

### Z aktuálních událostí

**■** Převážná část jednání Podnikového výboru OSŽ při Českých drahách, a. s., které se konalo dne 11. května v sídle OSŽ, byla věnována jednání se zástupci zaměstnavatele. Ještě před jejich příchodem informoval předseda OSŽ Mgr. Martin Malý o aktuálních záležitostech, kterými se vedení OSŽ zabývá. Hovořil například o jednání OSŽ k novele nařízení vlády č. 589/2006 Sb., o pracovní době zaměstnanců v dopravě, která nově stanovuje minimální délku přestávky mezi směnami na 7 hodin (místo dřívějších 6 hod.) či o připomínkové návrhu novely zákona o důchodovém pojištění.

Jako první ze zástupců zaměstnavatele se dostavil Ing. Jiří Jeřeta, člen představenstva ČD, a. s., který hovořil mimo jiné o výběrovém řízení na provozování linky R 27 (Olomouc – Krnov – Opava), („...v tuto chvíli není nabídka a není nic rozhodnuto, ale přesto, věřím, že uspějeme,“ poznamenal), o připravovaných výběrových řízeních v Plzeňském kraji („...uděláme pro to maximum“), o růstu cen energie („...musíme to řešit, je to problém dopravce i objednavatele“) a o cenové politice Českých drah („...určitě se nechystáme zdražovat o 20%, jak se objevilo v tisku“). Dalšími hosty byly Mgr. Blanka Havelková, členka představenstva ČD, a. s., a Ing. Lucie Bauerová z odboru péče o zaměstnance GR ČD, a. s. Tajemnice PV Věra Nečasová vyjádřila k záměru centralizace MTZ v OCU a požádala oba přítomné členy představenstva ČD, a. s., aby ještě zvažili přehodnocení schválení záměru centralizace. Po diskusi přijal podnikový výbor usnesení, v němž vyjádřil nesouhlas se záměrem centralizace MTZ v OCU, které by mělo přejít pod OJ Zásobovací centrum Česká Třebová.

Ing. Havelková informovala mimo jiné o některých personálních změnách na GR a o 1. změně PKS, která se týká Přílohy č. 4 – Stravování a náhrady výdajů a Přílohy č. 7 – Odměny za zabránění úniku tržeb. Po odchodu hostů hovořil předseda PV Štěpán Lev mimo jiné o jednání odborových centrál s generálním ředitelem ČD dne 25. 4., na kterém Michal Krapinec uvedl, že do poloviny letošního roku by měly mít České dráhy střednědobý plán a do konce října 2022 střednědobý plán celé Skupiny ČD. Štěpán Lev dále informoval o tom, že dne 28. 4. proběhlo jednání ke znovuočtení Katalogo práci na ČD, a. s., s cílem dosažení shody na předložených návrzích a uzavření dané problematiky.

**■ Podnikový výbor OSŽ ČD Cargo** zasedal ve středu 11. 5. 2022 v sídle OSŽ. V rámci bodu informace ze zásadních jednání informoval Radek Nekola o schůzce s ministrem dopravy Martinem Kupkou a generálním ředitelem ČD Michalem Krapincem. Jedním z témat byla možnost privatizace ČD Cargo („Dostalo se mi ujištění, že privatizace společnosti ČD Cargo není na pořadu dne a pan ministr dopravy o nicém takovém neuvažuje“), druhým byla koncepce a vyhodnocení fungování Skupiny ČD.

Poté se Radek Nekola věnoval poslednímu jednání Dozorčí rady ČD Cargo a okomentoval hospodaření společnosti za první tři měsíce letošního roku: „Podnikatelský plán se nedají naplnit, důvody jsou známé: nárůst vstupů, podnikatelský plán drtí také poplatky za obnovitelné zdroje (POZE), které se zatím nesmi vykazovat; čekáme na vyjádření Bruselu,“ poznamenal Nekola. V další části mluvil o inflaci a o jejím dopadu na zaměstnance. Zdůřaznil, že odbory čeká obrovský nápor při kolektivním vyjednávání pro roky 2023/

24. „Můžeme jít cestou jednorázového paušálu, nebo cestou úpravy tarifů a sanovat tak alespoň částečně ten velký propad,“ řekl Radek Nekola.

Na další část jednání se dostavil předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, který hovořil mimo jiné o návrhu novely zákona o důchodovém pojištění (zákon č. 155/1995 Sb.). V závěru svého vystoupení se Martin Malý věnoval členskému benefitu – možnosti rekreace v apartmánech Gočár v Kořenově a po přestavbě i v hotelu Ostrý. Na další část jednání dorazili personální ředitelka ČD Cargo Mgr. Aneta Miklášová a Ing. Josef Kreischo. Podstatná část diskuse byla věnována preventivním prohlídkám a problémům s tím spojených. Personální ředitelka potvrdila, že o problémech s objednávkami vědí a problémy řeší.

**■** Ve středu 18. 5. zasedalo v Praze Ústředí OSŽ. Informace ze zásadních jednání zahájil místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ při ČD Štěpán Lev, který mimo jiné informoval o první změně PKS od 1. 7. 2022 na ČD (zvýšení stravného při pracovních cestách a navýšení hodnoty stravenky). Dále informoval o zasedání PV dne 11. 5. (více na www.osz.org).

Ing. Bc. Petr Toman BA (Hons), člen Správní rady (SR) ZPMV, informoval o jednání Správní rady ZPMV (26. 4.), na němž se mu podařilo prosadit na žádost Správy železnic (dále SŽ) převod zůstatku z roku 2020 z Fondu prevence. „Díky tomu se uskutečnil tzv. malý KOP u SŽ v počtu větším než 500. Jedná se o 4 a 6denní,“ uvedl mimo jiné.

O jednání Dozorčí rady ČD Cargo a o dnu ČD Cargo poté informoval Radek Nekola, I. místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo (podnikatelský plán za rok 2021 byl splněn, Sociální a Rezervní fond byly naplněny). Aktuálně se ČD Cargo potýká s proškolením k novému předpisu D1.

Petr Štěpánek, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ Správy železnic, informoval o jednání odborových centrál se zaměstnavatelem (4. 5.) „...kde jsme odsouhlasili první změnu Rámcových zásad FKSP (navýšení částek na stravu, možnost využívat zvýšené částky na akce) a Centrálních zásad čerpání FKSP na rok 2022“. Petr Štěpánek dále informoval o probíhajících prověrkách BOZP a o problémech s uprchlíky na hlavním nádraží: „Podle informací odboru 10 jsme zaměstnali 15 uprchlíků, kteří našli uplatnění u SŽ,“ dodal.

Tomáš Šlachta, samostatný organizační pracovník Nedrážního republikového výboru OSŽ, omluvil Bc. Renatu Douskovou, místopředsedkyni OSŽ a předsedkyni NeRV OSŽ, z důvodu účasti na souběžně probíhajícím jednání Dozorčí rady Dopravního zdravotnictví, mimo jiné informoval o převodu části zaměstnanců u společnosti TSS z konta pracovní doby na rovnoměrně rozvrženou pracovní dobu, kde se řeší i otázka přesčasové práce. Karel Šimáček (předseda Výboru OSŽ při AŽD Praha) a Pavel Hronovský (předseda Podnikového výboru OSŽ DPOV) referovali o složitých jednáních ve firmách AŽD Praha, respektive DPOV Nymburk.

Martin Malý v závěru bodu informace ze zásadních jednání zmínil novelizaci důchodového zákona (více na www.osz.org).

**■** Informace ze zasedání Podnikového výboru OSŽ Správy železnic a Republikové rady seniorů OSŽ (obě zasedání se konala 19. 5. 2022.) přineseme v příštím čísle. Zpravodajství z nich najdete již nyní na webových stránkách OSŽ. -red-



Výluka mezi Olbramovicemi a Chotovinami je za svou polovinou. Od 1. 7. 2022 se trať částečně otevře v nové stopě, byť jednokolejně. Z důvodu omezené propustnosti však budou i nadále osobní vlaky až do 1. 9. 2022, kdy má náhradní autobusová doprava skončit, nahrazeny autobusy. Snímek na olbramovickém peronu pořídil Michael Mareš

## Olbramovice v těchto dnech připomínají lidské mraveniště

Už dva měsíce nejzdí vlaky mezi Olbramovicemi a Chotovinami na trati Praha - Tábor - České Budějovice. Během tříměsíční výluky se chystá napojení koridoru do nové stopy, pro cestující je to určitě nepřijemnost. Útěchou jim buďiz, že na začátku prázdnin jejich trable skončí, alespoň v rychlíku. Do té doby musí v Olbramovicích a Chotovinách přestupovat do autobusů náhradní dopravy. „NAD bude za vlaky kategorií R, IC, EC trvat do 30. 6., poté se trať částečně otevře v nové stopě, byť jednokolejně. Z důvodu omezené propustnosti budou ale i nadále osobní vlaky nahrazeny autobusy, a to až do 1. 9., kdy má tato NAD skončit,“ upozorňuje Petr Štáhlavský, tiskový mluvčí Českých drah, s tím, že na výluce je nasazeno celkem až 34 autobusů vysoutěženého dopravce, České dráhy zde tedy své autobusy nenasadily. „Vydos bus se do soutěže nepřihlásil, ani nedělá vysoutěženému dopravci poddo-

avatele, tedy nenasaduje na výluce nic. Připrava výluky a organizace NAD daleko předcházela dokončení akvizice Vydos bus,“ dodává.

