

Z aktuálních událostí

■ **Ústředí OSŽ**, které se konalo ve středu 12. 12. 2020 v sídle OSŽ v pražských Vysočanech, řídil předseda OSŽ Mgr. Martin Malý. V zasedací místnosti seděli členové Představenstva OSŽ a dalších 19 členů Ústředí OSŽ se připojilo přes Microsoft Teams.

Při kontrole plnění úkolů se mimo jiné mluvilo o aktuálním stavu ohledně režijních výhod v JMK (ČD budou s Jihomoravským krajem jednat 20. ledna 2021), přišly na řadu informace ze zásadních jednání, poté Vladislav Vokoun, I. místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru (PV) OSŽ při Českých drahách, shrnul personální změny schválené 3. 12. 2020 Dozorčí radou (DR) ČD a změny související s předáním linky R14 společnosti Arriva. Dodal, že tato změna má dopady do zaměstnanosti. „**Všem zaměstnancům se nabídlo umístění, přesto zhruba dvěma desítkám lidí bude ukončen pracovní poměr, protože jim nabídky nevyhovují.**“

Dále Vladislav Vokoun informoval o tom, že PKS Českých drah bude již brzy vytištěna.

Stručnou informaci o dění u společnosti ČD Cargo přednesl Radek Nekola, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo. Hovořil zvláště o probíhající kolektivní vyjednávání. PV obdržel návrh PKS od zaměstnavatele a ve shodě s ostatními odborovými centrály byl zpracován protinávrh. Co se týče hospodaření společnosti, Radek Nekola poznamenal, že navzdory epidemii jsou výsledky za třetí a čtvrté čtvrtletí nad očekáváním. „**Ztráta by neměla být tak velká, ale dohnat ji nepůjde,**“ dodal.

O složitosti dohody u Správy železnic mluvil Petr Štěpánek, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při Správě železnic. Informoval o 1. změně PKS (zvýšení příplatku na strážení pracovníků a navýšení 1. tarifního stupně na 15 200 Kč). PKS je již dána do tisku. Jak dále uvedl, nejsou a v nejbližší době ani nebudou podepsány ani rámcové zásady čerpání FKSP, ani zásady C-FKSP. Jako pozitivní informaci pak oznámil, že z rozhodnutí generálního ředitele Správy železnic byla po říjnové odměně (5000 Kč) za měsíc listopad vyplacena každému zaměstnanci další odměna 4000 Kč.

Telegraficky pak o dění u Nedrážních (Nedrážní republikový výbor OSŽ) referovala Bc. Renata Dousková, místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně NeRVU: konkrétně o Dopravním podniku města Brna (stále probíhá vyjednávání ohledně pracovního řádu s tímto podnikem od 1. 1. 2021), ŽPSV (podepsána PKS), TSS (změna pracovní doby) a o Dopravním zdravotnictví (byla podepsána dohoda ohledně výplaty náhrady mzdy - 80 %, při uplatnění § 209 ZP).

Krátkou informaci o převodu zůstatků z roku 2020 na rok 2021 a o personálních změnách ve Správě radě poté podal (prostřednictvím videokonference) i člen Správní rady Zdravotní pojistovny ministerstva vnitřní Ing. Bc. Petr Toman, BA (Hons).

V závěru Informací ze zásadních jednání informoval předseda OSŽ Martin Malý o jednání představenstva ASO (7. 12.), i o plenárním zasedání tripartity (14. 12. 2020), mimo jiné o návrhu směrnice EU o minimální mzdě a pomoci firmám postiženým epidemií koronaviru (zástupci ASO v tripartitě jsou pro to, aby byl Antivirus prodloužen).

V následné diskusi se mluvilo o jednotné jízdence a režijních výhodách a o myšlence postavit režijní výhody na úrovni jednotné jízdenky.

Ústředí OSŽ se dále zabývalo mimo jiné stížnostmi na průběh KOP v hotelu Skalka v Ražecích Teplicích, vyslechlo zprávu předsedkyně Revizní komise OSŽ Barunky Balázové, vzalo na vědomí Zprávu o tvorbě a použití Podpůrného fondu OSŽ za I. pololetí 2020, projednalo a vzalo na vědomí materiál o Plnění rozpočtu 1-9/2020, Informace o vzdělávacích aktivitách OSŽ realizovaných ve II. pololetí roku 2020, a schválilo Návrh vzdělávacích aktivit OSŽ na I. pololetí roku 2021.

Ústředí se dále zabývalo přípravou VIII. sjezdu OSŽ v roce 2021 (přípravy probíhají podle harmonogramu) a v rámci organizačních záležitostí i inventuru hmotného majetku.

Jednání Ústředí OSŽ předcházelo mimořádné Představenstvu OSŽ, které projednalo a schválilo dvě dávky z Podpůrného fondu OSŽ a také nabídku rekreace v apartmánovém domě Orion na rok 2021.

■ Ve čtvrtek 17. 12. 2020 byla ve společnosti ČD Cargo, a. s., podepsána Podniková kolektivní smlouva na období od 1. 4. 2021 do 31. 3. 2022. Zaměstnavatel se společně s odborovými organizacemi dohodl na růstu tarifních mezd o 2 % a na ponechání dosavadních zaměstnančeských benefitů. -red-

Benefity pro členy OSŽ: Trvání právního poradenství v občanském životě

Vážení členové OSŽ, benefity poskytované od 1. 1. 2020 ve formě bezplatného právního poradenství/pomoci advokátními kancelářemi v občanském (soukromém) životě člena OSŽ – „**právní pomoc – občan**“, pokračují do 31. 12. 2021 (tel.: 733 785 003).

Mgr. Martin Malý, předseda OSŽ

Více na straně 3.



Se svojí profesní kariérou se ve čtvrtek 17. 12. 2020 loučili strojvedoucí břevclavského depa Českých drah (zleva) Ivo Štangler, Milan Žaloudek, Josef Dohnalík, Jaroslav Vaněk, Miroslav Miklík. Snímek Michael Mareš

„Strojvedoucí může být buď blázen, nebo fanatik,“ říká Milan Žaloudek, strojvedoucí v důchodu

„Když jsem se v neděli 13. 12. 2020 probudil, tak jsem si říkal: Milane, kam spěcháš, vždyť už jsi v důchodu!“ směje se třiašedesátiletý strojvedoucí Milan Žaloudek z Břeclavi (PP ČD), který byl jedním z pěti důchodců, kteří se ve čtvrtek 17. 12. 2020 na točně břevclavského depa rozloučili s profesním životem. „Do důchodu jsem měl sice jít až 3. 8. 2021, ale nakonec jsem šel dřív. Ne že by mě ta práce nebavila, ale tak nějak jako kdybych vyhořel. A nejvíc mě štválo to, co bylo navíc – hlavní administrativa: počítače, tablety. My staří už na to nejsme,“ dodává.

Jako absolvent železničního učiliště ve Valticích nastoupil Milan Žaloudek v Břeclavi do dílen, kde pracoval na „trojkách“ (velké opravy lokomotiv), na střední škole pro pracující si pak při práci dodělal maturitu a chtěl jít jezdit. „Jen-

že otec byl v padesátých letech vězněn jako politický vězeň, takže jsem měl škraloup, a nedostal jsem se ani na vysokou,“ vypráví. Na vojnu nastoupil k mostařům, kde hledali strojvedoucí, a tak si nakonec zkoušky na strojvedoucího dodělal tam. Po vojně „za trest“ (kvůli otci) šest let jezdil v Břeclavi u posunu, od roku 1986 pak na nákladech a poté na osobáčkách do Znojma.

Když se to začalo lámat, zda Cargo nebo České dráhy, a rozhodoval se, co dál, zůstal u Českých drah. Poslední roky před odchodem do důchodu jezdil na osobních vlacích směr Žďár nad Sázavou/Přerov/Kúty. Poslední šichtu měl 7. 12. 2020 na „Esu“ 362.173-7 z Tišnova do Břeclavi. „Fotku na památku mám,“ chlubí se.

Původně chtěl skončit už v listopadu, ale

kamarádi ho přemluvili, aby dojezdil aspoň grafikon. Důchod má teď sice krácený zhruba o šest stovek, ale nelituje: „Babiš stejně důchodcům přidá,“ dodává s úsměvem.

Milan Žaloudek říká, že strojvedoucí může být buď blázen, nebo fanatik. „Ze začátku jsem určitě fanatikem byl, ale ke konci jsem si připadal jako blázen. Blázen pomalu vyhořívá, je apatický...“ vykládá s tím, že přesto všechno chodil do práce rád. „Mně to ježdění vždycky bavilo a bylo mi celkem jedno, na čem ježu. Prostě mně bavilo jezdit a setkávat se s lidmi – s vlakovými četami, s vozíky. Teď mi říkají: já, ty jdeš do důchodu, kdo tady bude jezdit? Ty nám budeš chybět! Ale vždyť tady máte mladé, namíle jsem.“ S nimi si už nepokéckáme. Už to nebude ono.“

(Pokračování na str. 2)

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Uzavřené kolektivní smlouvy vnímám vzhledem k okolnostem jednoznačně pozitivně.“

Hovoříme s Mgr. MARTINEM MALÝM, předsedou Odborového sdružení železničářů

Vloni jste v Obzoru č. 1 v odpovědi na otázku, jaký byl uplynulý rok 2019, uvedl, že relativně velmi dobře, s tím, že se železnice aktuálně potýká s celou řadou potíží, jako jsou například nedostatečná kapacita infrastruktury a kolejevoch vozidel v nejzatíženějších částech sítě, provozní potíže v důsledku mnoha výluk, nedostatek provozních zaměstnanců, či komplikace způsobené nepřítelím koordinovaným nástupem konkurence v osobní dopravě. Tedy ani zmínka o dopadech pandemie koronaviru. Kdo by to také před rokem řekl. Jak se tedy nyní, při vědomí všech skutečností souvisejících s epidemií, změnil vaše hodnocení roku 2020 oproti předchozímu?

