

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

Náročná práce na železnici vyžaduje u řady profesí předčasný odchod do důchodu, a to bez krácení penze Budou i v Česku automatická spřáhla?

■ **Podnikový výbor OSŽ Správy železnic** se ke svému předprázdninovému jednání sešel 30. 6. 2022. V úvodu dostal slovo předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, který následně odcházel na jednání valné hromady Svazu dopravy ČR. V první části svého vystoupení zmínil informace, týkající se chodu OSŽ – zde přichází změna ve vydávání Obzoru a Zpravodajství On-Line na webu OSŽ, kde dochází k odchodu na zasloužený odpočinek většiny redakčního týmu pod vedením Michaela Mareše a od 1. července 2022 bude zajišťovat tyto činnosti dodavatelství se svými spolupracovníky Milan Sedlák, který již dlouhodobě spolupracuje s OSŽ vydáváním Nedrážního Obzoru a je také vydavatelem magazínu Nová železniční technika.

V oblasti členských benefitů OSŽ upozornil Martin Malý na novou možnost rekreace na opravených apartmánech zařízení Gočár v Kořenově a Hotelu Ostrý v Železném Rudě, a to za velmi výhodnou cenu 290 Kč za noc. V hotelu Skalka na Slovensku za cenu 500 korun na noc se snídaní. Přitom zdůraznil, že nově se tyto výhodné členské ceny vztahují kromě členů OSŽ a jejich partnerů/partnerky a dětí také na vnoučata. Zevrubně pohovořil také o problematice nákupu státních dluhopisů a vypsání výběrového řízení na místo účetní na centrále OSŽ. V další části se Martin Malý podrobněji věnoval tématům změny důchodového zákona, národním plánu obnovy a dalším tématům projednávaným na tripartitě. Svůj příspěvek zakončil informací o obměně Správní rady Správy železnic.

Předseda PV OSŽ Správy železnic Petr Štěpánek pokračoval s informací z odborových centrál, které proběhly 20. května a 17. června 2022. Hlavními tématy bylo zavedení Digitální zaměstnanecké karty a informace, že dosud není schválen finanční rozpočet čerpání C-FKSP. Velký zájem je i letos o příspěvek na dovolenou z C-FKSP, kdy bylo do půlky června vyčerpáno v podstatě 75% vyčleněných prostředků. Zmínil i obšírnou diskusi na OC nad předloženým materiálem „Pravidla oblékání pro zaměstnance Správy železnic“. Petr Štěpánek informoval také o účasti na posjzdové konferenci našich kolegů z ŽSR dne 23. června 2022 ve Vrútkách. Na této konferenci se rozloučila dlouholetá předsedkyně Darina Fabulová a nově povede výbor našich slovenských kolegů Ing. Peter Hoffman.

Informace z komise OOPP a výstrojních součástek připojil tajemník PV Miloš Paleček. Zmínil problémy se soutěžením nových výstrojních součástek a OOPP. Distribuce mikin pro pracovníky v kolejišti by měla proběhnout v podzimních měsících. Podrobnosti na webu OSŽ.

K podnětu zapracování možnosti práce z domova (home office) do PKS se erudovaně vyjádřil vedoucí oddělení BOZP JUDr. Petr Kožmín a navázal informací o schválených školeních na podzimní měsíce. Informaci o školeních na PC pro začátečníky i pokročilé doplnil tajemník Miroslav Maincl.

Celým jednáním se neslo téma rostoucí inflace a nutnosti řešení propadu reálné mzdy i u Správy železnic. Petr Štěpánek zmínil schůzku s generálním ředitelem Správy železnic, který vnímá problémy zaměstnanců a nutnost hledání nějakého řešení, ovšem finanční zdroje jsou omezené. V podzimních měsících nás čeká nelehké období kolektivního vyjednávání nad PKS na rok 2023. Již na srpnovém zasedání PV OSŽ SŽ je třeba sestavit tým kolektivních vyjednávacích, kteří se budou snažit vyjednat pro své členy i v takto nelehkých časech přijatelné sociální podmínky v nové PKS.

S přáním příjemné dovolené a připomenutím termínu dalšího jednání 25. srpna 2022 ukončil jednání předseda PV OSŽ SŽ Petr Štěpánek.

■ **První prázdninové jednání Představenstva OSŽ** se konalo v sídle OSŽ v pražských Vysočanech ve středu 13. července 2022. Moderoval ho předseda OSŽ Mgr. Martin Malý. Na programu Představenstva OSŽ byly tentokrát kromě tradičních bodů i smutné zprávy.

Tradiční kolečko Informací ze zásadních jednání zahájil Antonín Leitgeb, tajemník Podnikového výboru OSŽ při Českých

drahách, a. s., informací o inflační doložce: „Zaměstnavatel nám poslal nabídku na dlouhou změnu PKS s navýšením do tarifu včetně smluvních mezd do šedesáti tisíc korun, ale představa zaměstnavatele je taková, že PKS by platila do roku 2023, a to včetně,“ uvedl Antonín Leitgeb s tím, že pro něj osobně je posunutí termínu platnosti PKS nepřijatelné. Antonín Leitgeb informoval i o dalších „těžkostech“, například o organizační změně týkající se centralizace MTZ u OCÚ a o historické nechuti zaměstnanců vůči novým organizačním změnám.

Informací z Dozorčí rady ČD Cargo pokračoval Radek Nekola, I. místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo, který například zmínil novou strategii řízení lidských zdrojů do roku 2026: „Je to velice důležitý materiál, kterým se společnost chce vypořádat s trhem práce a najít způsob, jak řešit náhradu těch, kteří budou odcházet do důchodu,“ řekl Radek Nekola s tím, že společnost se snaží nabízet některé činnosti či benefity, které by mladé lidi oslovily. Telegraficky pak informoval o automatickém spřáhlu a jeho prezentaci na několika místech v ČR. „A naše stanovisko k tomu? My to vítáme, pro nás jako odboráře to znamená zvýšení bezpečnosti práce, protože úrazy při střetu s vozidlem mají ty nejtěžší následky. Kolegové ve Francii mají ale opačný názor – bere jim to práci.“

Za Podnikový výbor OSŽ Správy železnic informoval tajemník Miroslav Maincl, předně o jednání odborových centrál se zaměstnavatelem: „Blíží se do finále jednání o digitální zaměstnanecké kartě, k 1. říjnu vznikne nová OJ SS VRT (organizační jednotka Stavební správa vysokorychlostních tratí), kde dojde k přesunu zaměstnanců. Pak jsme byli seznámeni s pravidly oblékání na GR a nově i na dalších OJ. Přemýšlíme, kdo bude tím guru, který bude rozhodovat, zda vyhovuje oblečení zaměstnanců – zatím je to v jednání, dojde ještě k úpravám.“ Dále Miroslav Maincl referoval o schůzce s generálním ředitelem Správy železnic na téma inflace. „Byli jsme ubezpečeni, že generální ředitel si je plně vědom aktuální nelehké ekonomické situace a snaží se udělat maximum pro to, aby zaměstnanci Správy železnic podpořili. Na 31. srpna máme naplánované další jednání odborových centrál, kde již očekáváme předložení návrhu nové podnikové kolektivní smlouvy, a tím i zahájení kolektivního vyjednávání.“

Místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně Nedrážního republikového výboru Bc. Renata Dousková poté informovala o přípravě na další kola kolektivního vyjednávání u „nedrážních“ společností, respektive u těch PKS, které mají roční platnost: „Jako červená nit se táhne navýšení tarifních mezd u zaměstnanců, protože v návaznosti na inflaci jsou enormně zatíženy ročními rozpočty,“ řekla na úvod a dodala: „U společnosti RegioJet je snaha otevřít kolektivní vyjednávání, byť tam odborová organizace zaměstnanců RegioJet stále nereaguje, ani nevykazuje činnost a z našeho pohledu je spíše nečinná.“

Závěr Informací ze zásadních jednání patřil předsedovi OSŽ Mgr. Martinu Malému: „Podali jsme za OSŽ prostřednictvím ASO svoje připomínky k návrhu novely důchodového zákona s cílem rozšířit okruh zaměstnanců, kteří by měli mít nárok na předčasný odchod bez jeho krácení,“ uvedl Malý s tím, že po negativním vypořádání připomínek ze strany MPSV byly učiněny další kroky pro prosazení tohoto návrhu, včetně podpory zařazení specifické skupiny HZS SŽ, konkrétně formou osobního jednání s ministrem Marianem Jurečkou, dopisem ministru dopravy Martinu Kupkovi, formou osobního jednání s generálním ředitelem Správy železnic a s náměstkyní MPSV D. Roučkovou při příležitosti jednání konference ASO. „Uvidíme, jestli to vše k něčemu bude.“ Představenstvo poté schválilo přiznání jedné dávky z Podpůrného fondu OSŽ a mimo jiné i Změnu organizace vydávání a distribuce čtrnáctideníku Obzor a zajištění Zpravodajství On-Line OSŽ.

