

Z aktuálních událostí

■ Po více než osmi měsících, poprvé od loňského září, se v pondělí 31. 5. 2021 v Praze, v Domě Bohemika, sešla Republiková rada seniorů (RRS) OSŽ. V rámci standardního programu členové RRS doháněli několikaměsíční manko: počinaje kontrolou usnesení, přes chystání výjezdního zasedání na Ostravici (25. a 26. 10. 2021), až po Sportovní hry seniorů (24. 8. až 26. 8. 2021) v Rajčkových Teplicích. Hosty jednání byli Jana Handrejchová z cestovní kanceláře ČD travel, Ing. Ondřej Šmehlík, vedoucí mezinárodního oddělení OSŽ-U, a předseda OSŽ Mgr. Martin Malý.

Konference RRS proběhne v říjnu, v pondělí 11. 10. 2021 od 10 h v kulturním sále pražského hlavního nádraží (plánováno je 100 účastníků - 86 delegátů a 14 hostů). Kurt Mužík referoval o sjezdu Rady seniorů, na němž ukončil činnost dlouholetý předseda Dr. Zdeněk Pernes, nově Radu seniorů vede Ing. Lenka Desatová.

Ondřej Šmehlík informoval o programu Sportovních her seniorů OSŽ v Rajčkových Teplicích a o rekreaci v zařízeních OSŽ, především v hotelu Ostrý v Železném Rudě a v apartmánovém domě Orion v Řecku (v termínu 23. 9. až 3. 10.).

V závěru pak na jednání RRS přišel předseda OSŽ Martin Malý. „**Epidemie výrazně zasáhla do našeho způsobu života. To, co bylo dříve samozřejmostí, teď mnohdy samozřejmostí není. Jsem velice rád, že vás zase po roce naživo vidím,**“ řekl na úvod svého vystoupení. Martin Malý shrnul posledních osm měsíců činnosti OSŽ a poté přešel k dopadům epidemie na jednotlivé společnosti: „**Dopad byl rozdílný, podnik od podniku, nejviditelnější dopad byl na ČD. Projednávali jsme to opakovaně i na tripartitě a pomoc od státu se řeší doted – strašně dlouho to ale trvá a jde ve srovnání s výší ztrát dopravců (jen u ČD řádově miliardy Kč) o málo peněz (řádově stovky milionů Kč). Notifikaci návrhu kompenzace ztrát osobním železničním dopravcům za loňskou jarní vlnu epidemie zasílalo MD do Bruselu až letos na konci března! Co ale naopak zafungovalo téměř okamžitě, to byl program Anti-virus, významná pomoc z dílny MPSV, která výrazně napomohla tomu, aby zaměstnanci, pro které dočasně nebyla práce, nemuseli být propouštěni,**“ řekl dále předseda OSŽ.

Předseda OSŽ dále zmínil aktuálně projednanou změnu organizační struktury na ČD, mluvil o PKS ve firmách, pochválil podnikové výbory za vyjednání nominálního nárůstu mezd i přes pokles příjmů zaměstnavatelů, hovořil o sjezdu, který se uskuteční příští rok v březnu, a o říjnových podnikových konferencích.

■ Představenstvo OSŽ, které zasedalo v sídle OSŽ v pražských Vysočanech v úterý 8. 6. 2021, moderoval předseda OSŽ Mgr. Martin Malý.

Informace ze zásadních jednání zahájil I. místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru (PV) OSŽ při ČD, a. s., Vladislav Vokoun, tentokrát informací, že České dráhy obhájily rating na úrovni Baa2. V další části se Vladislav Vokoun věnoval chystané restrukturalizaci Českých drah a uvedl, že personální dopad by měl být 40 lidí. „**Restrukturalizaci vnímáme zatím spíše s rozpaky, čekáme, s čím na jednání (PV 16. 6.) přijde zaměstnavatel,**“ Co se týče chodu společnosti, tak ta se stále více podle Vokouna vrací k normálu. Dále informoval o posledním jednání Dozorčí rady (DR) ČD, která zasedla již v novém složení (6 členů při zachování poměru zástupců zaměstnanců) a jednala mimo jiné o získání 100 % akcií ČD-Telematiky: je velká míra pravděpodobnosti, že to tak proběhne a ČD se stanou 100% vlastníkem. „**Zároveň probíhají rozhovory se Správou železnic o odkupu části této společnosti, čili toto všechno je v běhu,**“ uzavřel. V diskusi pak Vladislav Vokoun referoval o chystaném přizpůsobení odborové struktury struktury zaměstnavatele a o výměně IN-karet: „**Navrhli jsme zaměstnavatel, aby vzájemně možnost prodloužení platnosti IN-karet, nakonec to ale dopadlo tak, že zaměstnavatel přistupuje k postupné výmě-**

ně IN-karet, je to zpoplatněno stokorounou.“

Informací z Dozorčí rady (DR) společnosti ČD Cargo (27. 5. 2021) se věnoval i Radek Nekola, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo. Informací z Dozorčí rady společnosti ČD Cargo (27. 5. 2021) se na jednání Představenstva OSŽ, které probíhalo v úterý 8. 6. 2021, věnoval Radek Nekola, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo. „**Pokud jde o vyhodnocení prvního kvartálu hospodaření, tak se podnikatelský plán daří plnit, ale za cenu poměrně vysokých přesčasů v provozních profesích. Dlouhodobá nemocnost spojená s epidemií COVID-19 vytváří neskutecný tlak na zaměstnance provozu, nedokáží si představit, že by současně probíhaly i KOP,**“ uvedl Radek Nekola, který dále akcentoval, že je třeba zlepšit personální politiku z hlediska budoucí udržitelnosti. O věkové struktuře se mluvilo i na jednání odborových centrál s vedením ČD Cargo (1. 6.).

Dalším bodem na programu jednání Dozorčí rady ČD Cargo byla příprava společnosti na ECM (normativ na opravy drážních vozidel, který řeší technickou i odbornou způsobilost drážních vozidel). Na již zmíněném jednání odborových centrál se také otevřela debata k materiálu „Informace o změnách počtu dozorčích, dispečerů a komandujících na PP“, který Podnikový výbor OSŽ ČD Cargo svým usnesením odmítl. „**Zaměstnavatel přislíbil přehodnocení u lokalit, kde to mělo největší dopad.**“

Aktuálnímu dění u Správy železnic se poté věnoval místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při Správě železnic Petr Štěpánek, konkrétně společnému jednání zaměstnavatele a odborových centrál a také pondělnímu (7. 6. 2021) jednání Výboru OSŽ v Olomouci, kde se probíralo chystané sloučení OR Olomouc a OR Ostrava. Tajemník Miloš Paleček se poté věnoval novým stejnojmenným a problematice s tím spojené. Společně s tajemníkem Miroslavem Maincem pak představili možnost objednávání výrobních součástek přes personální portál STKR s využitím autentizace objednávkou (byl již podán návrh PV zaměstnavatel).

Místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně NeRVu OSŽ Bc. Renata Dousková informovala o kolektivním vyjednávání u společnosti, kde má OSŽ podepsané PKS, anebo jsou podepsány dodatky (OHL ŽS: navýšení mezd o pět procent). „**Další společností s dodatkem je Signal Mont, kde mají zapracovány sick day, v případě jejich nevyužití pak finanční benefit 2500 Kč, a TSS Louny, kde byl zaměstnavatel předložen návrh PKS na další období,**“ konstatovala Renata Dousková. Další společností, o které informovala, byl Dopravní podnik města Brna (DPMB), kde zaměstnavatel má v plánu zavést pilotní program evidence docházky.

V závěru Informací ze zásadních jednání referoval Martin Vavrečka, místopředseda OSŽ pro správu majetku, o rozjždějících se KOP v Hotelu Skalka na Slovensku od 13. 6. 2021 (zaměstnavatelé byli informováni o podmínkách otevření hotelu), aktuálně se řeší testování lidí.

Představenstvo OSŽ dále projednalo a schválilo dva návrhy na přiznání dávky z Podpůrného fondu a jednu žádost o poskytnutí právní pomoci zastoupením v řízení před soudem.

V další části se Představenstvo OSŽ věnovalo přípravě VIII. sjezdu OSŽ, dále projednalo a vzalo na vědomí návrh vzdělávacích aktivit OSŽ na II. pololetí roku 2021, nabídku kalendářů na rok 2022, schválili návrh zahraniční pracovní cesty do Řecka, návrh výjezdního zasedání Představenstva OSŽ do Řecka (9. až 12. 9. 2021), pobyt Republikové rady seniorů OSŽ v Řecku (23. 9. až 3. 10. 2021), a finanční zápujčku právníkům osobám/nájemcům.

Ondřej Šmehlík informoval o výměnných pobytech Francie/ČR (zatím je velmi nejistý výsledek), PhDr. Helena Svobodová referovala o přípravě konference ETF v Praze. Závěr jednání patřil Informaci Revizní komise OSŽ a bodu různé.

—red—



V neděli 13. června vstoupila v platnost pravidelná letní změna vlakových jízdních řádů. Hlavní novinkou jsou nové spěšné vlaky na trase Plzeň – Cheb – Karlovy Vary. K mírnému omezení dopravy naopak došlo na základě požadavků objednatelů regionální dopravy v jižních Čechách a na jižní Moravě.

Ilustrační snímek Michael Mareš

Uplynulo deset let od poslední velké stávky na české železnici!