Už beztak organizačně náročná výluka občas dokáže cestujícím i železničářům pěkně „zatopit“. Stačí zpovědní jednoho z vlaků a do Olbramovic se sjedou v rozmezí několika málo minut i dva rychlíky za sebou, najednou tak Olbramovice „zaplaví“ stovky lidí. Před nádražím v Olbramovicích to pak vypadá jako kdysi na Florenci, ani se sem všechny autobusy nevejdou. Cizinci váhají, nevěřícně opouštějí vlak a míří do podchodu. Vlakové čety trpělivě vysvětlují a koordinátor pomocí megafonu usměrňuje cestující do jednotlivých autobusů. Chvillemi to tady vypadá jako na Velkém bazaru v Istanbulu. Pak nádraží na chvíli ztichne, aby se po chvíli vše opakovalo znovu. A do toho se tu a tam vložil nespokojený cestující, který

se zapomene ve vlaku a kterému ujedou autobus, nebo cestující od Sedčlan, kterému před nosem ujedou „zpožděný“ rychlík do Prahy. „Ujetí vlaku autobusům se bohužel ojedinele stává, hlavně v případech, kdy je před nádražím větší pohyb osob a není možné rozpoznat, kdo jde na vlak a kdo z vlaku,“ připouští Petr Štáhlavský s tím, že situaci nepomáhá ani fakt, že stanice je dálkově řízená a v místě není ani pohotovostní výpravčí. „S výpravčím v místě se provoz reguloval lépe, aby se cestující nepotkávali. K odlehlení stanice Olbramovice a Chotoviny a oddělení cestujících dálkové a regionální dopravy je proto vedena NAD za osobní vlaky v úseku Benešov u Prahy – Tábor. Nicméně, vzhledem k rozsahu NAD, je celkové množství stížností zanedbatelné. Každou stížnost s dopravcem řešíme, aby byla NAD co nejkvalitnější,“ uzavírá.

Michael Mareš

### NA AKTUÁLNÍ TÉMA

## „Zahájení prodeje pobytů členské rekreace plánujeme na konec května.“

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

**OSŽ nabízí svým členům cenově zvýhodněné rekreace ve svých zařízeních. O která zařízení se jedná a jaké mají členové OSŽ možnosti k jejich využití?**

V současné době OSŽ vlastní jak objekty, které jsou předmětem pronájmu (konkrétně hotely Lesní chata a Oddech), tak i rekreační objekty, které spravuje napřímo nebo prostřednictvím dceřiných společností. Do této skupiny patří hotel Ostrý (Sumava), penzion Pacifik (Jeseniky), hotel Skalka (Slovensko), apartmánový dům Orion (Recko) a nově i apartmánový dům Gočár v Kořenově (Jizerské hory). U první skupiny objektů jsou naše možnosti jako vlastníka dost omezené, protože zde nájemci mají vlastní cenovou politiku, do které nemáme, a ani by to nebylo správné, možnost výrazněji zasahovat. Jako jediná možnost zvýhodnění pro naše členy se u první skupiny nabízí využití námi nastavené bonusové podpory v podobě 500 Kč na pobyt pro člena a rodinného příslušníka, nebo využití dotace ze strany zaměstnavatele při zakoupení pobytu prostřednictvím CK ČD travel. U druhé skupiny objektů, tzn. u těch, které provozujeme vlastními silami, je situace jiná. Již letos se mohou naši členové včetně rodinných příslušníků, kam budou nově patřit vnoučata, těšit na opravdu cenově velmi zvýhodněnou formu rekreace.

**Můžete být konkrétnější?**

Ano, samozřejmě. Velmi podobný model už řadu let provozujeme v objektu apartmánového domu Orion v řecké Leptokárii. Principiálně se jedná o to, že cena pobytu v tomto zařízení je silně ovlivněna dotací provozu objektu ze strany vlastníka, to znamená OSŽ. Rekreat, v našem přípa-

dě člen a rodinný příslušník, hradí pouze nezbytné minimum. Konkrétně u rekreace v Orionu je to pouze letenka, pojištění a úhrada nákladů delegáta. Vše ostatní, jako například energie, různé poplatky, odměna za správcovství, náklady spojené s údržbou atd., je hrazeno OSŽ. Jedná se tedy o velmi významně dotovanou formu rekreace pro naše členy s cílem poskytnout jim co možná nejodstředěnější cenu. Jde tedy o další z řady benefitů, které přispívají k atraktivitě členství v OSŽ. Zásadní nová změna je ta, že obdobný model dotované rekreace, který jsem představil v rámci jednání vedení OSŽ, a který byl schválen, bude realizován u určitého objemu lůžkové kapacity i v našich zařízeních v tuzemsku.

**Tady ale musím namítnout, že objekt apartmánového domu Orion v Recku, díky své vnitřní dispozici (součástí pokojů je i kuchyňské zázemí) nabízí možnost ovlivnit náklady na pobyt...**

Vím, na co narazíte – jde o obecné o ceny hotelových restaurací, které jsou provozovatelem nuceny nastavit díky současným vstupům, ale které jsou součástí pro řadu lidí určitým limitujícím faktorem, zda se pro rekreaci v zařízeních hotelového typu třeba opakovaně rozhodnout. Máte pravdu, to byl také důvod, proč jsem kolegům ve vedení svazu navrhl přestavbu objektu Gočár v areálu hotelu Lesní chaty v Kořenově, i velkou investicí do přestavby: změnu vnitřní dispozice hotelu Ostrý v Železně Rudé. Jsem rád, že i v této věci jsme dokázali pracovat jako tým a opětovně si dovoluji všem upřímně poděkovat za práci, která doposud byla odvedena. Výsledkem této týmové práce bude vznik apartmánových jednotek o různých dispozicích včetně kuchyňského zázemí, odpočinkové



i spací zóny. Samozřejmě byly limity, které byly stanoveny původní dispozicí objektů, ale troufám si tvrdit, že i při nutnosti zohlednit všechny faktory, včetně těch finančních, bude výsledkem hezké funkční prostředí, které dokáže naše členy v rámci členské rekreace opakovaně oslovit.

**Hovoříte o cenové dostupnosti členské rekreace, je možné už být v této věci konkrétnější?**

Určitě. Ve velmi krátké době dojde ke zveřejnění podmínek a možností, jak využít výše uvedená zařízení k rekreaci pro členy OSŽ a rodinné příslušníky. Jak jsem již uvedl na začátku našeho rozhovoru, budou nově pro tento benefit posuzováni jako rodinní příslušníci i vnoučata, a to z důvodu oslovit co nejširší okruh našich členů.

(Pokračování na straně 2)



„Vodíkový“ vlak na pražském hlavním nádraží. Snímek České dráhy, a. s.

## Vodíkový vlak v Česku

17. května 2022 začala v Praze série předváděcích jízd „vodíkového“ vlaku. České dráhy ve spolupráci se společností Alstom představily jednotku 654.101-4 D ALHB/654.601-3 D ALHB Coradia iLint koncepčně vycházející z jednotky Coradia Lint 54 (německé označení BR 622) s dieselelektrickým pohonem.

Spalovací motor, jsoucí zdroj elektrické energie pro trakční motory, je nahrazen technologií palivových článků vyrábějících potřebnou elektrickou energii spojením vodíku, vezeného ve vodíkových palivových nádržích umístěných na střeše, se vzdušným, leč důležitě přefiltrovaným (zbavením vzdušných nečistot) kyslíkem.

Chemická reakce v palivovém článku po sobě zanechává pouze vodní páru a vodu. Jednotka je vybavena baterií, do níž se ukládá energie z palivového článku, pokud není potřebná pro trakční účely nebo energie vzniká při elektrickém brzdění. Při rozjezdech naopak dodává „pomocnou“ energii. Smyslem této technologie, resp. zaměření na kolejová vozidla, je snížení emisí CO<sub>2</sub> a hluku.

Regiony sice mají zájem o vozidla na regionální tratě, kde se elektrizace „nevyplatí“, jinou otázkou je pořizovací cena vozidla a její rozpčítání na vlakové kilometry po dobu objednaného závazku, včetně nákladů na „vodíkové zázemí“ a nákladů na údržbu. (Pokračování na str. 4)



## „Zahájení prodeje pobytů členské rekreace plánujeme na konec května.“

(Pokračování ze str. 1)

Atraktivitu tohoto nového benefitu si myslím jde posuzovat z více hledisek, zmíním se alespoň o těch nejdůležitějších. Prvním parametrem je cena, která bude stanovena na osobu a noc, a to ve výši 290 Kč (plus jednorázový poplatek určený na úhradu nákladů prádelny), s minimálním počtem tří nocí. V praxi to bude vypadat tak, že bude možné zakoupit pobyt v předem daných blocích tři nebo čtyři dny, kdy samozřejmě bude možné tyto pobytové bloky spojit. Konkrétně počítáme s možností pobytu od neděle do čtvrtka a od čtvrtka do neděle. Počet opakovaných pobytů nebude nijak omezen, což je jistě alternativa k rekreacím po dotaci, které jsou u jednotlivých podniků omezené buď počtem dnů, nebo finančním rámcem. Dalším benefitem z hlediska výhodnosti této členské rekreace je i možnost krátkých pobytů a v neposlední řadě také možnost využít zázemí apartmánové jednotky, nabízející v rozumné míře možnost přípravy vlastní stravy. Sečteno, podtrženo: dá se říci, že nově bude možné využít ubytování se zázemím, které nabízí svobodu se rozhodnout, zda využijete služeb restaurací, nebo upřednostníte v rozumné míře možnosti vlastního kuchyňského zázemí, a to v průběhu roku opakovaně a za super cenu, navíc v krásných lokalitách Šumavy nebo Jizerských hor. Osobně se domnívám, že takto nastavená nabídka je plně v kontextu naší snahy nabídnout našim členům a jejich blízkým co možná nejdostupnější možnost rekreace v dnešní, po všech stránkách velmi složité, době.

To zní velmi lákavě, ale každá mince má dvě strany...

Vždycky měla a ani tento model členské rekreace není výjimkou. I tou naší je celková ekonomika a udržitelnost projektu členské rekreace. Každý asi v dnešní době chápe, že nastavená cena (290 Kč za osobu a noc) ani zdaleka neodráží skutečné náklady spojené s tímto projektem. Je potřeba si uvědomit, že na nákladové stránce, oproti té příjmové, která bude tvořena pouze tržbami od klientů, stojí celá řada nákladů v podobě cen energií, nákladů na údržbu, obnovu a provoz atd. Proto zde hovořím o formě dotovaného benefitu pro naše členy. Dlouhodobá udržitelnost projektu závisí nejen na zájmu členů OSŽ o tento produkt a od toho se odvíjejících tržeb, ale i na samotném přístupu klientů k danému zařízení ve smyslu určité ohleduplnosti k vybavení apartmánových jednotek.

Od kdy bude tedy možné vámi představenou formu rekreace využít?