V závěru čtyřhodinového jednání členové P-OSŽ utlilí minutou ticha ten den zesnulého Františka Vopátka, dlouholetého člena Podnikového výboru OSŽ při Českých drahách, a. s., a funkcionáře OSŽ.

–RED–
(Blíží informace na www.osz.org)

Z celého srdce bych tímto chtěla poděkovat Ústředí OSŽ a ZO OSŽ ŽST Břeclav za finanční pomoc, která mi v těžkých chvílích, kdy moji rodinu postihla tragická událost, pomohla vyřešit zatěžující rodinný rozpočet.

Ještě nikdy, jsem od nikoho nedostala jakoukoliv pomoc, a proto si vážím té, které se mi dostalo.

Ještě jednou velké díky za mě a mé tři syny!

S pozdravem

*Martina Dvořáková,
Lanžhot*



Společnost Siemens Mobility získala od společnosti Niederbarnimer Eisenbahn zakázku na dodávku sedmi dvouvozových jednotek Mireo Plus H pro síť Heidekrautbahn (RB27) v metropolitní oblasti Berlín - Brandenburg. Tato vozidla druhé generace nabízející přepravu zcela bez emisí CO₂, jsou vybavena elektrickým trakčním pohonem napájeným z vodíkových palivových článků a z vyrovnávací lithium-iontové akumulátorové baterie.

Jak jsme již informovali, u nás proběhla ve dnech 17.–25. května 2022 Coradia iLint Railshow, kde společnost Alstom poprvé v Česku představila první a jediný vlak na vodíkový pohon, uvedený již do běžného provozu, Coradia iLint. Tento vlak s nulovými emisemi a nízkou hlučností může být vynikající náhradou za dosluhující diesellové vlaky

Foto: Siemens Mobility

Milan Sedlák

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Ing. Josef Schrötter, nezávislý železniční expert:

„Nyní řešíme dilemma – bateriové nebo vodíkové vlaky?!“

Ministerstvo dopravy požádalo jednotlivé kraje, aby vznesly své požadavky na alternativní vlaky a Česká republika tak přispěla k dekarbonizaci v rámci EU. Alternativními vlaky jsou vlakové soupravy bateriové a vodíkové. Pro kraje je to opravdu nelehký úkol, poněvadž je potřeba udělat analýzu pořizovacích nákladů nejen na vlaky, ale i na napájecí stanice. Je ovšem nutno také vykalkulovat, jaké budou provozní náklady. K tomu je bezesporu třeba vzít v úvahu také operativnost dobíjení a případné opravy při poruchách vlakových jednotek.

■ **Takže první otázka je jasná – vodík nebo baterie?**

Vodík by měl být palivem budoucnosti. Patří k nelehčím a nejjednodušším plynům a má také řadu výhodných vlastností. Vzhledem k jeho hmotnosti obsahuje je obrovské množství energie a je ho možné využít k vytváření energetických rezerv. Zelený vodík se vyrábí elektrolyzou, což je chemický proces, kdy působením elektrického proudu dochází k rozkladu vody, což ovlivňuje jeho cenu. Takže pro jeho výrobu potřebujeme dostatečné elektrické zdroje. U nás je zatím jediný větší elektrolyzátor na výrobu čistého nebo zeleného vodíku v areálu Spolchemie. Cena elektrolyzérů je velmi vysoká a potřebují velké množství elektrického proudu z obnovitelných zdrojů.

■ **A co pohon na zemní plyn? Ten je přece nejlevnější... Může ho vodík nahradit?**

Při využití v silniční i železniční dopravě mimo úspory emisí vodík nabízí také alternativu k zemnímu plynu, což by vedlo k snížení energetické závislosti Evropy na dodávkách z Ruska. Pro použití v dopravních prostředcích je potřebný čistý vodík označovaný jako „zelený vodík“. V jeho neprospěch ovšem zatím hovoří jeho vysoká cena. V současnosti cena zeleného vodíku činí kolem 8 euro/kg. Aby ale provozní náklady v porovnání s naftou byly podobné, tak by se musela v současné době pohybovat okolo 5 euro/kg. U náhrady za zemní plyn pak okolo 1,5 euro/kg.

■ **Dobře, ukazuje se, že ač je vodík ekologický, je také enormně drahý – zatím. Věříme, že i toto se časem vyřeší, vyřeší se také jeho dostatečné množství?**

Vodík je možné přepravovat v tankerech, cisternách a také v potrubí. Potřeba čistého vodíku by v rámci Evropy byla velká a evropské výrobní kapacity by zřejmě nevládly

ly pokrýt veškerou poptávku, a tak se počítá s dovozem tohoto plynu například ze severní Afriky nebo z jihoevropských států. Česká republika počítala s dovozem vodíku z Ukrajiny. Válka na Ukrajině bohužel ukazuje, že se tyto plány nepodaří naplnit.

■ **V současné době mají jednotliví dopravci čerpadla na naftu většinou ve svých depech kolejových vozidel. Trakční elektrickou energii pak zajišťuje provozovatel dráhy – Správa železnic. Jak to bude v případě pohonu na vodíkové palivo?**

Ano, nyní je třeba rozhodnout, kdo bude budovat vodíkové napájecí stanice, zda dopravci nebo Správa železnic. Pro budování vodíkových čerpadel pak také bude nutno vydat nějaká pravidla z hlediska jejich umístění a čerpání. Podle dostupných údajů je schopen vodíkový vlak ujet vzdálenost až 1 000 km. Je však také třeba zamyslet se nad tím – protože to zatím není zcela jasné – jak se bude chovat vodíkový vlak při srážce s jinou vlakovou soupravou.

■ **Dobře, věnujme se tedy nyní další možné alternativě. Jak je to s vlaky, které mají pohon na baterie?**

Vodíkové nádrže jsou umístěny na střechách vlaku. Pokud vodík nebude k dispozici, tak vlak nepojede. V tom mají výhodu bateriové vlaky. Ty pod trolejí pojedou vždy.

■ **Jsou však dostatečně spolehlivé?**

Bateriové vlaky mají bateriové články s vysokou spolehlivostí, což samozřejmě ovlivňuje také jejich cenu. Předpokládaná životnost akumulátorů je 15 let. Články jsou řazeny v sérii a zde je třeba si promítnout, jak bude probíhat diagnostika vadného článku a jeho výměna. Během jízdy pod trolejovým vedením se budou nabíjet a pak může vlak jet na neelektrizované trati. Na konci neelektrizované trati bude vybudován úsek troleje, kde se opět vlak dobije. V současné době prověřuje Správa železnic okolo 120 traťových úseků, které by bylo možné elektrizovat. To by umožnilo přejíždění bateriových vlaků i přes neelektrizované traťové úseky.

■ **Myslím, že zodpovědní pracovníci z toho mohou mít zamotanou hlavu, řešení, zda vodíkové či bateriové vlaky může být pěkné dilemma. Co vy na to?**

Díky možnosti akumulátorového napájení lze využít přednosti elektrického pro-



vozu i tam, kde dosud jezdí osobní vlaky poháněné spalovacími motory. Ve srovnání s nimi dochází k odstranění místních emisí zdraví škodlivých látek a významně je také sníženy globální emise, měnících klimatické podmínky na Zemi. Emise oxidů uhlíku mohou být sníženy až o 50 procent.

Pokud bude zvolena koncepce bateriových vlaků, tak se vyřeší současný stav, což je částečná elektrizace železniční sítě. Díky tomu mohou dopravci nabízet cestujícím přímé spojení bez přestupu.

■ **Nejen to je jisté výhodné?**

Důležité pro provozovatele dráhy i dopravy je skutečnost, že není nutné budovat mimo koncových stanic zvláštní zdroje na infrastrukturu pro nabíjení. K tomu je využito standardní trakční vedení na elektrizovaných tratích. Akumulátor je využíván i pro ukládání energie při rekuperačním brzdění na spádech a při zastavování, což dále snižuje spotřebu elektrické energie.