Stávka zaměstnanců v dopravě 16. června 2011 byla vrcholem protestu odborů proti ekonomickým reformám vlády premiéra Petra Nečase, zejména proti reformě důchodového systému, zdravotnictví a proti rušení zaměstnaneckých benefitů. Stávka plně postihla osobní i nákladní železniční dopravu, byl zcela zastaven provoz pražského metra a podstatně omezen provoz městské hromadné dopravy v několika českých městech (zejména v Praze, Ústí nad Labem a Brně).

Stávku ostře odsoudil premiér Petr Nečas, ministr financí Miroslav Kalousek a prezident Václav Klaus. Podpořili ji naopak politici levicové opozice. Podle průzkumu SC&C ji podporovala lehce nadpoloviční většina Čechů.

Původně byla stávka vyhlášena na 13. června, a to pouze do 16 hodin, ale předběžným opatřením pražského městského soudu, o které požádal ministr financí Miroslav Kalousek, byla v tomto termínu zakázána. Odbory rozhodnutí soudu kritizovaly, ale podřídily se mu a plánovanou stávku vzápětí přeložily na 16. června a prodloužily na 24 hodin. Stávce předcházely spory ohledně chystané novely daně z příjmu a dalších antisociálních návrhů vlády Petra Nečase, včetně záměru ministerstva financí pod vedením Miroslava Kalouska na pozastavení vyplácení dotací na regionální železniční osobní dopravu a z důvodu chyběj-

cích finančních prostředků provést redukci jízdního řádu. Stop pro 3 miliardy dotací by tehdy znamenalo značnou redukci železničních spojů. OSŽ proto bylo rozhodnuto bránit dopravní obslužnost pro občany ČR stávkou. O využití tohoto nástroje rozhodlo Ústředí OSŽ na svém jednání 9. května 2011 a 6. 6. 2011 na mimořádném zasedání Ústředí OSŽ vyhlásilo termín stávky.

—mmč—

Výměna železničních průkazek

Zaměstnanci ČD a ostatní držitelé jízdních výhod, jejichž In Karta má dobu platnosti kratší než 62 dní, si musejí zažádat o výměnu této karty. Platnost karty je uvedena na lícní straně v jejím pravém dolním rohu. Žádost je možno podat přes e-shop ČD (<https://www.cd.cz/e-shop/in-karta/drzitel-zeleznicni-prukazky/default.htm>), což je nejjednodušší a pohodlný způsob, při němž není nutno dokládat novou fotografii.

V případě, že žadatel nemá možnost vyřešit žádost elektronicky, může zažádat o duplikát v některé ze stanic s pokladní přepážkou ČD, nebo u personalisty z Centra personálních služeb. Žádost je zpoplatněna částkou 100,- Kč.

—čas—

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Domnívám se, že dozvuky pandemie mohou mít zásadní dopad na budoucí podobu celého segmentu cestovního ruchu.“

Hovoříme s **MARTINEM VAVREČKOU**, místopředsedou OSŽ pro správu majetku

Na jednání Ústředí OSŽ (26. 5.) jste řekl, že Lesní chata už byla otevřena (probíhá zde školení), otevření hotelu Oddech se chystá, a vedení hotelu Skalka v Rajčkových Teplicích jste na dálku poděkoval za snahu pomáhat řešit situaci na Slovensku, kde neprospívá hranice zatím neumožňuje hotel pro české občany otevřít. Jaký je aktuální stav?

Aktuální stav znovuobnovení provozu na jednotlivých rekreačních zařízeních je vcelku podobný, kromě hotelu Skalka na Slovensku. Hotely Ostrý, Lesní Chata, Oddech a v neposlední řadě i penzion Pacifik na Ramzovce, jsou připraveny přivítat hosty v letní sezóně a to v režimu podmínek, které stanovila vláda.

Z mého pohledu se snaze státu udržet pandemickou situaci pod kontrolou dá rozumět, ale čemu se rozumět moc nedá, je dle mého názoru chaotický postup při stanovení podmínek opětovného umožnění provozu zařízení, zdlouhavému a komplikovanému procesu fyzického naplnění kompenzací pro provozovatele apod., ale to už je věc jiná. Slovensko je případ komplikovanější o skutečnosti, které souvisejí jak s prostupností hranic, tak i s podmínkami, které jsou místně příslušné jednotlivým regionům a vzájemně se mohou lišit. Konkrétně v našem případě, v Žilinském kraji, se restriktive dotýkají hlavně možnosti stravování v prostorách restaurací a při provozování wellness služeb. I přes tyto problémy jsem přesvědčený, že se podaří dodržet termín 13. června, jako datum otevření Hotelu Skalka (rozhovor vznikl 10. 6.). Podmínky platné pro překročení státní hranice mezi Českou a Slovenskou republikou se pro neočkované klienty týkají hlavně povinnosti testování, ať už formou PCR či antigeního testu. Organizaci tohoto testování v tuto chvíli ještě řešíme.

Na příští jednání Ústředí OSŽ (23. 6.) chystáte návrh možných řešení, jak u rekreačních objektů v majetku OSŽ postupovat dál, konkrétně u hotelu Ostrý, kde se uvažuje o změně koncepcí. V čem by ta změna měla spočívat?

Koncepce využívání rekreačních zařízení vlastních OSŽ, kterou bych rád předložil, bude, předpokládám, předmětem vnitřní diskuse ve vedení svazu v nejbližším období, nicméně lze už v tuto chvíli říci, že Představenstvo OSŽ se ztotožnilo s mým návrhem změny vnitřní dispozice hotelu Ostrý ve smyslu přebudování současných hotelových pokojů na apartmánová studia, která, věřím, budou lépe reflektovat požadavky našich klientů. Jako klíčové zde vidím vybavení těchto apartmánů malým kuchyňským zázením, které umožní se svobodně rozhodnout o využití služeb, které v rámci pobytu poskytují např. restaurace, a tím významně ovlivnit náklady spojené se samotnou rekreací. U těchto úvah vycházím jak z údajů mapujících minulé, tak i současný zájem o rekreaci v tomto objektu, i ze závěrů diskusí, které se snažím vést za účelem si ujasnit požadavky a představy našich členů o podobě atraktivnosti nabídky našich rekreačních.

Když jste na jednáních letos v lednu, v únoru, i v dalších měsících hovořil o rekreačních zařízeních v majetku OSŽ a snaze OSŽ nájemce udržet, napadl mě úryvek z písničky Hany Hegerové: Žít, a nechat žít. Jak složitě bylo pro nájemce přežít uplynulé období?

Myslím si, že tato otázka by měla být primárně určena přímo nájemcům, nicméně i my provozujeme penzion Pacifik na Ramzovce prostřednictvím společnosti Pacifik, a. s., a hotel Skalka na Slovensku akciovou společností Slovakia, proto si dovoluji své postřehy. Určitě lze říci, že pilíři eko-



nomické podpory ze strany státu směrem k podnikatelům v této oblasti, jako jsou např. programy Antivirus se zaměřením na udržení zaměstnanosti, Covid Nájemné, Covid Ubytování a program Covid Nepokryté náklady, který v podstatě nahradil všechny předešlé podpůrné programy, byly základem pro přežití všech provozovatelů podobných zařízení v oblasti cestovního ruchu. Otázka samotného nastavení těchto programů, ať už v podmínkách, které uchazeč musel splňovat, komplikované vyplňování žádostí a následně rychlosti plnění ze strany státu, by byla na samotnou diskusi. Jednoduché toto období obecně nebylo ani pro vlastníky, ani i pro samotné provozovatele, které tato poměrně dlouhá doba zásadním způsobem finančně vyčerpal. I v našem případě, pokud by nedošlo k velmi úzké spolupráci v řešení všech problémů, které tato doba přinesla, nemohl bych dnes konstatovat, že se nám společně podařilo vše vyladit, a spolupráce s nájemci pokračuje dále.

(Pokračování na str. 2)



Zkoušky RegioPanterů na trati z Tábora do Bechyně nedopadly dobře. Tyto jednotky na trati nakonec neobjeví. Na Křižákově dráze tak zůstane vše při starém: osobní vozbu budou zajišťovat „Zehličky“ (na snímku) s vozy BDtax, za které v případě výluk zaskočí regionový. Trať s napětím 1500 V ss je jakousi poctou Křižákově, navíc na Bechyně se úspěšně provozuje elektrická nostalgická. V podstatě je to v republice jediný případ trati, kde v závazkové dopravě, na pravidelných vlacích placených krajem, jezdí od poloviny června do poloviny září historické soupravy, tvořené dvěma červenými německými „kořistními“ vagony v čele s lokomotivou řady E 422.

—mmč—

„Domnívám se, že dozvuky pandemie mohou mít zásadní dopad na budoucí podobu celého segmentu cestovního ruchu.“

(Pokračování ze str. 1)

Problém, který já vidím, a asi ani nejsem sám, spočívá v tom, že uplynulé období nelze považovat za skončené. Domnívám se, že různé dozvuky, ať už v oblasti ekonomiky, kde mají přesah i například do oblasti možnosti sehnání kvalitního personálu, tak i v oblasti předpokládání možných změn chování a preferencí klientů, mohou mít zásadní dopad na budoucí podobu celého segmentu cestovního ruchu. I to je jeden z důvodů, proč je potřeba se zamyslet nad nastavením nabídky možností, jako jsou například již zmínované dispoziční úpravy, možnosti vlastní cenotvorby pro určitý objem lůžkové kapacity apod. vůči našim členům tak, abychom atraktivitu naší nabídky udrželi či spíše ještě zlepšili.

