OBZOR 12

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů

13. 5. 2022 Cena 5 Kč

Ročník 33

Z aktuálních událostí

■ Dne 19. 5. proběhlo v Praze, v sídle OSŽ, jednání **Podnikového výboru** (PV) **OSŽ Správy železnic**. V úvodu předseda PV OSŽ SŽ Petr Štěpánek podrobně probral všechna důležitá jednání od posledního zasedání PV. Z jednání OC 4. 5. 2022 připomněl dohodu nad 1. změnou zásad FKSP, a to jak Rámcových, tak Centrálních, kde došlo k navýšení částek na občerstvení při pořádání sportovních a kulturních akcí u každé položky o 10 Kč. Z programu jednání Ú–OSŽ ze dne 18. 5. byla zmíněna mimo jiné problematika novelizace důchodového zákona a tzv. malých KOP.

V další části věnované pojištění členů OSŽ hovořil vedoucí SPO OSŽ–Ú JUDr. Večeř o připravované pomůcce pro členy OSŽ, ale i pro předsedy a hospodáře, kteří uzavírají pojištění s jednotlivými členy. Tento materiál bude v nejbližších dnech rozeslán na všechny ZO. Další část, věnovanou informacím zaměstnavatele, zahájil personální ředitel Ing. Pavel Koucký pravidelným rozborem mezd za období 1–4/2022. Bohužel i zaměstnanci Správy železnic se pohybují při obrovské inflaci více než 5,5 % pod reálným nárůstem mezd. Z dalších témat připomněl Ing. Koucký připomínkové řízení novelizace důchodového zákona, kde za vedení SŽ je hlavní prioritou zohlednit práci našich hasičů, kteří jsou součástí IZS. Od 1. 10. 2022 je plánován vznik nové OJ Stavební správa VRT. Nejpozději ke stejnému datu by mělo na každém OŘ vzniknout pracoviště dispečera ŽDC, jehož úkolem bude centrální příprava rozkazů pro celý obvod OŘ. Ing. Koucký popsal cílový stav a zařazení do TS v těchto nových pracovních pozicích.

Ing. Kohoutová konstatovala vyplácení výkonových odměn nad úrovní uzavřené PKS na rok 2022. V některých OJ je již od dubna vyplácena motivační odměna, ve zbytku OJ k tomu dojde od měsíce května. Upozornila na změnu vyhlášky o cestovních náhradách, kde došlo k navýšení částek za PHM.

Ing. Pospíšil popsal pilotní projekt evidence odchodů v šesti budovách SŽ, dále uvedl, že k poslednímu dubnu byly přiděleny poukazy na KOP všem zaměstnancům SŽ, kteří na ně mají v tomto roce nárok. Zmínil také oblast tzv. malých KOP a příspěvků na tyto pobyty ze strany ZPMV 211. Dodal, že se dokončují prověrky BOZP u SŽ a bude snahou vedení i přes omezené prostředky odstranit všechny zjištěné závady. V přijatém usnesení vyjádřil PV OSŽ SŽ reakci zaměstnavatele na současnou situaci v ČR ve vztahu k neustále se zvyšující inflaci a s tím spojenými negativními dopady na zaměstnance Správy železnic.

■ Jednání **Republikové rady seniorů** (RRS) **OSŽ**, které se konalo 19. května v Praze, se zúčastnilo 13 členů rady. Jako hosté se jednání rady zúčastnili nový místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při ČD Štěpán Lev a předseda Regionální sportovní komise OSŽ Olomouc a současně hlavní rozhodčí při Seniorských hrách v srpnu v Rajeckých Teplicích Libor Kiš.

Detailní informace o mezinárodních Sportovních hrách seniorů ČR, které proběhnou 13. – 15. července 2022 v Mostě, podal místopředseda RRS OSŽ Alois Malý. Hlavním bodem jednání rady byla diskuse ke konečné podobě Seniorských her v Rajeckých Teplicích, které se konají ve dnech 23. – 25. srpna 2022. V diskusi členů rady s Liborem Kišem byl upřesněn počet družstev, disciplíny a jejich bodování.

Místopředseda OSŽ, předseda Podnikového výboru OSŽ při Českých drahách, Štěpán Lev, informoval členy o současné situaci na železnici a v OSŽ. Zmínil se o první změně PKS od 1. 7. 2022 na ČD, o nabídkách v tzv. rozstřelu na lince R27 (Olomouc – Krnov – Opava), o kterou projevila zájem také společnost Arriva. V následné diskusi pak Štěpán Lev odpovídal na četné dotazy z řad členů.

V dalším bodě jednání informovala předsedkyně RRS OSŽ Danuše Polášková přítomné o členské základně OSŽ k datu 1. 2. 2022 podle údajů předsedů jednotlivých ZO OSŽ. **„Celkem má OSŽ 32 716 členů ve 262 základních organizacích, z toho nejvíce** (32,5 % členské základny) **tvoří 10 644 členů u Správy železnic, druhý nejvyšší počet členské základny** (30,1%) **tvoří 9871 seniorů,“** konstatovala předsedkyně. Jak dále dodala, České dráhy mají 7346 členů OSŽ (22,5%), ČD Cargo pak 2934 členů (8,9 %) a nedrážní organizace OSŽ čítají celkem 1891členů (5,8 %). Následovalo kolečko informací, které přednesli jednotliví členové zastupující svůj region. Mezi nejčastější informace patřilo konstatování, že po covidové době se pomalu rozjíždějí naplánované volnočasové akce jednotlivých klubů seniorů.

■ V úterý 7. 6. 2022, v době redakční uzávěrky tohoto čísla, jednalo **Představenstvo OSŽ**. Na něm mimo jiné Štěpán Lev, místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s., informoval o výsledcích IX. sjezdu Odborového združenia železničiarov, kterého se osobně zúčastnil a který se konal ve dnech 27. – 28. 5. 2022 v Rajeckých Teplicích. Do funkce předsedy OZŽ byl na volební období 2022–2026 znovuzvolen Mgr. František Zaparanik, místopředsedy OZŽ jsou: Ing. Peter Hoffman, Peter Pikna a Ľubomír Kopka; Peter Hoffman bude zároveň vykonávat funkci I. místopředsedy OZŽ, do které byl právoplatně zvolený. Více informací z jednání Představenstva OSŽ na webu a v příštím čísle..

–red–

Možnosti prohlédnout si na hlavním nádraží v Praze interiér vysokorychlostní jednotky TGV využily přes tři tisíce zájemců. Snímek Michael Mareš

Fenomén jménem TGV přilákal na hlavní nádraží v Praze tisíce zájemců

Nebývalému zájmu veřejnosti se od samého začátku pobytu na území České republiky těší legendární vysokorychlostní jednotka TGV. Interiér soupravy si v pondělí 6. 6. 2022 odpoledne bylo možné prohlédnout na hlavním nádraží v Praze a této možnosti využily přes tři tisíce zájemců. Další tři dny pak vysokorychlostní jednotka stála na brněnském veletrhu Rail Business Days, na pátek 10. 6. bylo naplánováno vystavení jednotky v Jihlavě a na sobotu 11. 6. v Ústí nad Labem.

Přestože je tato jednotka již zasloužilým strojem, se současnými vlaky se rozhodně může poměřovat a je stále provozní. Jde o jedinou prezentační vysokorychlostní soupravu v Evropské unii. Za dobu své existence byla dvakrát výrazně modernizována a je vybavena nejmodernější komunikační technikou.

Vlak TGV 16 byl vyřazen z běžného provozu v roce 2018. Jeho tachometr se tehdy zastavil na úctyhodném číslu – 13 383 189 km.

–mmč–

Pražský dopravní Den dětí se vydařil!

V sobotu 4. 6. 2022, po tříleté pauze, se na železnici opět v plné parádě slavil Mezinárodní den dětí. Namísto v Braníku se tentokrát den dětí konal na Smíchově, i tady to ale bylo zřejmě naposledy. **„V Braníku to letos nebylo možné kvůli odklonovým trasám,“** uvedl Ing. Jakub Goliáš, ředitel OCO Střed, s tím, že organizace letošního dne dětí byla kvůli výlukám a různým omezením, včetně délky nástupišť, komplikovaná. **„Parní vlaky** (čtyři páry spojů na trase Smíchov – Holešovice byly z důvodu technické závady na lokomotivě 434.2186 „Čtyřkolák“ taženy „Všudybylkou“ 354.195, na postrku s T 444.162) **tak nakonec namísto do okolí Braníka vyjely ze Smíchova do Holešovic, ale trasa to byla neméně zajímavá,“** doplnil Jakub Goliáš. Dlužno dodat, že vyhlídková jízda Prahou přilákala davy lidí.

Centrem železniční části oslav tak byl tentokrát pražský Smíchov. Návštěvníci zde mohli například navštívit výstavu železničních kolejových vozidel (753 101–5/T 478.3101, 810.306–1, 714.230–0, 111.011–3/E 458.1011, 162 011–1, 193.902–4, kinematovlak) modelové kolejiště, doprovodný kulturní program DDM Prahy 5 (pohádky, taneční a hudební vystoupení), výtvarné dílničky pro děti či skákací hrad, nechyběly ani tradiční informační stánky Pražské integrované dopravy a Českých drah. Pražský dopravní den dětí byl opět plný současné i historické dopravní techniky.

(Pokračování na str. 4)

V Budapešti se konal 6. kongres ETF

Ve dnech 24. – 27. května 2022 se v hlavním městě Maďarska Budapešti konal 6. kongres Evropské federace pracovníků v dopravě (ETF). Téměř šest set delegátů zastupujících 151 odborových svazů z 39 členských zemí zvolilo nové vedení ETF na příštích pět let a diskutovalo o budoucnosti jednotlivých dopravních sektorů a odborových svazů v dopravě. Kongres, všechna doprovodná jednání i konference měly hybridní formu, ale desetina účastníků se připojila přes platformu zoom, ostatní delegáti uvítali zrušení všech covidových opatření a do Budapešti přicestovali osobně. Kongres se uskutečnil v řádném a plánovaném termínu. Za Odborové sdružení železničářů se kongresu zúčastnila tříčlenná delegace ve složení: předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při ČD, a. s., Štěpán Lev a vedoucí kanceláře předsedy OSŽ, členka Výkonného výboru ETF a viceprezidentka Železniční sekce ETF PhDr. Helena Svobodová.