Zahájení prodeje pobytů členské rekreace plánujeme na konec května prostřednictvím nově zpracovaných webových stránek [www.rekreaceosz.cz](http://www.rekreaceosz.cz) pro objekt Gočár s plánovanou možností nástupu v měsíci červnu. Na objektu hotelu Ostrý probíhají v současnosti stavební práce s cílem dokončení během měsíce června a následnou kolaudací nově dokončených apartmánových jednotek. Pokud vše půjde podle plánu, tak věřím, že zařízení bude členům OSŽ k dispozici možná už v červenci letošního roku. Dovolte, abych závěrem jmenem svým i jmenem kolegů z vedení OSŽ, všechny členy OSŽ pozval do našich rekreačních zařízení k pobytu a prožití příjemných dnů.

Miroslav Čáslavský

## Školení inspektorů BOZP: vážíme si vás

Když jsem se radovala na terase ze slunce a přestávky mezi přednáškami, spokojeně pila kávu a datlovala do počítače pracovní mejly, chroupl mě zároveň v hlavě, co napsat sem, tedy do našeho odborového periodika, které máte před sebou. Vážně, někdy je těžké nějak začít. Aby to nalákalo lidi na naše akce, udělal radost všem účastníkům zájezdu i osazenstvu hotelu, zkrátka, potěšilo co nejvíce lidí a zároveň přiblížilo, jak probíhá v realitě takové odborové školení BOZP. A najednou mě to napadlo.

Vážení účastníci, vážení hosté (tím hostem myslím Moniku Vítnerovou z oddělení SPO OSŽ-Ú, která vždy a vše perfektně zajistí), vážení zaměstnanci Lesní chaty Kořenov, drazí spolulektoři. Nesmírně si vážím toho, že se o nás staráte, že na sobě pracujete, jezdíte za námi, s námi nebo jste tu pro nás, a také si vážím možnosti se vrátit na tak úžasně místo s ještě úžasnější kuchyní (ach, všechny ty hamky z listového těsta, nadychaná bábovka a gulášek jedna báseň), jakým Lesní chatu Kořenov je. Musím vám také napsat, že

školení, které probíhalo ve dnech 9. – 11. 5. 2022, bylo vážně perfektní, protože se sešla dobrá parta lidí, a smekám před všemi, co se ho zúčastnili a využili tak možnost naučit se něco nového o šetření a odškodňování pracovních úrazů, o poskytování první pomoci, a nejen to. Každý, kdo tentokrát vystoupil ze své komfortní zóny a nebal se vyzkoušet v rámci závěrečné soutěže kardiopulmonální resuscitací (KPR) na resuscitační figuríně, byl jedním slovem úžasný. Považujeme si výkonu všech a paní Monice Baborovské ze ZO OSŽ DKV STP Plzeň, která překvapila neuvěřitelnou vydrží, ještě jednou blahopřejeme.

Doufáme, že i tentokrát při návratu domů u všech převažovala dobrá nálada a ani případný nárůst váhy do plusu to nepokazilo, protože jsme, z oddělení BOZP OSŽ-Ú, ve opravdu smyče, aby vážná témata vyvážila ta nevázná, a neustále uvažujeme, jak vše dokonale vyvážit.

Vážení inspektorů BOZP i členové ZO OSŽ, uvažte tedy příště vyrazit s námi! Dana Žáková, svazová inspektorka bezpečnosti práce OSŽ-Ú

## PŘEDSTAVUJEME

### Tomáš Tužín: „Kam vedou koleje, tam je život.“

Jedním z devatenácti členů komise pro dopravu Olomouckého kraje je Tomáš Tužín z Přerova. Pracuje jako OSVC v oblasti dopravních staveb a velice blízká je mu přitom oblast železnice. „**Železnice je moje hobby, zajímám se o to, jak funguje a proč mnohdy nefunguje,**“ přibližuje svůj vztah ke kolejím. Při jednání komise pro dopravu bývá na programu i problematika místních tratí, slangově lokálků, ke kterým má Tomáš Tužín bližší vztah. Těch, které v Olomouckém kraji fungují, je poměr-

místních nadšenců. Příkladem může být trať z Mikušovic do Zlatých Hor, kam se pomalu také vrací život. V půli dubna zde v místním kině proběhla beseda na téma Záhada lokálků, což je film, režisrovaný Andreou Primusovou, který přináší pohled na stav lokálních tratí v České republice. Jeho podtitulem je heslo „Kam vedou koleje, tam je život“. **Tento film a navazující beseda o lokálkách je možné si objednat na internetu ([www.zahadalokalka.cz](http://www.zahadalokalka.cz)).** **Objednat si ho mohou obce, zájmové skupiny, ale třeba i kluby seniorů, či jiné podobné spolky,**“ připomíná Tomáš Tužín. **„Objednatel zaplatí 3500 Kč a vše ostatní je už zdarma, tým přijede do pozvané lokality a tam je možno po zhlédnutí filmu v diskusi uplatnit své názory na stav lokálních tratí.“** I tímto způsobem je možno vyjádřit svůj vztah k místním tratím, které jsou v tuto dobu v České republice poněkud na okraji zájmu.

A co je podle Tomáše Tužína největší překážkou při obhajobě potřebnosti místních železničních tratí? „**Podle mého názoru to nejsou ani tak politici na všech úrovních řízení státu či obcí, jako spíše úředníci. Ti dnes rozhodují a vydávají mnohdy nesouhlasná stanoviska, která politici odsouhlasí, protože věci třeba ani nerozumí.**“ Jak dále dodává, rozvoj lokálků dále brzdi také současné dražní předpisy a také lobbovistické skupiny v autobusové přepravě.

Pokud se týká práce dopravní komise v Olomouckém kraji, ani zde se zatím nedaří přesvědčit většinu o potřebnosti železniční na místní úrovni. Komise je poradní orgán, potřebnou změnu může vyvolat pouze vedení kraje, které je v těchto otázkách ovlivněno také stanoviskem koordinátora integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (KIDSOK). „**V dřívější době KIDSOK spíše navrhoval útlum železnice, v současné době je situace o něco lepší, ale změny k lepšímu v tomto směru se prosazují jen velice obtížně. Snažím se téma posílení provozu na některých tratích s KIDSOKem i vedením kraje znovu otevřít – být nárazníkem na problém financí, Olomoucký kraj patří k nejvíce zadluženým.**“

Při obhajobě železniční dopravy na místní úrovni je velice důležitý také postoj starostů jednotlivých obcí. „**Pokud nejsou pro dráhu nadšení, je prosazování lokálních tratí o to obtížnější,**“ konstatuje Tomáš Tužín. Podle jeho dalších slov jsou někdy stanoviska starostů až zarážející: „**Když vám někdo řekne, že ho nezajímá, co bude za dvacet, třicet let, protože v té době on už nebude ve funkci, je to hrozné!**“ Miroslav Čáslavský



ně dost, jsou ale některé, které čekají na své vzkříšení. Jednou z nich je podle slov Tomáše Tužína odbočná trať z Velké Krašce na Jeseníku do Vidnavy, na které je od roku 2010 zastavena pravidelná osobní doprava. „**Pokud se podaří uskutečnit plány zdejší samostatná na přepravu kaolínu, začne se po trati znovu jezdít, přičemž není vyloučeno ani osobní doprava. A pokud se podaří dovést do úspěšného konce jednání s Polskem, mohla by trať znovu překročit zdejší hranice,**“ uvažuje.

Podobná situace je třeba na lokálce z Kojetína do Tovačova, kterou užívá místní spolek Kroměřížská dráha v čele s Fostou Kolmačkovou. „**I sem by se mohla ve větší míře vrátit nákladní doprava a později snad i pravidelná osobní – přispět by k tomu mohla společnost Amazon, která zde staví svůj sklad. I o této trati jednáme v komisi pro dopravu,**“ říká Tomáš Tužín.

Další regionální tratě v Olomouckém kraji se zatím drží při životě, ale mnohdy je to jen díky úsilí



Původní podchod bude rozšířen a zvýšen, přístup do něj bude usnadněn velkokapacitním výtahem.

## NAVŠTÍVILI JSME

### Blansko město

Až do konce tohoto roku budou probíhat úpravy silničního přejezdu a přechodu po pěši přes železniční trať u zastávky Blansko město (trať Brno – Česká Třebová). Přejezd, opatřený závorami, propojuje centrum města Blansko a jeho místní částí Staré Blansko, ležící na pravém břehu řeky Svitavy. Práce na rekonstrukci, které změň celou okoli této železniční zastávky, byly zahájeny začátkem února tohoto roku a podle harmonogramu by měly být ukončeny v prosinci k novému grafikonu. Po jejich dokončení zde bude uveden do provozu nový podchod po pěši, dlouhý 38 metrů, vybavený velkokapacitním výtahem, který pojme až patnáct osob. Silniční přejezd bude v těchto místech zrušen a místo něho bude postaven nový nadjezd, který se již buduje několik desítek metrů odsud nad kolejistěm železniční stanice Blansko. Tím zde dojde k oddělení železničního provozu od provozu silničního a přechod pro chodce bude sveden do nového podchodu. „**Proti pohybu osob v kolejišti bude trať zabezpečena,**“ uvádí tisková mluvčí Správy železnic Nela Friebová.

Až do zahájení stavby nového podchodu zde pro bezpečný přechod lidí přes železniční přejezd sloužil úzký podchod pod kolejemi se strmými schody (někdejší propustek), který však cestující téměř nepoužívali a často přebíhali přes přejezd i pod zavřenými závorami. „**Závory zde byly někdy spuštěny i čtyřicet a více minut, neboť neustále jezdily z obou směrů vlaky. O tom, jak jsou lidé mnohdy neukázněni, svědčí i jeden případ zachycený na kameru městské policie, který před časem odvysílala i televize.**“ vzpomíná osobní pokladník, která prodává jízdenky z náhradní buňky. Dosavadní budova zastávky je totiž v demolicí a s výstavbou nové se již nepočítá. Ze zbouráním původní budovy zastávky do-

jde i ke zrušení čekárny, na vlak budou cestující čekat na zastřešených nástupišťích. Na místě, kde dosud stojí opuštěný původní domek zastávky, vznikne nové parkoviště.