Rozjíždě se aplikace Moje OSŽ. Kolik lidí si stáhlo? Plánujete její rozšíření i na další aktivity? Mluví se o tom, že prostřednictvím aplikace by si zájemci mohli i rezervovat pobyt v rekreačním zařízení OSŽ?

Aktuální počet stažení aplikace Moje OSŽ je v tuto chvíli přibližně 2200. Domnívám se, že se

tímto počtem naplňují předpoklady náběhu stažení mezi zájemci o tento informační zdroj. Co však považují za klíčové, je procento aktivních uživatelů, které je z celkového počtu stažení 95 %. Z tohoto pohledu je naprosto zřejmý fakt, že se podařilo aplikaci nastavit do podoby, která dokáže uživatele trvale oslovovat. V rámci plánů na další rozšiřování můžu zmínit záměr možnosti registrace nových členů, vytvoření elektronického členského průkazu a na něj navázané další benefity, jako například slevový program při využití pobytu na našich rekreačních zařízeních. Zde bych rád zmínil probíhající práce na vzniku nových webových stránek www.rekreaceosz.cz, které s tímto programem velmi úzce souvisí. Jedna z věcí, kterou náš svaz dle mého názoru potřebuje, je schopnost rychlého nastavení přenosu informací k členské základně a schopnost prezentovat svou práci jak dovnitř k samotným členům, tak i ven k široké veřejnosti. Jsem přesvědčen, že OSŽ odvádí skutečně poctivou a dobrou práci, za kterou se není důvod stydět a k této prezentaci je aplikace OSŽ jedním z vhodných nástrojů.

Michael Mareš

Fórum Zelená železnice pro Evropu

3. června 2021 uspořádaly Hospodářská komora ČR a Správa železnic (SŽ) odborné fórum Zelená železnice pro Evropu. Iniciace fóra vzešla ze zásadních dokumentů Zelená železnice pro Evropu a Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu. Oba dokumenty formulují vizi dopravy do roku 2050. Klíčový důraz je kladen na přesun 75 % přepravy ze silnic na železnici.

Fórum zahájil generální ředitel SŽ Bc. Jiří Svoboda, MBA, prezentací na téma Příprava železnice na zelenou mobilitu. Vyzdvihl význam snížení uhlíkové stopy pro rozmach železnice a doplnil, že klíčem k úspěchu na přepravním trhu je cena a dostupnost pro koncové zákazníky, pro dopravce a cestující. Za předpoklad přesunu přepravy na železnici označil navýšení kapacity železnic, jejich elektrizaci a digitalizaci řízení provozu. Za stěžejní považuje princip, aby uživatelé a znečišťovatelé platili vyvolané náklady, čímž vzroste konkurenceschopnost železnice oproti silnici. Jiří Svoboda představil vizi české železnice na cestě k síti zelenější, propojenější a inteligentnější. Představil strategické úkoly železnice na cestě do 21. století. Z elektrické trakce zmínil projekty sjednocení trakční napájecí soustavy, pokra-

čování v liniové elektrizaci (v různé fázi rozpracovanosti je 123 tratí) a rozšíření možností rekapitace na síti SŽ.

Na fóru dále vystoupili: Ing. Vladimír Dlouhý, CSc., prezident Hospodářské komory ČR, Ing. Luděk Sosna, Ph.D., ředitel odboru strategie Ministerstva dopravy ČR, Ing. Vladislav Smrč, náměstek pro řízení sekce politiky a mezinárodních vztahů Ministerstva životního prostředí ČR, Ing. Ondřej Kovářik, poslanec Evropského parlamentu, člen Dopravního výboru TRAN, Mgr. MgA. Roman Kokšal, jednatel SIEMENS Mobility, Ing. Pavel Tikman, Ing. Václav Hrabák, předseda energetické sekce Hospodářské komory, Ing. Jiří Pavel, Ph.D., ředitel odboru strategie Správy železnic. K požadavkům nákladní dopravy se vyslovili zástupci ŽESNAD.CZ a Ing. Pavel Paidar, ředitel odboru přípravy staveb Správy železnic. K požadavkům osobní dopravy se vyslovil Ing. Emanuel Šíp, předseda Dopravní sekce Hospodářské komory, a Ing. Mojmir Nejezchle, náměstek generálního ředitele Správy železnic pro modernizaci.

Závěrečné slovo a rekapitulaci závěrů přinesl Dr. Ing. Václav John, z odboru strategie Správy železnic.

Roman Štěrba

PŘEDSTAVUJEME

Miloslav Mojžíš: „Lidé se mě často ptají: Proč mám být v odborech?“

S Miloslavem Mojžíšem, nově zvoleným předsedou ZO OSŽ DKV Praha, jsem se poprvé setkal před necelými dvěma roky, kdy jsem s Jiřím Běhounkem, bývalým předsedou ZO, a dalšími členy ZV (k nimž patřil i Miloslav Mojžíš) jel starým Fordem Tranzitem na Babylon (rekreační zařízení DKV Praha u Domažlic). Všichni jsme byli v civilu, jen Míla měl na sobě montérky. „Takhle jezdím vždycky, protože nikdo neví, co se může stát,“ prohodil. A také se stalo: na dálnici cestou praskla pneumatika a oprava byla komplikovaná, bylo potřeba vlézt pod vůz. Hodily se nejen montérky, ale i Mílova šikovnost.

S nadsázkou by se dalo říct, že v montérkách je Miloslav Mojžíš jako doma: V roce 1985 začínal v libeňském depu na údržbě, po čtrnácti letech odešel mimo dráhu (do soukromé sféry), ale v roce 2014 se zase do Libně na údržbu vrátil. Před

du. Zrovna dneska ráno jsem zašel za kluky na dílnu a jeden z nich povídá: No, to se nám ty odbory vyplatí! Dostali jsme navýšení plátů o dvě procenta, jedno procento nám seberou odbory a inflace je přes 4 procenta. Na jednu stranu má pravdu, na druhou stranu: za nějakých patnáct dnů má začít reorganizace ČD a do té doby o tom nikdo nic neví, všichni tápou,“ říká našťavaně s tím, že sice chápe, že odbory nemohou „kecat“ do toho, jak se má řídit podnik, ale mají určitě právo vědět, co to přinese za úspory. „A to nám nikdo zatím neřekl!“

I proto Miloslav Mojžíš není příznivcem chystané reorganizace. „Příznivcem nemůže být nikdo, kdo pamatuje Drahestav, později RSM. Je spousta nejasností a otázek bez odpovědí. Například: kdo bude v DKV v areálu ONJ sekat trávu a provádět údržbu kolejí? My jsme specifický útvar, vlastně nádraží, pohybují se tady firové, a ti mají ve výstrojních součástech kraťasy. A jestliže ten fíra tady chytí klíč, tak to bude pracovní úraz. Přece není možné dát budovy, tedy obvodové zdi, RSM, a zbytek nechat depům. Pro mě je to nepochopitelné!“ zlobí se. „Nedávno v pořadu Reportéři ČT zaznělo, že ČD na Smíchově prodávají pozemky, metr čtvereční za 7500 Kč, tedy pod cenou, a pak slyšíš v televizi generála, jak říká, že jsme 4 miliardy ve ztrátě, že není na výplaty a že musíme šetřit. Ví, nikdo z nás tady není od toho, aby toto hodnotil, nikdo ty smlouvy nezná, ale lidi nejsou našťavaní, lidé už jsou – no musel bych použít sprosté slovo... Můžeme se bavit o tom, jestli je něco neefektivního, a kdo za to, že je to neefektivní, může, ale přicházíme-li o tratě, tak jsme nikdy neslyšel, že by byl potrestán ten, kvůli komu jsme o ty výkony přišli,“ dodává.

Před třiceti lety, v roce 1991, spoluzakládal v libeňském depu skupinu historického šermu, která řadu let fungovala při ZV OSŽ. „Jeden čas nás tam bylo asi dvanáct, i tady na ONJ je šest zapálených šermířů, ale já už se více věnuji palným zbraním,“ vypráví. K historickým zbraním má blízký vztah.

Může být dobrý šermíř dobrým předsedou? ptám se. „Takhle to určitě nelze srovnávat, každý jsme na něco ujetý. Ale je to dobrý způsob pro odreakování: vyblbně se, je to adrenalin. Když člověk přijede na nějakou historickou akci, svlékne ze sebe civil a navlékne se do historického kostýmu, tak je z něj úplně jiný člověk,“ směje se. Pražské DKV je známo mnoha aktivitami. Letním táborem Chrudimka začíná a rekreačním zařízením Babylon končí. Bude to pokračovat dál? zajímám se. „Storocentné, Chrudimka by měla mít prioritu, protože se jedná o děti a já sám jsem s dětmi řadu let pracoval, teď už nás blokuje jenom hygiena,“ uzavírá.

Michael Mareš



Železniční stanice Bechyně v pátek 21. 5. 2021.