Před zahájením plenárního zasedání kongresu se v neděli 22. května sešlo poslední předkongresové jednání Výkonného výboru ETF, které schválilo jednací řád pro Konferenci mládeže (uskutečnila se 23. května), pro Konferenci žen (uskutečnila se 24. května) a projednalo poslední body související s přípravou jednání kongresu. Slavnostního zahájení v budapešťském Kongresovém centru se jako hosté zúčastnili primátor Budapešti Gergely Karácsony a generální tajemník Evropské konfederace odborů Luca Visentini. První jednací den byly na programu standardní body jednání (volba mandátní komise, schválení jednacího a volebního řádu, schválení programu jednání kongresu atd.) Generální tajemnice ETF Livia Spera přednesla zprávu o činnosti ETF za období 2017 – 2022 a prezidenti jednotlivých sekcí doplnili zprávu podrobnějšími informacemi o aktivitách svých sekcí. Kongres dále projednal a schválil Zprávu o hospodaření ETF za období 2017–2022, kterou přednesla členka Revizní komise Kirsti Hague z norského odborového svazu NSF. Poté Kongres projednal a schválil novou výši členských příspěvků na další období do roku 2027 tak, aby hospodaření ETF nebylo v příštích pěti letech ztrátové. Důležitým bodem prvního dne kongresu byla volba generálního tajemníka/tajemnice a prezidenta ETF. Vzhledem k tomu, že na funkci generální tajemnice ETF byla pouze jediná kandidátka – dosavadní tajemnice Livia Spera (Itálie) a na funkci prezidenta ETF dosavadní prezident Frank Moreels (Belgie), byli dva kandidáti zvoleni aklamací. Stejným způsobem proběhla volba viceprezidentů a členů Výkonného výboru, která byla na programu až v pátek 27. května.

Závěrečná část prvního dne evropského kongresu byla věnována aktivitám ETF v zemích střední a východní Evropy. Josef Mauer, manažer ETF pro střední a východní Evropu, v roli moderátora panelové diskuse pozval zástupce čtyř odborových svazů, aby s nimi diskutoval o specifikách tohoto regionu.

(Pokračování na straně 2)

Delegace OSŽ na 6. kongresu ETF. Zleva Štěpán Lev, PhDr. Helena Svobodová, Mgr. Martin Malý.

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Jaká bude nová sezona? Pokud se nestane něco neobvyklého, tak skvělá!“

Hovoříme s **Mgr. BLANKOU JÍŠOVOU,**
ředitelkou CK ČD travel

Jsme na prahu nové sezony, jaká bude?
Pokud se nestane něco neobvyklého tak skvělá.

Lidé mají rádi čísla. Dá-li se to spočítat, kolik destinací máte v nabídce na letošní sezonu a jak se tento počet liší od loňského roku? Jaká je kapacita těchto destinací a kolika klientům CK ČD travel můžete nabídnout rekreaci? Mimochodem: kolik klientů ročně „odbavíte“?

V destinacích se už nedá nikam moc růst., díky spolupráci s největšími CK a vlastní nabídce pobytů v tuzemsku máme asi nejširší nabídku na trhu. Pokud bych to měla shrnout, tak od Albánie po Zanzibar. A v tuzemsku nabízíme více než 100 hotelů. Ročně odbavíme okolo 14 tisíc klientů.

O kterou lokalitu či destinaci je mezi klienty CK ČD travel největší zájem?

Letos ještě vedou tuzemské pobyty, které získaly na popularitě v období covidu. Do hledáčku klientů se vrací Řecko, Chorvatsko, Egypt a Turecko.

Loňský a předloňský rok výrazně poznamenala pandemie COVID–19, kdy činnost CK ČD travel byla, teď cituji slova jednatele Dr. Miroslava Kaprálka, *„...velice obtížná, kdy koncepční práci vystřídal stres“*. Miroslav Kaprálek k tomu dodal: „Poděkování patří i ředitelce Mgr. Jíšové, která dokázala, že je ženou na svém místě!“ Jak se vám to poslouchá?

Poslouchá se to hezky, ale vzpomíná se na to špatně. Byl to vysoce stresový rok pro nás všechny. Klienti měli pocit, že my víme, jak se bude situace vyvíjet a chtěli po nás prognózy a záruky. Na jednu stranu jsme je chápali – šlo o jejich peníze a dovolené. Ale na druhou stranu bylo dost naivní si myslet, že my víme víc, než vlády okolních států.

Podle výroční zprávy jste se v roce 2021 s pomocí rezervního fondu vyrovnali se ztrátou roku 2020, takže do nové sezony vstupujete s čistým štítem?

Ano, a jsem za to velice ráda. Díky velkému úsilí a operativním změnám v nabídce i stylu práce jsme dokázali ztrátu vyrovnat.

Ne všichni ale CK ČD travel fandí, občas se objeví i nepřejícné názory, například v souvislosti s možností, kdy zaměstnanec dostane finanční příspěvek na ruku a bude si moci požádat o rekreaci kdekoliv. Miroslav Kaprálek před tím varuje, tvrdí, že dojde nejen ke ztrátě kontroly nad použitím finančních prostředků z FKSP, ale i ke ztrátě férovosti v přístupu ke klientům.

To je opravdu citlivá věc. Pravdou je, že pokud se centrální fond rozdělí stejným dílem, pak každému zaměstnanci zůstane zanedbatelná částka, kterou snad ani není možné nazývat benefitem. Nyní může jak zaměstnavatel tak i odbory prezentovat příspěvek na dovolenou jako významnou pomoc. Často se nám stává, že díky dotaci může rodina s více dětmi jet k moři – 20 000Kč je někdy i polovina nákladů. Bez příspěvku by si to nikdy nemohli dovolit. A pokud se týká námitek, že jsou zaměstnanci omezeni pouze výběrem od ČD travel, pak by se nemělo zapomínat na nesporné výhody: klienti si vybírají z obrovské nabídky i CK Čedok, Exim, Fischer, Travel family..., to jsou největší CK na trhu. My jsme prostředníkem mezi nimi a klientem. Vyhledáváme jen takové partnery, kteří jsou spolehliví. Například s Firo Tour jsme ukončili spolupráci při prvních náznacích problémů. A když v minulém roce zkrachovali, neměli jsme u nich jediného klienta. Nebo naopak: zkrachovala CK Melissa – ale našich klientů se to vůbec nedotklo, protože jsme byli schopni domluvit se přímo tak, aby klient nebyl obtěžován.

Na druhou stranu máme na zřeteli i zájmy zaměstnavatelů. Když už vkládají tak velké prostředky do Sociálního fondu, měly by být správně využité. Jako jediná CK dokážeme při zrušení zájezdů vracet dotace zpět do fondu. Což se masivně projevilo v době covidu. Často se stává, že při stornu klienti nechají zálohy propadnout, protože to je „jen dotace“, tedy ne jejich vlastní peníze. A zaměstnavatel tak platí něco, co nebylo využito.

V nabídce máte i destinace nabízené jinými, takzvanými spřátelenými CK. Které to jsou a jaká je s nimi spolupráce?

Již několik let spolupracujeme s těmito CK: Brenna, Canaria Travel, Čedok, Exim, Fischer, Mayer Crocus, Nevdama, Travel Family (VTT, Viamare, Vítkovice Tours, Kovotour). Jedná se o cestovky, které mají proklientský přístup. Z toho důvodu jsme například ukončili spolupráci s Blue Style. Jejich chování při vydávání vlastních Covid poukazů bylo velice agresivní. A dopláceli na něj klienti. I dnes zdražení zakoupených zájezdů připouští pouze Blue Style. Naopak Čedok, Exim i ČD travel ceny „drží“ navzdory zvyšujícím se nákladům. Naši klienti nejsou pouze jména, ale jsou to kolegové a jezdí s námi mnoho let. Záleží nám na každém z nich.

Michael Mareš

V Budapešti se konal 6. kongres ETF

(Pokračování ze str. 1)

Společně s Nevenem Melvanem, generálním tajemníkem Odborového svazu chorvatských námořníků (SPH), Kenanem Öztürkem, prezidentem odborového svazu Tureckého odborového svazu pracovníků v oblasti motorových vozidel a dopravy TÜMTIS, a Rafalem Tomasiakem, ředitelem Středoevropského střediska pro odborovou práci se diskuse rovněž zúčastnila PhDr. Svobodová.

Po zahájení druhého jednacího den kongresu byla projednána hlavní usnesení ETF a předložen ke schválení Program ETF na další kongresové období. Program Železniční sekce byl projednán a schválen na zasedání dne 8. prosince 2021.

Poté vystoupili se svými projevy generální tajemník Mezinárodní federace pracovníků v dopravě (ITF) Steave Cotton (Velká Británie) a charizmatický australský dokař, prezident ITF Paddy Crumlin.