Určitě není žádného sporu o tom, že rok 2020 byl rokem velice mimořádným, který nás všechny dokázal překvapit. Ze zkušenosti mnoha generací víme, že lidé bývají často v životě vystaveni zcela jiným zkouškám, než na které se připravovali, nebo se také říká, že generálové bývají sice většinou velmi dobře připraveni, bohužel však mnohdy spíše na minulou válku. No a to je přesně ten příběh, který jsme si v roce 2020 nejen v železniční dopravě, ale v celé společnosti prožili. Je asi zbytečné, abych na tomto místě uváděl nějaký výčet všech negativních dopadů, které pandemie koronaviru na fungování celé naší společnosti dosud měla, neboť je všichni denně vidíme a zažíváme a jasně vnímáme, že význam našich včerejších potíží v mnoha případech dost bledne ve srovnání s tím, čemu již řadu měsíců jsme vystaveni a co nás ještě v nejbližším období pravděpodobně čeká. A i když si zde nechci hrát na prognostika, je asi zřejmé, že pokud by se tato situace neúměrně protahovala, lidé by za těchto okolností mnohem méně než dosud cestovali hromadnou dopravou, a to jak leteckou, tak železniční. A není ani třeba se široce rozepisovat o tom, že by takové dlouhodobé snížení poptávky po službách osobní železniční dopravy nevyhnutelně mělo tvrdé dopady na ekonomiku fungování celého železničního sektoru a logicky také na zaměstnanost ve většině společností, kde naši členové pracují.

Za sebe budu proto doufat, že lékařská věda a praxe v boji s pandemií v dohledné době úspějí a nám se podaří s co nejmenšími dopady na zaměstnance nějak ekonomicky a organizačně udržet železniční sektor v chodu do doby, než se zase budeme moci vrátit zpět na trajektorii růstu.

Jak s ohledem na vše výše uvedené hodnotíte PKS u Českých drah, ČD Carga a Správy železnic na rok 2021?

Uzavřené kolektivní smlouvy vnímám vzhledem ke všem okolnostem jednoznačně pozitivně. V situaci, kdy se výkony a tržby železniční dopravy meziročně snížily v řádu desítek procent, obsahují tyto kolektivní smlouvy při zachování stávajících pravidel v oblasti pracovní doby, způsobu výpočtu mezd, odstupného, dovolené, KOP, příspěvků na penzijní připojištění, tvorby sociálních fondů a FKSP atd. závazek nominálního nárůstu mezd mezi 2 – 3 %. To je jednoznačně pozitivní signál garance stability výše mezd pro zaměstnance na železnici, neboť podle aktuální předpovědi ČNB by se inflace v roce 2021 měla pohybovat právě v tomto rozmezí. Vezmeme-li navíc v úvahu připravované snížení daňové zátěže zaměstnanců v důsledku zrušení tzv. „Superhrubé mzdy“ a zvýšení daňové odečitatelných položek, lze již dnes téměř s jistotou předvídat v roce 2021 reálný (tj. i po odpočtu vlivu růstu cen v důsledku očekávané inflace) nárůst mezd železničářů. A to je v konturách současné velmi obtížné situace železničních podniků pro železničáře jednoznačně velmi dobrá zpráva.

„Hitem“ loňského přelomu roku, jestli to tak mohu nazvat, byla bezesporu situace kolem režijní ve vlacích Jihomoravského kraje, která dodnes není vyřešena, přesto jste na posledních jednáních byl poměrně optimisticky naladěný. Jaký je tedy aktuální stav?

Pro odpověď je nejprve třeba stručně zrekapitulovat stávající stav. Ze znění tarifu „Zaměstnančeských jízdnicích výhod“ (dále jen Tarif JZV), který MD ČR vydává na základě zmocnění v § 33



zák. 77/2002 Sb., plyne, že režijní jízdenka sama o sobě na vlaky objednané JMK neplatí (obdobně jako v komerčních vlacích ČD, nebo na lanovce ČD). Současně však Tarif JZV dává Českým drahám oprávnění na vlastní obchodní riziko stanovit příplatek, na základě kterého mohou držitelé režijní tyto vlaky také užívat. Ale zatímco u komerčních vlaků a lanovky ČD tohoto oprávnění využily a stanovily si dle vlastního uvážení výši příplatku na komerční vlaky a lanovku, v případě vlaků objednaných JMK se České dráhy ve smlouvě o zajištění železniční osobní dopravy v závazku veřejné služby, uzavřené s JMK v roce 2019, tohoto oprávnění daného Tarifem JZV – stanoví si tento příplatek ve výši podle vlastního rozhodnutí – smluvně vzdaly. O důvodech tohoto kroku ze strany ČD dnes sice můžeme různě spekulovat, nicméně na výsledek to nic nezmění. Teprve následně, pod tlakem odborových organizací včetně hrozby stávkou, došlo v lednu 2020 ke sjednání písemné dohody mezi ČD a JMK, která stanovuje výši tohoto příplatku na 7,5 % z ceny IN100, minimálně však 1500 Kč, jednotně pro všechny kategorie režijnistů s tím, že ČD musí peníze získané prodejem těchto příplateků odvést JMK. Za této právní situace už ale lze jinou výši příplatku stanovit pouze novou dohodou mezi ČD a JMK.

(Pokračování na str. 2)

Po devíti měsících na opravenou trať do Šternberka opět vyjely vlaky

Vánoční dárek dostali cestující na trati mezi Olomoucí a Šternberkem. V úterý 22. prosince vyjel na opravenou trať první vlak Českých drah. Byl jím osobní vlak 13720 ze Šumperka, který odjel ze Šternberka ve 4.31 h, bezprostředně po jeho příjezdu do Olomouce vyrazil na trať vlak 3623z Olomouce hl. n. (odjezd 4.53 h) do Šternberka. Tím byla ukončena devítiměsíční výluka tratě a náhradní autobusová doprava.

V průběhu přestavby tratě došlo ke změnám i na budovách a zastávkách, nejvýraznější proměnou prošla budova železniční stanice Šternberk, která byla ze dvou třetin zbourána. V Bohuňovicích a ve Šternberku byla vybudována nová centrální nástupiště, na zastávkách Hlušovice a Štarnov byla postavena nová nástupiště s přístřešky. Ve stanicích a zastávkách funguje nový orientační a informační systém a osvětlení, včetně přístupových cest. Nástupiště a centrální přechody monitoruje kamerový systém, stejně jako vybrané frekventované přejezdy. Jen v úseku Olomouc – Šternberk je přejezdů celkem devět, všechny byly rekonstruovány stavební a technologicky. Na šesti došlo ke zvýšení úrovně zabezpečení, kromě světel mají také závory.

Poté, co budou dokončeny práce na elektrizační trati na celém úseku z Olomouce do Uničova (v současné době jsou dokončovány práce na zavěšení trakčního vedení v úseku Olomouc – Šternberk), bude trať připravena na nasazení nových elektrických souprav, které zde jako na první regionální trati na síti Správy železnic budou moci jezdit rychlostí až 160 km/h. Vyšší bezpečnost provozu zajistí instalace evropského zabezpečovače ETCS. V březnu 2021 se stavební práce přesunou do úseku Šternberk – Uničov, s čímž souvisí výluka, která je plánována v období od března do října. Stavba na tomto úseku by měla skončit v prosinci letošního roku (2021), čímž skončí i práce na celém bezmála třicet kilometrů dlouhém úseku tratě 290 Olomouc – Šumperk.

Celkové investiční náklady na rekonstrukci úseku Olomouc – Uničov přesahují 4 miliardy korun, z nichž více než 1,5 miliardy korun poskytne Evropská unie prostřednictvím Operačního programu Doprava.

Miroslav Čáslavský, s využitím tiskových zpráv Správy železnic a Českých drah



Pohled ze stanoviště strojvedoucího na opravenou trať. Snímek ČD.

„Uzavřené kolektivní smlouvy vnímám vzhledem k okolnostem jednoznačně pozitivně.“

(Pokračování ze str. 1)

A potíž je v tom, že dnes již bývalé vedení JMK zarytě setrvalo na stanovisku, že pouze tento stávající písemně dohodnutý způsob stanovení příplatku je jediný správný a pro kraj přijatelný a to přesto, že ČD opakovaně předkládaly JMK k diskusi návrhy jiných způsobů stanovení výše příplatku pro držitele režijek a způsobů výpočtu odvodů kraji, který by podle kalkulací ČD byl pro kraj ekonomicky stejně výhodný jako stávající stav, přičemž cena příplatku pro držitele režijek by mohla být výrazně nižší. A právě při podzimní sérii jednání mezi ČD, JMK, OSŽ a SZ došlo k učitelnému názorovému posunu ve vedení odboru dopravy JMK v tom směřu, že by JMK mohl takový nový model spolupráce, pozůstávající z výrazného snížení ceny příplatku, ovšem při garanci zachování stávající celkové výše tržeb za příplatky pro JMK, akceptovat. Navíc došlo také k určitému posunu v postoji vedení Správy železnic (SZ), které v posledním kvartálu roku 2020 přecejeno předběžně vyjádřilo určitou ochotu podílet se nějakou formou na nákladech takového řešení s ohledem na to, že by to mělo pozitivní dopad také na tisíce držitelů režijek ze SZ. Jakékoliv rozhodnutí o změně stávající

smlouvy s ČD ze strany JMK v této věci však může učinit pouze nové vedení kraje, přičemž termín jednání má k této tematice mezi ČD a JMK je po schůzce nového předsedy představenstva ČD pana Ivana Bednářka s novými nejvyššími představiteli JMK, kteří vzešli z podzimních krajských voleb, předběžně domluven až na 20. ledna 2021.

Jsmo na začátku nového roku, co byste našim čtenářům a členům OSŽ popřáli?