Po dokončení prací, které přijdou na více než 180 milionů korun, budou stávající nástupišťe bezbariérově propojena s novým podchodem, vybudovány zde budou nové toalety a nový technologický domek. Znověm přejezdu se změň celou okoli železniční zastávky Blansko město.

Při pracích, které při stavbě nového podchodu probíhají, je jedno nástupišťe uzavřeno a vlaky mezi Blanskem a sousedním Rájcem–Jestřebím jezdí pouze po jedné koleji. Současné je omezen i pohyb automobilové dopravy přes dosavadní přejezd. Silnice je zúžena na polovinu své původní šířky a kyvadlový pohyb automobilů je řízen semaforem. Přejezdové zabezpečovací zařízení je však nadále v provozu. „**Vlaků sice z důvodu výluky jezdí méně než dříve, ale i tak si zde auta někdy pár minut postojí,**“ dodává ještě výše citovaná pokladník.

Snižovaný počet vlaků na trati mezi Českou Třebovou a Brnem je způsoben tzv. Velkou vlakovou výlukou na trati z Blanska do Brna, v jejímž důsledku od konce roku 2021 nejezdí na tomto úseku prvního železničního koridoru žádné vlaky. Dálková doprava mezi Prahou a Brnem je vedena odklonem přes Havlíčkův Brod, osobní doprava z Blanska do Brna je nahrazena autobusy. V rámci této výluky dojde ke kompletní rekonstrukci železničního svršku, částečně i spodku v úseku Brno – Adamov, opraveno bude ostění pěti tunelů a sanací projdou také přilehlé skalní svahy. Současné bude postavena nová odbočka Svitava a na několika zastávkách budou vybudována nová bezbariérová a zastřešená nástupišťe.

Miroslav Čáslavský



Dosavadní zastávka Blansko město bude demolována bez náhrady. Na jejím místě vznikne parkoviště.

## ZE SVĚTA

### Zpoždění vlaků Deutsche Bahn přibývá

Již dlouho tomu tak nebylo: v dubnu nabývaly dálkové vlaky provozované Deutsche Bahn (DB) často zpoždění. Vlaky ICE a Intercity dorazily včas pouze v 69,1 % případů. Naposledy byla míra dochvilnosti horší za měsíc v červenci 2015. Mluvčí drah připsal zhoršení stavu především stávkám. Do infrastruktury letos „přiteče“ rekordní částka 13,6 miliard eur. V dubnu se DB zaměřily na budování zvláště frekventovaných tras, jako jsou větší stavby mezi Berlínem a Mnichovem, Fuldou a Frankfurtem, Frankfurtem a Kolínem nad Rýnem, Karlsruhe a Basilejí a také Stuttgartem a Ulmem. „**Navíc na dochvilnost měly negativní dopad i probíhající pohraniční kontroly,**“ uvedl mluvčí.

O velikonočních svátcích DB poprvé napačila tolik cestujících jako před koronavirovou pandemií. Jen od Zeleného čtvrtka do Velikonočního pondělí cestovalo dálkovými vlaky 1,8 milionu lidí, o 20 % více než o velikonočních 2019. Vlaky ICE a IC byly podle společnosti v průměru využity na 54 %, nasazeny byly i zvláštní vlaky.

Pro celý rok 2022 si DB dala za cíl dosáhnout 80% přesnosti v dálkové dopravě. V roce 2021

jezdilo včas v průměru něco málo přes 75 % vlaků ICE a IC. DB očekává, že mnohé stavby ještě pár let potrvají. Cíl dochvilnosti pro rok 2030 je 85 %.

Z Weser Kurier, 9. 5. 2022, zpracoval –sh-

### DB radikálně mění návrh komunikace o stavbách a výlukách

Maskot DB „Max Maulwurf“ (Max krtek, pozn. zpracovatele) symbol pro stavby a výluky na síti DB odchází do důchodu, Deutsche Bahn (DB) mění strategii informovanosti svých cestujících.

Téměř 30 let stál na informacích o stavebních výlukách s lopatou, přilbou a megafonem – nyní stavební ambasador Max Maulwurf odchází na odpočinek do Muzea DB v Norimberku. DB s okamžitou platností převádí svou komunikaci do nového, moderního designu. Již zhruba rok takto komunikuje DB v rámci kampaně „Nová síť pro Německo“, své rekordní investice do železniční sítě, které do roku 2030 mají dosáhnout výše nejméně 170 miliard eur.

Moderní barvy, harmonické tvary, pozitivní formulace a nový znak vnášejí řád jak do malých i velkých stavebních akcí, tak i do celkového kontextu pro cestující, moderní a ekologickou železniční síť. Sestovkami tisíc plakátů, letáků a dalších

## VŠIMLI JSME SI

● **MRTVÉ TĚLO** v kolejišti v obvodu železniční stanice Poříčany bylo v neděli 15. května příčinou zpoždění mnoha vlaků v obou směrech. Nejhuře postiženi byli cestující v EC 145 Ostrava z Prahy do Bohumína a Žiliny. Ač všechny ostatní vlaky přes Poříčany projížděly, tento vlak byl stažen z tratí zpátky do stanice a cestující museli přestoupit do následného vlaku. Celkové zpoždění činilo více než dvě hodiny. Pochvalu však zaslouží pohotovostní pracovníci Správy železnic, kteří přímo v Poříčanech organizovali dopravu, jakož i vlaková četa vlaku EC 145. Informace podávané cestujícím byly přehledné a srozumitelné, nechýběla omluva. Tento přístup alespoň částečně vylepšil náladu těch, kteří se museli mačkat v přeplněném vlaku a několikrát přestupovat.



● **LOKÁLKA** ze Smidaru do Vysokého Veselí byla postavena Rakouskou společností místní drah na podzim roku 1871. Koncové nádraží ve Vysokém Veselí je v současnosti vyhledané, opuštěné a údajně na prodej. Bezprostřední okolí bývalého nádraží, odkud poslední vlak odjel 26. května 1976, připomíná sběrný dvůr.



● **SPRÁVA ŽELEZNIC** vypsal v listopadu roku 2021 soutěž na výstavbu nové tratě Praha Bublava – Praha Vystaviště v hodnotě 3,8 ml. Kč, díky čemuž se Praha 7 dočká velké železniční proměny. Tato investiční akce je součástí modernizace tratě 120 a vybudování železniční infrastruktury na letišti Václava Havla. V souvislosti s tím vznikne modernizovaný železniční přejezd P001 v Bubenské ulici v Praze (na snímku Tomáš Martinka ze dne 22. 3. 2022) s plastovými závorami břeňvy s odrazkami.



● **NA VLAKU 8834** relace Praha hl. n. – Beroun byli dne 8. 5. graffitiři zločinců milosrdní – nechali průhled oknem, připomínající celou, kam by měl patřit za neustálé ničení železničního majetku. Na snímku Martina Kubíka průhled na výlukami sužovanou žst. Praha-Radotín. Radotín je dějištěm největší přestavby železniční a silniční infrastruktury za padesát let. Již tři roky je prováděna i přestavba místních komunikací a město je ve špicích prakticky neprůjezdné, lidé se nemožou dostat včas ani k vlaku. Kdo nejde pěšky či na kole, je v trvalém stresu. Výluky v Radotíně mají za následek i zcela ucpané Dobřichovice, neboť řidiči objíždějí Radotín přes Jilovíště. Tím pádem, kdo chce použít parkoviště u žst. Dobřichovice, nemůže se včas ani tam dostat na vlak, zpoždění nabírá i přípojný autobus 448 k žst. Dobřichovice. Tato situace má počátek v 90. letech 20. století, kdy movití či stavbami zadlužení Pražané přchali z města na venkov, aby z venkova následně udělali Prahu se vším negativním, co k tomu patří.

## ZE SVĚTA

komunikačních prostředků bude DB informovat miliony cestujících a obyvatel o změnách jízdních řádů souvisejících s výstavbou – v budoucnu s novým vzhledem a modernějším přístupem. A to jde.

Z Deutsche Bahn, 6. 4. 2022, zpracoval –sh-

### Černá Hora plánuje rozvoj železnice

Černohorská vláda v únoru schválila plány na rozvoj železnice v příštích letech. V plánu jsou dvě nová mezistátní spojení: z Nikšić do Bileca v Bosně a Hercegovině a z Bijelo Polje přes Berane až do Kosova, přičemž se také počítá s modernizací nádraží v Bijelo Polje. V současnosti měří černohorská železniční síť 327,7 km, z čehož 77,2 km činí délka kolejí v celkem 13 nádražích. Skrze Černou Horu vedou 3 jednokolejné tratě: z Bijelo Polje přes Podgoricu do Baru (otevřeno v r. 1976), z Podgorici do Nikšić (otevřeno v r. 1948) jako úzkorozchodná a v r. 1965 přebudována na normální rozchod). Tyto tratě jsou elektrizované. Bez elektrizace a bez osobní dopravy je přeshraniční trať z Podgorice přes Tuzi do Shkodra v Albánii, která byla otevřena v roce 1986 a která slouží pouze nákladní dopravě.

Z Eisenbahn Revue 4/2022  
zpracoval –mh-



**Obzor č. 21 - 19. 5. 1997**

„Podle rozhodnutí městského soudu byla stávka nezákonná, OSŽ se odvolá.“ Titulek z první strany Obzoru shrnuje důležitou událost ze 6. února 1997. Žalobce ve své závěrečné řeči upozornil, že Listina práv a svobod je sice součástí ústavního pořádku ČR, ale pouze v mezích zákonů, které ji provádějí. Právni zástupce OSŽ připomněl již pravomocné rozsudky jiných stávek než podle zákona o kolektivním vyjednávání. Rozsudek přesto vyzněl v neprospěch OSŽ. To se proti němu hodilo odvolat.

Jak uvádí další článek, dráha uvažuje, že postupně propustí až 700 strojůdů. Podle slov generálního ředitele ČD Ing. Vladimíra Sosny to souvisí s poklesem rozsahu vlakových kilometrů.