Na jednání kongresu byl rovněž zařazen bod věnovaný událostem na Ukrajině. Představitelé ETF i ITF ve svých projevech apelovali na obnovení diplomatických jednání a odsoudili vojenské řešení konfliktu. Prezident ETF F. Moreels připomněl založení Fondu solidarity na podporu Ukrajiny a informoval o využití prostředků na zajištění humanitární pomoci ukrajinským odborovým organizacím. ETF má na Ukrajině dvě členské organizace: Odborový svaz železničářů a dopravních stavbařů Ukrajiny a Odborový svaz pracovníků v námořní dopravě Ukrajiny. Předseda námořníků Oleg Grigoriuk se kongresu zúčastnil osobně a poděkoval všem za pomoc a podporu a vyjádřil naději v brzké ukončení války. Předseda Odborového svazu železničářů Alexej Semeruň se připojil on–line. Po technickém bodu jednání – návrhy na změny Stanov ETF – následovala panelová diskuse nazvaná „Budoucnost dopravy a práce v dopravě“. Moderátorka Bethany Staunton z Evropského institutu odborových svazů (ETUI) si pozvala šest hostů s nimiž diskutovala o úloze členských organizací ETF při participaci na aktivním rozvoji spravedlivé a ekologické společnosti, zaměřené na pracovníky v dopravě.

Úvod třetího, závěrečného dne kongresového jednání byl opět věnován panelové diskusi. Generální tajemnice ETF Livia Spera v roli moderátorky diskutovala se svými hosty o významu ETF jako síly, která bude lépe podporovat své členy formou mezinárodní výměny, učení, solidarity a spolupráce. Po panelové diskuzi následovaly již zmiňované volby členů Výkonného výboru, viceprezidentů ETF a členů revizní komise. Vše aklamací, bez hlasování. Dále byli potvrzeni do Výkonného výboru zástupci Výboru žen a Výboru mládeže.

Zeptali jsme se předsedy OSŽ Mgr. Martina Malého

Pane předsedo, s jakými novými poznatky a dojmy se vracíte z budapešťského kongresu ETF?

Kdybych měl krátce zhodnotit průběh kongresu, tak bych asi především zdůraznil velmi dobré organizační zajištění akce, a to včetně dobře fungující IT podpory, jelikož veškeré jednací materiály i většina úkonů delegátů, jako např. i hlasování, probíhaly převážně elektronickou formou, aniž by přitom nastávaly nějaké významnější technické potíže. Silně na mne také zapůsobila některá vystoupení kolegů ze zemí, kde se odbory potýkají s nepřátelským chováním nejvyšších manažerů firem nebo politických struktur. Například informace o explozi výbušniny na jednání odborové organizace, jež zranila 200 účastníků akce, o které ve svém vystoupení hovořil turecký kolega Kenan Öztürk s tím, že policie ani po několika měsících vyšetřování nezjistila pachatele, člověku připomene, že sociální dialog i v 21. století může někdy bohužel probíhat poněkud drsněji, než jsme v našich středoevropských poměrech zvyklí. V této souvislosti mne také zaujala anketa o nejhoršího manažera z pohledu chování k zaměstnancům a porušování jejich práv a práv odborových organizací. Ze třech nominací v této soutěži v hlasování nakonec „zvítězil“ Peter Hebblethwaite, výkonný ředitel britské společnosti P&O Ferries, která nezákonně a bez projednání s odbory propustila 800 námořníků. Z pohledu OSŽ bych potom chtěl vyzdvihnout, že se nám ve volbách na kongresu opět podařilo prosadit svého zástupce, a to PhDr. Helenu Svobodou, do Výkonného výboru ETF, což je orgán, jehož role ve struktuře orgánů ETF je podobná postavení Ústředí v rámci OSŽ, což nám samozřejmě umožňuje lépe prosazovat pohled našeho regionu v rámci agend, kterými se ETF ve své činnosti zabývá.

Zeptali jsme se místopředsedy OSŽ Štěpána Lva

Pane místopředsedo, kongres ETF byl první významnou mezinárodní akcí, které jste se zúčastnil. Jaké dojmy si z kongresu odvážíte? Co nebo kdo vás nejvíce zaujal?

Jak jste řekla, je to pro mě první velká zkušenost, i když jsem byl v minulosti přítomen na různých jednáních poradní skupiny Železniční sekce pro doprovodný vlakový personál v Bruselu s kolegou Martinem Janečkem. Dojmy jsou dvojí, byla zde velice pěkná atmosféra, dobře zorganizovaný kongres a poznal jsem mnoho kolegů z ostatních odborových svazů v Evropě. Problematika v jednotlivých dopravních sekcích je podobná, zejména pak v železniční dopravě. Překvapením pro mě byl příklon západních zemí k socialismu v otázkách znárodnění. Mnozí řečníci vyzývali k boji za ekonomiku, jejímž hlavním cílem nebude zisk, ale sociální spravedlnost a plná zaměstnanost, jak zaznělo mj. v úvodním projevu Luca Visentini, generálního tajemníka Evropské konfederace odborových svazů. Předsedkyně Výboru žen v ETF Sára Tripodi (Itálie) požaduje rovnost pro ženy ve všech profesích v oblasti dopravy a povinné kvóty pro ženy 40 %. Myslím si, že pokud ženy chtějí nějakou profesi studovat a vykonávat, tak si za tím půjdou a nemusí být k tomu kvóty. Kongres ETF myslel i na LTGB komunitu ve velice kultivované formě. Samozřejmě, že kongres nezapomněl na podporu zástupců odborů z Ukrajiny. Pro mírové řešení konfliktu se jednoznačně vyslovil jak prezident ETF Frank Moreels, tak generální tajemník ITF Steave Cotton.

PhDr. Helena Svobodová

V roce 2017 byla výpravní budova původní železniční stanice Bartoušov zrekonstruována a část s bytem zbourána.

NAVŠTÍVILI JSME

Žitětín

Nová železniční zastávka Žitětín má zajímavou historii: nejdříve (od otevření trati v roce 1881) se jmenovala Jičínoves (nezaměňovat se zastávkou Jičíněves v km 33,2, otevřenou 1. 6. 1887 stejně jako sousední Nemyčeves, která se tehdy jmenovala Jičínoves zastávka), v letech 1919 – 1924 Bartošov, od roku 1924 Bartoušov, od roku 1993 Hláska Bartoušov a teď nově Žitětín, respektive Výhybna Bartoušov.

Od konce listopadu loňského roku (30. 11. 2021) slouží cestujícím zbrusu nová zastávka Žitětín (na trati 061 Nymburk – Jičín), která stojí v místě bývalé železniční stanice Bartoušov. Železniční stanice Bartoušov sloužila cestujícím nepřetržitě více než 100 let, až v devadesátých letech minulého století se z ní stala pouhá zastávka s nákladištěm obsazená závorářem (hláska, nákladiště a zastávka Bartoušov byla aktivována 22. 5. 1993 na základě rozkazu o vypnutí a zapnutí zabezpečovacího zařízení) a jako hláska fungovala až do 30. 11. 2021). I tak byla osobní doprava kvůli cca dvacetiminutovým pobytům vlaků v Kopidlně (čekání vlaků od Nymburka na protivlak od Jičína) nevyhovující.

O zřízení výhybny v Bartoušově se mluvilo dlouho, ale stavět se začalo až v září minulého roku. V místě bývalé železniční stanice Bartoušov, prakticky naproti bývalé výpravní budovy, byla postavena nová zastávka Žitětín s nástupištěm na opačné straně kolejí směrem k obci Žitětín a o kousek dál pak nová výhybna s dopravními kolejemi dlouhými 104 a 98 metrů: **„Žitětín se to jmenuje podlé vesnice, která je odtud asi kilometr směrem na druhou stranu kolejí, než leží Bartoušov,“** vysvětluje mi výpravčí Květoslava Bařtipánová s tím, že zastávku Žitětín a Výhybnu Bartoušov dělí jen několik málo metrů.

Vlaky se potkávají na výhybně, zastávka s 61 metrů dlouhým peronem je jednokolejná. V letošním grafikonu se tady křižuje v deset, ve dvanáct, ve čtrnáct hodin a pak každou hodinu až do 20 h: **„Od Jičína to přijede v 54´, osobní vlak zastaví na zastávce** (Žitětín), **tedy pokud má výstup, a pak popojede do odbočky do nové výhybny. Protijedoucí vlak od Kopidlna projede po první koleji výhybnou, tady** (v zastávce Žitětín) **zastaví, tedy pokud má výstup/nástup, a v 57´pokračuje na Jičín. Tři minutky a je vykřižováno,“** popisuje výpravčí Bařtipánová křižování ve Výhybně Bartoušov.

Výhybna u zastávky Žitětín je ovládána z budovy bývalé železniční stanice Bartoušov, která byla v roce 2017 rekonstruována. Výpravčí tady nejsou nově, do května roku 1993 tady běžně sloužili, pak železniční stanice Bartoušov byla zrušena a výpravčí přešli do Rožďalovic.

Zpět do Bartoušova se výpravčí vrátili až vloni na podzim: **„Kopidlno a Bartoušov jsou spojené a slouží tady aktuálně devět lidí. Jelikož výpravčích je málo, tak spojili Kopidlno s Bartoušovem, my čtyři, co jsme byli v Kopidlně, plus střídači, kteří sem dojíždějí,“** říká dále Květoslava Bařtipánová, která na dráze slouží od roku 1988 po průmyslovce.

V železniční stanici Bartoušov byly dlouhá léta ručně ovládané závory. Podle webu vlakregion byly závory na kliku po poškození kamionem nahrazeny moderními v roce 2009, ty se ale i nadále ovládaly manuálně tlačítkem u přejezdu. Automatické závory a světelná návěstidla byla dosazena až později.

Michael Mareš

Nová zastávka Žitětín.

Zastávku Žitětín a Výhybnu Bartoušov dělí jen několik málo metrů. Vlaky se potkávají na výhybně.

VŠIMLI JSME SI

● **PLZEŇSKÝ KRAJ** vybral dne 6. 6. jednomyslně České dráhy jako vlakového dopravce pro Plzeňsko a Český les. Podle Pavla Čížka, náměstka Plzeňského kraje pro dopravu, kraj rozhodoval, zda jít do starších repasovaných vozidel několika typů za nižší cenu, nebo vybrat České dráhy, které jako jediné nabídly velký podíl nových vlaků. Desetiletý kontrakt, který začne platit od prosince 2023, je zhruba za čtyři miliardy korun. Ve hře byly ještě společnosti Arriva a Leo Express. Jak uvedla ČTK, České dráhy slíbily zavést nové dvouvozové motorové jednotky od polské společnosti PESA. Na Plzeňsku i v Českém lese budou nové vozy zaváděny postupně a nahradí tak staré motorové soupravy.