Do nového roku bych chtěl všem popřát především pevné zdraví a dostatek duševních a fyzických sil, které budeme všichni potřebovat k tomu, abychom se vypořádali se všemi těžkými ekonomickými a mnohdy bohužel i lidskými ztrátami, které nám pandemie koronaviru přinesla a možná ještě přinese, a jinak samozřejmě také co nejvíce běžných drobných lidských radostí každodenního života, které dávají našemu životu barvu a smysl a také jsou hlavním zdrojem naší duševní síly nezbytné pro zvládnutí i těch méně příjemných životních situací.

Michael Mareš

Rozhovor v plném znění uveřejňujeme na www.osz.org.

„Strojvedoucí může být buď blázen, nebo fanatik,“ říká Milan Žaloudek, strojvedoucí v důchodu

(Pokračování ze str. 1)

Milan Žaloudek se ale loučil v dobrém: „Těch vzpomínek, co jsem za těch 42 let zažil, byla spousta, že by to vydalo na knihu,“ říká, ale tu se psát rozhodně nechystá. Je dědečkem na plný úvazek. „Vždyť já nevím, kam dřív skočit,“ směje se. Manželka mu před deseti lety zemřela, z manželství má dceru a syna a je sedminásobným dědečkem. „Mám celkem sedm vnoučat, tři vlastní a čtyři nevlastní – od přítelkyně, ty mi také říkají dědo. Někdy se o mně i prou: To je můj děda! Ne to je náš děda! Samé holky to jsou, od sedmi let do půl roku. Nedávno se mi narodila nejmladší, už jsem si myslel, že to bude konečně kluk, ale zase nebyl,“ konstatuje.

V rodině Milana Žaloudka nikdo na dráze nepracuje a ani nikdy nepracoval: „Syn byl rok bez práce a tak jsem mu nabízel: pojď k nám

jezdít, však na to máš školu, ale nechtělo se mu. „Když vidím, jak chodíš soboty, neděle do práce, brzo ráno ve čtyři, a furt se musíš něco učit na přezkoušky...“, odmítl s díky moji nabídku. Je ale pravda, že čím je člověk starší, tím se hůř učí.“ Správněnou duši tak má aspoň v jedné z vnuček. „Řekl bych, že manželka má ráda šestiletá Magdalénka od dcery, ona je takový kluk. Dědo, pojedeme vlakem? ptá se často,“ prozradí.

A když se s Milanem Žaloudekem loučím, najeďnou ožije: „A pozdravte Vládu Vokouna, od Korda, on už bude vědět.“ Milan Žaloudek často vzpomíná na to, jak se současným I. místopředsedou OSŽ Vladislavem Vokounem „válčil“ v Dolném Kubíně: „Na vojnu u železničního vojska jsme tehdy spolu dělali na štrece, on mi dělal vlakvedoucího,“ vysvětluje je závěrem.

Michael Mareš



Dne 17. 12. 2020 proběhl v břeclavském depu slavnostní „otočení“ strojvedoucích ČD a ČD Cargo, odcházejících na přelomu roku do důchodu.

NAVŠTÍVILI JSME

Lokomotivní depo Břeclav

Ve čtvrtek 17. 12. 2020 proběhlo na točném břeclavském depu slavnostní „otočení“ strojvedoucích odcházejících na přelomu roku do důchodu. „Posledním vlakem“ se pro většinu z nich stala elektrická lokomotiva ES 499.1001, pouze cargoový strojvedoucí Jaroslav Vaněk se „točil“ na laminátce S 489.0001. Se svojí profesní kariérou se ten den (roz)loučili strojvedoucí Josef Dohnalík, Miroslav Miklík, Ivo Stangler, Milan Žaloudek a Jaroslav Vaněk. I přes různá omezení a vládní nařízení se s nimi přišli rozloučit jejich kolegové a zástupci odborů (OSŽ a FS) a zaměstnavatele.

„Tuto tradici jsme obnovili před třemi lety a neustále to rozšiřujeme a vylepšujeme,“ říká Stanislav Holáčik, předseda ZV ZO OSŽ DKV Břeclav. „V minulosti se to sice už dělávalo, ale s nucenými – předčasnými odchody, zejména v první dekádě 21. století, do roku 2007, to pak skončilo,“ dodává s tím, že stejně jako před rokem 2007, i nyní se to dělá pro zaměstnance ČD a ČD Cargo společně. „Snažíme se to dát znovu dohromady, protože ty ročníky, co teď odcházejí do důchodu, tak stejně začínaly v jedné firmě, byly ve společných turnusech a ti strojvedoucí se pochopitelně dobře znají.“

Zatím jsou pouze jednotlivci a tak „otáčení“ se dělá jednou ročně, letošní rok je výjimkou, „točilo“ se dvakrát. „Máme vizi, že to budeme dělat podle toho, kolik lidí bude odcházet do důchodu. Letos poprvé to bylo dvakrát, teď jich bylo najednou pět a víceméně to vyšlo na přelom grafikonu,“ říká dále Stanislav Holáčik.

Každý z pěti strojvedoucích dostal malou pozornost (květiny, poukaz na ochutnávku vín pro dvě osoby do Salonu vín ve Valticích, kazetu s vínem, památeční pleskačku s meruňkovicí) a na památku hlavně zarámovanou fotku z poslední směny. „Jediný Josef Dohnalík nemá fotku z poslední směny, protože těsně před ní omarodil. Ale naši jsme náhradu. Tohle je fotka několik let stará. On totiž měl tu čest

sloužit také poslední den, co se zavírala lokálka Vranovice – Pohořelice, takže toto je fotka z poslední jízdy po této trati, nic lepšího jsme nenašli,“ směje se Stanislav Holáčik.

„Vážení přátelé, kolegyně, kolegyně! Do volte, abych vás přivítal na takovém slavnostnějším aktu, který jsme tady v depu v nedávné minulosti znovu zavedli, a tím je rozloučení s našimi dlouholetými kolegy, troufám si říct kamarády, přáteli, kteří po více než čtyřiceti letech poctivé práce odcházejí do důchodu. Doufám, že na nás nezapomenou a my na ně,“ řekl Stanislav Holáčik na úvod slavnostního aktu a dodal: „Ať si toho důchodu ve zdraví užijete minimálně tolik let, kolik jste odpracovali. Za mou osobu vám moc děkuji, potom vás předáme do dobrých rukou, do Klubu důchodců kolegoví Božetěchovi Dvořáčkovi, předsedovi KD při depu v Břeclavi,“ dodal. Za všechno, co pro organizační jednotku udělal, poděkoval i vedoucí PP Břeclav za ČD Jiří Valín: „Pánové, bylo mi ctí s vámi spolupracovat.“

A pak přišlo na řadu samotné „točení“. „Zatočíme s nimi naposledy, opravdu už naposledy, pak už jenom manželky,“ řekl jeden z organizátorů do mikrofonu. Nakonec dostali slovo i samotní noví důchodci, kteří neskrývali dojetí: „Budeme na vás všechny, co tady zůstáváte, pořád myslet,“ vzkázal jeden z nich. „Omlouvám se za všechny průšvihy, které jsem udělal,“ kál se na oko druhý. „Hlavně v klidu a bez stresu,“ popřál další. „Užijte si to, jak jsem si to užival já. Každá služba byl pro mě výlet!“ uzavřel zástupce Carga Jaroslav Vaněk.

Na seveřní točně v břeclavském depu bylo veselo. „Samotné ježdění, to mně možná bude časem chybět, ale to všechno kolem určité ne,“ vyprávěl jeden z nich. „Zejména teď v zimě. Kouknou se z okna a nevidím přes mlhu na konec ulice. Tak si říkám, však nikam nemusíš. A to jsem doma teprve pár dnů!“

Michael Mareš



„Posledním vlakem“ se pro většinu budoucích důchodců stala elektrická lokomotiva ES 499.1001, pouze cargoový strojvedoucí Jaroslav Vaněk se „točil“ na laminátce S 489.0001.

ZE SVĚTA

200 mil. eur pro německou železniční nákladní dopravu

Spolkové ministerstvo dopravy plánuje podpořit jednotlivé vozové zásilky v Německu v příštích pěti letech částkou 40 mil. eur ročně, celkem 200 mil. eur (téměř 5,3 mld. Kč). Od 13. prosince 2020 podpora směřuje dopravním provozujícím jednotlivé vozové zásilky nebo skupiny vozů. Podle sdělení ministerstva je dotační program z hlediska konkurence neutrální. Státní DB Cargo je v Německu považováno za jediného operátora jednotlivých vozových zásilek. Jedná se o zásilky menší než ucelený vlak. Cílem podpory je snížit náklady dopravcům, které vynakládají za použití zařízení řazení a vlatkotvorby. Podle údajů Evropské komise, která podporu schválila, činí jednotlivé vozové zásilky čtvrtinu přepravního trhu železniční nákladní dopravy v Německu. Podle ministra dopravy Andrease Scheuera (CSU) bude nákladní přeprava výhodnější. Je to součástí vládního programu ochrany klimatu. Cílem vlády je více přepravy ze silnic na ekologickou železnicí. Scheuer zároveň požaduje pro silniční dopravu stejný pomoc pro obnovu starých nákladních automobilů za nové. Zdroj: verkehrsrundschau.de –r–

Milióny od státu pomáhají k obnově ICE Východu

Pýcha NDR a Deutsche Reichsbahn (DR) by mohla brzy opět vřít na koleje Saska. Spolková vláda nedávno uvolnila cestu pro injekci finančních prostředků ve výši čtyř miliard eur na renovaci jednotky SVT, která byla kdysi vyráběna ve Zhořelci. Expresní jednotka VT 18.16 byla považována za nejkrásnější vlak DR. Mimo jiné byla provozována jako Vindobona na trase Berlín – Drážďany – Praha – Vídeň. Údaj osmácti znamená 1800 koní, šestnácti znamená povolených 160 kilometrů za hodinu – to bylo víceméně „ICE“ Východu. V posledních několika letech železniční nadšenci zachránili jednu z osmi kopií před sešrotováním a založili nezávislou společnost. Výkonný ředitel Mario Lieb: „Naším cílem je, aby vlak mohl od roku 2023 znovu jezdit Německem pro charterové zájezdy.“