Nebylo to však jediné plánované snížení počtu pracovníků. Obzor získal text základních tezí reformy železnice a ČD, jimiž se měla zabývat vláda. Počítalo se se „zbuvením se zájme regionálních drah“, regulací nákladních i osobních tarifů a postupným snížením počtu zaměstnanců o 38.800.

**Obzor č. 22 - 26. 5. 1997**

„Nemyslím si, že by stát musel vlastnit všech sto procent železničních tratí,“ říká v rozhovoru na aktuální téma Ing. Martin Říman, ministr dopravy a spojů ČR. V rozhovoru opakovaně, že státní strategický zájem musí být o hlavní tratě, ale část regionálních tratí by měli provozovat soukromníci. „Lidé

na železnici se prostě nevyhnu tomu, že přijde čas, že budou pracovat u soukromníka,“ říká v rozhovoru ministr dopravy. Stejný názor vyslovil i na Manažerském fóru, o němž referuje Obzor rovněž na první straně. Martin Říman hovořil o tom, že je železnici nutno vystavit konkurenčnímu prostředí, urychleně nabídnout regionální tratě k privatizaci a zavést úsporná opatření směřující k vyšší produktivitě práce včetně snížení počtu pracovníků na železnici.

Pod titulekem „Vláda chce rozdělit tratě“ najdeme zprávu z tiskové konference ministerstva dopravy a spojů z 20. 5. 1997. Ministr Říman na ní informoval o poradě ekonomických ministrů vlády, kde byl podpořen návrh rozdělit tratě ČD na tři kategorie: na tratě státní (60–70 %), na tratě, které budou nabídnuty k privatizaci obcím a soukromníkům (30 až 40 %) – tyto tratě měl stát podporovat finančně na úrovni dotací do autobusové dopravy, a třetí skupinou měly být tratě, o které nebude zájem, a ty zaniknou.

Na brifinku v pražském klubu novinářů dne 20. 5. 1997 varovali ekologové (zástupci Ústavu pro ekopolitiku, Děti země, Společnosti pro udržitelný život a dalších organizací) před neuváženou likvidací železniční dopravy. Poukazovali například na deformaci tržního prostředí tím, že je železnice na vedlejší koleji a hlavní model dopravy přebírá silniční doprava. Zdůraznili, že externí náklady na silniční dopravu jsou dvacetkrát vyšší než u dopravy železniční.

–ZS–

**PŘEHLED SMLUVNÍCH ADVOKÁTŮ  
A PRÁVNÍKŮ OSŽ**

**JUDr. Karel BABORÁK**, advokát, advokátní kancelář se sídlem na adrese:

Lázeňská 76, 561 12 Brandýs nad Orlicí,  
– tel.: 603 562 677 (i pro mimořádné události),  
– e-mail: judr.baborak@seznam.cz

**úřední hodiny:**

– dle telefonické domluvy – na výše uvedeném čísle,  
– OSŽ – ústředí, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3,  
190 00 Praha 9 – dle telefonické domluvy.

**JUDr. Jarmila POSPÍŠILOVÁ**, advokátka, advokátní kancelář se sídlem na adrese:

OSŽ – Jeremenkova 23, 772 00 Olomouc,  
– tel.: 972 742 391,  
– e-mail: jar.pospisilova@tiscali.cz

**úřední hodiny:**

– každé pondělí a pátek v měsíci 9.00 – 12.00 h  
(Jeremenkova 23, Olomouc), jinak dle telefonické domluvy v sídle advokátky na adrese: Havlíčkova 22, 796 01 Prostějov, (tel.: 582 340 648, sekretářka paní Iva Homolová).

**JUDr. Michal VEJLUPEK**, advokát, advokátní kancelář se sídlem na adrese:

Hradiště 97/4, 400 01 Ústí nad Labem,  
– tel.: 475 216 681, 603 289 106, fax: 475 208 162,  
– e-mail: m.vejlupek@volny.cz, www: http://www.advokat-uj.cz

**úřední hodiny:** dle telefonické domluvy – na výše uvedených číslech.

**JUDr. Petr VEČEŘ**, vedoucí sociálně-právního oddělení OSŽ – ústředí:

Nádražní 1, 659 30 Brno (zasedací místnost ZV ZO OSŽ zst. Brno hl. n. – 1. poschodi),  
– tel.: 972 624 519 (Brno), 972 241 961 (OSŽ – ústředí, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9), mob. tel.: 737 275 068,  
– e-mail: petr.vecer@osz.org

**úřední hodiny:** dle telefonické domluvy v termínech: 13. 6.; 25. 7.; 22. 8.; 12. 9.; 24. 10., 14. 11. a 19. 12. 2022 vždy od 9.00 do 14.00 hodin.

**Sociálně právní oddělení OSŽ – Ú**

**PRÁVNÍ PORADNA****Kamerový systém (1/2)**

V dnešní době jsou vidět kamery snad na každém kroku, kam se člověk podívá. Proto bychom vám v tomto a následujícím článku chtěli dát odpovědi na nejčastější otázky spojené s provozováním kamerových systémů.

**1. Jaká jsou základní pravidla při pořizování záběrů, at již fotoaparát či kamerou?**

Na kamerové sledování i pořizování záběrů osob se v každém případě přímým vztahují ustanovení zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále rovněž „OZ“) upravujícího podmínky ochrany soukromí, osobnosti a podoby člověka. V případě pořizování záznamu obydlí člověka jde o zásah do soukromí upravený v OZ, který stanoví, že nikdo nesmí zasáhnout do soukromí jiného, nemá-li k tomu zákonný důvod. Zejména nelze bez svolení člověka:

- narušit jeho soukromé prostory,
  - sledovat jeho soukromý život nebo pořizovat o tom zvukový nebo obrazový záznam,
  - využívat takové či jiné záznamy pořízené o soukromém životě člověka třetí osobou,
  - takové záznamy o jeho soukromém životě šířit.
- Samotné sledování fyzických osob je mimo působnost pravidel zpracování osobních údajů. V případě jednání v rozporu s výše uvedeným ustanovením občanského zákoníku se lze obrátit na soud s žalobou na ochranu osobnosti a domáhat se toho, aby bylo od neoprávněného zásahu upuštěno nebo aby byl odstraněn jeho následek. Vždy je však nejdříve potřebné, pokusit se věc vyřešit jednáním s druhou stranou či alespoň pokusem.

V případě tzv. sousedských sporů může být problematické jednání posouzeno jako přestupek úmyslného narušení občanského soužití schválenosti, jehož projednání je v působnosti příslušného obecního úřadu.

**2. Kdy podléhá provoz kamerového systému pravidlům pro zpracování osobních údajů?**

Provozování kamerového systému je považováno za zpracování osobních údajů podle hájící povinnosti podle obecního nařízení, pokud je:

- automatizované provádění záznamu monitorovaného veřejného prostoru,
- zároveň je účelem pořizovaných informací a záznamů využití k identifikaci fyzických osob v souvislosti s určitým jednáním.

Údaje uchovávané v záznamovém zařízení, ať obrazové či zvukové, jsou osobními údaji za předpokladu, že na základě těchto záznamů (informace z obrazových či zvukových nahrávek) lze přímo či nepřímo identifikovat konkrétní fyzickou osobu. Fyzická osoba je identifikovatelná, pokud ze snímku, na němž je zachycena, jsou patrné její charakteristické rozpoznávací znaky (zejména obličej) a na základě propojení rozpoznávacích znaků s dalšími dostupnými údaji je možná plná identifikace osoby. Osobní údaj pak tvoří ty identifikátory, které umožňují příslušnou osobu spojit s určitým, na snímku zachyceným, jednáním.

**3. Jaká platí základní pravidla při zpracování osobních údajů v rámci kamerového systému?**

▪ Kamerové sledování i nesmí nadměrně zasahovat do soukromí.

▪ Kamerový systém je možno použít zásadně v případě, kdy sledovaného účelu nelze účinně dosáhnout jinou cestou (např. lepším zabezpečovacím majetkem).

▪ Jevyloženému užítí kamerového systému v prostorách určených k ryze soukromým účelům (např. toalety, sprchy apod.). Je ovšem možné řešení, kdy subjekt údajů má na výběr z alternativ (např. lze monitorovat prostory šatny (skříňků) plaveckého stadionu za předpokladu, že je vymezen prostor pro převlékání, který není kamerami sledován).

▪ Je-li kamerový systém využíván na pracovišti, musí provoz kamer a využití záznamu být v souladu s pracovní právními předpisy, zejména § 316 ZP.

▪ Je třeba předem jednoznačně stanovit účel pořizování záznamu, který musí korespondovat s důležitými, právem chráněnými zájmy správce (např. ochranou majetku před krádeží). Záznamy tak mohou být využity pouze v souvislosti se zjištěním události, která poškozuje důležitě, právem chráněné zájmy správce. Přípustnost využití záznamu pro jiný účel musí být omezena na významný veřejný zájem, např. boj proti policii kriminalitě.

▪ Je třeba stanovit lhůtu pro uchování záznamů. Doba uchování dat by neměla přesáhnout časový limit maximálně přípustný pro naplnění účelu provozování kamerového systému. Uchovávaná data by měla být uchovávána v rámci časové smyčky např. 24 hodin, pokud jde o trvale střežený objekt, nebo případně i dobu delší, v zásadě však nepřesahující několik dnů, nejdelší o pořizování záznamu policejním orgánem podle zvláštního zákona, a po uplynutí této doby vymazána. Pouze v případě existujícího bezpečnostního incidentu by měla být data přístupná orgánům činným v trestním řízení, soudu nebo jinému oprávněnému subjektu.

▪ Je třeba řádně zajistit ochranu snímáčích zařízení, přenosových cest a datových nosičů, na nichž jsou uloženy záznamy, před neoprávněným nebo nahodilým přístupem, změnou, zničením či ztrátou nebo jiným neoprávněným zpracováním. Interní postupy a pravidla pro provoz kamerového systému a nakládání se záznamy je vhodné upravit např. v provozním řádu objektu či bezpečnostní směrnici. Správce je povinen dokumentovat veškeré případy porušení zabezpečení osobních údajů a řešit bezpečnostní incidenty.

▪ Subjekt údajů musí být o užití kamerového systému a o tom, kdo jej provozuje, v převážně většině případů vhodným způsobem informován (např. nápisem umístěným v monitorované místnosti). Správce musí umožnit výkon dalších práv subjektu údajů, zejména právo na další informace o zpracování osobních údajů a právo na námitku.