■ **A nevýhodné?**

V současné době mají bateriové elektrické jednotky vyšší finanční cenu a provozní náklady než diesellová železniční vozidla. Pro konečné rozhodnutí krajů, pro jaké vlaky se rozhodnou, je nutná spolupráce se Správou železnic a zpracování finanční a provozní analýzy podnikatelského záměru. ■



Staří pánové si během jízdy pochutnali i na dobře načepovaném pivu



Svépomocí vybudované depo Muzea průmyslových železnic ve Zbýšově



Když jede vlak, musí auta počkat

PŘEDSTAVUJEME • OSOBNOSTI • TVÁŘE OSŽ

Artur Fučík:

„První mašinku jsme koupili za 3000 korun, což byla vlastně cena šrotu“

Artur Fučík pracuje jako mechanik v depu Brno-Maloměřice, převážnou část svého volného času pak tráví v Muzeu průmyslových železnic, které se nachází ve Zbýšově. Zbýšov je obec vzdálená asi třicet kilometrů od Brna a kolejemi je spojena se železniční stanicí Zastávka u Brna. Původně vlečkové koleje uhelného dolu Jindřich byly z rozchodu 1435 mm přestavěny členy muzea na rozchod 600mm a tato tříkilometrová trať je nyní využívána pro jízdy vláčků, vedených úzkorozchodnými lokomotivami, kterým byl vdechnut nový život



nadšenci z řad členů muzea. Provoz na této trati zajišťuje Regionální úzkorozchodná železnice, o. p. s., která byla založena zmíněným muzeem a obcemi v okolí této dráhy. Artur Fučík zde vykonává funkci ředitele této společnosti.

„Výstavba celého našeho areálu nám dala pořádně zabrat, ale všichni jsme se této práce účastnili s nadšením,“ říká Artur Fučík. Výsledky této práce jsou vidět na první pohled: zastřešené depo je plné nejrůznějších průmyslových lokomotiv, které se členům muzea podařilo zachránit z vleček průmyslových podniků. „Některé z nich byly již nepojízdné, ale dokázali jsme je opravit,“ připomíná. Podle toho, co všechno dokáže o mašinkách vyprávět, je poznat, že je zná do posledního šroubku. „Však už se této práci věnuji třicet let,“ vysvětluje dnes 46letý mechanik. Vystavené lokomotivy jsou převážně motorové, je zde ale také několik lokomotiv elektrických

a jako skvost se zde vyjímají dvě lokomotivy parní – lokomotiva Henschel z roku 1913 a lokomotiva BS 80, vyrobená v roce 1951 v ČKD Praha. První z nich je v provozu od roku 2017, její oprava byla započata ke stoletému výročí vyrobení a trvala tři roky. Její mladší kolegyně prodělala opravu v posledních dvou letech a najíždí své první kilometry právě nyní.

Artur Fučík dovede nejen vyprávět o technické stránce všech zdejších lokomotiv, zná i jejich historii. „Tu první mašinku jsme koupili za 3000 korun, což byla před třiceti lety vlastně cena šrotu. Dosloužila v rašelinových závodech v Hoře sv. Sebestiána v Krušných horách,“ vzpomíná. Další lokomotivy pocházejí nejčastěji z dnes již zaniklých cihelen, kamenolomů, některé jezdily také na stavbě přehrad. Je zde i plně funkční a v našich zemích unikátní lokomotiva Deutz OMT 122F vyrobená v Německu pro službu ve Francii, která vystřídala po 2. světové válce několik slovenských lesních železnic a nakonec byla do Zbýšova zachráněna z pomníku v nepojízdném stavu.

Zhruba patnáct lokomotiv z celkové čtyřiceti je dnes provozuschopných a Artur Fučík zasvěceně přibližuje jejich pohon a obsluhu, která je pro laika doslova alchymie. Ve stísněném prostoru kabinky lokomotivy si musí strojvedoucí poradit s různými kolečky, páčkami a dalším zařízením, obsluha vyžaduje fortel a zkušenosti.

Ale nejen lokomotivám a vagonům, vyrobených svépomocí, vdechli členové muzea nový život. Velký kus těžké práce si zde všichni odpracovali na přestavbě normálněrozchodné železnice na železnici úzkorozchodnou. Tříkilometrová trať ze Zbýšova do Zastávky u Brna musela být rozebrána, původní betonové pražce musely být nahrazeny dřevěnými, namontovány musely být také výhybky a nové kolejnice. „Koleje jsme sem stěhovali ze zrušené muniční továrny v Poličce, stejně tak i úzkorozchodné výhybky. Část pražců se nám podařilo koupit z pražského metra, kde probíhala ve své době jejich výměna,“ přibližuje Artur Fučík přestavbu tratě.

Všechna námaha a práce, kterou zde členové muzea odvedli bez nároku na odměnu, je dnes odměněna spokojenými návštěvníky, kteří do Zbýšova přijíždějí z celé republiky a také ze zahraničí.

Miroslav Čáslavský

Poznámka redakce:

Protože spoustu čtenářů zaujaly články o uveřejněných drážních zajímavostech, které přímo zvou k navštívení, a to například o Muzeu průmyslových železnic, vydali jsme se právě tam pro získání nejčerstvějších informací a rádi se s vámi o ně podělíme ještě v době vrcholících dovolených a školních prázdnin, abyste mohli využít příjemných letních dnů k návštěvě těchto železničních atrakcí.



O jízdy parním vláčkem je veliký zájem

Fotografie: Miroslav Čáslavský

NAVŠTÍVILI JSME

Nezapomenutelné zážitky z jízdy po úzkorozchodné železnici ve Zbýšově

V dále se ozývá pískání malé lokomotivy, na silnici vyběhává mladý muž s červeným praporem a zastavuje jedoucí auta. A to se již po kolejích, vedoucích přes silnici, blíží parní mašinka s několika vozy za zády. Po přejetí přejezdu zastavuje před budovou s nápisem Důl Jindřich a z vláčku vystupuje skupina mladých lidí, kteří v chorvatštině vyjadřují svoje nadšení z jízdy po úzkokolejné železnici ze Zbýšova do Zastávky u Brna. Lokomotiva objíždí na druhý konec soupravy a zde již na ni čeká skupina starších mužů, hovořících různou angličtinou. Přijeli sem až z ostrovní Velké Británie, aby si zde užili jízdu, na kterou budou dlouho vzpomínat.

Mezitím se mladí obdivovatelé starých lokomotiv a vagonů přesunuli do krytého depa, které je skutečnou pastvou pro oči železničářských „šotoušů“. Vidí zde železniční skvosty, které jinde jen tak neuvidí – mašinky, které kdysi sloužily na vlečkách průmyslových železnic v cihelnách, kamenolomech, či na stavbě přehrad. Poté, co dosloužily, ujal se jich šikovně ruce nadšenců z Muzea průmyslových železnic ve Zbýšově u Brna, kteří jim vdechli nový život.

A tak obdivovatelé staré železniční slávy obcházejí kolem motorových, parních

i elektrických lokomotiv a poslouchají vedoucího tohoto muzea, Artura Fučíka, který zná všechny stroje až do jejich posledního šroubečku a dokáže o nich zasvěceně a s velkým nadšením vyprávět. Informací je tolik, že se z nich začíná točit hlava. A to nejen z historie vystavených exponátů, ale i z vyprávění o tom, jak zdejší muzeum vzniklo a kolik volného času na něm parta zdejších nadšenců strávila. Klobouk dolů!

Parní mašinka Henschel & Sohn z roku 1913 již mezitím objela do čela vlaku, staří pánové nastoupili a vláček se znovu rozjede. Rychlostí 20 km/h vyjede z areálu muzea a vyjede na koleje Regionální úzkorozchodné železnice, která je s jednou zastávkou dováží až do tří kilometry vzdálené Zastávky u Brna. Zde lokomotiva znovu objíždí a vrací se i se spokojenými cestujícími zpátky do své domovské stanice.

Kdo by zatoužil po tomto nevšedním svezení a prohlídce úzkorozchodných skvostů, má v červenci a srpnu možnost každou sobotu zajet do Zbýšova a užít si krásných zážitků na vlastní kůži.

Více informací na webových stránkách reuz.cz, či mpz.cz.

Miroslav Čáslavský

Stalo se...

Kyřil 2007, Emma 2008, Herwart 2017, Eberhart a Mortimer 2019. To jsou jen některá jména orkáňů, které zasáhly střední Evropu v uplynulých letech. Vedle velkých materiálních škod způsobily také to nejhorší – ztráty na lidských životech. Vedle těchto orkáňů (vitr o průměrné rychlosti 118 km/h) se i na území naší republiky vyskytla dlouhá řada povětrnostních anomálií, které sice nedosáhly síly orkáňů, ale dokázaly způsobit vážné problémy zejména v dopravě. Ale podívejme se blíže na jaro a začátek léta letošního roku na železnici.

Ve dnech 20. až 22. května bylo zamenáno při silném větru na padesát případů pádu stromů na trať nebo trakční vedení. Z toho ve čtyřech případech došlo k najetí vlaku osobní přepravy na spadlý strom. Ve třiceti dvou případech strojvedoucí bezpečně zastavili před touto překážkou. Ostatní případy spadlých stromů byly zjištěny před jízdou vlaku.

Podobná situace nastala i o měsíc později v pondělí 20. června. Ve třech případech najel vlak na spadlé stromy. Dalších 16 případů se naštěstí obešlo bez této kolize. Z toho v deseti případech strojvedoucí bezpečně zastavili před spadlým stromem.