NAVŠTÍVILI JSME

Bechyně

V pátek 21. 5. 2021 byla v Bechyni aktivována „JOPka“ od firmy Starmon. Po padesáti letech tak počítáče a monitory v Bechyni nahradily elektro-mechaniku. V Bechyni byla celý týden (od pondělí 17. 5. do pátku 21. 5.) výuka zabezpečovacího zařízení. „Kvůli tomu v pátek jezdily na trati regionovy a odpadlo tak objíždění hnacích vozidel,“ říká výpravčí Ivo Kovářik s tím, že v Táboře i v Bechyni výpravčí slouží podle předpisu D1. „Trať D3 je jen od vjezdového návestidla železniční stanice Tábor k vjezdovému návestidlu železniční stanice Bechyně. Montáž JOP v Bechyni je tak přípravou na dálkové řízení celé trati podle předpisu D1,“ dodává. „A regionova ty dnes jezdí kvůli tomu, že se do JOP přepínají výhybky, ve dvě odpoledne už jede z Tábora elektrická lokomotiva se dvěma vozy Baafx.“

Do pátku 21. 5. 2021 „házel“ výpravčí (případně výhybkářka, která v Bechyni slouží denně) výhybky ručně, od 15 hodin toho dne jsou dvě výhybky (č. 1 a 7) zapojeny do JOP a přestávají se elektronicky, zjednodušilo se tak objíždění souprav a posun. Všechny ostatní výhybky se dál budou stavět ručně. „Novinkou je, že na skupinové odjezdové návestidlo bude světelný signál (kolejový indikátor) pro vlak, který jede buď z první, nebo z druhé dopravní koleje. Správně by tady mělo být návestidlo u každé koleje, ale protože se sem nevešle, dali sem skupinové návestidlo, což prý snad nikde jinde v republice není,“ říká dále Ivo Kovářik. „Díky indikátoru nebude muset výpravčí vlak vypravovat výpravkou.“

„Pravidlo je, že jezdíme na první kolej, ale když přijede historická jízda, nebo něco jiného, tak bez problémů můžeme jet i na druhou, kde je také nástupiště. Dřív jsme představovali výhybky ručně, teď na to máme JOPku. Takže je to jednodušší,“ konstatuje jeho kolegyně, výpravčí Ilona Burianová. „Jediné, když bude nějaká výročí a těch vlaků se tady sjede víc, tak se bude muset posunovat, ale jinak ne, protože náklad-

ní vlaky sem už téměř nejezdí. Uhlí na třetí kolej nebo vozy pro Kovošrot už jezdí velmi málo, do keramičky se také už minimálně deset let nejezdí. Koleje tam sice vedou, ale v areálu jsou buď vytrhané nebo zalité asfaltem. Vlečka jako taková je zrušená a chátrá,“ dodává Ivo Kovářik.

Výpravčí bylo ve stanici v pátek 21. 5. 2021 více než obvykle, před zapojením JOP zde totiž probíhaly zkoušky („zabaz“/JOP), které absolvoval i „kmenový“ výpravčí Ivo Kovářik. „Slouží nás tady celkem pět, ale na zkouškách jsme byli jenom dva, kteří na JOPce nikdy nesloužili a pro které je to nová věc. Ostatní mají s JOPkou zkušenosti z jiných stanic. Až to tady jednou bude řízeno celé podle předpisu D1, budeme to řídit z Tábora. Ale myslím si, že to letos ani příští rok nejspíš nebude, protože předtím se musí předělat Tábor na RDP (Regionální dispečerské pracoviště) a to může trvat delší dobu. Takže na RDP Tábor by pak měl být pohotovostní výpravčí pro hlavní trať, a další dispečer by řídil trati Tábor – Bechyně, Tábor – Písek, a Tábor – Pelhřimov.“

Prioritou Správy železnic je po loňských nehodách na železnici zvýšení bezpečnosti provozu, jednou z cest je změna z D3 na D1, a to je i případ železniční trati z Tábora do Bechyně. A právě montáž JOP v Bechyni je prvním krokem. Změny ale nenastaly pouze v kolejišti či v dopravní kanceláři, ale také i v zájmu zaměstnanců: tam kde kdysi byly šatny, je nyní technologické zázemí. A namísto zrušené osobní pokladny jsou nové šatny. Problém trati z Tábora do Bechyně jsou ostré oblouky. Mluví se i o změně napětí ze stejnosměrných 1500 V na 25 000 V střídavých. Ale to je už jiné téma.

Dodejme, že letos by mohla ožít i historická remíza v Bechyni, jejíž opravu nedávno spolufinancovalo město Bechyně a která je v majetku Českých drah, stejně tak jako budova vedle nádraží (nádraží je majetkem Správy železnic), v níž České dráhy nedávno kompletně zrekonstruovaly malou nocležnu pro vlakvedoucí.

Michael Mareš



Výpravčí Ilona Burianová ještě na starém pracovišti, zhruba hodinu před přepnutím na JOP.

ZE SVĚTA

Nákladní dopravci vytvoří síť jednotlivých vozových zásilek

Deutsche Bahn (DB) a jedenáct nespolkových železnic (NE) budou spolupracovat při přípravě jednotlivých vozů a skupin vozů. Zúčastnění si navzájem umožní nákup přepravních služeb. To jim umožní nabízet přepravu ve spolupráci, kterou by jinak museli odmítnout kvůli nedostatku zdrojů nebo vysokým nákladům.

DB Cargo těží z potenciálně lepšího využití sítě jednotlivých vozových zásilek a skupin vozů. Sdružení německých dopravních společností (VDV) fúzí koordinuje s podporou Evropské železniční sítě (NEE). Aliance se jeví jako „Síť budoucnosti provozu jednotlivých vozových zásilek“. Slouží také k uvedení této formy v nákladní dopravě, která má obtížné postavení v konkurenci s kamionovou dopravou z důvodu doby potřebné pro shromažďování, dodání a sestavu vlaku na seřadovacích nádražích. Partneri se chtějí včas informovat o technických inovacích vozového parku, aby mohli potenciálním zákazníkům nabídnout všechny možnosti železniční nákladní dopravy. 12 dopravců nákladní dopravu chce spolupracovat výměnou požadovaných údajů standardizovaným způsobem. VDV věří, že je to předpoklad pro udržitelnou a vysoce kvalitní síť. Síť je otevřená dalším partnerům. Z DVZ, 11. 5. 2021, zpracoval –sh–

Rakousko je stále na špici v cestování vlakem

„Je potěšující, že Rakousko zůstalo i v roce 2019 železniční zemí číslo jedna mezi členskými státy EU. Uvedlo to 9. zpráva o trhu IRG–Rail, která potvrzuje tento dlouhodobý trend a ukazuje dynamiku železničního trhu. Kromě vývoje v roce 2019 představuje právě zveřejnění zpráva také dopady krize COVID-19 na evropský trh železniční dopravy v první polovině roku 2020 a zdůrazňuje nejdůležitější opatření přijatá státy a příslušnými dopravními orgány, jak se s pandemií vyrovnat,“ uvedla Marie–Theresia Röhnsler, výkonná ředitelka společnosti Schienen–Control GmbH (SCG), u příležitosti zveřejnění 9. zprávy o trhu IRG–Rail. Marie–Theresia Röhnsler převzala 1. ledna 2021 předsednictví skupiny nezávislých regulačních orgánů (IRG–Rail).

Společnost IRG–Rail byla založena v roce 2011 v Haagu 15 evropskými železničními regulačními orgány. Počet členů se nyní zvýšil na 31 regulačních orgánů. Výroční zpráva o trhu poskytuje přehled vývoje a ekonomických podmínek v železničním sektoru. Umožňuje tak nepřetržitě sledování železničního trhu a poskytuje informace o jeho konkurenceschopnosti. Od roku 2011 zaznamenává Rakousko ne-

VŠIMLI JSME SI

BUDOVA NÁDRAŽÍ v Ústí nad Orlicí, zachráněná před demolicí, měla získat v rukou soukromých vlastníků nové využití, to se však dosud nepodařilo najít. Dva ze tří vlastníků proto jednají se Správou železnic o odkoupení budovy zpět. Třetí z nich, Martin J. Kadman, hlavní postava petiční akce s 16 tisíci podpisy, s případným prodejem budovy Správě železnic nesouhlasí a říká, že se mu bude snažit zabránit. Prodej by pro zachráněnou památku znamenal podle něj se největší pravděpodobností konec.

V SOBOTU 5. ČERVNA poprvé vyjela nová cyklobusová linka, která umožní cyklistům z Domažlicka a Klatovska rychlé spojení na Šumavu. Spoj jezdí z Domažlic přes Kdyni, Klatovy, Čachrov na Gerlovu Hůf, Prášíly, Srní, Modravu a na Kvíldu. Cyklobus dopravce Arriva jede každou sobotu, nedělí či státní svátek až do 26. září a pobere až 22 kol.



Z POVRCHU ZEMSKÉHO postupně mizí zdevastované objekty bývalého lokomotivního depa a další budovy z ST Sokolov, které před několika lety přely do vlastnictví města. Na uvolněných plochách plánuje sokolovská radnice zřízení parkoviště pro osobní automobily, autobusy a kamiony a také hal pro drobnou výrobu.



Os 18005 relace Volary – Čičenice, vedený motorem Gw Train Regio 654.017–2, zastavuje v dopravně radiobuklu Husinec, 31. 5. v 9.39 h. Krásná výpravní budova z roku 1893, jaký rozdíl mezi betonovými budkami zastávek a la bunkr, které staví Správa železnic, kde se dál Naposledy byla zbořena podobná výpravní budova v dopravně Bělčice na trati Strakonice – Březnice a nahrazena betonem. Snímek Martin Kubik.



VE VESTIBULU žst. Praha hl. n. se objevila muzejní inspekční drážka Tatra Dm 4–47044 z roku 1947 (majitel NTM). Dobrý nápad budí pozornost procházejících. Snímek z 27. 5. Martin Kubik.