● **NA TRATI** Zadní Třebaň – Lochovice v rámci další modernizace tratě a odstranění propadů rychlosti nově zabezpečují přejezdy světlenou signalizací PZS. Stav 24. 5. u zastávky Vižina. Snímek Martin Kubík.

● **V ŽST. CHEB** probíhá modernizace staničního zabezpečovacího zařízení spočívající v náhradě stávajícího reléového zabezpečovacího zařízení za elektronické třetí kategorie (ESA) s ovládáním z jednotného obslužného pracoviště v tamní výpravní budově (stávající dopravní kancelář bude přestěhována), kde bude umístěna nová stavědlová ústředna. V souvislosti s tím zdejší kolejiště prochází potřebnými stavebními úpravami (na snímku Tomáše Martínka z března letošního roku). Tyto stavební práce jsou zde realizovány v rámci výstavby ETCS v úseku Plzeň – Cheb zahájené v srpnu roku 2020. Tato investiční akce je spolufinancována Evropskou unií prostřednictvím CEF (Nástroj pro propojení Evropy) a je součástí projektu „Výstavba ETCS v úseku Beroun – Plzeň – Cheb“.

● **OD 1. ČERVNA** má ČD Bike Půjčovna jízdních kol ve Vyšším Brodě klášteře opět otevřeno. V provozu je denně od 7.45 h (respektive v neděli od 8.45 h) do 14.25 h s polední přestávkou 12.25 až 13.15 h, a to až do 30. září 2022. Jízdní kola zapůjčená ve Vyšším Brodě lze bezplatně přepravovat v osobních a spěšných vlacích na celkem dvanácti tratích v jihočeském regionu.

● **VE STŘEDOČESKĚM KRAJI** končí 12. 6. bezplatná přeprava seniorů nad 70 let. Ti budou nyní platit poloviční jízdné, tedy stejně jako nyní senioři od 65 let. Opatření se týká autobusů i vlaků. Nově se zavádějí výhodné krátkodobé i jednodenní jízdní doklady pro přepravu jízdních kol. Na výběr je mezi dvouhodinovým přepravným za 30 Kč a celodenním přepravným za 80 Kč. Přeprava kol na území Prahy zůstává s jakoukoli platnou jízdenkou PID i nadále zdarma.

PŘEDSTAVUJEME

JosefVomáčka: *„Filatelie je sice zajímavý, ale drahý koníček.“*

Vloni na podzim se Josef Vomáčka stal předsedou sekce Filatelie Českého zemského svazu (ČZS) FISAIC s cílem pokusit se „vzkřísit“ tuto zájmovou skupinu. Nikdo jiný ze 14 členů prý o funkci předsedy této sekce nestál: **„Zájem byl obrovský, nikdo to nechtěl dělat,“** glosuje s úsměvem.

Josef Vomáčka byl 24. 11. 2021 zvolen předsedou a letos v dubnu (poprvé v roli předsedy) svolal filatelisty do Prahy: **„Členové ČZS Filatelie FISAIC se scházejí dvakrát do roka, v dubnu a v září. V dubnu je to spojené se Sběratelem** (burza a setkání sběratelů) **v pražském hotelu Olympik, druhou akcí je v září výstava Sběratel v Letňanech, to je dvoudenní setkání. Začínáme v pátek od 15 hodin na Bohemice v pražských Vysočanech** (sídlo OSŽ), **kde si vyměňujeme známky. A v sobotu se společně jde na výstavu do Letňan, letos to vychází na 9. a 10. 9.,“** přibližuje Josef Vomáčka plán činnosti ČZS Filatelie na letošní rok. **„Na dubnovém setkání jsme probírali i nové známky, mimo jiné i ty vydané k 150. výročí KBD** (Košicko–bohumínská dráha; Česká pošta 18. 3. 2022 vydala ve spolupráci se Slovenskou poštou k 150. výročí zprovoznění Košicko–bohumínské dráhy aršík v nominální hodnotě 58 Kč.). **Probírali jsme i Národní den železnice, který se letos bude konat v Plzni**(24. 9. 2022). **Výkonná tajemnice ČZS FISAIC Ing. Jarmila Šmerhová vyslovila přání, abychom tam jako skupina** (Filatelie)**měli aspoň jeden panel, ale zatím se nikdo nepřihlásil: jeden jede na dodatkovou dovolenou, druhý kvůli nemoci manželky nemůže, třetí něco má..., tak na to asi bohužel zůstanu sám,“** dodává Josef Vomáčka s tím, že někteří členové jsou jinak aktivní:**„Například Adolf Kuchyňka vydává zpravodaj – letos na téma alžírské železniční balíkové známky.“**

Josef Vomáčka se ve sběratelské činnosti specializuje na ČR a na deskové a výrobní vady. A jak se ke sbírání známek dostal? **„Oklikou přes mince. Začal jsem sbírat jubilejní a historické mince, až později jsem se dostal ke známkám. U nás v Týnci nad Labem byl tehdy klub filatelistů, který měl sedmdesát členů, což je poměrně dost lidu, ale všechno to byli důchodci. Jak postupně umírali, tak jich ubývalo, až mě nakonec ukecali, prý aby tam byl ´nějakej mladej´. Tak jsem se stal filatelistou. Nakonec jsem se seznámil s jedním filatelistou, který mi poradil, abych sbíral deskové a výrobní vady. Říkal: běžnou známku si může koupit každý, ale těch s vadou je jen pár. A tak tyto známky sbírám dodnes.“**

Skupina Filatelie ČZS FISAIC sdružující aktuálně patnáct členů, je otevřenou skupinou, přihlásit se může každý: **„Stačí mě kontaktovat** (vomacka.j@seznam.cz, 723 245 843), **ale dopředu říkám: filatelie je sice zajímavý, ale drahý koníček.“** Josef Vomáčka je i odborově činný, aktuálně je předsedou ZO OSŽ v PP Kolín, tedy předsedou v již neexistujícím depu (na snímku J. Vomáčka v opuštěných prostorách kolínského depa). **„Depo sice neexistuje, ale naši kluci jsou v Nymburce** (v DPOV).**Zároveň dělám i předsedu klubu důchodců. Jezdíme po zájezdech, byli jsme například v Litomyšli, Nelahozevsi..., navštívili jsme už 21 zámků. Teď naposledy jsme byli na zámku v Loučeni, kam jsem chodil v letech 1966/1967 na školu na nástavbu. Málem jsem to tam nepoznal,“** dodává závěrem.

Michael Mareš

ZE SVĚTA

Německá vláda čelí kritice za neplnění slibů o investicích do železnice

Německá železniční asociace Allianz Pro Schiene vyslovila rozčarování z posledního vývoje státních investic do infrastruktury. Rozsah výdajů těchto investic považuje za dramaticky podhodnocený. Německá vláda převzala úřad v listopadu minulého roku se slibem, že bude investovat do železnice podstatně více než do silnic. V cílech programového prohlášení bylo snížení poplatků za užití dopravní cesty, urychlení Digitálního automatického spřáhla, posílení segmentu jednotlivých vozových zásilek a podpora terminálů kombinované dopravy.

Poslední úpravy letošního spolkového rozpočtu podle šéfa Alliance Dirka Flegeho nerespektují původní politické priority vlády a znamenají akutní nebezpečí pro potřebné investice do elektrizace a expanzi sítě. Rozpočtový výbor Spolkového sněmu schválil rozpočet železnici v rozsahu jako u předchozí vlády.

Se změnou rozpočtu zřejmě vezmou za cíl původní ambiciózní klimatické cíle současné vlády. Se sníženými financemi je ohrožen střednědobý plán do roku 2030 zdvojnásobit přepravní výkon v železniční osobní dopravě a zvýšit tržní podíl železniční nákladní dopravy na přepravním trhu na 25 procent. **–rš–**

Zdroj: https://www.railfreight.com

Japonská železnice testuje masivního robota

Tento high–tech stroj by také mohl pocházet ze sci–fi filmu: Japonská železniční společnost West Japan Rail Company předvedla obřího robota, který má sloužit k údržbě a je ovládán pomocí headsetu pro virtuální realitu. Společnost představila robota na kolejích na Twitteru: byl vyvinut společně se specialisty na robotiku Human Machinery Co. a Nippon Signal Co.

Jde o „multifunkční těžké železniční zařízení“, které kombinuje humanoidní těžké pracovní roboty s železničním stavebním vozidlem. Ve skutečnosti stroj vypadá jako zařízení připojené k jeřábu – doplněné o jakési torzo trupu s pažemi a rukama. Uchopovací nástroje robota lze vybavit různými nástroji a umístit do nich těžké náhradní díly. Na palubě strojníka je také speciální kartáč na čištění elektrického vedení. Stroj obsluhuje strojník s headsetem pro virtuální realitu. Kamery a senzory v robotu mu poskytují živý obraz z pohledu obřího robota. Vše je řízeno pohybovým ovladačem, který přenáší pohyby ruky strojníka na robota. Mohutný robot společnosti West Japan Rail Company je stále ve fázi testování a je to stále prototyp. Pokud se v náročném každodenním provozu na železnici osvědčí, měla by od roku 2024 aktivně podporovat údržbu infrastruktury.

Z Kronen Zeitung, 5. 5. 2022, zpracoval **–sh–**

UIC slaví 100 let

Mezinárodní železniční unie UIC letos slaví 100 let. Od počátku je jejím hlavním cílem harmonizace železnic. UIC vznikla před 100 lety – 17. října 1922, kdy se v Paříži sešlo 51 železničních společností z 29 zemí, aby podpořily standardizaci železnic, aby nákladní a osobní vozy bylo možné volně používat přes hranice příslušných železnic. Tak vznikla Union Internationale des Chemins de Fer (UIC).