Obnova převážně původního vlaku bude stát přibližně 4,8 milionu eur. Odcházející člen Spolkového sněmu Thomas Jurk se nyní podělil o dobrou zprávu: „Jako zpravodaj a rodák ze Zhořelce jsem obzvláště výrazně přispěl k rozpočtovým konzultacím pro tento projekt.“

Z Tag 24, 6. 12. 2020, zpracoval –sh–

VŠIMLI JSME SI

● **JEŽÍŠKOVA POŠTA** v krušnohorském Božím Daru v prosinci orazítkovala a odeslala 347 kg dopisů, přání a pohlednic, o 6 kg více než v roce 2019. Razičko mělo tentokrát podobu malého Ježíška orámovaného kometařem; originální podobu má od roku 1994. Podle M. Smítky z místního infocentra přání odrážela situaci epidemie: „Lidé psali Ježíškovi, aby zůstal zdravý, aby mohla být celá rodina pohromadě a aby byl celý svět lepší,“ řekl s tím, že nejvzdálenější destinací, kam letos putovala vánoční přání z Božího Daru, byly Rhodos, Tchaj-wan, Kuba nebo Austrálie.

● **NA ŠTĚDRÝ DEN** 48 požárů. Hasiči na Štědrý den v Česku zasahovali u 48 požárů, což odpovídá dlouhodobému dennímu průměru. Proti loňskému 24. prosinci je to o jeden požár méně. Hasiči letos zasahovali například také u vyhořelého vagonu u Českých Budějovic, nehoda se obešla bez zranění.



● **PODCHOD K VLAKŮM** v železniční stanici Štěpánov (trať Olomouc – Praha) dostal novou, poněkud netradiční výzdobu. Je jí nalepená fólie, na níž jsou zkopírovány plány železniční stanice z roku 1845, fotografie stanice v různých časových obdobích, výstavba původního nadjezdu nad trati, či napojení staničních kolejí na vlečky tehdejších železáren barona Kleina, který ve zdejší továrně vyráběl kolejnice pro celou tehdejší rakousko-uherskou monarchii. Na své si zde přijdou zejména milovníci železniční historie, ale nejen ti.



● **OBAVA** vyjádřit se v naší společnosti přežitkem komunistického režimu, který aktivnímu rozvoji veřejného dialogu bránil, seč mohl. Nejen o tom „vypráví“ výstava s názvem „Pomíjivost“ na nádraží v Praze – Bubnech, odkud směřem ke zkáze odjížděl během druhé světové války tisíce lidí. Všechny exponáty na nádraží v Bubnech jsou programově předurčeny ke zkáze. „Nejhorší je lhostejnost a nevšímavost ke snahám o dialog. To na Bubnech nelze najít. Ani jedno dílo nezůstalo ušetřeno reakce veřejnosti. Je to malé vítězství, i když mnohdy kyselé,“ píše na jednom z informačních panelů Ivana Brádková, kurátorka expozice.

● **MINISTERSTVO DOPRAVY** chce úlevu pro nákladní vlaky. Fungující vlečky jsou v ČR už vzácné, přestože železniční doprava má proti té silniční jen třetinovou emise a kamiony se na silnici téměř nevejdou. MD ČR údajně chystá kroky, které by měly železniční nákladní dopravu upřednostnit. Kamionům zdraží mýto o 15 %, naopak železniční přeprava chce kompenzovat asi čtvrt miliardy korun, které musí platit na podporu obnovitelných zdrojů. Kamiony převážejí 4x více zboží oproti nákladním vlakům. Jsou trochu dražší, pro přepravce ale jednodušší. Železnice je v porovnání s kamionem málo flexibilní. Když firma nestihne vagon naložit, musí čekat třeba den.

PŘEDSTAVUJEME

Josef Hahn:

„I když uděláte chybu, pojistka na blbost vás kryje.“

Takzvaná „pojistka na blbost“, neboli pojištění odpovědnosti od Kooperativa pojišťovny, a. s., je jedním z výrazných benefitů OSŽ Benefit, který ZO OSŽ Praha – Smíchov svým členům nabízí, není zrovna obvyklý, ale funguje. Zjednodušeně řečeno, namísto „kaprovného“ obdrží každý člen

chybu, tak ta pojistka vás kryje.“

Pojistná smlouva OSŽ s Kooperativou není sice nictajného, ale přesto mnoho členů o ní neví. To ale podle Josefa Hahna není případ ZO OSŽ Praha – Smíchov. „U nás spíše ne,“ směje se.

Roční pojistné je aktuálně nastaveno od 600 Kč po 1350 Kč (600 Kč/750 Kč/1050 Kč/1350 Kč). „Těch 600 Kč využívají nejméně placené profese, ale většina našich členů má pojistku na 750 Kč (například signalisté), výpravčí i strojvedoucí mají pojistku za 1050 Kč nebo 1350 Kč. Platí, že pojistka je nastavena podle toho, kolik ten člověk vydělává.“

Pojištění odpovědnosti je uzavíráno na rok (nikoliv kalendářní), evidence je tedy o to složitější. „Ale i to lze zvládnout. Máme seznam aktivních členů ze všech složek a evidujeme, od kdy do kdy jí mají zaplacenou. Pojistka je věc dobrovolná, nikoho nenutíme. Pokud se rozhodne v ní pokračovat, tak mu ji připravíme, on jí podepíše, a my to v podstatě za něj zadministrujeme a uhradíme,“ vysvětluje Josef Hahn. Tato služba ve smíchovské ZO OSŽ funguje od sloučení smíchovské a vršovické ZO OSŽ před cca deseti lety. „A od začátku to dělám já. Když jsem tu agendu přebíral, tak neexistoval ani pořádný přehled, kdo je pojištěný a jakou pojistku má. Pojištěných byla zhruba třetina,“ dodává Josef Hahn.

Za deset let, co to takto u ZO OSŽ na Smíchově funguje, už několik členů výhody pojištění odpovědnosti využilo. „Měli jsme už několik případů od výpravčí přes posunovače až po tratováky. Důležité ale je, pokud se už něco takového stane, aby členové nejprve zavolali linku 112, protože záchrana lidských životů je prioritou, a pak hned krizovou linku (602 262 544) a poté informovali i někoho ze ZV OSŽ, protože nejhorší je, když poskožený řekne nebo podepíše něco, co říkat nebo podepisovat neměl.“

I když pojistka zdrazila, pořad je její částka podle Josefa Hahna směšná. Rovněž spoluúčast člena OSŽ při likvidaci škodní události je malá, pouhých 5 % (minimálně 500, maximálně 3000 Kč). V současnosti pojištění odpovědnosti rovněž zahrnuje čistou finanční škodu (tj. újma na jmění, kterou je možno vyjádřit v penězích a která vznikla jinak než jako škoda způsobená na věci jejím poškozením, zničením nebo ztrátou). „Co vím od kolegů, kteří mají podobnou pojistku někde jinde, tak platí v lepším případě kolem 300 korun měsíčně. Takže pořad je to finančně výhodné. Když výpravčí platí ročně 1050 Kč, tak to není ani stovka měsíčně. I kdyby ta částka pro lidi v provozu, jako jsou posunovači, výpravčí, strojvedoucí, signalisté, kteří jsou jednou nohou u problému, byla dvojnásobná, tak se to pořád vyplatí,“ uzavírá.

Michael Mareš



ZO OSŽ Praha – Smíchov jako benefit ZO uhrané pojištění odpovědnosti. „V tuto chvíli máme nějakých 236 aktivních členů a z nich není pojištěno jen cca 5 % (cca 13 členů),“ říká Josef Hahn, člen ZV ZO OSŽ Praha – Smíchov, který má v ZO OSŽ pojistku na starosti. „Ale i ti, kteří pojistku nemají, o této možnosti vědí. Mají ale většinou nějaké jiné komerční pojištění, které však nezahrnuje všechny výhody pojištění od OSŽ u Kooperativa pojišťovny, a. s., nebo o to pojištění nemají vůbec zájem. Myslí si, že se jich to netýká. Společají se na to, že se jim nic nestane.“

Výše pojistné částky se odvíjí od toho, jakou škodu má pojistka kryt. Zjednodušeně řečeno, zaměstnavatel může po zaměstnanci požadovat úhradu škody ve výši maximálně čtyř a půl násobek průměrné hrubé mzdy. Obecně platí, že ne všichni členové pojištění odpovědnosti“ za svoji profesní kariéru využijí. „Ale to pochopitelně dopředu nikdo neví. Základem je, že se tím už nemusí v případě nenadálé události zabývat, protože pokud nám tuto událost sdělí, tak je znovu pojistíme,“ zdůrazňuje Josef Hahn.

Říká se, že pojištění odpovědnosti je spíše pro lidi v provozu, že v kanceláři tuto možnost nevyužijí. S tím ale Josef Hahn nesouhlasí: „To byl zažitý mýtus, který se snažím bořit. Stačí, když si vylejte kafe do počítače, nebo mobilní telefon vám spadne ze stolu a rozbije se,“ vyjmenovává Josef Hahn namátkou příklady. „I já sám pracuji v kanceláři a pojistku mám. Zažil jsem případ, kdy člen OSŽ naboural služební auto. Obecně u pojistky od Kooperativy sjednané u OSŽ platí, že i když uděláte

Z FAZ, 09. 11. 2020, zpracoval –sh–

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 1-8. 1. 1996

Kolektivní smlouva Českých drah pro rok 1996, podepsaná 22. prosince 1995, byla podle článků v Obzoru jednou z nejlepších za poslední roky. Kolektivní vyjednávání vyzvedli i to, že zaměstnavatel byl při kolektivním vyjednávání schopen akceptovat seriózní argumentaci odborářů.