PORUCHA trakčního vedení na trati mezi Hostiváři a Vršovicemi v Praze omezila v sobotu 5. 6. 2021 na sedm hodin provoz vlaků. Rychlikly nabíraly velká zpoždění, dopravu se podařilo obnovit až po 16. hodině.

V ROCE 2022 má začít stavba dopravního terminálu v Aši. Rada města již schválila společný postup a spolupráci se Správou železnic. Nové ašské nádraží bude vyrůstat spolu s autobusovým terminálem, který je investicí města.



třemi lety (2018) přešel z Libně na ONJ do Michle, kde až do letošního dubna pracoval jako mechanik kolejových vozidel na údržbě jednotek 471. V závodním výboru OSŽ DKV Praha je od roku 2017, nejprve za Libeň, pak za ONJ, v letošních volbách do ZO (29. 4.) se na další čtyři roky stal předsedou ZV OSŽ DKV Praha.

V pátek 30. 4. 2021 tak jako mechanik odkroutil poslední šichtu na mašinách a od 1. 5. je novým předsedou ZO OSŽ DKV Praha. Dokonce zůstal i v téže hale (512), pouze přesídlil o dvě patra výš do kanceláře předsedy ZV OSŽ. Takže svým způsobem povýšil. „Tím si nejsem úplně jistý,“ odpovídá s úsměvem. „Tam (ukazuje dolů) jsem měl čistou hlavu, tady těch starostí je mnohem víc.“ Z jeho slova je ale cítit elán, chuť do práce. „Jasně, jinak bych do toho nešel. Ale jsem i trochu našťavaný. Když jdeš po té hale, lidé tě zastavují a ptají se: proč mám být v odborech? Na jednu stranu člověk přemýšlí, co jim má odpovědět, na druhou stranu mají možná prav-

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 25 – 24. 6. 1996

O snížení počtu vlakového personálu, které přinesla červnová změna grafikonu, se v Obzoru kriticky diskutovalo již před jejím zavedením. V redakční poznámce na první straně se zdůrazňuje, že změna kompetencí přinesla snížení četnosti revize jízdenek (tedy i pokles tržeb) a také ohrožení ochrany cestovních zavazadel před zcizením (kvůli nemožnosti bezpečně uzamknout služební oddíl). „Na mnoha vlacích se již objevily letáčky s textem, upozorňujícím cestující, aby se s veškerými stížnostmi obraceli na adresu Generálního ředitelství ČD v Praze, kde sedí vinici tohoto stavu,“ uvádí se v textu.

Článek s titulem „Železničáři i veřejnost mohou devastaci své trať zatím jen smutně přihlížet“ popisuje problémy tratě 210 (Praha – Vrané nad Vltavou – Dobříš), kde byl kritický stav železničního svršku a na několika úsecích byla snížena traťová rychlost. Ke kritickým místům patřil i Měchenický most. Z hodnocení revizního mostníka totiž vyplynulo, že životnost mostu je již na nule. Hrozilo okamžité zastavení provozu nebo silné omezení osobní dopravy. „Posázavský pacifik úspěšně volá o pomoc, zatím ale marně,“ konstatuje autor v závěru článku.

Obzor č. 26 – 1. 7. 1996

„Navržená varianta předpokládá sloučení do jedenácti dep,“ říká tajemník ústředí OSŽ Kurt Mužík v rozhovoru na 1. a 2. straně. Sloučení stávajících 25 do 11 dep kolejových vozidel bylo totiž jedním z návrhů, které vedení odboru kolejových

vozidel ČD předložilo odborářům k diskusi. V té době bylo sice známo, kdo se s kým sloučí, ale nevědělo se, ve kterém městě bude sloučené depo sídlit. Slučování dep mělo přinést vyčlenění zbytečného majetku a úspory energií a dalších nákladů spojených s provozem budov. Mělo dojít i ke snížení počtu THP. Oběh lokomotiv a jejich opravy měly být účinnější.

Článek na straně 3 informuje o tom, že v České Třebové patrně vyřešili nadstav strojevedoucích. S novým grafikonem totiž vznikl v depech kolejových vozidel nadstav 354 strojevedoucích. V České Třebové nabídli strojevedoucím možnost buď rozvázat pracovní poměr (plus dvouměsíční odstupné), nebo přejít na volná místa vozmistrů, zámečnicků kolejových vozidel či do pomocného provozu nebo převedení na jeden měsíc v roce do profese železničář–posunovač.

„O tratě, určené k privatizaci, ztrácejí České dráhy zájem,“ říká úvodem článku, který se věnuje jedné z postižených tratí, a to z Čejčce do Ždánic, kde rok od roku klesala osobní přeprava i zájem přepravců. Údržba železničního svršku se prováděla jen v nejnepříhodnější míře, špatně trasované byly i přípoje. „Na každém kroku je zde slyšet, že prováděná racionalizace je jen záminkou k tomu, aby trať mohla být prohlášena za bezperspektivní a byla zrušena bez náhrady,“ uvádí se v textu.

Vzhledem k začínajícím prázdninám vyšla v tomto čísle příloha Železničářské toulky. V čísle se dočítáme i to, že v prvním červencovém týdnu se redakce Obzoru přestěhovala z Národního domu (dříve ÚKDŽ) v Praze na hlavní nádraží. –zs–

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

České dráhy obhájily rating na úrovni Baa2

Národní dopravec podle hodnocení mezinárodní ratingové agentury Moody's obhájil rating na úrovni Baa2 se stabilním výhledem. Analytici ve zprávě, která byla zveřejněna v úterý 1. 6. 2021, zmiňují silnou pozici Českých drah na trhu, dobrou předvídatelnost tržeb díky uzavřeným dlouhodobým smlouvám s objednateli veřejné dopravy i nastavená opatření firmy, která mají za cíl snížit dopady pandemie koronaviru. „Je to dobrá zpráva. I přes složitou situaci,

způsobenou pandemií, jsme obhájili rating. To je jasný signál pro investory a zároveň zpětná vazba pro management společnosti. Je to potvrzení mandátu ze strany věřitelů, mandátu na implementaci nevyhnutelných změn pro budoucnost národního dopravce,“ uvádí v tiskové zprávě předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Ivan Bednářik.

Zdroj: Tisková zpráva Českých drah

Informace o vývoji pracovní úrazovosti v roce 2020

Dne 26. května 2021 byla jedním z bodů zasedání Ústředí OSŽ Informace o vývoji pracovní úrazovosti v roce 2020. Péče o oblast pracovní úrazovosti patřila vždy k jedné z nejdůležitějších oblastí odborové činnosti. Tak tomu bylo i v loňském roce u zaměstnavatelů v působnosti Odborového sdružení železničářů.

Oddělení BOZP provádělo kontrolní činnost nad stavem BOZP, jejíž součástí bylo prověřování toho, zda zaměstnavatelé řádně vyšetřují pracovní úrazy, ale poskytovalo i metodickou pomoc základním odborovým organizacím, týkající se oblastí šetření a odškodňování pracovních úrazů.

Oddělení BOZP OSŽ se dále přímo osobně podílelo na šetření celkem 12 pracovních úrazů (smrtelných a s hospitalizací nad 5 dní). Odborové organizace vždy měly v této oblasti pro zaměstnance velký význam, což si mnozí ani neuvědomují. Je nutno si připomenout, že největší

odborová organizace u zaměstnavatele jedná i za zaměstnance, kteří nejsou odborově organizováni, pokud tento zaměstnanec neurčí jinak. Odborové organizace disponují poměrně širokým oprávněním šetřit pracovní úrazy, spolupracovat v této oblasti se zaměstnavatelem, poskytovat okamžitou a účinnou pomoc postiženým, případně jeho blízkým a mohou důsledně hájit jejich oprávněné zájmy.

Odborové sdružení železničářů disponuje ve svých řadách odborníky na tuto oblast a poskytuje tolik potřebnou metodickou i finanční pomoc a vzdělává i další odborníky z řad členů OSŽ v rámci svých školicích aktivit.

Podrobná informace o vývoji pracovní úrazovosti je dostupná na webových stránkách OSŽ, v sekti BOZP, ke stažení.

JUDr. Petr Kožmín, LL.M., MBA
vedoucí oddělení BOZP OSŽ

PRÁVNÍ PORADNA

Projednáni výše náhrady škody s odborovou organizací

V „Dokumentech Odborového sdružení železničářů č. 4a“, vydaných v roce 2018, bylo publikováno „Pojistění odpovědnosti zaměstnance za škodu způsobenou v souvislosti s výkonem povolání zaměstnavateli (metodická pomůcka)“. V této souvislosti chceme zdůraznit zejména problematiku povinnosti nahradit škodu zaměstnancem, která je velmi častá a dochází při jejím řešení v praxi k určitým chybám.

Dle ustanovení § 263 odst. 3 zákona č. 262/2006 Sb., zákonníku práce, ve znění pozdějších předpisů (dále rovněž „ZP“) „výši požadované náhrady škody a obsah dohody o způsobu její úhrady s výjimkou náhrady nepřesahující 1000,- Kč je zaměstnavatel povinen projednat s odborovou organizací“ (nikoliv pouze odborovou organizací informovanou). Zde je vhodný prostor pro uplatnění podnětů, návrhů a připomínek ze strany odborové organizace, např. při specifikaci výše škody.