Od té doby UIC standardizovalo komponenty vozidel a kolejí v 700 „listech s pokyny“ – „International Railway Solutions (IRS)“. Sdružení tak neocenitelně přispělo ke snížení nákladů a zajištění bezpečnosti. Například tažné a narážecí ústrojí, tj. nárazníky a šroubovky, jsou jednotné v celé Evropě. Z DVZ, 5. 5. 2022, zpracoval **–sh–**

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 23 - 2. 6. 1997

„Ústředí OSŽ jednoznačně odmítlo dopravní strategii Českých drah, předloženou ministerstvem dopravy a spojů“, zaznělo na jednání Ústředí OSŽ dne 28. 5. 1997. Podle OSŽ byl materiál zpracován v naprosto obecné poloze, bez stanovení sfér pro jednotlivé druhy dopravy, bez podpůrných analýz a bez ekonomického a ekologického zhodnocení. Ústředí dále jednalo o přípravě zákona o stávce; podle zápisů z tripartity bylo dohodnuto, že na přípravě tohoto zákona budou spolupracovat všichni tři smluvní partneři včetně odborů. Ústředí OSŽ vyjádřilo s účastí zástupců Českomoravské konfederace Odborových svazů (ČMKOS) při tvorbě tohoto zákona naprostý nesouhlas.Předseda OSŽ Jaromír Dušek připomněl, že představenstvo ČMKOS je zmocněno iniciovat generální stávku v případě, pokud se bude v přípravě protiodborového zákona o stávce pokračovat.

„Externí náklady na silniční dopravu jsou asi padesátkrát vyšší než na dopravu železniční,“ řekl v rozhovoru pro Obzor Ing. Antonín Minařík (který je až dosud dopisovatelem Obzoru, pozn. red.), zástupce Českého a Slovenského dopravního klubu. Rozdělení tratí na tři kategorie a zejména dělení na regionální tratě označil jako umělé, nepřirozené, a zdůraznil, že síť má význam celostátní a regionální tratě do ní patří. Zdůraznil, že návrhy na rušení regionálních tratí vycházejí ze stavu, který je důsledkem toho, že tyto tratě byly předtím úmyslně utlumovány. V rozhovoru dále kritizoval nevhodně sestavený grafikon včetně návaznosti v nákladní dopravě, zhoršenou obslužnost a zdražení tarifů. **„To je jasná politika železnice likvidovat. Spojeno s katastrofální neúdržbou tratí dráhy postupně zaniknou samy,“** řekl Ing. Minařík.

Obzor č. 24 – 9. 6. 1997

Úvodní článek informuje o tom, že Odborové sdružení železničářů zpracovalo vlastní návrh dopravní politiky a dalo jej k široké diskusi odborným kruhům i laickým zájemcům. Návrh byl zpracován s důrazem na kritérium kompatibility s Evropou.

„České dráhy nabízejí za více peněz méně služeb“ je titulek článku, upozorňujícího na to, že od 1. června 1997 zanikla řada spojů sloužících vedle přepravy osob i k přepravě zavazadel. České dráhy tento krok zdůvodnily neúměrnými náklady na tento druh přepravy. České dráhy zároveň s tímto rušením zvýšily poplatky za přepravu zavazadel a jízdních kol.

Obzor dále přináší obsáhlé zpravodajství z konference odvětví dopravy a přepravy OSŽ. Konference odmítla Dopravní strategii ČR vypracovanou ministerstvem dopravy a spojů pro nesouhlad se směrnicemi EU a postavila se kriticky ke snahám vedení ČD omezovat železnici . Znovu připomněla, že stále neexistuje ucelená vize budoucnosti dopravy. Předseda OSŽ Jaromír Dušek na jednání zdůraznil, že pokud nedojde při jednání s ministerstvem dopravy ke shodě, předloží odboráři na Panevropské konferenci v Helsinkách svoji vlastní dopravní strategii českého státu. Konference se dále zabývala návrhy na změny v organizační struktuře. Po diskusi však doporučila sjezdu OSŽ (Most, říjen 1997) do doby ukončení transformace Českých drah a regionálního uspořádání České republiky ponechal v platnosti současnou strukturu OSŽ.

–zs–

Školení na počítačích – druhé pololetí 2022

Kancelář předsedy OSŽ po delší přestávce znovu vypisuje pro zájemce z řad členů a funkcionářů OSŽ kurzy „Práce na PC“. Kapacita: 6 účastníků bez vlastních notebooků (OS Windows 11 a MS Office 2021) + 4 účastníci s vlastními notebooky (minimálně s Windows 8 a MS Office 2013). Obsahem kurzu může být také výuka práce s MS Teams. **Minimální počet účastníků pro otevření kurzu je 6 osob.** Díky malému počtu osob ve skupině se lektor může individuálně věnovat každému účastníkovi.

Na druhé pololetí roku 2022 jsou naplánovány dva třídenní semináře: jeden pro začátečníky a jeden pro pokročilé uživatele.

■ **11. října – 13. října 2022 (úterý – čtvrtek) začátečníci – uzávěrka 9. září 2022**

■ **9. listopadu – 11. listopadu 2022 (úterý – čtvrtek) pokročilí – uzávěrka 7. října 2022**

Účastnický poplatek za školení je stanoven na 500,– Kč/osobu. Potvrzení o úhradě daného poplatku obdrží každý účastník na místě oproti hotovostní platbě. Na konci semináře každý účastník obdrží potvrzení o účasti na semináři (možno využít § 203 odst. 2 písm. c) ZP v platném znění. **Refundace ze strany OSŽ–Ú se neposkytuje!**

Školení probíhá v zasedací místnosti v sídle Ústředí OSŽ (Dům Bohemika, Praha 9), kde je rovněž zajištěno bezplatné ubytování pro mimopražské účastníky. Obědy jsou zajištěny, snídaně a večeře si účastníci zajišťují sami na své náklady.

Podrobné organizační pokyny obdrží účastníci jednotlivých seminářů společně s pozvánkou.

Přihlášky na jednotlivá školení zasílejte na e–mail: marie.pacesova@osz.org.

S případnými dotazy ohledně počítačových kurzů se obracejte na sekretariát předsedy OSŽ: Marie Pačesová tel: 972 241 924, mobil 737 275 333).

PhDr. Helena Svobodová,
vedoucí kanceláře předsedy OSŽ

Při pracovních úrazech v roce 2021 přišlo několik kolegů o život

Tak jako každý rok, tak i letos se jednání Ústředí OSŽ na svém pravidelném jednání zabývalo informacemi o vývoji pracovní úrazovosti za rok 2021. Pracovní úrazy patří k důležité oblasti, ve které mají odborové organizace své nezastupitelné místo. Odbory by měly šetřit pracovní úrazy spolu se zaměstnavatelem, popřípadě i samostatně, nebo alespoň kontrolovat, jakým způsobem toto šetření u zaměstnavatele probíhá. Je to důležité, neboť na základě objasnění pracovního úrazu pak probíhá odškodňování. Odborová organizace, která se o šetření a odškodňování pracovních úrazů svých členů nestará, může jen stěží postiženého člena dobře zastupovat s cílem pro něj nebo pro jeho pozůstalé vydobýt spravedlivé odškodnění.

Oddělení BOZP Odborového sdružení železničářů se zajímá zpravidla o šetření a odškodňování smrtelných a závažných pracovních úrazů a poskytuje místním odborovým organizacím metodickou pomoc. V loňském roce se přímo oddělení BOZP OSŽ–Ú podílelo na šetření 15 pracovních úrazů, z toho na šetření 3 smrtelných, které byly v působnosti OSŽ. Nejdůležitější roli v této oblasti vždy sehrávají místně příslušné odborové organizace, někdy se však zapomíná na to, že největší odborová organizace u zaměstnavatele zastupuje i odborově neorganizovaného zaměstnance. Co se týká celostátní statistiky, pak se v loňském roce událo v ČR 88 smrtelných pracovních úrazů, 788 závažných a 35 916 ostatních.

Z dlouhodobé statistiky vyplývá i zajímavý údaj. Nejvíce pracovních úrazů se již tradičně stává mužům ve věku 41–50 let, a to v pondělí, mezi 10.00 až 10.59 h. Podrobnější informace o pracovní úrazovosti v roce 2021 lze najít na webové stránce OSŽ, v položce BOZP.

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

PRÁVNÍ PORADNA

Kamerový systém (2/2)

V minulém čísle čtrnáctideníku Obzor jsme vám přiblížili otázky a odpovědi zabývající se problematikou kamerového systému. Dnes pokračujeme v zodpovězení dalších nejčastějších otázek.

1. Ve kterých situacích je dovoleno provozování kamerového systému (se záznamem)?

Zpracování osobních údajů provozováním kamerového systému je zákonné, pouze **pokud je prováděno v odpovídajícím rozsahu** v rámci některého z přípustných právních titulů zpracování osobních údajů uvedených GDPR. V praxi se jedná obvykle o:

- zpracování nezbytné pro splnění úkolu prováděného při výkonu veřejné služby; v těchto případech je třeba dbát ustanovení příslušného zákona nařizujícího, resp. upravujícího zvláštní podmínky kamerového sledování,
- zpracování nezbytné pro účely oprávněných zájmů příslušného správce.