Ve zprávě ze zasedání ústředí se můžeme dočíst, že se jednání za omluveného ministra dopravy Vladimíra Budinského zúčastnil jeho náměstek Dalibor Zelený. Ten informoval mimo jiné o návrhu zákona o státních podnicích, kterým by se České dráhy měly řídit od roku 1996, kdy by přestaly být státní organizací a staly se státním podnikem. Uvedl, že v souvislosti s tím bude třeba ošetřit pracovníprávní vztahy a v neposlední řadě i jízdní výhody zaměstnanců.

V rozhovoru s předsedou OSŽ Jaromírem Duškem zaznělo, že za hlavní úspěch roku 1995 považuje, že se podařilo zabránit nejhoršímu – rozpadu železniční sítě a pokusům likvidace železnice jako celku.

Reportáž uvnitř listu se věnuje změně, která nastala v DKV Brno – od 1. prosince 1995 bylo provozní čističi osobních vozů předáno soukromé firmě. Podle místní ZO OSŽ došlo ze strany této firmy k nátlaku na pracovnice a k nepravdivému tvrzení, že předáním čističi osobních vozů soukromé firmě byl vysloven souhlas OSŽ. ZO OSŽ DKV Brno pokládalo tento krok za privatizaci a prosazování transformačního pro-

jektu Ing. Šípa, tedy za porušení dohody mezi vedením ČD a odbory. Naopak vedení DKV uvedlo, že přechod k soukromé firmě nepovažuje za privatizaci, ale za racionalizační změny. Ve smlouvě s novým zaměstnavatelem byla navíc zakotvena povinnost převzít všechny dosavadní pracovnice. Několik pracovníků nabídku přejít k soukromé firmě odmítlo.

Obzor č. 2 – 15. 1. 1996

Na první straně najdeme podrobný rozbor nové kolektivní smlouvy Českých drah na rok 1996. Z novinek uvedme alespoň několik nejdůležitějších. Byla zkrácena norma pracovní doby; místo pěti dosavadních režimů vznikly pouze tři: 36, 38 a 40 hodin. Zaměstnavatel se zavázal zabezpečit růst reálné průměrné měsíční mzdy minimálně o 8 % (což představovalo růst nominální měsíční mzdy o 18,8 %). Do nároku na komplexní ozdravné pobyty přibyla řada nových profesí. Zvýšena byla i řada příplatků.

Obzor č. 2 dále přináší mimo jiné informace ze zasedání správní rady Českých drah, která se mimo jiné zabývala návrhem zásad pro privatizaci bytového fondu Českých drah. České dráhy v té době spravovaly více než 20 tisíc bytů a ztráta z bytového hospodářství ročně dosahovala mnoha milionů korun. Návrh předpokládal prodej všech samostatných bytových objektů ČD, které nejsou součástí provozních budov.

—zs—

Tvorba a použití Podpůrného fondu OSŽ za I. pololetí 2020

1. Tvorba Podpůrného fondu OSŽ:

Stav finančních prostředků PF OSŽ ke dni 1. 1. 2020 činil **8 365 490,13 Kč**.

Příjmy celkem:

příspěvky do PF OSŽ od ZO OSŽ, jiných právnických a fyzických osob **519 331,80 Kč**

Výdaje celkem:

Vyplacené dávky z PF OSŽ za I. pololetí 2020 **550 000,00 Kč**

Vyplacené dávky z PF OSŽ za I. pololetí 2020 – COVID 19 **276 000,00 Kč**

Celkem **826 000,00 Kč**

Stav finančních prostředků PF OSŽ ke dni 30. 6. 2020 činil **8 058 821,93 Kč**

2. Čerpání Podpůrného fondu OSŽ:

Z PF OSŽ za I. pololetí 2020 byly vyplaceny dávky celkem **30** žadatelům v celkové částce **550 000,- Kč**, tj. částka na jednu schválenou a vyplacenou dávku činí **18 333,33 Kč**.

Vyplacené dávky z PF OSŽ se týkaly mimořádných tíživých sociálních situací rodin, vzniklých v důsledku úmrtí člena OSŽ nebo rodinného příslušníka, dlouhodobé nemoci (se sociálním akcentem), podstoupení operaci smyslových orgánů (očí) z důvodu zachování specifické zdravotní způsobilosti a požáru bytu.

Z důvodu jiné zřetelné záležitosti (část VII. bod 5 Statutu PF OSŽ) na základě rozhodnutí Porady předsedy OSŽ ze dne 24. 3. 2020 a upřesnění podmínek dne 1. 4. 2020 a 8. 4. 2020 byla za I. pololetí 2020 členům a členkám OSŽ (samoživitelům/samoživitelkám s nezaopatřeným dítětem do věku 15 let) vyplacena jednorázová finanční dávka (COVID-19) z PF OSŽ ve výši **2000,- Kč** na jedno dítě. Žádost o tuto dávku zaslal 41 ZO OSŽ pro 115 svých členů a členek a celková vyplacená částka dosáhla výše **276 000,- Kč**. Všechny žádosti o dávku z PF OSŽ byly prostřednictvím ZV ZO OSŽ zaslány na OSŽ – ústředí. Tyto žádosti byly vždy ověřeny, potřebné údaje doplněny, individuálně zhodnoceny ESO OSŽ – ústředí, dále posuzovány a schváleny Představenstvem OSŽ. Jednoznač-

ně lze konstatovat, že PF OSŽ plní svůj účel a je nápomocen v tíživých sociálních situacích členů OSŽ a jejich rodin, na jejichž zmírnění vlastní finanční a hmotné prostředky nedostačují.

Podněty, připomínky nebo stížnosti na poskytování uvedené formy pomoci v hodnoceném období nebyly zaznamenány. Ze strany ESO OSŽ – ústředí je vždy striktně dodržována **30denní lhůta** k vyřízení žádosti o příznivou dávku z PF OSŽ. Vyplacení schválených finančních dávek jednotlivým žadatelům bylo zajišťováno hospodářsko-finančním oddělením OSŽ – ústředí v součinnosti s příslušnými funkcionáři OSŽ a u vyplacené dávky COVID-19 s příslušným ZV ZO OSŽ.

ESO OSŽ – ústředí konstatuje, že žádosti členů OSŽ o dávku z PF OSŽ, které potvrdí příslušný ZV ZO OSŽ, jsou doručovány na odborné oddělení zčásti neúplně. V současné době lze konstatovat, že je oddělením ESO OSŽ – ústředí zaznamenáno zlepšení. Přetrvávající nedostatky lze shrnout následovně, chybějí údaje o konkrétní sociální situaci žadatele (rodiny), návrhu na výši dávky, obdržené podpoře ze SF zaměstnavatele, resp. FKSP nebo z prostředků ZO OSŽ, souhlas se zpracováním osobních údajů podle nařízení o ochraně osobních údajů (GDPR) pro činnost OSŽ. Nedostatečným se rovněž jeví doložení jednotlivých žádostí písemnostmi majícími charakter listinných důkazů, i zde dochází k postupnému zlepšení. Tyto skutečnosti představují zbytečnou administrativu.

Stejně jako v předchozích obdobích, byly i v průběhu I. pololetí roku 2020, všechny ZO OSŽ i jednotlivci v čtrnáctidenním „Obzor“ vyzýváni ze strany Představenstva OSŽ, aby do PF OSŽ zaslali finanční příspěvky, protože tzv. nikdy nikdo neví, kdy bude potřebovat finanční pomoc.

Luděk Šebřle,
analytik rozborář
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ – ústředí

PRÁVNÍ PORADENSTVÍ / POMOC v občanském (soukromém) životě

Právní pomoc v občanském (soukromém) životě (dále rovněž „právní pomoc – občan“) je určena pro členy OSŽ, kteří jsou členy nejmenší 1 rok a zejména:

- jsou samoživiteli, samoživitelkami,
- jsou na mateřské, rodičovské dovolené,
- čerpají dlouhodobé pracovní volno pro důležitou osobní překážku v práci bez náhrady mzdy,
- jsou v tíživé sociální situaci,
- jsou v jiné situaci hodné zvláštního zřetele,
- v ostatních případech.

Právní pomoc – občan se poskytuje v následujících oblastech:

a) rodinné právo – např. manželské majetkové právo, rozvod, úprava poměrů k nezletilým dětem, výživné, péče o dítě apod.,
b) vlastnické právo k nemovitostem a k movitým věcem – např. kupní smlouva, dár-

ovací smlouva, nájemní smlouva, pachtovní smlouva, smlouva o věcném břemení apod.,
c) dopravní (silniční) nehody – např. obhajoba při obvinění v trestních věcech (resp. z postupku) v dopravě z nedbalosti, zastupování poškozených účastníků dopravních nehod (bolestné, zřízení společenského uplatnění, nároků náhrady nemajetkové újmy),
d) dědické právo – např. právo na pozůstalost, závět, odmítnutí/vzdání se dědictví, zrušení/odvolání závěti, dědická smlouva apod.,
e) insolvence + exekuce – navržení způsobu řešení úpadku, příprava a zpracování insolvenčního návrhu na oddlužení, uplatnění exekuce, obrana proti exekuci,
f) v ostatních oblastech práva.

Tyto právní služby jsou nabízeny členům OSŽ v projektu „Právní pomoc – občan“, který trvá do 31. 12. 2021.

Bezplatnou prvotní právní poradou (v rozsahu do 60 minut) poskytnou, členům OSŽ při řešení jejich problémů – záležitosti v občanském (soukromém) životě, vybrané advokátní kanceláře.

Bližší podrobnosti k poskytovanému bezplatnému právnímu poradenství/právní pomoci naleznete na webových stránkách OSŽ v sekci „Právní pomoc – občan“, nebo vám je sdělí předseda vaší ZO OSŽ.