Při projednání s odborovou organizací a před uplatněním nároku na Kooperativu pojišťovnu, a.s. (prostřednictvím C.E.B., a.s.), je nutné vždy dbát na to, že pojištěný člen OSŽ uhradí pouze skutečnou škodu (viz ustálená judikatura) v době jejího vzniku.

Při vyčíslování výše náhrady škody (specifikace) musí být zohledněna amortizace (pravidelné odepisování určité sumy z hodnoty zařízení, strojů, budov apod. pro jejich opotřebování), respektive poškozená strana (zaměstnavatel) by neměla nárokovat vyšší škodu, než byla skutečně zaměstnancem způsobena. Při určení výše škody se vychází z ceny této věci v době jejího poškození. Zásadně se vychází z cenového předpisu nebo z ceny pořizovací, potom je třeba zohlednit pokles hodnoty věci v důsledku jejího opotřebení, stáří nebo vad, které na ni vznikly.

Například při poškození motorového vozidla je

třeba před opravou škody na vozidle zabezpečit prohlédnutí vozidla a zadokumentovat rozsah škody likvidátorem pojištných událostí apod. Pojištěný zaměstnanec – člen OSŽ by neměl uzнат závazek náhrady škody ve výši, která se rovná částce za opravu vozidla, která je uvedena na faktuře za opravu ze servisu, kde byla oprava provedena. Od fakturované částky se odečte tzv. opotřebení, tj. hodnota dílů, které při opravě byly vyměněny, snižuje se v závislosti na opotřebení dílů původních (např. stáří věci, počet ujetých kilometrů apod.). Skutečnou škodu obdobným způsobem řeší rovněž interní předpisy zaměstnavatelských subjektů – SŽDC, s. o., ČD, a. s., a ČD Cargo, a. s. /Směrnice SŽDC č. 110² – SŽDC, s. o.; Op 21³ – ČD, a. s.; OR9–A–2008⁴ – ČD Cargo, a. s./

Člen OSŽ, který je pojištěn na odpovědnost za škodu způsobenou v souvislosti s výkonem povolání zaměstnavateli – odpovídající pojistnou částkou (4,5 násobek své měsíční průměrné hrubé mzdy), nehradí zaměstnavateli ze své mzdy škodu (ani srážkami ze mzdy), na kterou je pojištěn. Tato škoda je uhrazena Kooperativou pojišťovnou, a. s. Pojištěný člen OSŽ uhradí pouze spoluúčast, kterou při likvidaci stanoví Kooperativa pojišťovna, a. s.

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

¹ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 25 Cdo 347/2000, ze dne 28.11.2001; Rozsudek Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 25 Cdo 1629/2000, ze dne 27.6.2002.

² Předepisování náhrad škod zaměstnancům, č. j. S 27869/2014–025.

³ Předpis o předepisování náhrad škod zaměstnancům podle zákonníku práce, č. j.: 56997/2007 – 025.

⁴ Předepisování náhrad škod zaměstnancům podle zákonníku práce.

Bezpečáci OSŽ se školili na Kořenově

Možná vám neuniklo, že se nám opět volněji dýchá a můžeme vyrazit mezi lidi. Ti, kteří toho využili naplno, a to především ke svému vzdělávání v oblasti BOZP, se sešli ve dnech 31. 5. – 2. 6. 2021 v Hotelu Lesní chata Kořenov, který je nejen pohostinný a přívětivý ke svým hostům, ale zároveň se nachází v krásném prostředí chráněné krajinné oblasti na pomezí Jizerských hor a Krkonoš.

Třídenní školení pro členy OSŽ probíhalo v příjemné atmosféře – opět se zde sešla parta lidí, která považuje svoji činnost v odborech a pomoc ostatním za důležitou součást svého života a neustálé vzdělávání za jednu z možností, jak se nejen dozvědět něco zajímavého, ale být dobře připraven také v případě řešení problémů souvisejících s bezpečností a ochranou zdraví při práci, jakými jsou např. hygiena práce a pracov-

ního prostředí, pracovní úrazy či kvalifikované zastupování členů OSŽ na jednáních se zaměstnavatelem.

Lektoři OSŽ – Ú se snažili prezentací školení zpestřit zadáváním různých úkolů formou hry nebo malého přezkoušení vědomostí účastníků, a protože bylo co odměňovat, v závěru pobytu provedli celkové zhodnocení a vybrali 3 nejlepší. I tentokrát to bylo velmi těžké, protože nás opět mile překvapilo množství vědomostí, které naši studenti posbírali již na předchozích školeních pro začínající a pokročilejší inspektory BOZP, přesto jsme museli rozhodnout. Fanfáry a pomyslné stupně vítězů patří paní Pavle Krystkové (SŽ), Martinu Klimušovi (ČD) a Petru Šebkovi (ČD).

Vítězům ještě jednou gratulujeme, děkujeme za účast a doufáme, že hlavní cena v podobě bezpečáckého plecháčku se líbila. Zároveň bychom chtěli touto cestou poděkovat mateřským odborovým organizacím za zájem o své členy, který projevují nejen podporou jejich neustálého vzdělávání, ale též pochopením, že kdo je připraven, není připraven.

A na závěr ještě jedna pochvala a poděkování, které, doufáme, dorazí tam, kam má – již teď se těšíme na vyhlášení podzimních termínů školení, protože nový kolektiv hotelu nás hýčkal stravou hodnou mlsných jazyčků a michelinských hvězd.

Tedy pokud ještě nevíte, kam vyrazit za vzděláváním nebo na příjemnou dovolenou, právě jste se to dozvěděli. Budeme se těšit na nová setkání, vážíme si vaší podpory a přejeme jen klidné a slunečné dny bez nehod!

Dana Žáková
za kolektiv lektorů oddělení BOZP OSŽ – Ú



Účastníci třídenního školení OSŽ v oblasti BOZP, které probíhalo v Hotelu Lesní chata Kořenov.

NÁZORY

Připomínky ke Kozí dráze

V poslední době se na sociálních sítích vedou různé řeči či nepravdy o tzv. „Kozí dráze“ (trať Děčín – Oldřichov u Duchcova). Jedna skupina lidí z ní chce cyklostezku, jiná skupina lidí si ji přeje zachovat. Každou chvíli jsou s touto tratí jiné plány. Podle poslední informace tu Ústecký kraj na podzim objedná turistické vlaky v úseku Děčín – Telnice. Jinak vůbec není pravda, že byla avizována spojka z Teplic Lesní brány do Újezdecku, kde by se napojila na hlavní trať 130. Toto je pouze přání několika místních šotoušů a na internetu a sociálních sítích vznikla kolem toho skupina s názvem „Nová Kozí dráha aneb z Krupky do Teplic za 15 minut“.

K této trati mám svůj názor: Kdysi zde byla velká frekvence cestujících, dojíždějících do škol, zaměstnání či na chalupy. Jenže to bylo v době, kdy se podél této tratě nacházela řada podniků a odbočovalo z ní několik vleků. Bohužel v minulosti bylo vše zlikvidováno a firmy přešly na kamionovou dopravu.

V posledním roce pravidelné osobní dopravy (rok 2007) byla trať v tristním stavu, bylo zde několik pomalých jízď a intervalová doprava jako základ integrovaného dopravního systému se tu neosvědčila.

Ono obecně se nelze divit tomu, že je na některých lokáلكách kraji omezována či neobjednána osobní doprava, poněvadž jsou v žalostném stavu a kříží se s polními cestami se sníženou traťovou rychlostí 10 – 15 km/h. Toto oprávněně vedlejší tratě nereprezentuje a ty časté brzdní a rozjezdy se taky někde promítnou do nákladů. Zase to není tak, že by se omezoval či zastavoval provoz na všech regionálních tratích. Naopak na některých, které mají potenciál pro každodenní či turistickou dopravu, byly vlaky přidány.

„Kozí dráha“ má i dnes turistický a rekreační potenciál. Aby se jí vyplatilo opravit a zprovoznit v celé délce, což by vyšlo na cca několik milionů Kč, musela by sloužit nejen turistické osobní do-



Trať Děčín – Oldřichov u Duchcova byla v loňském roce zbavena náletových dřevin (na snímku u Krupky ze dne 15. 5. 2021). Aby zde mohla být zavedena alespoň turistická osobní doprava, musela by zde být provedena kompletní výměna železničního svršku a spodku, což by vyšlo řádově na několik milionů Kč.

pravě, ale i jako alternativní trasa pro nákladní, pracovní, lokomotivní, či nehodové vlaky. Důležitější by však bylo zprovoznit trať 097 Teplice – Lovosice v celé délce, ale to by musel viník, který způsobil sesuv u Dobkoviček v červnu 2013, uhradit škodu. Pro rozvoj tohoto regionu je přínosnější posílení osobní dopravy na krajské páteřní lince U1 Kadaň – Děčín, podél níž vznikly průmyslové zóny (Krupka, Přestanov), navíc jsou v těsném sousedství tamních železničních stanic a zastávek situovány autobusové zastávky, což má velký význam pro zdejší integrovaný dopravní systém Doprava Ústeckého kraje (DÚK). Aby železniční doprava byla konkurenceschopná,

musí být rychlá a spolehlivá a je nutné, aby na ni navazovaly ostatní druhy dopravy.