2. Mohu si kamerou chránit rodinný domek nebo před domem parkující vozidlo?

Právní předpisy **nebrání** nároku každého občana chránit si nemovitost (včetně pozemku) kamerou. Musí však být splněny **některé podmínky:**

- Kamera **musí být nastavena přiměřeně a adekvátně**, tj. nastavena na sledování chráněné nemovitosti a nesmí nepřiměřeně zasahovat do soukromí druhých, zejména tím, že by byla nastavena do prostoru nemovitosti (včetně pozemku) souseda.
- Záběr kamery nesmí nepřiměřeně zasahovat **ani veřejné prostranství v okolí nemovitosti** (ulice, náměstí) nad rámec nezbytný pro identifikaci případného útočníka proti plášti budovy nebo oplocení soukromého pozemku.
- Monitorování veřejného prostranství se záznamem **ve větším rozsahu**, které by již podléhalo povinnostem podle obecného nařízení o ochraně osobních údajů, by bylo přípustné **pouze výjimečně** (např. opakované závažné útoky proti obydlí provozovatele kamery z veřejného prostranství).

Vhodně nastavenou kameru lze využít i k ochraně u nemovitosti zaparkovaného vozidla. V době, kdy zde vozidlo neparkuje, není důvod záznam tohoto prostoru pořizovat.

3. Je třeba kamerový systém registrovat u ÚOOÚ?

NE. Registrace zpracování podle zákona o ochraně osobních údajů byla ukončena. Obecné nařízení již podobnou registrační povinnost neukládá.

4. Vyplývá z obecného nařízení (GDPR) pro provoz kamerového systému kromě oznámení bezpečnostního incidentu nějaká nová povinnost?

V souvislosti s pořizováním kamerového záznamu má správce povinnost vést **záznamy o činnostech zpracování**. Tato povinnost ovšem není úplně nová, záznamy fakticky nahrazují dosavadní registrační formuláře, na rozdíl od dosavadní registrace však tyto záznamy již správce pouze uchovává, tj.**nezasílá ÚOOÚ**.

Stejně jako jiné povinnosti stanovené obecným nařízením se ani tato povinnost **nevztahuje** na zpracování osobních údajů prováděné v průběhu **výlučně osobních či domácích činností**, tedy ani na přiměřenou ochranu vlastního obydlí kamerou. Vztahovala by se až na výše popsaný záznam veřejného prostranství, pokud by byl nezbytný pro ochranu práv provozovatele kamerového systému.

Záznam o činnostech zpracování pro kamerový systém musí obsahovat tyto údaje:

- Označení správce.
- Běžná identifikace správce, tj. subjektu, který provádí zpracování.
- Účel zpracování (např. ochrana majetku správce, života a zdraví osob prostřednictvím stálého kamerového systému).
- Popis kategorií subjektů údajů.
- Zaměstnanci a příležitostně vstupující osoby do monitorovaného prostoru (dodavatelé, návštěvy apod.).
- Popis kategorií osobních údajů.
- Podoba a obrazové informace o chování a jednání zaznamenaných osob.
- Příjemci osobních údajů a informace o případném předání osobních údajů do třetích zemí.
- V odůvodněných případech orgány činné v trestním řízení, případně jiné zainteresované subjekty pro naplnění účelu zpracování (např. pojišťovna).
- Lhůta pro výmaz (doba uchování záznamu je x dní). Záznam zachyceného incidentu je uchován po dobu nezbytnou pro projednání případu.
- Technická a organizační bezpečnostní opatření.
- Bezpečnostní kryt (řízený přístup k datům, školení oprávněných osob, vedení záznamů o předání nahrávek oprávněným orgánům a osobám).

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

Zdroj: www.UOOU.cz

NÁZORY

Akustický smog se přesouvá do vlaků

Vnější hluk od železnice se omezuje, jak se dá, např. kvalitnějším svrškem, výstavbou protihlukových stěn, utlumováním hlášení ve stanicích, atd. Naopak hluk uvnitř vlaků je stále horší. Nejde jen o zprofanované regionovy (814), které jsou horší prakticky ve všem než slovenská rekonstrukce (813) ze stejného základu, tzn. 810. Ve starších vozech klasické stavby (B) se ozvou maximálně brzdové zdrže, jejichž hluk se díky rozdělení vozu na malé oddíly tolik nešíří a je snesitelný. Modernější vozy pro dálkovou dopravu mají sice klidný chod, ale hlukovou zátěž v nich způsobují jiné faktory:

1) Hlučné a zbytečně dlouhé hlášení neomezující se pouze na nejnutnější informaci o příští stanici vlaku, navíc nepříjemným přísným hlasem, přejícím příjemnou jízdu (přitom ji naopak kazí), vše se opakuje i několikrát za sebou a po každé stanici znovu a znovu. Tento hlas je všudypřítomný ve všech vlacích ČD kromě pendolin a ve většině stanic, kde už je postupně nahrazován jiným hlasem, ve vlacích ČD však nikoliv. V německé verzi jsou pak jazykové chyby, které cestující musí stále dokola poslouchat, i když nechce. Hlášení vyzývá cestující mj. k placení kartou, aby se pak na minibaru dozvěděli, že se bere pouze hotovost, ani platba peněženkou na IN–kartě není možná, přestože nosí POP.

2) Hluk od ostatních cestujících ve velkoprostorových vozech, ať už jde o cestující s křičícími dětmi, kteří netuší, že mají vyhrazen dětský oddíl, hlučné skupiny jiných cestujících či bezohledně hlasité přehrávání filmů, hudby, her apod. na počítačích či telefonech. Stačí jeden takový cestující, který odmítá hlasitost snížit i po projevení nelibosti ze strany spolucestujících, a otráví tak cestu klidně stovce ostatních ve voze. Minibar pak ochotně i problémovým a evidentně již podnapilým cestujícím prodá další alkohol, aby byli k ostatním ještě bezohlednější.

Tzv. tiché oddíly (vozy) nejsou zdaleka ve všech vlacích ani tzv. vyšší kvality a i v nich probíhá stejně hlučné a příliš dlouhé hlášení, jímž sdělovaná pravidla pro tiché oddíly se navíc liší dle jazykové verze, tzn. překlad hlášených podmínek je chybný.

Vozy s menšími oddíly tedy mají své opodstatnění, pokud dopravci na cestujících alespoň trochu záleží a není jediným cílem do vozů vtěsnat co nejvíce sedaček a pak záměrně či neřešením zdrojů hluku znepříjemnit cestování tak, že po další cestě vlakem už netouží. Hlučné nepříjemné hlášení „brzy na shledanou“ to jen dorazí. Když jsem na to ČD upozornil, reagovaly arogantně a bez nápravy. Budou se tedy konečně aplikovat protihluková opatření i uvnitř vlaků?

–šh–

Brandýs nad Labem – manipulační kolej bez přístupu

U budovy žst. Brandýs nad Labem byl v roce 2021 postaven víceúčelový parkovací dům pro automobily či jízdní kola. Je nepochopitelné, že tuto stavbu umožnila Správa železnic, protože došlo ke znehodnocení přilehlé manipulační koleje, tím, že k této koleji je znemožněna jakákoli přístupová cesta, takže kdyby se teoreticky vyskytl nějaký přepravce a chtěl v Brandýse něco naložit či vyložit, nebude mu to umožněno. Stejně tak nebude již možné při parních jízdách dobírat vodu, protože hasiči vždy zásobovali lokomotivu z placu u manipulační koleje, kam zajížděla i parní lokomotiva. Tím pádem se patrně jízdy oblíbeného parního vlaku „Císař Karel I.“ stanou minulostí. Ano, dobírat by voda šla třeba v nz. Kostelec nad Labem, ale tím by se značně prodloužil pobyt vlaku v nz., dříve to byla žst., ale nyní?! V Brandýse ještě existuje vlečka odbočující v bývalé žst. Brandýs město, nyní zastávka Brandýs n. L.–Zápská, na vlečce by možná šlo nakládat i pro náhodného přepravce i zbrojit vodou parní lokomotivu, ale je to úvaha iluzorní, protože každá obsluha vlečky je zpoplatněna dle Připojového řádu a jiných předpisů. I proto se ruší vlečky – platit, platit a vlastně za nic.

Martin Kubík

Parkovací dům v Brandýse nad Labem znemožnil přístup k manipulační koleji, Kocourkov v praxi. Trochu mi to připomíná kultovní seriál z 90. let Život na zámku či divoké devadesátky vůbec: Ta cesta je moje!

Středočeský kraj by rád dál likvidoval vlaky

Proslýchá se, že Středočeský kraj pod vedením PIR/STAN chce i nadále omezovat příměstskou osobní dopravu na regionálních tratích i mezikrajských hlavních tratích. Jedná se prý o likvidaci osobní dopravy: Slaný – Zlonice – Louny (přesah do Ústeckého kraje), Lužná u Rakovníka – Žatec (zásadní přesah do Ústeckého kraje, který přitom prý objednává vlaky i v úseku ve Středočeském kraji!), úplné zastavení provozu na generálně rekonstruované trati Mělník – Mšeno – Mladá Boleslav (po šílené redukci v tomto GVD si to kraj připravil!), dále prý úplné zastavení provozu Křinec – Dymokury – Městec Králové. Pan radní Borecký navíc vydal prohlášení, že chce razantně zdražit jízdné ve Středočeském kraji, patrně aby veřejnou dopravou přestali lidé, co ještě mají na benzín, vůbec jezdit, a mohl pak zrušit vše, na co si vzpomene.

Pan Rádl správně nabádá v Obzoru 11, aby se po vzoru Německa naopak snížilo jízdné (akce 9 euro), zde se jde opačnou cestou. Temný kraj jsou střední Čechy a bude ještě temnější. Z konců kraje se stanou nové Sudety. Již nyní tam žije větší procento nepřizpůsobivých občanů, takže jim kraj umožní zákon džungle. Stav ve „vnitřních Sudetech“ začal vyhnáním sedláků po roce 1948, tento kraj se řídí vlastně rokem 1948, ale v tržním provedení, což je ještě horší. Komunisté se aspoň báli lidu.