Také v závěru června a začátku července padaly stromy na trať. Opět došlo k mimořádným událostem – najetí vlaku na spadlý strom...

Každá taková nevitáná situace má vedle jiných škod také velmi nepříznivý dopad na cestující, kteří řádně zaplatili a očekávají kvalitní službu. V řadě případů musí dojít za asistence hasičů k evakuaci cestujících z málo přístupných míst na trati. A ve stanicích před místem pádu stromů pak cestující často uslyší hlášení staničního rozhlasu: „Vlak z technických příčin nejede. Náhradní doprava není zajištěna.“ V jiných případech sice autobus náhradní dopravy přijede, ovšem s

patříčným zpožděním. Dopravci takových vlaků jsou pak od cestujících vystaveni drtivé kritice. Samozřejmě nezasloužené, neboť dopravce za použití dopravní cesty pouze platí, ale za její stav je odpovědný provozovatel dráhy, tedy zcela jiný právní subjekt. V tomto případě Správa železnic,

Jak vítr řídil dopravu

státní organizace (dříve SŽDC, s. o.). Zákon o drahách přímo ukládá, aby provozovatel dráhy provozoval dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy.

Padající stromy na trať a trakční vedení nejsou žádným novým jevem. A stejně tak narůstající počet různých povětrnostních anomálií, které se dříve vyskytovaly jen zcela ojediněle. Zde už neplatí žádné výmluvy, že přírodě neporučíme a že v podstatě za všechno může jaro, léto, podzim a zima. Dobrý a odpovědný hospodář se včas na změněnou situaci připraví.



Příroda si nenechá poroučet...

Všimli jsme si

● **UNIKÁTNÍ** železniční viadukt v Chebu (na snímku) překonávající široké údolí řeky Ohře (výška 25 m od hladiny řeky) slouží železničnímu provozu více jak půl druhého století. Svoji délkou 348 m s osmnácti půlkruhovými oblouky patří mezi desítky největších mostních staveb u nás. Vybudován byl v letech 1863–1865 z opracovaných žulových kvádrů dovezených z kamenolomu z bavorských Smrčin. V roce 1945 se stal terčem brutálních spojeneckých náletů, při nichž bylo zničeno šest kamenných oblouků, které pak byly nově vybudovány z litého betonu v původním tvaru. Provoz na viaduktu byl obnoven 19. května 1951.

Tomáš Martinec



● **V SOUČASNÉ** době probíhá vypracování inženýrskogeologického průzkumu stavu železničního náspu v Karlových Varech–Rybářích za účelem zjištění jeho stavu, aby zde bylo možné odstranit propad rychlosti. V postiženém úseku byla navržena rekonstrukce zemního tělesa, avšak investiční akce je teprve v počátku. Jinak nyní v této lokalitě probíhá protlak nové páteřní sítě splaškové a dešťové kanalizace kvůli výstavbě tamních nových obytných domů. Na snímku ze dne 19. května 2022 je v tomto místě zachycen OS 7343 relace Mariánské Lázně–Karlovy Vary.

Tomáš Martinec



● **DNE 13. ČERVENCE** ve 13:56 hod. vyjel v Bohumíně jeden vůz manipulačního vlaku, který převážel svítky drátu. Při mimořádné události nebyl nikdo zraněn. Drážní inspekce šetří příčinu a okolnosti, proč k mimořádné události došlo, v místě jejího vzniku.

Škoda byla odhadnuta na 25 550 000 Kč (25 150 000 je škoda na trati, 400 000 na vlaku).

Text a foto: Drážní inspekce



Ostatně, dnes už máme dostatek právních prostředků k tomu, aby provozovatel dráhy zajistil bezpečnou a plynulou jízdu vlaků. Právní problematiku kácení stromů rostoucích v ochranném pásmu dráhy a v dopadové vzdálenosti od kolejí jsem vysvětlil v č. 5/2022 Obzoru v článku

„Ad.: Kácí se u trati na udání?“ Článek je dostupný na www.osz.org v oddíle Obzor logo.

Závěrem: Cestující, přepravci a také dopravci nemohou ovlivnit, zda provozovatel dráhy má dostatek finančních prostředků, techniky a personálu k zajištění bezpečného a plynulého drážního provozu. To je starost a odpovědnost jiných – počínaje aparátem ministerstva dopravy. Za své peníze přepravci očekávají kvalitní servis. Ne stav, kdy vítr řídí dopravu.

Vladimír Selucký

Ilustrační foto: Správa železnic

POSKYTOVÁNÍ PRÁVNÍ POMOCI V RÁMCÍ OSŽ V ROCE 2021

Členové OSŽ mají podle Stanov OSŽ a zejména Řádu právní pomoci OSŽ právo na právní pomoc v oblasti pracovněprávní a trestněprávní, ve věcech sociálního zabezpečení, souvisejících s pracovněprávními vztahy.

Poskytování právní pomoci v rámci OSŽ-Ústředí

1. Právní pomoc zastoupením v řízení před soudem

V roce 2021 byla na základě žádosti členů OSŽ zprostředkována ESO OSŽ-Ústředím (dále rovněž „sociálně-právní oddělení OSŽ-Ústředí“, resp. „SPO OSŽ-Ústředí“) právní pomoc zastoupením v řízení před soudem 15 (patnácti) členům OSŽ. Dále v roce 2021 došlo k navýšení finanční částky schválených právních pomoci u 3 (tří) členů OSŽ.

- 1.–3. 3x – nezahájeno trestní stíhání ze spáchaní přechodu obecného ohrožení z nedbalosti dle ustanovení § 273 odst. 1, 2 písm. b) TZ; zaměstnavateli byla uhrazena škoda pojišťovnou (2x)/neuhrazena náhrada škody (1x);
4. 1x – **podmíněné zastavení trestního stíhání** okresním státním zastupitelstvím u přechodu ublížení na zdraví z nedbalosti dle ustanovení § 148 TZ se zkušební dobou 12 měsíců;
5. 1x – ve věci **náhrady škody** u smrtelného pracovního úrazu došlo k **mimosoudnímu vyrovnání** (se zaměstnavatelem uzavřená dohoda o narovnání);
6. 1x – ve věci **pracovního úrazu** došlo k **úhradě všech náhrad** v souladu s ustanoveními § 271a ZP a násl.;
7. 1x – **podmíněné odnětí svobody** v trvání 2 let pro spáchaní trestného činu obecného ohrožení z nedbalosti dle ustanovení § 273 odst. 3 písm. TZ se **zkušební dobou 2 let**; zaměstnavateli byla uhrazena škoda pojišťovnou;

- náhrada škody (včetně problematiky pojištění u Kooperativy pojišťovny, a.s.) a stanovení její výše;
- zastupování při výpovědích členů OSŽ před vyšetřovacími orgány provozovatele dráhy, dopravců, Oblastních inspektorátů práce, Dražní inspekce ČR, OČTŘ;
- pracovní doba (ve vztahu ke kolektivní smlouvě, zákoníku práce, NV č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě a NV č. 590/2006 Sb., kterým se stanoví okruh a rozsah jiných důležitých osobních překážek v práci);
- mzda a náhrady mzdy (zejména zařazení do tarifních stupňů – katalog prací, smluvní mzda, uplatňování výkonových odměn, mimořádných odměn a mzdových příplatků, odměna za pracovní pohotovost mimo pracovní dobu);
- pracovní úrazy a jejich odškodňování.

Další frekventovanou oblastí byla problematika sociálních fondů (SF) a FKSP.

V roce 2021 dále byla poskytována SPO OSŽ-Ústředím metodická pomoc ZO OSŽ při změně údajů ve veřejném rejstříku Městského soudu v Praze a dalších krajských soudů, které vedou veřejný rejstřík.

SPO OSŽ-Ústředí poskytovalo ZV ZO OSŽ právní poradenství v oblasti návrhu interních pracovněprávních předpisů zaměstnavatelů, uzavírání kolektivních smluv a z nich vyplývajících práv, kolektivních sporů, pracovněprávního postavení odborových orgánů a převodů (prodeje) nemovitostí vlastněných ZO OSŽ.

V roce 2021 výše uvedenou činnost SPO OSŽ-Ústředí poskytovalo zejména ZV ZO OSŽ ZST Brno hl.n., ZV ZO OSŽ RSM Brno, ZV ZO OSŽ ZST Olomouc hl.n., Výboru OSŽ HZS SZ, ZV ZO OSŽ ČD-Telematika, ZV ZO OSŽ ZST Rakovník, ZV ZO OSŽ DPOV Píseň, ZV ZO OSŽ ZST Břeclav, ZV ZO OSŽ ODPMB, a.s., ZV ZO OSŽ Legios, a.s. Louny, ZV ZO OSŽ RegioJet a.s., ZV ZO OSŽ ZST Praha hl.n., ZV ZO OSŽ GR ČD, ZV ZO OSŽ ZST Hradec nad Moravicí předměstí a dalším ZV ZO OSŽ – odborovým orgánům.