Tomáš Martinek

Ad: Kozí dráha

Město Děčín pod politickou vládou odpůrců dráhy by rádo trvale zničilo Kozí dráhu cyklostezkou a ohání se vysokými náklady na zprovoznění atd. Podle mě za jejich odporem je úroveň PZZ v Děčíně a místo vybudování podjezdu či nadjezdu radši udělá z tratě cyklostezku (!) A že státní podnik jako „správný hospodář“ těsně před zrušením osobní i nákladní dopravy postavil zbrusu nový most přes D8 a pak trať přestal provozovat?! Za to zaplatil kdo? Tady jedna ruka neví, co dělá druhá a tak je to furt dokolečka.

Na trati byla do posledních dnů v provozu i regionální nákladní doprava – vykládaly se v Libouchci a Jilověm kryté čtyřnápravové vozy ze Slovenska (pak přepravce přešel nuceně na kamiony) a jezdily také Vn vlaky v celé trase Děčín hl. n.–Teplice lesní brána. Pro zrušení osobní dopravy by prý došlo i k velkému poklesu počtu cestujících na lanovce Kněžstě–Bohosudov (dříve ji provozovaly bývalé ČSD!), která byla přímo navázána na Kozí dráhu.

Cyklisté si trvale vynucují s pár lobbyisty pro své obveselení cyklostezku, ze kterých není prakticky žádný výnos. Navíc se po cyklostezce nedá chodit bezpečně pěšky, je riziko, že vás neslyšný cyklista zraní. Cyklostezka je nejprodávější podnik ze všech. Nedá se pro nic jiného využít než pro rozmar úzké skupiny „novolidů“. Někdo jim již říká „cykloteroristé“.

Trať má i strategický význam, to se poznalo nejen v případě kúrovcové kalamity. Ale i ve válečných dobách a v dobách ohrožení státu a nikdo neví, co přijde v budoucnu v napjaté geopolitické situaci.

V Rakousku udělali z tratě (Slavonice)–Fratre–Waidhofen/Thaya cyklostezku (prý na přání obcí!), ač léta lidé z obou sousedících států chtěli obnovu tratě. Teď radní pro dopravu NÖ Schleritzko nařká, že kamiony s dřevem z Česka ničí přílehlé vesnice a lidem došla trpělivost! To je jak v absurdním dramatu (https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210527_OT0083/ir-schleritzko-vereinbarte-massnahmenpaket-beim-runden-tisch-zu-holztransporten-im-waldviertel).

Martin Kubík

Husinec – doprava RB bez kolejového rozvětvení

Dopravní radioblok (RB) Husinec leží na trati vybavené radioblokem Čičenice – Prachatice – Volary v km 23,3. Ač je Husinec doprava RB, nedá se v ní křížovat, ani nic nalozit či vyzložit. Již před lety byly totiž vytrženy všechny odbočné koleje. Přitom přímo v obvodu dopravní Husinec leží středně velká firma Beton–Těšovice (<http://www.beton-tesovice.cz>), která je zbavena možnosti cokoli přepravovat po železnici, přitom prá-

vě betonové výrobky by se měly „povinně“ vozit po dráze, aby nezatežovaly nadměrnou hmotností šumavské a pošumavské silničky. Ale tak daleko patrně myšlení těch, co zde před lety odstranili nákladíště, nedošlo. Radioblok byl na této trati přednostně zaveden po sérii MÚ na D3 poblíž dopravní Strunkovice nad Blatnicí a známá je MÚ ve Vodňanech. Dispečer RB sídlí v autonomní dopravě Prachatice.

Martin Kubík



V těsné blízkosti bývalého placu jednokolejné dopravní RB Husinec leží firma Beton, po vytržení všech odbočných kolejí nemůže přepravovat po dráze ani kolo, i kdyby nakrásně chtěla naplnit myšlenku Evropského roku železnice 2021!



„Čtyřkolák“ 434.2338 v čele historických vozů zdolává v neděli 13. 6. zdatně náročné stoupání na „Pražském Semmeringu“... Podél kolejí i na skalách pod Děvinem čekají na parní vláček desítky železničních fotografů – šotoušů.

Na „Pražský Semmering“ se vrátily nostalgické vlaky

13. června se konečně rozjely parní vlaky na pražském Semmeringu, dle slov přednosti osobního nádraží Praha-Smíchov Petra Pavlika byly všechny parní vlaky vyprodány! Lidé mají o železnici stále zájem a po covidu se vracejí nejen do nostalgických vlaků.

Zlonice – Straškov – Roudnice nad Labem. Na trati Zlonice – Straškov Středočeský kraj již od prosince 2020 zastaví pravidelnou osobní dopravu v pracovní dny. **Martin Kubík**

V neděli 13. 3. vezla parní vlak vršovická 434.2186, přečíslovaná na slovenskou 434.2338 na podporu jejího zprovoznění, oprava 434.2338 se dokončuje, majitel RD (rušňové depo) Haniska při Košičiach. Lokomotiva, jediná dochovaná své řady s plochou dýšnou Giesel, jezdila až do svého vyřazení v roce 1977 v depu ve Slaném na trati

Přijďte se svézt Pákovou drezínou!

Svézt se pákovou drezínou a vyzkoušet si zručnost a fyzickou sílu bude možné v sobotu 17. července 2021 na nádraží ve Střezimíři (železniční trať 220 Praha - Tábor) v rámci prohlídky tunelu Mezno. Tento tunel, dlouhý 840 m, je druhým tunelem v úseku Sudoměře - Votice. Prvním je tunel Deborec, dlouhý 660 m.

Pokud všechno klapne tak, jak je naplánováno, měl by být v sobotu 17. 7. 2021 pro veřejnost otevřen tunel Mezno u Střezimíře. Od rychlíků, které budou mimořádně zastavovat ve Střezimíři, bude zajištěna doprava autobusy. A na nádraží bude probíhat doprovodný program, v jehož rámci se bude možné svézt i pákovou drezínou Železnice Česká Sibiř, z. s. **-mm-**

Desítky historických kolejových vozidel ČD přecházejí do sbírek Národního technického muzea

Další část historických železničních vozidel Českých drah přejde do sbírek Národního technického muzea. Završí se tak několikaleté společné úsilí při záchraně technických památek zachycujících vývoj drážní dopravy a železničního průmyslu v bývalém Československu, které jsou neodmyslitelnou součástí našeho kulturně-technického dědictví.

Smlouvu, která stvrdila prodej historických vozidel do sbírek muzea, podepsali 10. 6. předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Ivan Bednářik a generální ředitel Národního technického muzea (NTM) Karel Ksandr. Slavnostní akt proběhl v jídelním voze císařského vlaku Františka Josefa I., který je součástí expozice muzea „Jedná se o vozidla, která zastupují významné řady lokomotiv a typy vozů, charakteristických pro naši železnici. V našem vozidlovém parku a sbírce Centra historických vozidel v Lužné u Rakovníka se zachovala v několika exemplářích nebo nezapadají do naší sbírkové koncepce, proto je můžeme předat do péče Národnímu technickému muzeu, aby tu zůstala pro



Poslední červencový víkend bude v západočeských Kraslicích ve znamení 2. ročníku mezinárodního filmového festivalu Kraslický film VLÁČEK. Jak už vyplývá z názvu, jedná se o akci, která je věnována filmům s železniční tematikou, nebo filmových děl v prostředí železnice se odehrávajících. V pátek 30. července bude v rámci hlavního večerního programu začínajícího v 19.00 h promítnut v improvizovaném amfiteátru na zdejší nádraží film „Železný dědek“ v hlavní roli s Jaroslavem Marvanem, o den později pak bude lákadlem „Hlídač č. 47“ režiséra Filipa Renče v titulní roli s Karlem Rodenem. Snímek na motivy románu Josefa Koptý byl oceněn několika Český-



Elektrická motorová jednotka EM 475.1025 - 1026 z roku 1965.

budoucí generace,“ řekl generální ředitel ČD Ivan Bednářik.

LETNÍ POHODA S INTERNETEM VPN FAMILY 3 GB dat na 3 měsíce za cenu jednoho

Nemáte ještě v mobilním telefonu, tabletu či notebooku datové připojení a nebaví vás hledat v okolí Wi-Fi sítě? Právě teď je ta nejlepší příležitost si ve VPN Family pořídit rychlý mobilní internet. Objednejte sobě nebo svým blízkým ve VPN Family – O2 datový tarif s 1,5 GB nebo 3 GB a ve VPN Family – Vodafone tarif se 3 GB dat. **V červnu a červenci získáte zvolená data zdarma a poplatek zaplatíte až za měsíc srpen.** Akci můžete využít všichni, kteří nemají na svém telefonním čísle aktivní internet minimálně v květnu. Akce platí i pro mobilní internet do tabletů či notebooků. Díky datům můžete nejenom využít přehled o dopravě při navigaci na dovolenou, ale třeba i sdílet fotografie s vašimi blízkými nebo si oprávnit slovíčka pomocí některé z mobilních aplikací. Tak neváhejte a objednejte si datový tarif co nejdříve. Čím dříve tarif objednáte, tím více ušetříte.

Stále také můžete využít Volej NONSTOP v síti O2 nebo Vodafone. S touto službou voláte neomezeně v síti vašeho operátora za 70 Kč měsíčně. Ideální kombinace je s tarifem 7kačka, s kterým můžete celý měsíc volat neomezeně v síti operátora pouze za 77 Kč.

Výhodné tarify ve VPN Family – O2 nebo ve VPN Family – Vodafone si může každý zaměstnanec Skupiny České dráhy a Správy železnic objednat na portále <https://family.cdt.cz> nebo na telefonním čísle 972 111 333. Na portále je umístěna také kalkulačka pro srovnání cen za mobilní službu a přehledný ceník.

