



13. března 2023

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉHO SDRUŽENÍ ŽELEZNIČÁŘŮ

Cena 5 Kč

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ PV OSŽ při ČD Cargo, Ústředí OSŽ, PV OSŽ Správy železnic, Republiková rada seniorů OSŽ

Na únorových jednáních rezonovala tematika důchodové reformy

- ▶ OSŽ je proti prodlužování věkové hranice odchodu do důchodu
- ▶ OSŽ zaslalo dopis ministru práce a sociálních věcí ve věci umožnění dřívějšího odchodu do důchodu pro náročná povolání na železnici
- ▶ OSŽ podporuje usnesení Rady seniorů ČR, které nesouhlasí s vládním návrhem úpravy valorizačního mechanismu penzí
- ▶ OSŽ nesouhlasí se způsobem, jakým členové vlády v médiích informují o přípravě důchodové reformy. Neúplné informace o dosud nedokončeném návrhu reformy zbytečně vyvolávají negativní reakce ve společnosti

PV OSŽ při ČD Cargo na svém jednání 16. února zhodnotil mimo jiné jednání dozorčí rady, kde je nejvíce potěšující hospodářský výsledek za rok 2022. Pozitivní je také skutečnost, že i s plánovaným nárůstem cen za vozbu již 85 % zákazníků podepsalo smlouvu na rok 2023. Předseda PV Radek Nekola dále přednesl informace z jednání odborových centrál, kde hlavním tématem byly cestovní náhrady, stravné a výše ceny stravenky. Protože přetrvává vysoká inflace, bude nutné opět valorizovat minimální ceny stravného. Největší diskuze se na jednání podnikového výboru týkala výše odměny zaměstnancům, kteří absolvují předepsané pracovní lékařské prohlídky. V tomto směru bohužel dochází k nestejnému přístupu u jednotlivých zaměstnanců v rámci provozních jednotek a problém je i v uvolňování na jednání sociálních partnerů s vedením společnosti. Zajímavou informací je plánované zasedání Asociace samostatných odborů (ASO), kterého se zúčastní i premiér Fiala. Cílem je, aby železničáři přednesli problémy, které se aktuálně na železnici řeší. Následovaly informace a potažmo i diskuze ze strany personální ředitelky Anety Miklášové a Josefa Kreische. Snahou personálního oddělení je, aby společnost ČD Cargo měla pověst spolehlivého zaměstnavatele. Problémem však je zaujmout mladší generaci, protože ta nemá zájem vykonávat práci v provozu v nepříznivém počasí či na nočních směnách.

Hlavním tématem jednání Ústředí OSŽ, které se konalo 22. února, byl vládní návrh na prodloužení věku při odchodu do důchodu. V této věci zaslalo OSŽ dopis ministru Jurečkovi s návrhem na přijatelné řešení této záležitosti. Podpořilo rovněž nesouhlasné stanovisko Rady seniorů ČR ve věci valorizačního mechanismu současných penzí. Členové Ústředí projednali rovněž zprávu o činnosti oddělení BOZP OSŽ Ú za rok 2022, organizování kulturních akcí FISAIC a hodnocení železničního sportu včetně kalendáře na letošní rok.

Předseda PV OSŽ ČD Štěpán Lev zmínil plánované jednání se zaměstnavatelem ke změně PKS ČD na rok 2023. Předseda podnikového výboru Správy železnic Petr Štěpánek se mimo jiné zmínil o jednání odborových centrál a organizaci ozdravných pobyků. Předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola ve svém vystoupení vyzdvihl příznivý hospodářský výsledek společnosti za rok 2022, i když některé komodity znamenaly ztrátu. Předsedkyně NeRV OSŽ Bc. Renata Dousková se zaměřila na informace z některých společností, které jsou v Nedrážním republikovém výboru zastoupeny. PhDr. Helena Svobodová informovala o zasedání řídicí skupiny sociálního dialogu na železnici, které se uskutečnilo v pátek 17. února 2023 v Bruselu. Ing. Bc. Petr Toman, BA (Hons) informoval o jednání se zaměstnavatelem za Správu železnic, České dráhy a ČD Cargo o spolupráci se Zdravotní pojišťovnou ministerstva vnitra ČR.

Členové PV OSŽ Správy železnic na svém jednání 23. února vyslechli zprávu předsedy PV OSŽ Petra Štěpánka a jeho tajemníků o jednání Ústředí OSŽ, kde se mj. projednávala také situace v připravované reformě důchodů, plánované současnou vládou. Dále se zabývali situací, týkající se výstrojních součástek a jednáním komise pro střežení pracoviště.

(Pokračování na str. 3)

Železničáři železničářům



Velké zemětřesení, které v pondělí 6. února zasáhlo jih Turecka a severozápad Sýrie, je co do počtu obětí pohromou dekády, hovoří se dokonce o tom, že v rámci Turecka je, protože neustále dochází k dalším otřesům, pohromou století. Počet mrtvých obyvatel přesáhl přes padesát tisíc. Vedle ztrát na životech a zranění přišly statisíce Turků v nezasazenejší zóně o bydlení i obživu.

V Turecku bývají zemětřesení poměrně častá. To aktuální je ale mimořádné svým rozsahem a také tím, že zasáhlo oblast, která měla už tak dost svých problémů. Přímé důsledky v té nebo oné formě dopadnou až na dvacet milionů lidí.

Odborové sdružení železničářů, stejně jako v jiných případech potřeby pomoci na jednání Ústředí OSŽ, které se konalo 22. února, schválilo pomoc tureckým železničářům ve výši sto tisíc korun.