V **první informovanosti o vzniklých MU** v roce 2021 došlo k dalšímu mírnému zlepšení. V praxi nadále zůstávají rezervy při konkrétní činnosti členů OSŽ při vzniklých MU v aktuálním čase.

SPO OSŽ-Ústředí v roce 2021 přijímalo řadu opatření s cílem zlepšit prvotní činnost účastníků MU. Uvedená problematika byla SPO OSŽ-Ústředím publikována v čtrnáctideníku OSŽ Obzor, detailně rozebírána na školeních pořádaných OSŽ a opakovaně zveřejňována na webových stránkách OSŽ.

V problematice **povinnosti zaměstnance nahradit škodu** zaměstnavateli nadále zůstal zachován trend z dřívější doby, kdy zaměstnavatel předkládal členům OSŽ závazek k náhradě škody v její plné výši, tj. zaměstnavatel při stanovování výše škody přihlížel pouze k ustanovení § 257 odst. 2 ZP (tj. k 4,5násobku průměrného hrubého měsíčního výdělku před porušením povinnosti). Zaměstnavatel nebral v úvahu skutečnost, že může povinnost nahradit škodu, kterou požaduje po zaměstnanci, přiměřeně snížit (výše uvedená je rovněž uvedeno v interních směrnících zaměstnavatele/např. SZ, s.o. – Směrnice č. 110; ČD, a.s. – Op 21, ČD Cargo, a.s. – OR9-A-2008 apod.). V těchto interních předpisech zaměstnavatel zakotvil povinnost **a priori** (předem) projednat s **odborovou organizací** výši náhrady škody požadované po zaměstnanci, členovi OSŽ, před samotným projednáním se zaměstnancem.

Rovněž v některých případech docházelo k porušování ustanovení § 263 odst. 3 ZP – projednání výše náhrady škody zaměstnavatele s odborovou organizací, vedoucími zaměstnanci zaměstnavatele přes skutečnost, že výše uvedené má zaměstnavatel zakotveno ve svých interních předpisech.

Problematické náhrady škody byla v roce 2021 ze strany OSŽ (SPO OSŽ-Ústředí) opět věnována pozornost a byla poskytována metodická pomoc ZO OSŽ.

Tato problematika má bezprostřední souvislost se smlouvou č. 595037052-8 ze dne 25. 9. 2001, **pojištění odpovědnosti** za škodu způsobenou v souvislosti s výkonem povolání zaměstnavateli uzavřenou mezi OSŽ a Kooperativu pojišťovnou, a.s. **Pojištění odpovědnosti pro členy OSŽ nadále nejen zůstává ve výjiměném, výhodném postavení** (obsah pojištění, výše pojistné částky a pojistného, výše spoluúčasti) **na pojištěném trhu v České republice**. Tento produkt využívají v působnosti OSŽ je unikátní a na trhu pojištění nemá obdoby.

Uzavření pojištění odpovědnosti zaměstnance za škodu způsobenou v souvislosti s výkonem povolání zaměstnavateli je důležitým institutem, který maximálním způsobem ekonomicky chrání zaměstnance a jeho rodinu před možným negativním finančním zásahem při způsobení škody v pracovněprávních vztazích.

Další odborná oddělení OSŽ-Ústředí poskytovala poradenství členům OSŽ v oblastech svého působení.

Oddělení BOZP – poskytl **829** porad a konzultací (z uvedeného bylo 380 vyřešeno telefonicky, 302 osobně a 147 písemně). V rámci poskytování právní pomoci byly zjištěny nesprávné postupy ze strany zaměstnavatelů v oblasti pracovní úrazovosti (např. porušení povinnosti bezodkladného ohlašování pracovního úrazu odborové organizaci, nešetření pracovního úrazu s odborovou organizací apod.), nedostatky při organizaci a provádění prověrek BOZP v souvislosti s nepřiznivou epidemičnou situací (distanční nebo administrativní/korespondenční/provádění prověrek BOZP). Na úseku BOZP je nutné zlepšit spolupráci v rámci ASO ČR (na úseku zdělování, výměny zkušeností apod.). Největší těžiště činnosti oddělení BOZP spočívalo v oblasti BOZP, dále institut pracovních úrazů, nemoci z povolání a jejich odškodnění a problematika náhrady škody a nemajetkové újmy (podrobněji viz „Zpráva o činnosti BOZP OSŽ-Ústředí za rok 2021“).

Hospodářsko-finanční oddělení – poskytl **310** porad a konzultací (z uvedeného bylo 292 řešeno telefonicky a 18 osobně) v problematice pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou zaměstnavateli při výkonu povolání. Dále se poradenství poskytovalo v oblasti životního a penzijního připojištění, výpočtu důchodů a stanoveného věku pro odchod do důchodu, členských příspěvků (dlouhodobá dočasná pracovní neschopnost, insolvence, exekuce) a problematiky hospodaření ZV ZO OSŽ v oblasti účetnictví.

Mezinárodní oddělení – zodpovídalo **1 365** dotazů (z uvedeného bylo 1 195 řešeno telefonicky, 140 osobně a 30 písemně) v převážně většině se jednalo o dotazy k zásadám používání finančních prostředků SF a FKSP na dotace poukazů na rekreaci a souběh s příspěvky na kulturu a sport. V roce 2021 byl velký nárůst dotazů v souvislosti s pandemií COVID-19 a zákonem lex voucher na jehož základě došlo k přesouvání sociálních příspěvků do sociálních fondů na rok 2021. Další dotazy směřovaly na fungování systému STKR u SZ. Navíc bylo poskytováno poradenství k uvolňování zaměstnanců pro sportovní činnost a také pro činnost vedoucích na tábořech dětí a mládeže. Část dotazů se týkala pojištění rekreací a sportovních akcí, nové taky přípojištění rekreací – ERV COVID-19. Velký podíl dotazů se týkal dodržování protipandemických opatření COVID-19 na sportovních a dalších akcí a dále taky přesunu termínů a rušení akcí. Řešily se i dotazy k podmínkám členství v or-

ganizaci FISAIC. Dále byly zodpovězeny i otázky týkající se způsobu přidělování konkrétních lokalit KOP a cestovního pojištění, které je ke KOP poskytováno a k účasti rodinných příslušníků.

Redakce čtrnáctideníku Obzor – informuje železničářskou veřejnost o dění na železnici a v OSŽ prostřednictvím webu OSŽ i čtrnáctideníku Obzor, který v roce 2021 vycházel v nákladu 5 400 výtisků. Redakce Obzoru zaznamenala pokles počtu příspěvků zasílaných elektronickou poštou (na redakční e-mail obzor@osz.org dorazilo v roce 2021 celkem 384 příspěvků/názorů/dotazů oproti 416 v roce 2020, plus další desítky příspěvků na e-maily jednotlivých redaktorů), klasickou poštou přišlo pouhých 9 příspěvků.

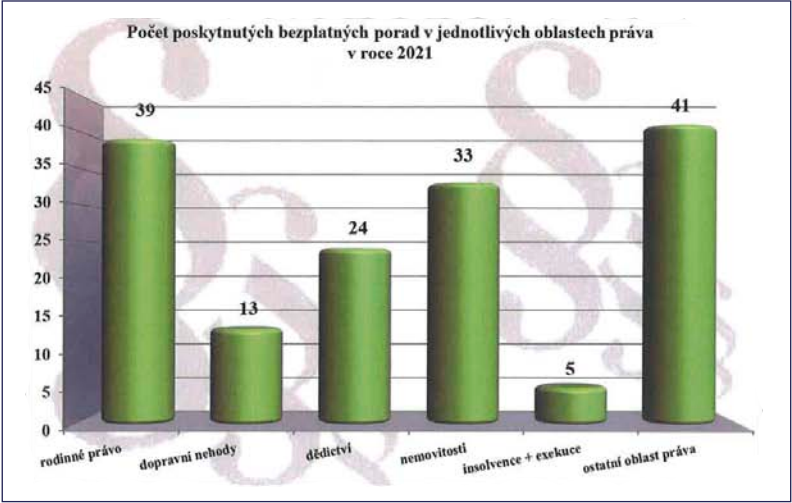
Revizní komise OSŽ – poskytla **45** porad a konzultací (z toho bylo 10 řešeno telefonicky a 35 osobně), podstatu činnosti RK OSŽ spočívala v kontrole účetních dokladů a s tím spojených potřebných materiálů (zásady o hospodaření, rozpočty, roční závěrky, inventarizace, zápisy z členských schůzí ZO OSŽ, konferenci ZO OSŽ, ZV ZO OSŽ, revizní komise ZO OSŽ, odvolky členských příspěvků apod.). Z důvodu COVID-19 byly zrušeny kontroly ZO OSŽ v první polovině roku 2021.