Už 15 tisíc zaměstnanců s rodinami se připojilo do drážní rodiny VPN Family. Zeptejte se svého kolegy a ušetříte i vy!

NOVINKA: VOLEJ NONSTOP VE VPN FAMILY – O2

Nová služba Volej NONSTOP ve VPN vám za 30 Kč měsíčně umožní neomezené volání v síti VPN Family – O2 a do VPN skupiny ČD (972 xxx). Pokud máte příbuzné nebo známé s VPN Family – O2, můžete výrazně ušetřit. Službu si můžete aktivovat k tarifu „VÍM“ nebo pro „7kačku“.



Pozvánka na film VLÁČEK do Kraslic

mi Ivy. Vlastnímu promítání bude předcházet vystoupení hudebních souborů (v pátek kapela Sing String ze Sokolova, v sobotu místní big band s názvem Zábavní orchestr) a další zajímavý program. Pro děti pak bude jako hlavní film určen oblíbený snímek „Páni kluci“ režiséry Věry Plívové-Šimkové, který bude promítnut v sobotu od 14.00 h. Připravený program bude samozřejmě bohatší. Již od pátečního poledne budou v kinovozě Českých drah promítány filmy určené zejména pro dětského diváka, po celou sobotu pak budou zde a také v hale kraslického nádraží i v sousedním Muzeu Kraslické dráhy prezentovány instruktážní filmy Československých státních drah, další historické snímky, prezentace železničních dopravců, Drážní inspekce a další.

Součástí festivalu je také soutěž amatérských filmářů „O kraslické návštěvnicko“ (o této soutěži jsme již v Obzoru přinesli informaci). Také příspěvky do této soutěže, pořádané ve spolupráci s Českým zemským svazem FISAIC, budou v rámci festivalu ke zhlédnutí. Vyhodnocení soutěže a ocenění tvůrců budou součástí sobotního slavnostního večera. Dopravu účastníků na oba hlavní večerní programy (a také na sobotní „Pány

kluky“) ze Sokolova zajistí zvláštní vlakové spoje vedené historickým motorovým vozem ř. M 131.1 společností Loko-motiv Chomutov. Obdobně bude zajištěna i doprava zpět.

Další informace o akci najdete na stránkách hlavního pořadatele, kterým je Železniční spolek Klub M 131.1 (www.klubm131-1.websnadno.cz), nebo na telefonním čísle 602 203 548.

Robert Koutný

Moudrost pro tento den
„Zármutek sneseš sám, ale radost musí být sdílena.“ **Elbert Hubbard,** americký spisovatel a filozof (1856 - 1915)

SPORT

Oblastní přebor Moravy v šachu

V jihomoravských Průšánkách ve dnech 1. a 2. června 2021 proběhl Oblastní přebor železničářů v šachu. Současná koronavirová situace ovlivnila účast některých šachistů.

- V přeboru byly dosaženy tyto výsledky:
1. Ing. Martin Mužík, 7 bodů, OŘ Ostrava
 2. Václav Mitura, 6 bodů, OŘ Ostrava
 3. Jan Mižák, 5,5 bodů, OŘ Brno
 4. Michal Běloušek, 5,5 bodů, PO Jihlava
 5. Pavel Ondrejka, 4,5 bodů, OŘ Ostrava
 6. Lubomír Vičar, 4,5 bodů, PO Břeclav

Z osobních důvodů došlo v průběhu turnaje ke změně hlavního rozhodčího Karla Volka z Prostějova, kterého vystřídal Petr Bochníček z Jundrova. Při slavnostním vyhlášení výsledků turnaje potěskem odměnili šachisté ředitelku Ing. BA (Hons) Tatanu Šerákovou za bezchybné řízení celého turnaje a zabezpečení zdražebního kulturního programu. **Kurt Mužík**



Oblastní přebor Moravy v šachu v Průšánkách.

DOVOLENÁ S OSŽ

Historie Železné Rudy

Původní osada vznikla v první polovině 16. století na důležité obchodní stezce z Čech do Bavorska, založené Přemyslem Otakarem II. ve 2. pol. 13. století. Roku 1849 dostala osada statut městyse a koncem 19. století nabylo město na významu vybudováním železniční tratě.

Zpočátku Šumava zajímala hlavně hledače zlata, kteří sice nenalezli zlato, ale bohatá ložiska železné rudy. Železo jako strategická surovina přineslo později spory o toto území. Hranice Českého a Bavorského království nebyly tehdy přesně stanoveny a tvořil je velmi těžko prostupný pales. Spory byly vyřešeny až za vlády Marie Terezie v r. 1756 a hranice tehdy vyznačená, je patná dodnes.

Historie Železné Rudy se dá rozdělit do tří etap. První etapa rozvoje je spojena s dolování železné rudy a jejím komplexním zpracováním od tavby surového železa až po výrobu železného nářadí a železa k dalšímu prodeji.

Druhé období rozvoje Železné Rudy zahrnuje rozvoj sklárství. Celkem bylo v okolí Železné Rudy 11 hutí. Alžbětinská sklárna byla později jednou z největších skláren na Šumavě a ve 2. pol. 19. století byla vyhlášena zejména tabulovým sklem. Zhruba v polovině 19. století se náklady na výrobu velmi zvýšily (rostoucí cena dřeva) a zásoby křemene byly vyčerpány. Ve vnitrozemí byla silná konkurence, nové sklárny využívaly levnou železniční dopravu, levné černé uhlí a šumavské sklárny postupně zanikly.

V letech 1874 až 1877 byla vybudována do Železné Rudy železnice s 1874 m dlouhým tunelem pod Špičákem, nejdelším v tehdejší Rakousku-Uhersku. A v této době začíná třetí etapa, rozvoj turistického ruchu. První, kdo správně vytušil turistické a rekreační možnosti území byl pan Prokop, původně kupec z Volyně u Strakonice, který zde působil po dobu výstavby tunelu pod Špičákem jako kantýnský a po skončení stav-

by zůstal v místě a poskytoval pohostinské služby prvním turistům, kteří sem začali přijíždět po železnici. Jedním z prvních návštěvníků Železnorudska byl Jan Neruda, který si Šumavu i hostinského Prokopa velmi oblíbil. Při pobytu v jeho penzionátu na Špičáku ho také zastihla zpráva o požáru Národního divadla. Přijížděly i další známé osobnosti, Jaroslav Vrchlický, Eliška Krásnohorská a další. Výrazný rozvoj turistiky znamenala Šumava zejména v 60. letech minulého století.

Do Železné Rudy mířilo na svou dovolenou také mnoho železničářů, kteří pobývali v rekreačních objektech přímo ve vlastnictví ČSD. Železniční stanice Plzeň byla majitelům rekreační chaty „Na výhybce“ v centru Železné Rudy v blízkosti dominanty města, kostela Panny Marie Pomocné. Ve stejném místě provozovala traťová distance Plzeň rekreační středisko „U krále Šumavy“. Stavba byla původně součástí místního pivovaru a od roku 1962 sloužila k rekreaci, nejprve zaměstnanců plzeňského pivovaru a později železničářů.

Dalším objektem, který dlouhodobě navštěvují železničáři je nynější hotel „Ostrý“ v centru Železné Rudy. Po roce 1948 byl ve vlastnictví podniku RAJ a následně jej získali železničáři, konkrétně Lokomotivní depo Plzeň. Po sametové revoluci rekreační středisko převzalo OSŽ, provedlo rekonstrukci a začátkem nového století dalo do provozu v kategorii hotelu. Období po roce 1989 po uvolnění příhraničního styku bylo další výraznou vinou rozvoje turistiky na Šumavě, tedy i na Železnorudsku. Určitě stojí za to naplánovat si do těchto míst dovolenou, nejlépe aktivní, spojenou s pěší turistikou nebo cykloturistikou. Je mnoho míst, která se mohou stát cílem vašich výletů. A právě hotel Ostrý je svou polohou vhodným místem pro váš pobyt.

-mk-



Kostel P. Marie Pomocné v Železné Rudě. Snímek Environmentální centrum Železná Ruda.

Výluka v Ústí nad Labem

Letní období, to je na našich tratích časem častých výluk a dopravních omezení, kdy se (nejen) cestující obecnost musí chtít nechtě obrátit notnou dávkou trpělivosti. V současné době probíhají, v rámci plánované výluky, práce na opravě výhybek na jižním zhlaví v železniční stanici Ústí nad Labem hl. n. Doba této výluky je stanovena v termínu 1. 6.–28. 7. Jejím účelem je modernizace trati, zvýšení bezpečnosti provozu a udržení technického stavu.

nice Ústí nad Labem hl. n. Osobní vlaky ve směru na Chomutov (taktéž RegioJet do Biliny přes Úpovín) jezdí ze západu na hlavní nádraží po jedné koleji. Odřeknuty jsou rychlíky „Střekov“ v úseku Ústí n. L.-západ–Ústí hl. n. Cestující mohou využít náhradní autobusovou dopravu. **A. K. Kýzl**



V současné době probíhají práce na jižním zhlaví železniční stanice Ústí nad Labem hl. n. Ve směru na Ústí n. L.-západ je do provozu pouze jedna kolej.

Z tiskové zprávy ČD

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

OBZOR
WWW.OSZ.ORG

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085, michael.mares@osz.org), redaktori PhDr. Zdenka 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., Odstěpným 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.**