V následujícím čísle čtrnáctideníku Obzor vám podáme odpovědi na další nejčastější otázky spojené s problematikou kamerového systému.

Zdroj: www.UOOU.cz

**Luděk Šebrle**, analytik rozborář  
**JUDr. Petr Večeř**, vedoucí SPO OSŽ – ústředí

**Najde se využití pro méně frekventované tratě?**

Čkoliv nejsem zaměstnancem ČD ani žádný její součástí, pravidelně čtu Obzor i další železničářská periodika. Díky tomu mám přehled o dění na železnici a jejich prioritách v dnešní době. Možná může být můj příspěvek zajímavým pohledem očima veřejnosti a především mám jeden inspirační návrh.

Z Obzorudobře vím, že hlavní priority železnice jsou v budování VRT, v investicích do zabezpečení tratí včetně železničních přejezdů a také v rekonstrukcích vytižených tratí i nádražních budov. Tato strategie je určitě velmi přínosná a ekonomicky udržitelná. Hlavním posláním železnice je samozřejmě bezpečná a rychlá přeprava cestujících a nákladů – v tomto směru jsem přesvědčen, že jde vývoj správným směrem a jako dopravní prostředek se snažíte mít co nabídnout.

Přesto je podle mého názoru železnice něco víc, než jen pouhý dopravce. Má totiž naprosto jedinečnou historii, která zajímá nemalé nadšence z řad veřejnosti. Naprosto jednoznačně to dokazuje velmi silný zájem o její historii, o zrušené a neprovozované tratě, o historickou techniku i železniční stavby. Sám jsem autorem mnohaletého webu o jedné z nejúžasnějších tratí Křimov – Reitzenhain – Marientberg (www.zeleznice.vanovi.net).

Tímto úvodem se dostávám ke slibované inspiraci. Jako moderní dopravce má podle mého názoru železnice i přes silné konkurenční prostředí co nabídnout. Páteří činnosti jistě zůstane dopravní obsluha tam, kde lze očekávat zájem cestujících i přepravy. Trochu méně se však asi daří hledat využití pro méně frekventované tratě – podpora krajů bývá chabá, zájem cestujících mnohde mizivý. Paradoxně se však veřejnost velmi negativně staví k rušení nevyužívaných tratí a železničních staveb.

**Přechodové dveře znovu „útočí“**

V Obzoru 4/2022 vyšel článek o vnějších přechodových dveřích ve vozech 014, které nedrží zavěšené a za jízdy se samovolně otvírají, resp. „útočí“ na cestující s rizikem poranění, na základě kterého byla provedena alespoň oprava dveří u vozu 014.008, kde byla západka dveří v nehorším stavu. Další vůz, rovněž po periodické opravě, již s vyměněnými potahy sedaček, 014.001, má s přechodovými dveřmi podobný problém. I když je závada dlouhodobě zapsána, středisko údržby to ignoruje. V chladných ránech se tak vyvětrá teplo z oddílu přes přechodový můstek ven, čímž vůz ztrácí provozuschopnost.

Je snad kvůli každému jednotlivému vozu se závadou nutné psát zvláštní články? Nebylo by lepší, kdyby se rovnou provedla oprava všech dveří, kde je závada zapsána, případně instaloval oboustranný mechanický zámek po vzoru dveří na WC?

–ŠH–

**Podpora železniční dopravy**

To se týká sousedního Německa, pro nás to neplatí. Zatím na tři měsíce bude cena měsíční jízdenky na vlaky a autobusy včetně MHD 9 eur. Tuto zprávu jsem přečetl na stránce Zdopravy.cz. U nás se se zvýšením cen energií cena jízdenek veřejné dopravy spíše roste, určitě to platí pro studenty a důchodce. I když cena benzínu je opravdu vysoká, nezadá se, že by aut ubýlo. Hlavně v Praze mi přijde, že ulice jsou ještě plnější, než před zdražováním benzínu. Co kdybychom také udělali něco po vzoru Německa?

Petr Rádil

**Nádraží jako dlaň**

Bohužel, bejvávalo. A ta pěkná romantická písnička pokračuje: jedna koleja a vlečka. Osobně se mi vzdycky líbila ta malá nádražička, kde z drážního rozhlasu bylo slyšet: rychlík na Prahu přijede na 4. koleji, nebo osobní vlak směrem... přijede na 6. koleji vpravo apod. A dnes? Železniční stanice se předhání, která bude co nejspíše evropsky světově. Teď se na nové nádraží těší Vsetínští. Zatím je to malebné nádražičko, kde jsou všechny koleje v rovně pěkně jedna za druhou. Nikdo nemusí po schodech dolů či nahoru (třeba s berlemi), nebo procházet syrově studenými vlhkými, prosprejovanými smradlavými podchody, prosycenými močí či alkoholem nebo dalšími lidskými výkaly. Není nač se těšit, i když slyším hlasy z Valach, že Vsetín má

A právě tady vidím obrovské rezervy, kvůli kterým píšu tento příspěvek. Jsem si víceméně jist, že veřejnost by měla obrovský zájem o možnost vyletního a rekreačního provozu na vedlejších tratích, které ztratily svůj dopravní význam.

Pro příklady nemusíme vůbec daleko – třeba Zubnická museální železnice nestací vozit nadšené turisty, ještě větší zájem vidím při každé návštěvě nedaleké trati Steninbach – Jöhstadt u našich německých sousedů. A teď si představte ty davy cestujících třeba na trati 137 Chomutov – Vejprty nebo 164 Kadaň – Krásný Dvůr, kdyby železnice uměla nabídnout otevřené vyhlídkové vozy třeba i s občerstvením.

Samozřejmě píšu pouze o skomírajících tratích v mém bezprostředním okolí. Podobných úseků máme v ČR obrovské množství a právě v nich vidím velké rezervy. Český národ se nechce jen co rychleji dostat z místa A do místa B, ale všichni stále víc vyhledáváme také relaxaci, u českých rodin více stoupá oblíbenost vyletní, s nadšením vyhledáváme

nostalgii parních vlaků, zajímá nás historie.

Jsem si opravdu jist, že by vedlejší tratě, se kterými si dnes nikdo neví rady, praskaly ve švech, třebaže by se jednalo o výrazné sezónní záležitosti. Ale určitě by si tím na vrabe přes léto bohatě vydělaly, zbylo by i na záchranu přilehlých historických budov a dalších staveb. Pokud pro tento záměr budete hledat ideálního šéfa, hlásím se jako první. Realizace by železnici nepochybně přinesla překvapivě nemalé prostředky v oblasti, která je dnes velmi podceňována. Zkuste to na jediné trati a budete překvapeni, jak obrovský zájem veřejnosti sklídíte.

Závěrem – jak už jsem napsal, nejsem sice zaměstnancem železnice, ale v rodině máme hluboké eisenboňácké kořeny. Můj dědeček jezdil jako řída většinu života na páře v Lounech a další část rodiny zde hrdě pracovala jako pomocný personál. Asi v sobě tu železničářskou krev mám. Patřím k velkým obdivovatelům toho, co naši předci dokázali postavit a jak prestižní pro ně bylo pracovat pro železnici.

**Lubomír Váně**, Chomutov

**Horšovský Týn a zamyšlení kolem Plzeňského kraje**

Výpravní budova v žst. Horšovský Týn (traf Staňkov – Poběžovice) prochází generální opravou, nově opravena je i dopravní kancelář. Výpravní je zde obsazen v pracovní dny, pokladna zrušena při masovém rušení pokladen v roce cca 2019, vlečka do ZZN byla při rekonstrukci žst. vytrhána, v placu se občas nakládá dřevo, na trati je ještě nz. Křenovy (vedle je sklad dřeva, ale zda vozí po železnici, jsem nezkoumal z časových důvodů), v nz. Meclou je teoreticky provozní vlečka do lomu na kaolin, avšak nakládková kolej je zarostlá, léta se po dráze nic nevozí, patří té samé společnosti, co téžba kaolinu u nz. Skalná u Chebu, která také nic po železnici nepřeváží.

Je zajímavé, že v době energetické a klimatické krize nevidíme žádný pokrok v převádění kamionové dopravy na železnici. Stejně tak na železnici trvá nedostatek pracovníků na těžkých pozicích, kde jsou ty slibované vládou tisíce Ukrajinců, kteří

se budou hrnout na všechny pracovní pozice? Je zajímavé, že bulharští či jiní zahraniční sotva komunikující strojířodoci u soukromých dopravců nevádí, ale Ukrajinec musí projít všim možným včetně náročných psychotestů, než bude vůbec k dráze připuštěn. Opět vítězí autobusy a kamiony, kde nepožadují téměř nic. I tak se sama dráha likviduje. Předpisy a nařízení, které nemají v jiné firmě obdoby. A navíc do všeho buší kraje, třeba do Horšovského Týna se normální režiják na režijku od ledna již nedostane, v Plzeňském kraji smí „cizí“ režiják jezdit jen rychlíky, tento systém je opět namířen proti frekvenci v regionálních vlacích.

Hádejte, čím pojede rozčilený železničář, který není současně sruďat dráhy. Autem! Konečně budou spokojeni neustálí štváci proti jízdním výhodám, jimiž se hemží celý internet i televize.

**Martin Kubík**,

více v *Cestujeme s Obzorem* na [www.osz.org](http://www.osz.org)



Žst. Horšovský Týn, stav 9. 5., firma právě demontovala ze zadní strany budovy lešení. U nádraží byl hostinec, ani ten již nefunguje, pouze jako penzion na objednání, občerstvení lze koupit u pumpy přes ulici, neboť vlak 17402 zde stojí neuvěřitelných 17 minut, aniž křičí je protivlakem, 9. 5. křížoval aspoň s „muvkou“ starého typu, která je již také vzácná. Třeba u rybníka v Pivoni u Poběžovic slouží kabina „muvky“ rybářům.

**Přípoje, přípoje...**

V poslední době jsem jel dvakrát z Mělníka do Děčína hl. n. Takové cesty jsou národním dopravcem řešeny tak, že se přestupuje v Ústí n.