Republiková rada seniorů OSŽ – poskytla **48** porad a konzultací (z uvedeného bylo 30 řešeno telefonicky, 16 osobně a 2 písemně) zejména v oblasti čerpání příspěvků ze SF/FKSP na rekreaci seniora a rodinného příslušníka, problematika dotazů v souvislosti s pandemií COVID-19 a zákonem lex voucher. Dále se jednalo o problematiku vyplňování prezenčních listin při kulturních a sportovních akcích, rozdělování seniorů podle výkonových jednotek a vyplňování GDPR, založení Klubu seniorů OSŽ.

Poskytování právní pomoci uvolněnými funkcionáři ZO OSŽ

Uvolnění funkcionářů poskytl v roce 2021 – **11 396** porad a konzultací (z uvedeného bylo 5 508 telefonicky, 4 059 osobně, 1 829 písemně).

Právní poradenství poskytnuté členům OSŽ se týkala zejména oblasti pracovní doby (včetně dovolené, práce přesčas, pracovní pohotovosti); FKSP/SF; problematiky uzavírání kolektivních smluv, kolektivních sporů; pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou při výkonu povolání u Kooperativy pojišťovny, a.s.; BOZP; domácí a zahraniční rekreace, sportovní činnosti; mzdy a náhrady mzdy; hospodaření ZO OSŽ.



Příloha č. 3

Ze strany uvolněných funkcionářů je u poskytování poradenství pro členy OSŽ možno spatřovat zlepšení, které je důležité v dalším období prohlubovat.

Sociálně-právní oddělení OSŽ-Ústředí:

Na zabezpečování provozu krizové linky se v průběhu roku 2021 podíleli zaměstnanci SPO OSŽ-Ústředí a oddělení BOZP, v součinnosti se smluvními advokáty OSŽ.

Zabezpečování provozu **krizové linky** jako časové nepřetržitého právního servisu členům OSŽ, zejména při vzniku MU, při organizování a provozování dráží dopravy, za účelem právní ochrany a oprávněných zájmů členů OSŽ, patří mezi základní formy prvotního právního poradenství, má své **nezastupitelné místo a jednoznačné, nezpochybnitelné opodstatnění**. Krizová linka je určena opravdu k aktuálním MU, ale stává se, že členové OSŽ si ji v některých případech snaží využívat i v časové prodávě od MU (tydenním, měsíčním) anebo k řešení jiných problematik mimo působnost pracovněprávních vztahů.

V roce 2021 bylo poskytnuto **32** telefonických porad členům OSŽ, které byly aktuální v reálném čase a souvisely se vznikem MU.

V „Právní poradně“ na **webových stránkách OSŽ** byly SPO OSŽ-Ústředím aktuálně zveřejňovány a doplňovány informace z oblasti právního poradenství, ochrany a pomoci, Podpůrného fondu OSŽ a z dalších oblastí. V současné době je na webových stránkách OSŽ v uvedené problematice zveřejněno **147** souborů o celkové kapacitě cca **63,51 MB**.

Přehled smluvních advokátů a právníků OSŽ byl SPO OSŽ-Ústředím pravidelně zpracováván a novelizován. Tento přehled byl průběžně aktualizován na webových stránkách OSŽ – www.osz.org (v „Právní poradně“ v sekci „Právní poradenství, ochrana a pomoc“ je umístěn aktuální přehled smluvních advokátů a právníků) a mj. byl zveřejněn i v čtrnáctideníku OSŽ Obzor (č. 2/2021, č. 12/2021 ze dne 18. 1. 2021 a 7. 6. 2021).

SPO OSŽ-Ústředí metodicky řídilo a organizovalo činnost advokátů (průběžně více než 25 AK) s důrazem na právní pomoc a ochranu členů OSŽ – účastníků MU. Nadále přetrvává u členů OSŽ trend, že zaměstnanci i přes mnohá upozornění a doporučení **podepisují různé pracovněprávní a personální dokumenty**, aniž by se s jejich obsahem řádně seznámili, popřípadě si vzali čas na rozmyšlenou, pokud jim není obsah zcela jasný anebo s ním nesouhlasí. Členy OSŽ stále není dostatečně vnímána odpovědnost za právní jednání v písemné formě (podpis), které je komplikované napařaditelné. V podobných situacích se nelze pouze spoléhat na sdělení vedoucích zaměstnanců zaměstnavatele, že se jedná jen o formální záležitost. Tímto následně dochází k neřešitelným závěrům z hlediska pracovněprávního poradenství. Zaměstnanci, členové OSŽ, by si měli uvědomit, že podpis jakékoliv písemnosti, zvláště pak dohody (zejména skončení pracovního poměru dohodou, změny pracovní smlouvy, protokolu o projednání náhrady škody podle ustanovení § 263 ZP, uznání závazku k náhradě škody a dohody o způsobu náhrady škody, dohody o odškodnění pracovního úrazu apod.) může mít do budoucna pro členy OSŽ negativní důsledky. Tyto důsledky jsou mnohdy nevratné, nelze je

vůbec změnit anebo lze změnit pouze velice obtížně a zcela výjimčně.

V této oblasti v roce 2021 pokračuje nový trend z roku 2020, kdy členové OSŽ požadují právní poradenství v situaci, kdy tyto dokumenty podepsali. Argumentují tím, že sice dokument podepsali, ale jejich svobodná vůle a záměr byl jiný a že vlastní podpis můžou bez problému anulovat.

V hodnoceném období byl zachován trend z předcházejícího období, kdy zaměstnanci – členové OSŽ při řešení své pracovní situace (např. psychicky, fyzicky unaveni, zdravotní problémy, negativní pracovní podmínky apod.) sami, tzv. z vlastní iniciativy, dávají zaměstnavateli výpověď (zaměstnanci mají odpracováno i více jak 15 let). K tomuto nevhodnému postupu zaměstnanci přistupují zpravidla na doporučení vedoucích zaměstnanců zaměstnavatele (zejména zaměstnanců středního managementu).

Dalším pokračujícím trendem dále zůstává, že při posouzení nároků členů OSŽ v pracovněprávní oblasti odborné oddělení konstatuje porušení předpisů ze strany zaměstnavatele, ale **členové OSŽ** v obavách z možné ztráty zaměstnání nebo z možné diskriminace ze strany zaměstnavatele (přímá nebo nepřímá) **nechtějí a nepožadují řešit pracovněprávní spor**. Uplatnění svých nároků a zájmů členové OSŽ se nedožadují, ať již formou podnětu, požadavku, stížnosti, respektive soudní cestou.

Právní poradenství bezplatnou formou je službou, kterou členové OSŽ velmi intenzivně využívají.

Z ekonomických a sociálních důvodů to je a bude často jediná možnost, kterou se může člen OSŽ domáhat svých právních nároků, chráněných a oprávněných zájmů.

Přes výše uvedené skutečnosti lze konstatovat, že v roce 2021 byly všechny žádosti o právní poradenství, jak členů OSŽ tak i funkcionářů OSŽ, kvalifikované a bez prodlení průběžně vyřizovány.

Právní poradenství/právní pomoc členům OSŽ v občanském (soudním) životě

V období od 1. 1. 2021 do 31. 12. 2021 byla, na základě žádosti členů OSŽ o právní poradenství/právní pomoc členům OSŽ v občanském (soudním) životě (dále rovněž „PP občan“), zprostředkována SPO OSŽ-Ústředím právní poradenství v PP občan 154 (sto padesát čtyřem) členům OSŽ. Počet poskytnutých právních poradenství v PP občan v roce 2021 vychází v průměru na 13 členů OSŽ za měsíc.

Příloha č. 1

Z uvedeného počtu bylo (bliže viz příloha číslo 1).