Martin Kubík

Černá v Pošumaví

Ve dnech 24. – 25. 5. se opět konala výluka na trati České Budějovice–Volary a to v úseku Černá v Pošumaví – Nová Pec, další výluky budou na šumavských tratích následovat v červnu v období turistické sezóny a to i na trati Volary–Vimperk či Čičenice – Volary. Stav nikdy nedokončené opravy pošumavských tratí, která započala někdy před rokem 2009, pokračuje každý rok a znepříjemňuje zde léta život hlavně turistům s koly. Zdá se mi, že pomalu, ale setrvale turistů tímto opatřením ubývá. Pokračuje to i se změnou dopravce, kdy GW Train Regio má problémy s přepravou kol – hlavně elektrokol, navíc za časů ČD byly všechny vlaky doprovázeny průvodčím, kteří zajišťovali informovanost cestujícím, nyní je problém i se zakoupením jízdenky z automatů, pokladny nejsou již ani v turisticky přetížené v Horní Plané atd. Jediné, co je pozitivní na Horní Plané, je, že zde SŽ ponechala otevřené bezplatné WC.

Martin Kubík

V Černé v Pošumaví přestup z NAD od Nové Pece na vlak 8106 GW Train směr Č. Budějovice, 24. 5. po poledni, hostinec proti nádraží nepřežil covid, jako spousta dalších v této oblasti, za mé návštěvy 24. 5. byly uzavřeny v poledne i všechny(!) hostince v Nové Peci, a pak jezděte na Šumavu, nedostanete tam mnohdy již ani oběd. Vpravo pila Černá v P., vlečka existuje, ale nenakládá se na ní léta nic, dřevo se nakládá jen na VNVK.

Nevešli se…

Nikdy bych si nepřál, aby se cestující nevešli. Přesto mi to v jediném případě, o němž z letoška dosud vím, nepřišlo hořké, ale vlastně nadějné. Byl to totiž výlukový autobus na trase Lovosice – Radejčín, kde to bude pomalu deset let od sesuvu. Během několika prvních let při pilné opravě spolusesunuté dálnice se v politických patrech přemýšlelo, zda trať vůbec opravovat, a z té doby pochází „slavná“ hláška, že by bylo levnější koupit všem cestujícím auto. Jinými slovy, nebylo jich zase tolik. Pokud se ovšem do výlukového autobusu nevejdou…

Pravda, byl víkend. Bylo také hezky. Ústecký kraj přiobjednal posilové, nebo spíše výletní spoje alespoň pro úsek Lovosice – Chotiměř, ale až od dubna. Cestující se nevešli už v březnu. Když autobus dorazil do centra Lovosic (Lovosice zastávka) a otevřely se dveře, lidé nastoupivší již na „hlavním“ nádraží stáli všude včetně zadních nástupních schodů – přední se neotvírají z důvodu bezpečnosti řidiče – a zevnitř se ozýval hlas vlakové čety, rovnající cestující k nějaké smysluplné pozici v autobuse. To další cestující motivovalo změnit raději plány.

Autobus má zhruba o dvacet míst k sezení méně než souprava Českých drah, která by tam jinak jezdila (RegioSpider). A jelikož můžeme zavrhnout, že by tu vyčerpanou kapacitu způsobila vyloučená přeprava cyklistů do kolaři oblíbeného Opárenského údolí, musíme konstatovat, že i RegioSpider by skoro praskal ve švech. Tento počet cestujících byl navíc deformován opatřeními typu povinný respirátor, návrat německých turistů domů s virovým testem apod.

Takže cestujících přibývá. Pokud se do výlukového autobusu nevejdou, znamená to jediné: zajištění provozních parametrů trati se časem ukáže jako výhodnější, než každému darovat auto.

Vít Patrák,
informátor železniční dopravy

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

V sobotu 4. 6. 2022, po tříleté pauze, se v Praze opět v plné parádě slavil Mezinárodní den dětí. Parní vlak z důvodu technické závady na lokomotivě 434.2186 „Čtyřkolák“ táhla „Všudybylka“ 354.195, na snímku Michaela Mareše první z vlaků odjíždí ze smíchovského nádraží do Holešovic.

Pražský dopravní Den dětí se vydařil!

(Pokračování ze str. 1)

Zájemci se mohli svézt historickým vlakem vedeným motorovou lokomotivou T478.1008 „Bardotka“ s retro osobními rychlíkovými vozy v trase Praha–Smíchov – Kladno – Lužná u Rakovníka, motorové vlaky vedené motorovým vozem RS1 „Stadler“ 841.221–5 pendlovaly mezi Smíchovem a Řeporyjemi, každých 30 minut vyrazil od prvního nástupiště z 9. koleje na Zlíchov „Hurvínek“ M 131.105 a na koleji č. 13 probíhaly jízdy s pákovou drezínou spolku Železnice Česká Sibiř, z. s., pod dohledem Bc. Miloše Jelínka, starosty obce Střezimíř a předseda spolku ŽeČeS, který zapojil celou rodinu a přivezl drezínu do Prahy za autem na přívěsu: **„Je nás ve spolku víc, ale každý něco má. Někdo suší seno, někdo jde na svatbu, takže někdy za to musí předseda čapnout sám.“** Drezína váží přes pět set kilogramů, s usazením na koleje tak museli pomoci železničáři ze smíchovského nádraží. Miloš Jelínek při té příležitosti prozradil, že zatím železniční muzeum ve Střezimíři oficiálně otevřeno není: **„Můžeme sice používat koleje, ale ještě nemáme dořešené majetkoprávní věci s Českými drahami. Byl bych rád, kdybychom od příštího roku mohli fungovat.“** Oficiálně totiž stavba koridoru končí až v září příštího roku, do té doby se ještě například budou kolaudovat příjezdové komunikace k nové střezimířské zastávce. **„Zatím jsme si aspoň vyzkoušeli s drezínou trasu ze Střezimíře k Meznu a zpátky, abychom zjistili, jak to bude náročné, a zvládli jsme to, vrátili jsme se,“** dodal s úsměvem.

Ve spolupráci s Dopravním podnikem hl. m. Prahy, a. s. proběhl také Den otevřených dveří (dětský den) v depu Zličín včetně jízd historické soupravy metra. **Michael Mareš**

Setkání Slovenské Strely a historickych auto veteránů Tatra u zastávky Jevišovka.

Slovenskou strelou po jižní Moravě

V sobotu 14. května 2022 navštívilo stanice jižní Moravy netradiční vozidlo, unikátní motorový vůz Slovenská strela M 290.002 z roku 1936, který je národní kulturní památkou České republiky. Záměrem jízdy byla potřeba vyhotovení sady propagačních fotografií Slovenské strely pro jejího vlastníka, společnost Tatra trucks, a. s. Pro co nejvíce navozující idylu První republiky byly vybrány stanice Hrušovany nad Jevišovkou a Nemotice. Stanice Hrušovany nad Jevišovkou je poslední stanicí na Moravě, kde jsou mj. stále mechanická návěstidla pro posun. Dále proběhlo fotografování na jediné české neelektrizované dvoukolejné trati č. 340, kterou mnozí znají pod názvem Vlára. Tato trať tak mohla přiblížit provoz Slovenské strely mezi Bratislavou a Prahou v období jejího pravidelného provozu. Nemohli chybět ani dobově odění cestující ze spolupracujícího Salonu První republiky, stejně jako doboví železničáři Chornického železničního klubu. U zastávky Jevišovka navíc proběhlo fotografování s historickými automobily značky Tatra, se kterými přijeli nadšenci z Veteran TATRA klubu Bystřice nad Pernštejnem. Pro společnost Tatra trucks tento program připravil Klub přátel kolejového autobusu.

Dík patří provozním zaměstnancům Správy železnic, s. o., za jejich vstřícný přístup při realizaci akce. **Vít Mareš**

FISAIC – tvořilo se v Potštejně

V Rekreačním zařízení Železničář Potštejn proběhl ve dnech 26. – 29. 5. 2022 praktický seminář skupiny Kreativní ruční práce Českého zemského svazu FISAIC se zaměřením na pletení z pedigu a batikování textilu.

První den po příjezdu a ubytování účastnic proběhlo oficiální zahájení semináře Ing. Jarmilou Šmerhovou, výkonnou tajemnicí ČZS FISAIC, seznámení se s programem přednesla Marie Havlínová, která seminář vedla. Tvořilky byly rozděleny do dvou pracovních skupin. Druhý den se účastnice věnovaly batikování textilu, který si přivezly – hlavně světle barevná trička, šaty, tašky apod. Textil se nejdříve namočil do roztoku vody, sody a soli ve stanoveném poměru. Pak se textil „namačkal“ do různých vzorů, svázal a nakonec barvil speciálními barvami dle fantazie autorek. Poté se textil zabalil do fólie a nechal 24 hodin uležet.

Výstava výrobků měla velký úspěch.

Druhý den všichni s netrpělivostí a zvědavostí rozbalili a rozvázali svá díla. Vzory a barvy byly opravdu originální. Textil se pak musel několikrát ručně vyprat v teplé vodě jádrovým mýdlem, aby se odstranila přebytečná barva. Celý tábor ožil pověšeným prádlem, které ve větru dobře uschlo. Večer a další den probíhala výuka pletení z pedigu pro pokročilé, byla věnována různým technikám, např. vyplétání košíků s barevnou „šénou“ nebo motouzy, závěrečné uchycení uch na košík aj. Počasí nebylo moc příznivé a tak se všichni přemístili do tělocvičny tábora, kde byly pro práci příznivější podmínky.

