, který, jak píše, byl tehdy „u toho“, a ten zmiňuje, že ze strany spolkové země Dolní Rakousko a rakouského ministerstva dopravy prý byla ochota financovat obnovu 8 km dlouhého úseku Waldkirchen – st. hranice ve výši 10 mil. eur. Poté však, co se zjistilo, že po renovaci navazujícího úseku Waidhofen an der Thaya – Waldkirchen by bylo zapotřebí dalších 20 mil. eur, celkem tedy 30 milionů, bylo dohodnuto obrátit se na příslušná grémia EU se žádostí o finanční spoluúčast. Ta však požadovala ekonomické posouzení projektu a na tom to celé ztroskotalo. Údajně byl dolnorakouský hejtmán v kontaktu i s českou stranou (sám jsem dělal překlad nabídky Železničního vojska), ale ani to zřejmě k žádným výsledkům nevedlo.

Jiří Zajíček

Rozloučení s Mosilanou!

Poslední výstava na Mosilaně! Jarní výstava železničních modelů 31. 3. až 10. 4. 2022, čtvrtek, pátek 16.30 h až 19 h, sobota, neděle 9.30 h až 18 h. V létě 2022 se stěhujeme do nové klubovny na Dukelské třídě v Brně v Husovicích! –red–

Z Ružomberka do Korytnice: Dejiny miestnej železnice a kúpeľov do roku 1918

je název nové knihy, jejímž autorem je Slavomír Kontúr. Publikace obsahuje na 368 stranách velké množství podrobných informací o vzniku železnice z Ružomberka do Korytnice. Poutavě vypráví i o vzniku a rozvoji dnes už zaniklých, ale kdysi proslavených lázní v Korytnici. Kniha sa opiera o množství archivních pramenů a obsahuje i více než dvě stě fotografií a také mnoho plánů a nákrešů. Zajímavostí je, že autor knihy vyrostl v železniční stanici v Liptovské Osadě. –r–

Předplatné Obzoru

tel. 737 275 079,
e-mail: marie.bartova@osz.org

OBZOR
WWW.OSZ.ORG

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