➤ **7 případů** – trestněprávní povahy (včetně přípravného trestního řízení), ve smyslu ustanovení § 273 (obecné ohrožení) zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku, ve znění pozdějších předpisů (dále rovněž „TZ“), současně i povinnost nahradit škodu;

➤ **5 případů** – trestněprávní povahy (včetně přípravného trestního řízení), ve smyslu ustanovení § 147 TZ (těžké ublížení na zdraví z nedbalosti /1 případ/), resp. § 148 TZ (ublížení na zdraví z nedbalosti /4 případy/), současně i povinnost nahradit škodu;

➤ **2 případy** – trestněprávní povahy (včetně přípravného trestního řízení), ve smyslu ustanovení § 143 TZ (usmrcení z nedbalosti);

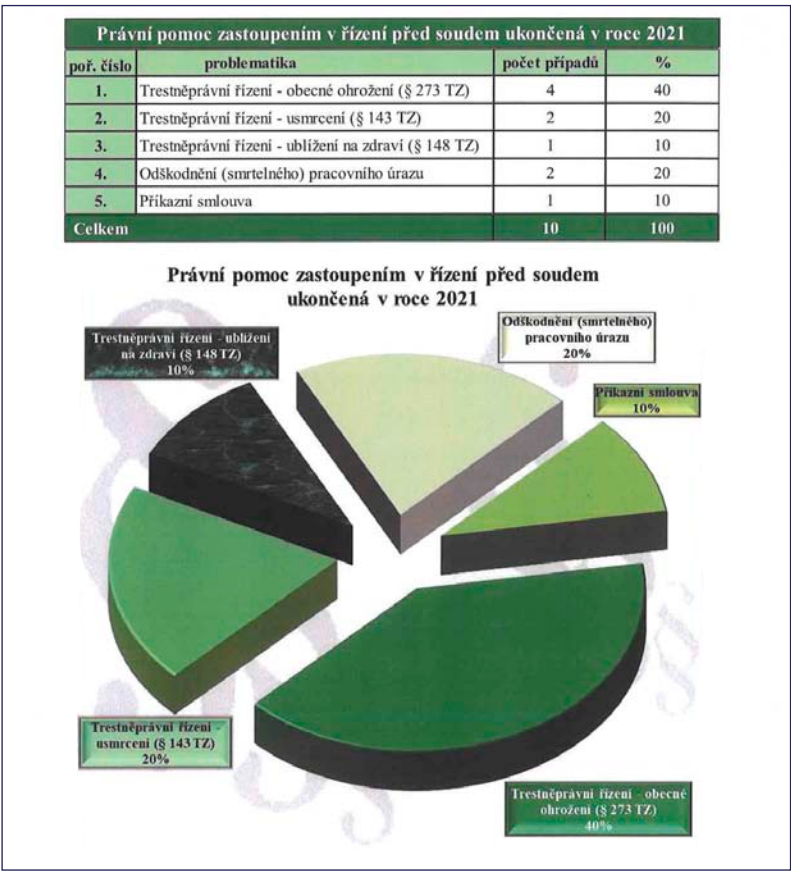
➤ **1 případ** – správní řízení ve věci přiznání starobního důchodu.

V 13 (třinácti) případech zastoupení členů OSŽ v řízení před soudem schválených v roce 2021 a ve všech 3 (třech) navýšených finančních částkách u schválených právních pomoci se OSŽ-Ústředí podílelo na úhradě nákladů řízení 100 %, maximálně však do výše 50 000 Kč.

Ve 2 (dvou) případech schválené právní pomoci se OSŽ-Ústředí podílelo 90 % na úhradě nákladů řízení.

V roce 2021 ve skladbě právního zastoupení převažoval požadavek ze strany členů OSŽ o zastupování v trestním řízení (včetně přípravného), kdy jsou žadatelé trestně stíháni pro trestný čin obecného ohrožení podle ustanovení § 273 TZ a pro trestný čin ublížení na zdraví z nedbalosti podle ustanovení § 148 TZ. Výše uvedené případy jsou pro členy OSŽ velmi důležité nejen z hlediska včasnosti právního jednání a v tomto čase zpravidla nenahraditelné a nezastupitelné v dalším období při ochraně základních práv a chráněných zájmů zaměstnance, člena OSŽ.

V roce 2021 bylo ukončeno 10 řízení (soudní), **všechna byla ukončena úspěšně** (bliže viz příloha číslo 2).



Příloha č. 2



Parní vlak na čele s lokomotivou 464.202 Rosnička se soupravou Rybáků projíždí po mostě přes údolí Jizery mezi stanicí Kořenov a Harrachovem



Do Kořenova přijíždí zvláštní osobní vlak od Tanvaldu na čele s Elektronikem 743.008-5



Parní vlak na čele s lokomotivou 464.202 Rosnička se soupravou Rybáků projíždí na území Polska po trati 036 mezi zastávkou Szklarska Poreba Jakuszyce a zastávkou Szklarska Poreba Huta



Ozubnicová lokomotiva T426.003 se soupravou vozů 020 Bix a služebním vozem projíždí po trati 036 mezi zastávkou Desná-Pustinská a zastávkou Dolní Polubný

Jediná ozubnicová železnice v Čechách

První prázdninový víkend se konala oslava naší jediné ozubnicové železnice v Čechách. Trať vede z Tanvaldu přes Desnou a Dolní Polubný do Kořenova.

Centrem oslav se stala stanice Kořenov, kde na nástupišti a v depu probíhal kulturně společenský program a samozřejmě nechyběl ani prodej upomínkových předmětů a velkého množství občerstvení. V sobotu si vedle stanice dali dosta-

veníčko autoveteráni a po oba dva dny vyrážely muzejní autobusy do obce Příchovice a do nejvýše položené osady Jizerka.

Po oba dva dny 2. a 3. července 2022 bylo vypraveno mnoho historických ozubnicových vlaků z Tanvaldu do Kořenova a zpět. V čele a na postrku se vystřídaly lokomotivy T426.003 „Rakušanka“, 743.002 a 743.008 zvané „Elektronik“. Z Kořenova

do polské stanice Szklarska Góna jezdila během celého víkendu parní lokomotiva 464.202 „Rosnička“.

Se soupravou vozů řady Cy je vypomáhala na postrku „Zamračená“ 749.250-7. Organizátorům patří velký dík za důstojnou oslavu narozenin naší ozubnicové železnice a za příjemně strávený čas v Jizerských horách se sluncem v zádech.

Text a foto: Vít Mareš

Dopravna Jindřichovice pod Smrkem

Dopravna D3 Jindřichovice pod Smrkem leží v km 23,3 dirigované tratě Frýdlant v Čechách–Nové Město pod Smrkem–Jindřichovice pod Smrkem. Sídlo



Frekvence v Novém Městě pod Smrkem, 5. července, 14:20 hod., budova by potřebovala velké citlivou opravu



Nakládka dřeva v žst. Nové Město pod Smrkem mohla probíhat i v Jindřichovicích, kdyby tam ještě byly manipulační koleje

dirigujícího dispečera je v Novém Městě, kde je i hojná nakládka dřeva. Jinak je tomu v Jindřichovicích, kde byla použitelná manipulační kolej před několika lety odpojena, takže v této dopravě, ač leží na okrajích Jizerských hor, kde se těží dřevo, nelze nic naložit. Bývalá výpravní budova zeje prázdnotou, naštěstí ji zakoupila obec Jindřichovice pod Smrkem a zahájila na ni záchranné práce. Liberecký kraj již před lety zcela devastoval jízdní řád do Jindřichovic, větší na vlaků končí a vychází z Nového Města, do Jindřichovic jezdí v pracovní dny pouze tři páry vlaků, přičemž první odjíždí z Jindřichovic v neuvěřitelných 10 hodin 10 minut – taková hezká doba na dojíždění kamkoliv, aby se pak řeklo „zbyteč-

ná trať.“ Každý kraj má svého kostlivce ve skříní, každý kraj již poškodil některou svěřenou trať od vzniku krajů v roce 2004. V sousedním polském Slezsku nastal totální obrat k železnici a vojvodství se téměř předhánějí jakou trať, co 30 let nejezdila, obnoví dříve. Do roku 1945 se z Jindřichovic jezdilo vlakem do tehdy pruského Mirsku a Gryfowa (Greifenbergu). A právě do Mirsku má letos začít opětná pokládka vytrhaných kolejí a má se pokračovat do lázni Świeradów Zdrój, dříve Bad Flinsberg, kam se nejezdí vlakem od února 1996! Možná pak někoho napadne i opětovné propojení Mirsk–Jindřichovice pod Smrkem, aby se napravily křivdy na železnici a turismu a propojení států od roku 1938.

Text a foto: Martin Kubík

Se slzou v oku aneb

„Sbohem radotínská nádražko!“

Ano, píší o konci dlouholeté oblíbené nádražní restaurace v objektu staniční budovy v Praze-Radotíně.

Začátkem června bylo zavřeno a cedule hlásala Zavřeno pro nemoc, 21. června už na dveřích visela cedule Zavřeno, podíval jsem se tedy oknem dovnitř a strnul jsem – vše kompletně, včetně výčepního pultu, bylo vybouráno a zbyly jen holé zdi – tedy konec.

Byla to od pondělí do pátku otevřená, slušná, nikoliv drahá a o to víc oblíbená nádražní restaurace, ne tedy, jak někdy podobná zařízení bývají, nálevna pro okolní násošky. Sám nájemce od čtyř hodin ráno vše připravoval a vařil, dopoledne pak přišla paní do kuchyně. Nabídka tepalých jídel byla tak říkajíc česká klasika. Tedy nebyl nutný mnohojazyčný slovník, jak je dnes bohužel běžné. Porce slušné, ceny rozumné.