V neděli dopoledne se dokončily práce, a protože se počasí umoudřilo, mohla venku proběhnout výstava výrobků, která měla velký úspěch, neboť z kempu přišlo mnoho diváků a všichni obdivovali vystavené výrobky. A bylo opravdu co obdivovat. **Ing. Jarmila Šmerhová**, výkonná tajemnice ČZS FISAIC

Spanilá jízda vodíkového vlaku

Zasvěcení čtenáři vědí, že ve dnech 17. – 25. 5. se proháněl po našich (i slovenských) kolejích první osobní vodíkový vlak na světě. Výrobcem tohoto „zázraku“ je francouzská společnost Alstom. Jedná se o vlak s nulovými emisemi, hodný 21. století., neboť odpadem při jeho provozu je toliko vodní pára a kondenzovaná voda. Jedná se o první „vlaštovku“ čistě ekologického provozu. Inu, o opravdu ekologický provoz půjde až ve chvíli, kdy se elektrická energie, potřebná při výrobě vodíku, bude brát pouze z obnovitelných zdrojů – větrné, vodní, přílivové elektrárny a solární panely. Do té doby ona „ekologičnost“ trochu kulhá. A plně to platí rovněž na elektrická auta, která EU stále prosazuje „pod tlakem“. Nicméně k tomu, aby se (nejen) na našich tratích začalo objevovat více takových vlaků, vede ještě dlouhá cesta. I přes to, že vodík – nejjednodušší plynný chemický prvek, tvoří převážnou část hmoty Vesmíru, jeho výroba je stále ještě nákladná a energeticky náročná. Až teprve poté si budou moci, s dovolením, ropní šejkové „hodit mašli“. Ale petrolejářská lobby má stále ještě dlouhé prsty. Připomeňme jen tak na okraj, jak za tzv. „První republiky“ bránili zdejší uhlobaroni masivní elektrifikaci našich tratí.

Coradia iLint, jak se tato moderní souprava nazývá, je poháněna palivovými články, které vyrábí z vodíku a vzdušného kyslíku el. energii, sloužící k pohonu trakčních elektromotorů a k dobíjení li–ion baterií. Palivové články a nádrže na vodík jsou umístěny na střeše a baterie pak v podvozku vozu. Výrobce udává spotřebu cca 250 kg vodíku na 1000 km jízdy. Což jsou mnohem lepší parametry, nežli u čistě bateriového pohonu. Udávaný dojezd na jednu nádrž je 600–800 km. Souprava vyvine max. rychlost 140 km/hod. a v ničem si nezadá s dieselovým pohonem. Kapacita vlaku je 300 cestujících, z toho 150 sedících. Soupravu Coradia iLint testovali již v roce 2017 ve zkušebním centru VÚZ ve Velimi.

Za situace, kdy téměř 2/3 našich tratí nejsou elektrifikované a údajně skoro 1/3 osobní dopravy je v dieselové trakci, je vodík dozajista velice zajímavým řešením. Nicméně je to ještě běh na opravdu dlouhou, ale dlouhou trať. **A. K. Kýzl**

Přesně v deset hodin dopoledne dne 25.5. opouští vodíková souprava Coradia iLint železniční stanici Jedlová. Vlak míří do posledních „destinací“ své „spanilé jízdy“, do Děčína a Ústí n. L.

Moudrost pro tento den

„Neříkej, že to nejde, raději řekni, že to zatím neumíš.“ ***Tomáš Baťa,***
český podnikatel (1876 - 1932)

„Letištní expres“ při odjezdu ze zastávky na letišti.

Po vojenské vlečce na Aviatickou pouť

Po třech letech se o víkendu 28. a 29. 5. na pardubickém letišti konala v pořadí již 30. Aviatická pouť. Její tradiční součástí je přeprava návštěvníků po vojenské vlečce ze zastávky Pardubice závodiště do prostoru letiště. Tato vlečka byla loni využita pro návoz nového mostu nad tratí 010 z místa svařování (letiště) na místo usazení. Jinak tato vlečka využívána není. O zmíněném víkendu na ní však ožil provoz díky nasazení dvou regionov, které přepravily stovky návštěvníků, kteří na závodiště přijeli pravidelnými či posilovými vlaky z hlavního nádraží či od Chrudimi.

Martin Hájek

Potštejnským expresem na výlet

Dne 21. 5. se pod taktovkou OSŽ (ZO OSŽ žst. Mladá Boleslav a Nymburk ve spolupráci se zaměstnavateli) uskutečnil poznávací výlet do Potštejna. Tento výlet vymyslel, naplánoval a hlavně skvěle zorganizoval pan Pavel „Tygr“ Plíšek. Pavel, ač mlád, se dlouhodobě angažuje v odborech a vymýšlí pro své kolegy i skvělé výlety. Tentokrát se však opravdu překonal. Nejenom, že sestavil jízdní řád a zajistil občerstvení na cesty, ale i celý vlak vybavil informačními letáčky o tom, co nás v Potštejně čeká. A tak se každý ve vlaku mohl již dopředu rozhodnout, zda navštíví hrad Potštejn, zámek, nedalekou zříceninu Velešov, právě probíhající pouť, či místní známý pivovar.

Jak se na zpáteční cestě všichni zúčastnění shodli, byla to prostě skvělá akce a za to ti, „Tygře“, moc děkujeme. Nemalý dík patří lidem, starajícím se o praotce „Brejlovce“ T478.3001. Tito mistři připravili lokomotivu tak dokonale, že jízda s ní byl neskutečný zážitek a z cesty jí uhýbaly i o dost mladší kolegyně. Ještě jednou všem, co se podíleli na organizování výletu, děkujeme. **–rh–**

Účastníci zájezdu.

Knihu pokřtili Ing. Jarmila Šmerhová a Ing. Josef Schrötter.

Křest knihy „Železniční nehody“

Autorská dvojice Josef Schrötter a Bohuslav Fultner má za sebou již řadu let spolupráce. Udělali řadu stolních kalendářů, nástěnný kalendář OSŽ a celou řadu populárně naučných knih o železnici. Josef Schrötter připravuje koncepci a píše texty a Bohuslav Fultner penzionovaný signalista z žst. Žatec kreslí obrázky. Celkem vydalo nakladatelství Albatros jejich osm knih. Jsou to populárně naučné knihy o železnici. Poslední vydanou knihou je kniha „Železniční nehody“, ve které jsou uvedeny železniční nehody od roku 1825 až do současnosti. Kapitoly jsou řazeny po 20 letech a je zde uvedeno, jaké v té době bylo řízení a zabezpečení železnice, jaké nehody se staly u nás a jaké nehody se staly ve světě. Kniha ukazuje, že příčiny nehod se prakticky opakují, je to nepozornost strojvedoucího, chyba dopravního zaměstnance, závady na hnacím vozidle, na připojených vozech, závady na infrastruktuře, vlivy počasí a přírodní katastrofy. V současné době dokončují novou knihu „Putování po pražských nádražích“, která vyjde v listopadu letošního roku. Oba autoři jsou členy ČZS FISAIC skupiny Literáti a Výtvarníci. Na ústředí OSŽ v Praze se dne 17. května konal křest knihy „Železniční nehody“. Kmotrou knihy byla výkonná tajemnice Českého zemského svazu FISAIC Ing. Jarmila Šmerhová. **–er–**

SPORT

Pohár generálního ředitele Správy železnic získalo nově sestavené mužstvo OŘ Ostrava

Staronovým formátem se uskutečnil fotbalový turnaj O pohár generálního ředitele Správy železnic 26. 5. 2022 v Kozlovicích u Přerova. V krásném sportovním areálu bojovalo šest mužstev složených z jednotlivých organizačních jednotek. O putovní pohár bojovali hráči OŘ Ostrava, OŘ Brno, OŘ Hradec Králové, OŘ Plzeň, CTD a HZS. Turnaj pořádal PV OSŽ SŽ ve spolupráci s GŘ a vedením OJ Správy železnic, s organizační pomocí Regionální sportovní komise OSŽ Praha. Tato sportovní akce se konala s finančním přispěním Správy železnic prostřednictvím C–FKSP.

Zpestřením celého dne bylo exhibiční utkání žen, ve kterém se utkala děvčata z CSS Olomouc a OŘ Ostrava. V tomto divácky velmi zajímavém zápase nakonec po nerozhodném výsledku 2:2, na penalty zvítězila děvčata z OŘ Ostrava.

Bohužel problémy se sestavováním mužstev jsou rok od roku horší. Proto jsme letos přistoupili k formátu jednodenního turnaje, kdy hráči večer před turnajem najedou, druhý den se celý turnaj odehraje. Je ještě možnost přespání a odjezdu až další den. Bohužel v některých OJ, které mají cca 2000 zaměstnanců, nedají dohromady 15 fotbalistů, kteří by kvalitně odehráli turnaj. Stojíme před otázkou „Jak dále s fotbalem?“ Jednou z možností je zkusit v příštím roce malou kopanou, kde by se mohli zúčastnit i menší OJ, např. CDP či Stavební správy.

Celkem bylo odehráno šest zápasů ve dvou skupinách. Následovalo semifinále prvních dvou mužstev ve skupinách, z nich vzešla finálová dvojice OŘ Ostrava a HZS a zápas o 5. místo mezi mužstvy OŘ Plzeň a OŘ Hradec Králové. Po velkém boji nakonec na penalty vyhrálo mužstvo OŘ Hradec Králové. Za zmínku stojí hrdinský výkon hráčů OŘ Plzeň, kteří odehráli celý turnaj v devíti lidech! Velmi suverénně procházeli celým turnajem hráči OŘ Ostrava. Až ve finále dostali gól a rozhodli zápas v posledních vteřinách zápasu brankou na 2:1. Putovní pohár si z rukou zástupce vedení Správy železnic Ing. Evžena Pospíšila převzali hráči OŘ Ostrava. Nejlepší hráč: Petr Darmovzal (HZS), nejlepší střelec: Michal Čapek 8 branek! (OŘ Ostrava), nejlepší brankář: Michal Turoň (OŘ Ostrava).

Poděkování za hladký průběh celého turnaje patří všem hráčům, hráčkám, vedoucím OJ, vedoucím mužstev, řidičům a v neposlední řadě organizátorům pod vedením Petra Štěpánka.

Za PV OSŽ Správy železnic **Miroslav Maincl**, snímek **Dušan Richter**

Vítězné mužstvo OŘ Ostrava.

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

MK ČR E 5063 ISSN 0862-738X