L. západ a na přestup tam jsou 4 minuty. Už dvakrát jsem kritizoval tyto „švýcarské“ přestupy, že v české kotlině se ani po 32 letech po Listopadu jezdit ne jako ve Švýcarsku, tedy občas nebo někde spíše často se zpozděním. Zatím na to tiskové oddělení GR neodpovědělo, tak jen připomínám uždění přípojních vlaků v Chlumci n. C. zpozděním pražským rychlíkům nebo nečekání na spěsné vlaky od Hradce do Náchoda, nemluvě o Benešově u Prahy, kdy kvůli grafikonu rychlíky od jihu měly skoro vždy zpoždění a přestupní čas, místo aby se zvýšil, tak se jako v Kocourkově snížil v současném grafikonu ze čtyř minut na tři. Také jsem psal, že v Olomouci 10 minut na přestup od rychlíku od Prahy na osobní vlak na Krnov v době staveb na koridoru, které trvají celý grafikon, těch 10 minut opravdu nestačí.

Le zpátky k Ústí nad Labem. Naposledy jsem jel z Mělníka v úterý 10. května 2022. Při příchodu na stanici bylo u vlaku 6408 uvedeno úplně stejně jako před pár dny zpoždění 5 minut z důvodu čekání na přípojný vlak. To jsem sice nezjistoval, a tak nevím odkud ten přípojný vlak vždy přijíždí. Zpoždění bylo snad 8 minut a tak jsem volal na zákaznickou linku, prý bylo brzy, ale poprosil jsem, zda by mi bylo sděleno, jestli vlak v Ústí bude čekat, či ne, protože pak by mi ujel přípojní v Děčíně a moje cesta by ztratila smysl a vrátil bych se domů.

Když jsme zastavili na Střekově, tak přišla sms, že přípojný vlak bude čekat. Napadlo mne, že jsem bláznil zbytečně, že i bez mého dotazování průvodčího a volání by přípojný vlak stejně čekal. Ale představte si, že odpoledne jsem byl na Ústí západ svédkem, kdy vlak od Mělníka měl přibližně stejné zpoždění, šlo o Os 6412, a přípojný vlak do Děčína nepočkal a 5 minut před příjezdem zpožděného vlaku od Mělníka klidně odjel.

Tak si z toho беру poučení, že i při pětiminutovém zpoždění je nutno se starat, když se nestaráte, tak přípoj klidně odjede. A jestli by národní dopravce si také měl vzít nějaké poučení, tak, že přípojné časy jsou často nedostatečné, a že jako ve Švýcarsku tato země ještě dlouho nebude.

**Petr Rádil**



Takto dnes vypadá podchod v železniční stanici Hranice na Moravě.





Krátce po deváté hodině dopolední jsme si na parní vláček počkali na oblíbeném místě fotografů, u zastávky Libčevce.

## Sváteční jízda

Originálním způsobem oslavila společnost AŽD Praha letošní 1. Máj – Svátek práce. Na své „Svestkové dráze“ (společnost je vlastním koleji mezi Čížkovicemi a Obrnicemi – dřívě trať č. 113) uspořádala společnost AŽD Praha 1. května „Prvomájové parní jízdy“. A tak se toho dne vydala hned dvakrát na cestu z Mostu do Lovosic a zpět parní mašinka 354.7152, přezdívaná „Sedma“. Souprava historických vozů, do které byl zařazen i bufetový vůz, byla při každé jízdě zaplněná téměř do posledního místa. Spoustu cestujících, zejména dětí, čekal tak neuvěřitelný zážitek, svezení se s parním vláčkem. Na své si přišli i četní fotografové – sotouží, postávají

jící trpělivě podél kolejí. Je znát, že historické a nostalgické jízdy se těší stále velkému zájmu obecnosti.

Jarní příroda a okolní rozkvetlé kopečky Českého středohoří lákají ke svezení po „Svestkové dráze“ i ve všední dny. Z Lovosic do Třebívlic jezdí vlaky v hodinovém taktu a každý druhý zajíždí až do Mostu. Vystoupit lze na kterékoli zastávce a zdolat například některý z okolních vrchů. Ještě stále na některých z nich kvetou hlávočí jarní. Přeji hezký jaro všem dobrým lidem. Tak v letošní „parní sezóně“ někde ve vlaku či u kolejí na viděnou, vážení.

A. K. Kýžl

## Vodíkový vlak v Česku

(Pokračování ze str. 1)

Abyste nakonec krajem, postrádajícím „beránka otřes se“, nepřišla tato technologie „přilís“ drahá ve srovnání s vozidly používajícími spalovací motor. Prázdné krajské „prasátko“ vítěz nad ekologičtějšími hlučnými...

Jinak se jednatka neliší od „klasické“ dieselelektrické sestry. A to jak po stránce rychlosti, WC, tak vnitřního uspořádání sedaček. Nad ní bych ovšem nějakým nadšením nehýkal... Souprava má sice oddíl I. vozové třídy – více méně „západoevropský“ standard, který převzaly i ČD. Leč, z hlediska cestovního komfortu, velice chudý – přibuzný doslova luxusní jedničky v jednotkách 471 nebo řídících vozech Abiftrdn (původně 954.2) nebo méně luxusní jedničky v EJ 66x. Pouhých 6 míst, sedačky sice potažené kůží (zda pravou či umělou, neumím poznat) – na rozdíl od textilního potahu ve dvoje, ale bez možnosti změny polohy. Stejně jako v jednotce 844 „Žralok“. Kvůli konfiguraci vstupu na stanoviště strojvedoucího a průchozích dveří jsou jedničkové sedačky stejně široké jako ve dvoje – čili nic – výrazným odlišením je poměrně velký stolek pod oknem obsahující i odpadkovou nádobku – čili v zásadě zase NIC.

Ve dvoje je pouze několik čtyřek, většina sedaček je autobusového uspořádání za sebou, navíc poměrně „nahňahaná“ za sebou s nedostatečným prostorem pro nohy. Smyslem tohoto sardinkování sedaček je získání více míst k sezení, na úkor pohodlí cestujících. Podobnost s „Bymáky neboli Honeckery“ s kapacitou 96 míst k sezení je „zcela náhodná“. Sklápěcí „stoleček“ (deska) to nevylepší, tím spíše, jedná-li se o robustnější cestujícího, ten stoleček ani nesklápí do vodorovna. Brání tomu „tělesná“ konstrukce cestujícího.

Tohle je bohužel další „západoevropský trend“ – nikoli ovšem ve švýcarských soupravách od pana Stadlera (na vlacích typu S-Bahn), kde – s nadsázou řečeno – lze i „ve čtyřce“ tančit; kdysi jsem rozpětl „čtyřky“ měl i navěřil jsem vzdálenosti (roztečí) opérek 1,70 metru.

Odpůrcům vozidel rodiny 81x (809) nebude znit libě skutečnost, že i v „modernizovaném“ motorovém voze řady 810 s uspořádáním sedaček 3+2 (náhrada koženky textilem) má cestující více místa. Tím spíše v modernizacích „model 2+2 sedačky“ kde sice došlo ke snížení kapacity sedících cestujících

## Vrací se přímé spojení Wien FJB – Praha hl. n.

Ministr mobility pro Dolní Rakousko (NÖ) Schleitzko, ministryně pro ochranu klimatu Leonore Gewesslerová a hejtmanka NÖ Johanna Mikl Leitnerová představily veřejnosti nové rychlíkové spojení Wien Franz Joseph Bf – Gmünd – Tábor – Praha hl. n. Od nového GVD bude zaveden jeden pár rychlíků ve všední dny a dva páry o víkendech, od roku 2025 se má počet párů ještě zvýšit. Od roku 1996, kdy byly všechny přímé vlaky do Vídně přesměrovány přes Břeclav, upadla tato část Dolního Rakouska do jakési opuštěnosti a stagnace. Vše souvisí se vším a lze se domnívat, že i zrušení osobní dopravy na přípojních regionálních tratích: na Zwettel, Waidhofen an der Thaya (včetně neukutečnějšího propojení tratě do Slavonic) či omezení provozu na úzkokolejkách kolem Gmündu, mohl vzdálené souviset s regionalizační tratí Wien FJB – Gmünd. Na rakouské části tratě je navíc silný systém odbavování; kdo nemá předplatní jízdenky, nemůže bez riskování pokuty nastoupit v zastávkách, kde není automat na jízdenky, protože v některých rakouských vlacích není průvodčí, ale není tam ani automat na jízdenky. V roce 2019 jsem byl takto nucen jet „načerno“ asi 50 kilometrů v Dolním Rakousku. Zvláštní tarifní systém. Snad nejhorší v EU.

Martin Kubik



Miss Německa 50 plus z roku 2019 Evelyn Reissmann spolu s předsedou partnerského německého spolku Christophem Koppem (uprostřed).



Expres Hudebního koutku přijíždí do Kraslic.

První letošní akcí, připravenou Muzeem Kraslické dráhy pro veřejnost, byly na státní svátek 8. května jízdy historického motorového vlaku „Internationaler Musikwinkel-Express“ (ve volném překladu Mezinárodní expres hudebního koutku, IMWE) na trase Kraslice – Zwotental – Adorf (Vogtland)

a zpět. Soupravu tvořila vozidla německých železnic z 50. let minulého století, tzv. koleje autobusy – motorový vůz řady 772 a řídící vůz ř. 972. Jízda byla organizována ve spolupráci se saským partnerem Förderverein Obervogtländische Eisenbahn, který provozuje nostalgické vlaky pot.č. jinnak neprovozované trati mezi Adorfem (leží na hlavní trati z Chebu do Plavna) a Zwotentalem (koncová stanice trati č. 145). Hlavní myšlenkou „Expresu Hudebního koutku“ je propojit místa na české i saské straně hranice, jež jsou již několik století spjata s výrobou hudebních nástrojů – Markneukirchen, Klingenthal a Kraslice.

Prvním vlakem z Německa do Kraslic přijela krátce po desáté hodině asi padesátka cestujících, kteří navštívili zdejší železniční muzeum, někteří se pak po malém občerstvení vydali poznávat město a domů odcestovali dalším spojem. Protože se vlak do Kraslic vrátí ještě po třinácté hodině, mohli se s nostalgickou soupravou do Adorfu vydat za zvýhodněnou cenu i čeští zájemci.