V případě nejasností se obraťte na JUDr. Petra Večeře, tel.: 972 241 961, 737 275 068 nebo Mikuláša Hubicsáka, tel.: 972 241 960, 737 275 114.

Mgr. Martin Malý,
předseda OSŽ

NÁZORY

Přecházíme na nový jízdní řád

První ranní vlak z Veselí nad Lužnicí do Počátek odjíždí pět minut před příjezdem prvního vlaku od Prahy a Tábora, aby na obrátu čekal celých šestnáct minut. Dobrá. A kdy jede další? Za šest hodin. Časy odjezdů pouze v pracovní špičce, ovšem nikoli v pracovní den. V ten se nejezdí vůbec. Jezdí se pouze v pátek a o víkend, kdy by cestující očekávali na výlet raději něco mezi devátou a třináctou hodinou...

To zní skoro jako kdyby chtěl objednat takovou linku úplně zrušit. Ano, přesně tak se stalo.

Quo vadis, Nymburk, hl. n.?

V médiích probleskla zpráva, že se jedná o modernizaci výpravní budovy a terminálu Nymburk hl. n. Jsou dvě studie, jedna původní budovu ÖNWB citlivě ponechá, druhá historickou budovu zboří a nahradí budovu futuristickou kůlnou, která připomíná doby socialistického zemědělství 70. let 20. století, kdy JZD stavělo nové technické zázemí pro sklad slámy, no nic.

Jestli dojde ke zboření budovy z doby Rakouské severozápadní dráhy (ÖNWB), bude se jednat o další bezprecedentně zlikvidovanou výpravní budovu této kdysi slavné společnosti, která spojovala Vídeň s Prahou. Děčínem – východ či Trutnovem – Poříčím. Uvedme z historie, že první byla v roce 1980 odstělena budova v Havlíčkově Brodě (v době výstavby v roce 1870 Německý Brod/Deutschbrod), následovaly zboření nejkrásnější nádražní budovy ve střední Evropě Prahy – Těšnov (zrušeno k 2. 7. 1972, zbořeno 16. 3. 1985), a připravuje se zboření jedinečné ostrovní budovy v žst. Praha – Vysočany. Za vlastnictví výpravních budov ČD, a. s., se budovy ještě rekonstruovaly podle původních plánů – viz nejdražší rekonstrukce budovy žst. Praha – Vršovice atd. Nyní se jde opačným směrem, podle hesla čím více ubouraná a památkově znehodnocená budova nebo žádná, tím lépe. Některé budovy se nyní síce opravují, ale nátery fasád neodpovídají železniční historii – např. světle modrá ve Ždírci nad Doubravou (Obzor 23).

Martin Kubík

Od 13. 12. 2020 již žádný osobní vlak z Veselí nad Lužnicí do Počátek neobjede. Skončí všechny v Jindřichově Hradci. Vypadá to, že špatnou obsazenost vlaků v řídké osídlené oblasti bylo potřeba demonstrovat... A tak je síť železničních stanic zase o něco menší.

Naprvní pohled do nového knižního řádu sice svítila naděje, že vlaky navíc oproti starému vyjezdou opět na trati 249 Dobronín – Polná, ale když si dnes otevřu aktuální verzi na webu Správy železnic, tak zjistím, že tabulka je úplně prázdná! Ale třeba mohlo být ještě mnohem hůře kvůli covidovým opatřením.

S motorovými rychlíky z Liberce do obou směrů to vypadalo taky zvláštně. Nejprve jsme se obávali, že za pětlet dojde k jejich zrušení v úseku Ústí – Děčín, protože vítěz smlouvy (flotila „mončičáků“) nebude pravděpodobně schopna sehnat vozidla s povinnou výbavou ETCS, ale pak se všichni báli, že nevyjede vůbec nikdo hned od prvního dne, protože „vítěz“ neměl smlou-

Vláčikom za tebou nemůžem

Přichází rok, který začíná další JEDNIČKOU. Ale na rok se souměrnou číslicí 2020 se určitě dlouho, ne-li nikdy!! nezapomene: celý svět se zastavil a ekonomika se ocitla někde jinde, jen ne tam, kam směřovat měla! Postiženy byly i České dráhy – pracující přestali dojíždět do zaměstnání, studenti do škol a nádražní haly osiřely a zely prázdnou.

Tu dobu prožíváme špatně ale i my, senioři. Ač železničáři, nikam nejezdíme. A jak to jen jde, i k lékařům cesty vlakem nadále omezujeme a na kontroly se raději přeoobjednáváme. A soukromé vylety? O těch si necháváme jen zdát... Cizina v úvahu nepřichází vůbec a po rozvolnění jen s potvrzením, že cestující není covidem nakažený – ale jaký význam to potvrzení má, když jedeme dál i hromadnými prostředky, zůstává nadále i pak v platnosti??

Ovšem nedostatky pohybu nás zasáhli asi nejvíce – a bez rozdílu – všechny!! Situace byla stresová i díky počasí a člověk začal doma trpět skoro klaustrofobií.

tu, kterou mohl ÚOHS každým dnem zakázat podepsat, a ČD smlouvu také neměly. A dopravce bez smlouvy by asi nebyl Správou železnic vpuštěn na trať ani na komerční riziko, neboť kapacita dráhy má být přiřknuta objednanému dopravci. Nyní se zdá, že pokud vlaky nepojedou, pak to bude na straně techniky. Smlouva byla podepsána dva dny před vyjetím, její platnost ale bude ovlivněna výsledkem probíhající právní bitvy nejdříve za dva roky.

Nový jízdní řád je našťásti protkan také pozitivními detaily. Leckde přibýly vlaky, zejména o sezónních víkendech. Tradičně se přeciřslovaly úseky tratí, k některým přibýly klíčové zastávky z předchozího směru, takže například z Prahy do Chebu nebo Domažlic už nebudeme muset listovat dvakrát. Ještě více nám cestování usnadní jednotný tarif. Tipuji, že se „jedu s tím, komu fandím“ změní na „nevím, s kým pojedu, vím u koho si tarif kupuji, a komu tedy platím provizi z prodeje“. To k sobě přiblíží svobodné cestování a věrnost dopravci zároveň.

Vít Patrák,
informátor železniční dopravy

PRÁVNÍ PORADNA

Poskytnutí úplných informací od členů OSŽ je předpokladem smysluplného poradenství

Někteří členové OSŽ v rámci právního poradenství při řešení pracovníprávních otázek se prvotně neobrací na odborový orgán (Závodní výbor ZO OSŽ, dále rovněž „ZV ZO OSŽ“), nebo se na něj obrátí, ale poté požadují poradenství i od funkcionářů OSŽ, ESO OSŽ – ústředí nebo smluvních advokátů (což je v souladu s Řádem právní pomoci OSŽ - dále rovněž „ŘPP OSŽ“). Dále ovšem postupují tak, že následně oslovené subjekty neinformují (někdy i úmyslně zamlčí) o průběhu a stavu řešení své záležitosti s jinými subjekty nebo odborovými orgány (rozpors ŘPP OSŽ /kapitola I. článek 1. 1).

Na základě neúplné informovanosti (nebo zdůraznění některé oblasti) jednotlivých subjektů, které poskytují bezplatné právní poradenství mohou členové OSŽ obdržet různé, i protichůdné rady a stanoviska, která ve svém konečném důsledku ne vždy musí vést k vyřešení věci a k poskytnutí smysluplné právní rady a ochrany členovi OSŽ.

ESO OSŽ – ústředí konstatuje, že:

- OSŽ poskytuje podporu a ochranu členům OSŽ v pracovníprávních otázkách a věcech sociálního zabezpečení, souvisejících s pracovníprávními vztahy, s cílem nalézt co nejvýhodnější a efektivní způsob řešení pro členy OSŽ;

- pro poskytnutí smysluplného poradenství členům OSŽ je potřebné doložit komplexní materiály a **úplné, nezkrácené informace** o skutečnosti (věci), ve které žádá člen OSŽ o poradenství;

- subjekty, které poskytují právní poradenství, nejsou určeny k tomu, aby potvrzovaly názory a představy členů OSŽ, které jsou v rozporu s právním řádem České republiky.

Člen OSŽ se může v rámci právního poradenství obrátit na následující orgány, funkcionáře, zaměstnance OSŽ a smluvní advokáty OSŽ:

- ZV ZO OSŽ
- Výbor OSŽ
- Podnikový výbor OSŽ (NeRV OSŽ)
- Představenstvo OSŽ
- Ústředí OSŽ
- předsedu ZO OSŽ (popř. členy ZV ZO OSŽ)
- předsedu Výboru OSŽ
- předsedu PV (NeRV) OSŽ; tajemníky PV (NeRV) OSŽ
- předsedu OSŽ
- odborná oddělení OSŽ – ústředí (zejména ESO OSŽ – ústředí, BOZP OSŽ – ústředí, KP OSŽ) – smluvní advokáty OSŽ

ESO OSŽ – ústředí zdůrazňuje, že členové OSŽ by měli při svých žádostech o právní poradenství **zachovávat poslušnost a pravidla** (např. prvotně ZV ZO OSŽ, po možném nevyřešení následně Výbor OSŽ nebo ESO OSŽ – ústředí apod.) **ve smyslu ŘPP OSŽ.**

Mikuláš Hubicsák,
manager pro kolektivní vyjednávání
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ – ústředí

^{1) „...Právní pomoc (resp. poradenství) poskytuje především závodní výbor základní organizace OSŽ (dále jen „ZV ZO OSŽ“).}

^{2) Každý člen OSŽ má právo, není-li záležitost řešena nebo řešitelná na úrovni ZO OSŽ, obrátit se na kterýkoli odborový orgán v rámci OSŽ, včetně ekonomicko-sociálního oddělení OSŽ – ústředí (dále jen ESO OSŽ – ústředí), kde mu bude poskytnuta porada nebo řešena jeho stížnost. V této souvislosti je člen OSŽ povinen informovat o průběhu a stavu řešení své záležitosti vždy další odborový orgán, na který se obrátí...“}

Zavádění dlouhodobých výluk zvláště na koncových tratích, jako byla loňská tři (!) měsíce trvající výluka tratě Vrané nad Vltavou – Dobříš, mají negativní vliv nejen na přepravu osob, z nichž se někteří již na železnici nikdy nevrátí, nostalgické komerční vlaky, ale i na lukrativní nákladní přepravu. Lesy České republiky, které provozují manipulační sklad v obvodu žst. Dobříš, se prý po výluce zatím (?) nevrátily k přepravě po železnici a prý si zakoupily další kamion na přepravu dřeva. Dřevo začaly vozit pouze Lesy Ing. Jerome (knížete) Colloredo – Mansfelda, ten nakládá na dvou místech VNVK Dobříš. Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení žst. Dobříš na systém JOP prý zkrátí užitečné délky kolejí a při dlouhém vlaku se musí dvojčata lokomotiv složitě rozpojovat a restartovat pc systém lokomotiv.