Vybavení sestávalo z jedné místnosti pro hosty s výčepním pultem a kamny na dřevo. Z místností bylo vidět do kuchyně, ale také okny na projíždějící vlaky. Vše prosté, čís-

tě, vyhovující. Při čilé frekvenci vlaků nebyli hosty asi čekající na vlak, ale spíše pracující z okolí, či drážní zaměstnanci ze stanice. Ti si nejčastěji odnášeli obědy přímo na pracoviště. V pátek byl můj, a nejen můj, oblíbený smažený řízek. Kvůli němu jsem si rád nechal ujet vlak, vždyť další jel za půl hodiny.

Ted' bohužel mizí to, co mělo své spokojené zákazníky. Jen připomenu další: nádražní restaurace Beroun (dnes i od kiosku „vybílená hala“ – ptám se proč?), Praha-Smíchov – kiosek třetí nástupiště, Ústí nad Orlicí – nádražní restaurace, Zdice totéž – dnes mrtvá stanice, Příbram, restaurace s lety zazděným vchodem z nástupiště atd., atd.

Vědělo se, že s přestavbou stanice se nad radotínskou nádražkou stahují mraky. Ale že to bude tak brzy ještě před otevřením výpravní budovy, jsem nečekal. Bohužel to asi uspišila nemoc provozovatele. Bylo by naivní se domnívat, že v nové výpravní budově bude místo na něco podobného.

Jaromír Rokusek

Oblíbená nádražka skončila

Nádražní hostinec v žst. Praha-Radotín, kde letitý nájemce denně vařil velké množství hotových jídel za lidové ceny. Nádražka v původní výpravní budově bývalé České západní dráhy (BWB) z roku 1861 byla s konečnou platností zrušena. Kdo nahlédne do osleplých oken hostince zjistí, že všechno zařízení již bylo odvezeno a to včetně klasického výčepního pultu, jehož „střeva“ trčí ze zdi. Původní výpravní budovu žst. Praha-Radotín prý koupilo město Radotín. Ještě nedávno v pořadu České televize Z metropole byla z hostince repor-

táž, o brzkém konci oblíbeného podniku tam neznalého ani slovo.

Nejbližší hostinec u nádraží jený další historická a fungující lidová restaurace „U portlandu“ ležící u přejezdu v obvodu žst. Praha-Radotín, dobřichovické zhlaví. Stav 28. 6. (Den Sarajevského atentátu 28. 6. 1914), shluk cestujících před zrušením hostincem, není demonstrace „za pivo“, ale uvázli cestující po MÚ – střet vlaku s osobou ve Velké Chuchli. Ano, dříve by šli třeba na pivo či limonádu, nyní již není kam jít.

Text a foto: Martin Kubík



Žst. Jedlová – odbočná stanice pro Českou severní dráhu

V roce 2021 byla generálně opravena výpravní budova žst. Jedlová (trať 080,081), přitom byly zřízeny i tři ubytovací apartmány ve vyšší cenové relaci <https://www.apartmany-jedlova.cz/#apartman-1-1> Naštěstí po opravě budovy zůstala v provozu i lidová nádražní restaurace. Nedaleký Rumburk takové štěstí neměl, nádražku tam již nenajdete, v bývalém lokále stojí zabalený vánoční stromek, čekající na další vánoce. Žst. Jedlová byla otevřena 16. 1. 1869 jako odbočná stanice pro Českou severní dráhu (BNB) pro trať Děčín–Jedlová–Varnsdorf a Bakov nad Jizerou–Rumburk. Sídlo BNB bylo do zestátnění v roce 1908 v Dílžďeně ulici v Praze, v budově dosud sídlí Správa železnic. Dlouhá léta v budově v Dílžďeně sídlil Pevnostní oddíl Praha - Severozápadní dráha, ještě slouží železničáři, kteří v této budově byli kádrováni pro službu na dráze. Jedlovou jsem navštívil 14. 6. a je poněkud zvláštní, že současně moderní zabezpečovací zařízení JOP bez problémů umožňuje současné vjezdy vlaků, zvlášť v případě, kdy přijede při současných vjezdech o pár vteřin později vlak blíž k výpravní budově a cestující již již přechází po přechodu k vlaku na vzdálenější koleji, může být posta-

ráno o závažný problém. Tak to vidím já. Za časů elektromechaniky, kdyby někdo postavil zakázané současné vjezdy například tím, že by na jednom vjezdu rozsvítil přívolačku a na druhé straně normálně postavil, by dostal takový mangl nebo by šel rovnou na přezkoušení, že by si to navždy zapamatoval. Holt jiná doba, nové zabezpečovací zařízení.

Text a foto: Martin Kubík



V žst. Jedlová se můžeme setkat s dopravcem ČD a.s., Arriva i Länderbahn, 14. června Os 6661, ČD a.s. Rumburk–Děčín hl.n.



Jen malý piktoqram upozorňuje v žst. Jedlová na nádražku, někdo může nabýt dojmu, že zde hostinec již také není. Správa železnic prý zakazuje větší reklamy (tzv. kolečka na pivo, co tam točí) na nádražky směrem do kolejíště!

Lidé s invaliditou III. stupně mohou nově využívat ve vlacích a autobusech padesátiprocentní slevu

Na tiskové konferenci v Infocentru Správy železnic, která se konala v pátek 1. července 2022, vystoupil také ministr dopravy Martin Kupka, který přiblížil změny týkající se slev na jízdném pro lidi s invaliditou III. stupně. „Napравujeme dluh minulých vlád, která slevy na jízdném zavedla bez této skupiny osob,“ řekl Kupka s tím, že vyznění této slevy je velmi jednoduché – stačí mít QR kód vydaný Českou správou sociálního zabezpečení a při nákupu jízdenky zvolit příslušný tarif pro osoby invalidní ve třetím stupni.

„Hledali jsme s Českou správou sociálního zabezpečení způsob, jak to udělat, aby to bylo co nejjednodušší, a zároveň využíváme aplikaci OneTicket, tedy jednotnou jízdenku, kterou celá řada cestujících už zná,“ dodal Martin Kupka. Výše uvedená tisková konference se uskutečnila při příležitosti představení novinek v dopravní oblasti, které mají usnadňovat život lidem s hendikepem.

„Jsem rád, že jsme tuto věc dotáhli do konkrétního řešení, které se od 1. 7. spouští. Společně s ČSSZ jsme vytvořili poměrně jednoduchý způsob, jak získat potvrzení na tuto slevu,“ doplnil slova ministra dopravy ministr práce a sociálních věcí Marian Jurečka. Cílem do budoucna podle něj je jednotné řešení v rámci celé EU: „...protože, světe div se, máme v rámci Evropy spoustu věcí harmonizovaných, ale slevy pro lidi se zdravotním postižením harmonizované nemáme.“

Mistopředsedkyně Poslanecké sněmovny Olga Richterová připojila osobní vzpomínku: „Když jsem před mnoha lety sloužila jako dobrovolnice pro lidi na vozíku, tak jsem věděla, že všichni mají nárok na slevy a že doprava je pro ně dostupná. O to víc mě ale nemí-

le překvapilo, když se v roce 2019 na mě obrátila jedna občanka s tím, že je ve třetím stupni invalidního důchodu, má to plně uznáno, ale protože nemá průkaz ZTP, tak nárok na slevu v dopravě nemá. Tehdy ale bylo poměrně obtížné se o tom bavit s vládou, o to raději jsem, že s našimi koaličními ministry jsme to řešení našli a tenhle problém, který vznikl někde kolem roku 2011, můžeme napravit a že tedy těch zhruba 80 až 90 000 lidí, kteří doteď neměli na slevu v dopravě nárok, tuto slevu mít budou. Za to jsem moc ráda.“

Také Václav Krása, předseda Národní rady osob se zdravotním postižením ČR, kvitoval to, že se konečně podařilo napravit určitou nespravedlnost u příjemců invalidních důchodů třetího stupně. „Chtěl bych poděkovat panu ministroví Kupkovi i panu ministroví Jurečkoví za to, že se to podařilo v poměrně krátké době. Pan ministr Kupka mi v lednu slíbil, že od července sleva bude, a musím se přiznat, že jsem k tomu slibu byl skeptický. Ted' jsem rád, že se tento slib podařilo naplnit a věřím, že i lidé to ocení, protože ten problém s těmi neslevami u příjemců invalidních důchodů třetího stupně byl podivným anachronismem. Věřím, že se nám podaří i v dalších věcech uspět a zlepšit mobilitu lidí se zdravotním postižením.“

Slevu může využít cestující, který se prokáže průkazem totožnosti a platným potvrzením s QR kódem. Toto potvrzení je možné získat elektronicky na ePortálu ČSSZ, případně se se žádostí o jeho vystavení může obrátit na příslušnou OSSZ. Informace k invaliditě a invalidním důchodům naleznete na webu ČSSZ.

Michael Mareš



V nádražce v žst. Jedlová je informační systém zaveden i do hostince, dobrý nápad! Důstojný nástupce ampiónů, které ze zbylých nádražek prakticky vymizely