Zajímavým zpestřením byli příjezd miss Německa z roku 2019 (v kategorii 50 plus) paní Evelyn Reissmann. Ochoťně pozvala a fotografovala se se všemi, kdož o to projevil zájem.

Jakousi předpremiéru měl IMWE 24. dubna. Protože v této době ještě nebyl legislativně ošetřen provoz předmětných německých vozidel na tratích Správy železnic, byla v úseku Zwotental – Kraslice zavedena náhradní autobusová doprava.

Další jízdy IMWE do Kraslic jsou připravovány na 12. června a 10. a 31. července. Robert Koutný

## Výtopna v Litomyšli byla zachráněna, ale bez kolejí

Ještě na začátku loňského roku hrozila výtopně v Litomyšli demolice, kterou odvrátila až vlna kritiky a mediální kampaň po zveřejnění článku „Prostě to zbouráme“ na zpravodajském webu Zdopravy.cz. Správa železnic po jednání s městem pak začala na přelomu loňského srpna a září s úpravami okolí výtopny, při kterých došlo k demolici několika nepůvodních staveb, například bývalé trafostanice, prádelny či zděného přístavku.

V letošním roce však došlo v rámci redukce kolejiště dopravní Litomyšl i k odstranění koleje k výtopně. Do budoucna tak už nebude možné využít budovu výtopny jako železniční muzeum, které se mohlo zároveň stát domovem pro některá muzejní vozidla. Výtopnu si pronajalo město pro nové zřízení komunitní dílny, která je vítězným projektem přihlášeným v loňském roce do participativního rozpočtu. Komunitní dílna by měla umožnit výrobu a opravu věcí těm, kteří mají nápad a chuť, ale

nemají vlastní zázemí, schází jim určitý nástroj či materiál nebo potřebují s něčím pomoci. Má rozvíjet vztah lidí k řemeslu, podpořit místní řemeslníky a předávání zkušeností mezi generacemi. I v tomto případě se mohly koleje do výtopny hodit.

Opravovat nebo vytvářet se mohly ve výtopně i velké věci, včetně kolejových vozidel. To však už asi nikdo nedomyšlel. Výtopna tak zůstala bez kolejového napojení a snímek pořízený vlastně teprve nedávno, během letošního února, tak už patří jen mezi vzpomínky. A zapomenout se nedá ani na restauraci Hospůdka na konečné, která byla součástí objektu výtopny až do doby, než skončila majitel restaurace smlouva. Dalo se tam dobře najíst a příjemně posedět. V létě byla v provozu i zahrádka s dětským minihřštěm. Zda bude pro budovu výtopny lepším projektem komunitní dílny než restaurace, se ukáže až časem.

Martin Kalousek



Zachráněná výtopna v Litomyšli.

## Vyšla již šestá edice Vědeckotechnického sborníku Správy železnic

Správa železnic vydala již šestou edici Vědeckotechnického sborníku. Sborník navazuje na 47 čísel VTS Českých drah.

Sborník obsahuje devět příspěvků, zájemci zde najdou například informace k simulaci jízdy vlaku

pomocí programu EMT-ATP, článku k výročí 45 let od zrodu lokomotiv řady 742, dále porovnání silniční a železniční dopravy z hlediska produkce emisí CO<sub>2</sub> či příspěvek o možnostech použití dvoudrojových lokomotiv.

Edice č. 6 VTS SŽ je k dispozici na webu: <https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/publikace/vts>.

–rš–

## Senioři v Brně jsou stále aktivní

To, že v Brně jsou činní senioři, se ví již dávno, vždy jsem jejich činnost nenápadně sledoval a fandil jsem jim. A pak jsem se mezi těmi starými známými ocitnul i já. Termín „starými“ pochopitelně není myšlen tak, že by zde měli být sami starci, taktodě ne, neboť každý člověk je vždy tak starý, jak se cítí. Podléhat tomu, že mám v občanském průkazu dřívější rok narození, by se nikdy nemělo.

Nedá se říci, že by se vlivem covidu činnost Klubu důchodců Brna hl. n. zastavila. Pochopitelně se omezila pravidelná setkávání, ale ta se ihned, jakmile se situace zlepšila, rozjela na plné obrátky. Pravidelně každý měsíc se schází v sále brněnské restaurace Bogota skupina důchodců – bývalých pracovníků nejen Brna hl. n. Termín „skupina“ je asi hodně podneseny, neboť účast se pohybuje od 45 do 60 seniorů a seniorek. Pod odstupením bývalého předsedy Jiřího Tmkala, kterému se hodí za dlouholeté vykonávání této funkce poděkovat, byl zvolen jeho nástupce. Zvolena byla tentokrát žena, Jana Vlčková, dříve dlouholetá funkcionářka OSŽ na hl. n. v Brně, nyní již také seniorka. Po bývalém předsedovi není celkem moc co zlepšovat a je spíše zapotřebí v zaběhnutém trendu nadále pokračovat.

To se nepochybně daří, hned na počátku uvolnění situace s covidem to bylo tradiční setkání MDŽ v Bílovicích nad Svitavou. Jelikož je složení členské základny ženy a muži téměř vyrovnané, nebyla o tanečnický či tanečnické vzájemná nouze. Také

## Moudrost pro tento den

„Neexistuje jiná rozumná forma výchovy, než být příkladem. Nelze-li jinak, tedy odstrašujícím.“

Albert Einstein,  
německo-americký fyzik  
(1879 - 1955)

## Do Česka přijede francouzský vysokorychlostní vlak TGV

Správa železnic představí začátkem června veřejnosti francouzský vysokorychlostní vlak TGV. Průkopník rychlého železničního spojení na evropském kontinentu postupně navštíví Prahu, Brno, Jihlavu a Ústí nad Labem. Nejvíce času stráví v jihomoravské metropoli, kde bude stát od 7. do 9. června součástí expozice Správy železnic na veletrhu Rail Business Days.

Desetivozová francouzská vysokorychlostní jednotka přijede do Česka přes Německo, nejprve se představí veřejnosti 6. června na pražském hlavním nádraží, kde bude stát od 11 hodin v blízkosti východu z nového podchodu na Žižkov. Večer bude následovat přesun do areálu brněnského výstaviště, kde bude stát od tří dnů součástí venkovní expozice na tamních kolejích. V průběhu konání akce poslouží také k prezentaci francouzských drah SNCF a projektu Rychlých spojení v naší republice.

Dalšími zastávkami vlaku bude 10. června stanice Jihlava a o den později hlavní nádraží v Ústí nad Labem. Následně se opět přes Německo vrátí do své domovské země. Na přepravě soupravy po českém území bude Správa železnic spolupracovat s dopravcem ČD Cargo.

Prezentovanou jednotku typu TGV PSE s evidenčním číslem 16 dodala v roce 1980 společnost Alstom pro projekt TGV Sud-Est (jihovýchod), který přinesl bezkonkurenční vlakové spojení Paříže s Lyonem. Šlo o součást série 109 jednotek s nepříehledným oranžovým nátěrem. Vlak tvoří dva hnací a osm vložných vozů o celkové délce 200 metrů, v původní konfiguraci nabízel celkem 368 míst. V roce 1981 dosáhl rychlostního rekordu 380 km/h, na běžných spojích jezdil 300 km/h. V pravidelném provozu sloužil do roku 2018, celkem najel 13 883 189 km.

Tisková zpráva Správy železnic

pálení čarodějnic s opékáním špekáčků v rekreačním zařízení Prudka u Tišnova se vydařilo, zúčastnilo se této akce víc než třicet členů klubu. Správce zařízení obstaral dřevo na oheň, tak se mohli senioři a seniorky bavit až do noci.

Z dalších akcí se připravuje několikadenní pobyt v Jeseníkách, návštěva zámku v Jaroměřicích nad Rokytnou, plovárna v Dalešicích a plavba lodí po Dalešickém přehradě. Je toho více, co by se dalo vyjmenovat z bohaté činnosti klubu, ale v nejlepší je zapotřebí přestat. Setkání téměř pravidelně nyní navštěvuje současný předseda základní organizace OSŽ na hl. n. v Brně Vladimír Kroupa, který vždy podává zprávy o aktuálním dění v OSŽ a provozu Českých drah. Nezapomíná se ani na kulatá výročí členů, kdy oslavenec obdrží malý dárek. Obvykle se to neobejde bez nějakých těch panáčků od oslavence, ale to patří k věci. Důležité a pěkné je i to, že při setkáních mimo oficiální dění nebývá v sále hrobové ticho. Senioři a seniorky si mají stále o čem povídat. A není to vždy jen o dráze anebo o tom, koho co bolí či nebolí, jak by se mohl někdo domnívat. Hovoří mezi sebou ve skupinkách, třeba jak komu rostou králíci nebo co se na zahrádce komu urodilo, či jak to letos komu teklo v pálení, někteří si mimě zabublají, když zabrousí do politiky. Zejména ženy se pak rády pochlubí fotografiemi svých vnučat či pravnučat. Proč by ne, vždyť věk nic neznamená a roky to jsou přece jen čísla.

Miroslav Vaněk, Brno

## Ušatá jela do Letohradu

Ve středu 11. května 2022 se v areálu budoucího Muzea železnice a elektrotechniky Národního technického muzea na Masarykově nádraží v Praze konalo přátelské setkání při příležitosti přípravy předání parní lokomotivy 464.102 „Ušatá“ na opravu do dílen dodavatele v Letohradu.

Ve středu proběhla příprava na přepravu, která je realizována ve čtvrtek po železnici, lokomotiva byla tažena.

Národní technické muzeum opravuje tři parní lokomotivy díky finančním prostředkům z projektu „Restaurování kolejových vozidel ze sbírky Železničního muzea NTM“ Integrovaného regionálního operačního programu (IROP) a podpoře ze státního rozpočtu.

Oprava dvou lokomotiv již probíhá a parní lokomotiva 464.102 „Ušatá“ je předána do

opravy jako poslední. Po opravě se stane plně provozním exponátem a bude k vidění v provozu na našich tratích.

–rš–