Další informací z Dobříše je uvažovaná demolice dřevěného skladiště zboží. Demolicemi tzv. nepotřebných budov se nenávratně ničí geniussociálně které stanice. Na inteligentních evrop-



Dobříš: hromady dřeva, v nichž leží tisíce za dovozní, patrně odveze kamion po silnici, nikoli ČD Cargo po ekologické železnici, trochu smutný výsledek dlouhodobých výluk a Mn vlaků podle potřeby v noční době, stav 25. 11.



Idylický pohled na žst. Dobříš bude po zboření historického skladiště v majetku ČD, a. s., navždy pokazen, stav 25. 11.

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



Bývalá odbočka Záběhllice, po trati vlevo se již nikdo nesveze, vpravo nová trať, v tomto úseku bude až do ukončení rekonstrukce a snesení staré tratě jednokolejná. Stav 12. 12. 2020 v pozdním odpolední.

Konec tratě Praha-Vršovice - Strašnice z. - Hostivař

Datum 12. 12. 2020 bylo posledním dnem části Dráhy císaře Františka Josefa v úseku Praha-Vršovice – Praha-Strašnice, zastávka – Praha-Hostivař. Trať byla nahrazena přeložkou přes bývalý vršovický ranžír. Na tomto případě je vidět, jak vše souvisí se vším. Kdyby nebylo rapidním poklesem přeprav změnou dopravní politiky státu po roce 1989 zlikvidováno jedno z největších seřadovacích nádraží v tehdejší Československu, jehož výstavba začala již před rokem 1914, neměla by kudy přelozka tratě vést. Je to vlastně z nouze ctnost. Přitom vršovický ranžír byl umístěn v lepší lokalitě, daleko od obytných bloků než poslední zbylý ranžír Praha-Libeň, kde si neustále stěžují nově nastěhovaní lidé na hluk. Ano, Libeň byla před rokem 1989 také v dobré lokalitě, ale to by nesmělo skončit

ČKD Praha a místo něj by se nesměly postavit vedle ranžíru nové obytné domy s byty za miliony korun. Namítnete, samé kóby! Ano, je to tak. Aktivisté na tento stav dávno upozorňovali, ale jejich hlas byl oslšen, vždyť ono stavěta prodává byty je tak lákavé a výnosné, tak jako je lákavé stavět kolem Prahy na polích nejlepší bonity, pod heslem vše prodáme a po nás potopa. Potopa na české železnici se vysouší po divokých devadesátých letech až nyní a někde je dosud nehybný močál, do něhož padají některé nádražní stavby, pro něž není údajně využití, ač je o ně zájem – viz trať Olomouc – Křmlov atd. O stav nesystémového boření drážních nemovitostí, které vytvářejí kulturní kolorit země, se již zajímají i celostátní média.

Martin Kubík

Na zimu se historické lokomotivy stěhují pod střechy jiných dep

V tomto roce oslaví luženský Muzeum Českých drah 150 let od příjezdu prvního vlaku do Lužné u Rakovníka. Zdejší Centrum historických vozidel, kterým je muzeum řízeno, plánuje toto výročí jako hlavní motiv celé letošní muzejní sezony. Jak ale připomíná současný ředitel centra Marek Plochy, v roce 1871, kdy byl zdejší úsek Buštěhradské dráhy otevřen, vypadalo depo v Lužné docela jinak než dnes. „Tehdy to byla vlastně jen vodárna, sloužící pro napájení lokomotiv, a k ní připojená dvoukolejná remíza ležící v obvodu stanice proti nádražní budově. Podobu výtopny s rotundou a správkárnou na kladenském zhlaví stanice získalo depo až o více než padesát let později – počátkem 20. let minulého století,“ vysvětluje ředitel.



Parní lokomotiva 422.062 u historického návštěvního a hornických úzkorozchodných vozíků.

Vloni prošlo branami muzea více než třicet tisíc návštěvníků a bylo by jich určitě daleko víc, kdyby nezasáhla protikoronařivá opatření, která se projeví hlavně snížením počtu jízdy nostalgických vlaků. Nový ředitel muzea Marek Plochy má plno plánů na další rozvoj muzea a pevně věří, že spolu se všemi jeho zaměstnanci i dobrovolníky se mu je podaří uskutečnit.

Miroslav Časlavský

Z původních dílen dnes zůstaly patrně jen jejich základy, depo samotné je však svoji současnou rozlohou až překvapující. Védoucí mu točna, která umožňuje výjezd především parních lokomotiv z přilehlé rotundy. Na dalších okolních kolejích jsou odstaveny motorové lokomotivy a motorové vozy, ty zde však v zimním období nevidíte, rozjely se do dep (resp. center údržby) ČD po celé republice, aby tam přečkaly mrazivé období, které by jim mohlo ublížit. „Spalovací motory jsou chlazené vodou, která zůstává v systému lokomotiv i v zimě, kdy jsou motory v nečinnosti. V mrazivém počasí by tato voda mohla zamrznout, čímž by samozřejmě vznikly velké škody,“ říká František Kaplan, systémový specialista luženského muzea. Motorové lokomotivy obsahují, podle typu stroje, přibližně 800 litrů chladicí kapaliny (vody), proto potřebují v chladném období, a to již při teplotách pod deset stupňů protažení nebo zapojení na předehřev. „Protáčení i předehřívání by bylo nepochybně ekonomicky značně náročné a tak jsou lokomotivy odstaveny ve vytápěných halách v jiných depch, kde jsou k tomu prostorové možnosti,“ dodává Kaplan.

Parní lokomotivy však v muzeu v Lužné zůstávají i přes zimu. Jsou samozřejmě vyhaslé a čekají na zahájení sezony, která začíná v dubnu. Po celou zimu probíhají v opravárenské hale luženského depa údržbové práce na lokomotivách i vozech. V současné době zdejší mechanici pracují na opravách parních lokomotiv 475.101, 423.009 a 313.432.

A co čeká na návštěvníky zdejšího muzea po jeho otevření po zimní přestávce, které se plánuje na Velikonoce? Kromě úzkorozchodného kolejiště s možností svezení budou moci návštěvníci zhlédnout vystavené historické lokomotivy a vozy, včetně zdejšího klenotu – salonního vozu TGM, který v současné době rovněž prochází opravou. Pro milovníky železnice nechybí ani prohlídka historických návštěvnických zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a dalších historických předmětů, které věrně sloužily desítky let na železnici. Ve výstavbě je i nová pokladna s obchodem, úschovní boxy na zavazadla, stojany na kola a elektrokola s možností nabíjení.

Nový železniční jízdní řád začal platit od neděle 13. prosince 2020. Regionální doprava Českých drah, hrazená jednotlivými kraji, doznává jen nepatrné změny. Úpravy jízdního řádu respektují požadavky krajských úřadů resp. koordinátorů dopravy v dotčených krajích.

V Moravskoslezském kraji jde například o pozdější odjezdy prvních ranních vlaků z Frýdku-Místku, Havířova a Opavy do Ostravy. Tyto vlaky pojedou asi o půl hodiny později, vlaky v opačném směru budou z Ostravy odjíždět naopak o půl hodiny dříve, v průběhu letošního roku bude postupně nasazeno do provozu na trati z Ostravy přes Frýdek-Místek do Frenštátu pod Radhoštěm celkem pět zcela nových patrovných souprav push-pull.

V Olomouckém kraji nastává největší změna na trati mezi Petrovem nad Desnou a Sobotínem. Dosud tu vlaky jezdily o sobotách, nedělích a svátcích jen o letních prázdninách, nově tu budou jezdit o víkendech a svátcích celoročně. Ve druhé polovině roku pak budou postupně nasazovány do provozu po celém Olomouckém kraji kompletně modernizované motorové jednotky řady 646 od firmy Stadler.

V Plzeňském kraji zůstane doprava na úrovni ze 14. června 2020, kdy došlo v souvislosti s epidemií COVID-19 k mírnému omezení nabídky spojů. K větší úpravě dojde v polovině příštího roku, kdy bude na základě smluv s Plzeňským a Karlovarským krajem zahájen provoz nové linky spěšných vlaků mezi Plzní, Chebem a Karlovými Vary.

V Karlovarském kraji zůstane regionální doprava na stejné úrovni jako v současném grafikonu, zlepší se však spojení s Plzeňským kra-

Aplikace Moje OSŽ startuje!

OSŽ, jako první odborová organizace na železnici, připravila novou aplikaci pro chytré telefony

Aplikace „Moje OSŽ“ přináší rychlý a komfortní přenos aktuálních informací z dění OSŽ a železnice.

Prostřednictvím aplikace „Moje OSŽ“ chceme komfortně a efektivně předávat informace přímo na displej vašeho telefonu. Kategorie informací, které vás budou zajímat, si nastavíme sami přímo v aplikaci. Součástí aplikace jsou také přehledné kontakty na vedení svazu, okamžitá volba na krizovou linku a možnost odeslat dotaz, námětu či připomínku bez použití e-mailu.

Aplikaci budeme dále vyvíjet, aktualizovat a doplňovat o další užitečné funkce. Chceme například vytvořit jednoduchou registraci pro naše stávající členy, aby mohli jednodušeji využívat členských výhod pro sebe a své blízké. Chceme také zpřehlednit informování o novinářích a nabídkách z oblasti pojištění, sportu a tuzemských rekreačních zařízení.

Aplikace je ke stažení pro zařízení s Android i iOS. Zadejte „Moje OSŽ“ v Google Play/App Store nebo použijte QR kód



Výtopna Bubny má ustoupit modernizaci tratě do Kladna

V železniční stanici Praha-Bubny se od sebe oddělují dvoukolejná trať směr Praha-Bubeneč, Kralupy nad Vltavou a Ústí nad Labem, a trať směr Praha-Dejvice, Kladno, která bude po dokončení modernizace též dvoukolejná. V Bubnech bývala rozsáhlá nákladní železniční stanice a velké dílny, dnes již zrušené. Modernizaci má padnout za obětí i objekt bývalé výtopny a stavědla č. 3 (na snímku). Železnice se po modernizaci soustředí do úzkých koridorů a uvolní plochy, které město Praha potřebuje pro svůj rozvoj. Zpracované urbanistické studie pro celou lokalitu Bubny-Zátory předpokládají zastavení městskou blokovou zástavbou, vytvoření nové uliční sítě i doplnění další tramvajové trati. Centrem celé lokality má být nové náměstí situované přímo u stávající výpravní budovy na křižování severojižní komunikační osy Jankovcova – Bubenská a východozápadní osy Dělnická – Veletržní. Záměr projektu byl již schválen v Centrální komisi Ministerstva dopravy ČR, v prosinci 2019 bylo získáno pravomocné územní rozhodnutí a v současné době se zpracovává dokumentace pro stavební povolení. Předpokládané náklady stavby Praha-Bubny (včetně) – Praha-Výstaviště (včetně) činí 3,091 mld. Kč, termín realizace stavby 02/2022–12/2024. –mm–



Poetika Prahy-Smíchova, severního nástupiště, mizí

Poetika žst. Praha-Smíchov, severního nástupiště (zvaného Společné nádraží či Buštěhrad) pomalu začíná vyprchat do železniční historie, zbytek nádraží je již odtěžen developerskou firmou, které nádraží prodaly samy ČD, a s. s., již někdy v roce 2004.

Nedávno vydala Správa železnic zprávu, jak jí chybí kapacita kolejišť a tratí omezující její rozvoj. Není kde odstavovat a bude hůř, kolejiště na Smíchově se v průběhu nejbližších let ještě více ztenčí.

Na odtěženém bývalém nákladovém nádraží České západní dráhy vyrostě nová čtvrt pro nadřaditelské skupiny obyvatelstva. Místo aby se stavěly sociální byty ve vlastnictví státu, jako se běžně dělo

Moudrost pro tento den
„Ty nejlepší věci v životě mě nestály žádné peníze. To nejcennější, co všichni máme, je náš čas.“
Steve Jobs,
americký podnikatel, zakladatel firmy Apple (1955 – 2011)

Orion je tu!
Opět jsme pro Vás připravili oblíbenou nabídku výhodných rekreačních pobytů v apartmánovém domě Orion v řecké Leptokárii. Letošní cena za kompletní pobyt včetně letecké dopravy startuje již na částce od 6950 Kč. Dovoleno můžete v klidu strávit na pláži, procházkami po Leptokárii, zažít atmosféru pravidelného úterního trhu, případně se vlakem podívat do okolních středisek. Můžete však také absolvovat fakultativní výlety do Atén – hlavního města Řecka, na kláštery ortodoxní církve Metheora, loď na ostrov Skiathos, bahenní koupele v Alikés a na mnoho dalších míst. Výzvu pro všechny, kdo si na to troufnou, představuje vrchol bájných Olympu (Mytikas 2917 m n. m).
Pobyty jsou určeny pro všechny členy OSŽ (bez rozdílu zaměstnavatele) a jejich rodinné příslušníky.
Kompletní nabídku pobytů včetně objednávky a kontaktů obdržel předseda Vaší ZO OSŽ a od 8. ledna již naleznete na www.osz.org a www.rekreaceosz.cz.

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

například v minulosti ve Vídni a tím pádem zůstal střed města živým centrem, se zde jde opačným směrem. Kovid nekovid.

Na snímku z 16. 12. 2020 vlak Os 25920 vedený motorem 810.306–1 očekává výpravčí



Brejlovec se vrací

ČD Cargo zveřejnilo na svém facebookovém profilu snímek lokomotivy 750.338 (brejlovec), která prošla opravou v ŽOS Zvolen. Součástí opravy je i nalakování do tradiční červené barvy, ve které tyto lokomotivy jezdily po českých i slovenských kolejích. Na čele stroje bude umístěna pěticípá červená hvězda. Brejlovec 750.338 byl vyroben v ČKD v roce 1976 a na přelomu roku, po předání stroje, by měl být umístěn do depa Hradec Králové. –čas–

Nový GVD je poznamenán výlukami, novými soupravami i covidem

jem, kde budou nasazeny ve dvouhodinovém intervalu jednotky RegioPanter, které částečně nahradí moderní motorové soupravy RegioShark. Ty pak budou více využity na elektrizovaných tratích v regionu. S omezením je potřeba počítat na trati z Karlových Varů směrem do Chomutova. Výluka v úseku Dalovice – Háje je podle aktuálních informací Správy železnic plánována až do 12. února 2021.

Rozsah regionální dopravy Českých drah na území **Jihomoravského kraje** nepatrně vzroste. K hlavním novinkám bude patřit zavedení nových přímých vlaků mezi Brnem a Hustopečemi a s tím související úpravy konceptu regionální dopravy směrem do Brnělska, kde bude ukončen provoz přímých osobních vlaků.

Na území **Zlínského kraje** zůstane rozsah dopravy na podobné úrovni jako v minulém jízdním řádu. Čipové karty k zakupování jízdenek v rámci tarifu Integrované dopravy Zlínského kraje, které měly být zavedeny s platností od 1. ledna 2021, zatím spuštěné nebudou.

V Královéhradeckém kraji bude rozsah regionální dopravy oproti změně v prosinci 2019 mírně vyšší (o 0,9 %). V průběhu jízdního řádu 2021 plánuje Správa železnic několik významných výluk, které ovlivní provoz vlaků ČD, a to zejména v úsecích Stěblová – Pardubice na trati 031 Hradec Králové – Pardubice a také mezi Trutnovem a Starou Pakou.

Regionální doprava Českých drah v **Kraji Vysočiny** zůstane na obdobné úrovni jako v minulém grafikonu, s některými změnami je však potřeba počítat na trati 240 mezi Jihlavou, Třebíčí, Náměstím nad Oslavou a Brnem. V úseku mezi Horní Cerekví a Jindřichovými Hradci budou

zajišťovány pouze vlaky dálkové dopravy.

Provoz vlaků v **Pardubickém kraji** v jízdním řádu 2020/21 výrazně ovlivní výluková činnost Správy železnic. Tajíž v září tohoto roku zahájila modernizaci uzlu Pardubice. Během zimy pak má být zahájena přestavba úseku Ústí nad Orlicí – Bránýs nad Orlicí a nejspíše na jaře 2021 začnou práce na zdvojkolejné úseku Pardubice – Stěblová.

Objednávka **Jihočeského kraje** bude z ekonomických důvodů (COVID 19) asi o 1,7 % nižší než v předcházejícím GVD. Některé regionální linky budou mírně omezeny a v úseku mezi Jindřichovými Hradci a Počátků – Žirovnici nejsou objednány žádné regionální vlaky.

V Ústeckém kraji zůstane objednávka na podobné úrovni jako v GVD 2020. Nově budou České dráhy zajišťovat provoz osobních vlaků na nové lince U9 mezi Rybníštěm a Vamsdorfem.

Prakticky nezměněn zůstane rozsah regionální dopravy, zajišťované ČD v **Praze a ve Středočeském kraji**, kde k hlavním novinkám bude patřit změna trasování vlaků v úseku Praha-Vršovice – Praha-Hostivař přes novou zastávku Praha-Eden a rozšíření provozu na trati Zadní Třeboň – Lochovice.

K hlavním novinkám v **Libereckém kraji** bude patřit zavedení čtyř nových párů vlaků v úseku Česká Lípa střešnice - Doksy (o víkendech a svátcích během letních prázdnin) a dvou dalších nových párů vlaků mezi Turnovem a Rovenskem pod Troskami o sobotách v letní sezoně.

Nový jízdní řád bude platit až do 11. prosince 2021.
Miroslav Časlavský,
zdroj: Tiskové zprávy ČD

SPORT

V lednu a únoru 2021 železniční sport opět jen virtuálně

Situace na začátku roku z epidemického hlediska bohužel stále nevyplývá růžově a standardní akce železničního sportu proto začnou nejdříve v březnu. V lednu a v únoru budeme i nadále pokračovat v pořádání virtuálních akcí, minimálně se můžete těšit na závod v běhu na 7 kilometrů a také na online turnaj v šachu.

Další podrobnosti budeme průběžně zveřejňovat na Facebooku Železniční sport. V přiloženém videu na něm můžete zhlédnout dvouminutový záznam vydaného mezinárodního virtuálního běhu železničářů, kterého se nakonec zúčastnilo 101 železničářů ze 4 evropských zemí. V tomto listopadovém závodě na jednu hodinu běžící dohromady zdolali více než 1169 km.

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 Časlavský (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 OSŽ: 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.**