Ilustrační foto Jaroslav Buroň

EVROPSKÁ KOMISE ZCELA IGNORUJE SPOLEČNÉ STANOVISKO CER A ETF

V pátek 17. února 2023 se v Bruselu konalo zasedání řídicí skupiny sociálního dialogu na železnici. Hlavním bodem jednání byla diskuze k novelizaci směrnice o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství (2007/59/ES).

Zástupce Evropské komise Keir Fitch, vedoucí oddělení bezpečnosti a interoperability železnic, zopakoval neměnné stanovisko Komise k novelizaci směrnice. Dle Fitche je potřeba

(Pokračování na str. 3)



NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Svaz osobních železničních dopravců SVOD Bohemia po prvním roce své existence může být spokojen OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA VSTÁVÁ Z POPELA

Před rokem, 21. ledna 2022, vznikl Svaz osobních železničních dopravců (SVOD Bohemia). Založili jej čtyři významní hráči v tomto segmentu – společnosti Arriva vlaky, České dráhy, RegioJet a AŽD Praha. Tři týdny po jeho založení, 10. února 2022, do něj vstoupili dva další členové – společnosti Leo Express a Die Länderbahn. Svaz tak podle statistiky Správy železnic za leden až prosinec 2022 zastupuje 99,23 % přepravních výkonů v osobní železniční dopravě [údaj je uveden v hrubém tunovém kilometru], ve vlkm (vlakový kilometr) je podíl členů SVOD 97,67 %. Sdružení od svého založení prosazuje změny, které vedou k zatraktivnění železnice a ke zvýšení jejího podílu na přepravním trhu. V desetiletém horizontu by tak měl vzrůst podíl železniční dopravy na přepravě cestujících o 5%. I přes propad způsobený covidovým obdobím, těžkostmi způsobenými válkou na Ukrajině a energetickou krizí, se plán SVOD Bohemia začíná pozvolna naplňovat.

„V období od ledna do září 2022 jsme zaznamenali 53 % nárůst [údaj je v oskm (osobokilometrech), zdroj: sydos.cz] v přepravě cestujících oproti srovnatelnému období v roce předcházejícím. Za České dráhy můžeme říci, že je to také výsledek miliardových investic do nákupu nových vlaků, které přilákají více zákazníků. Neustále se snažíme rozšiřovat a zkvalitňovat služby pro cestující, například palubní wifi už nabízíme ve více než třech tisícovkách vlaků, běžné jsou už i elektrické zásuvky a USB konektory. Moderní vlaky jsou navíc nízkopodlažní, takže bezbariérových spojů dnes najdeme v jízdním řádu zhruba 6 200. Na modernizovaných tratích se daří také zkracovat cestovní časy a vlak se stává atraktivní ve srovnání s cestovním časem autobusu nebo automobilu,“ říká Jiří Jeřeta, náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu.

„Ty výsledky mohly být ještě mnohem lepší, kdyby v roce 2022 nedošlo k nešťastnému souběhu velkých výluk na dvou souběžných hlavních tratích spojujících hlavní město s Moravou,“ podotýká Radim Jančura, majitel společnosti RegioJet. Právě potřeba soustředěného tlaku dopravců na lepší koordinaci omezení kapacity železniční infrastruktury byla jedním z důvodů založení svazu. „Také my sledujeme pozitivní trend v návratu cestujících



Jedním ze zakladatelů Svazu osobních železničních dopravců byla společnost České dráhy. Na snímku Generální ředitel ČD, a.s., Mgr. Michal Krapinec

Foto: Daniela Houdková

do vlaků. I nadále se budeme zaměřovat na posilování stávajících spojení, abychom uspokojili poptávku zákazníků ve dnech, kdy je o cestování největší zájem. Zároveň nabídneme v našich vlacích větší pohodlí podpořené moderním vybavením, novými sedačkami, lepším wifi připojením a cateringem za velice výhodné

(Pokračování na str. 2)



Předseda ASO Bohumír Dušek

Asociace samostatných odborů nesouhlasí s navrhovanou změnou valorizace důchodů!

Asociace samostatných odborů vyjadřuje zásadní nesouhlas s navrhovaným snižováním valorizace důchodů. Naši spoluobčané, kteří odešli do důchodu, měli určitou jistotu v tom, že jim bude jejich důchod řádně a pravidelně valorizován. Na druhé straně musíme zdůraznit, že navrhovaná úprava dosud platného zákona, která

by důchodcům jejich penze snížila, je vůči našim spoluobčanům absolutně nemorální. Tato skupina občanů nemůže souhlasit s takto navrhovanými principy snižování valorizace jejich důchodů, to je, že díky této změně zákona v podstatě zaplatí dluhy, které tyto důchodci neudělali. Ty totiž vytvořili politici, a jejich politické strany, kteří neváhali v letošním roce zvýšit svoje příjmy o statisíce korun. Tato ostuda, bude mít ještě radikální dopad ve společnosti.

Asociace samostatných odborů je pro to, aby byl vytvořen a přijat zákon, který bude řešit důchody a jejich valorizaci s tím, že to bude ústavní zákon, který nebude podléhat tomu, kdo je momentálně u vlády. To je, že nebude změněn jen na základě politického zadání několika lidí z politických stran!

Foto: Jan Buchta

Svaz osobních železničních dopravců SVOD Bohemia po prvním roce své existence může být spokojen

OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA VSTÁVÁ Z POPELA

(Dokončení ze str. 1)

ceny, které máme v plánu, navzdory všeobecnému zdražování, zachovat i letos. Obnova vozového parku a investice do techniky jsou naší prioritou. Po nových vozech Astra a lokomotivách Traxx jsme v Ústeckém kraji úspěšně nasadili moderní nízkopodlažní jednotky PESA,“ dodává Jančura. „**Cestující po období covidu poněkud změnili své cestovní návyky. Díky cestovnímu komfortu, kvalitním palubním službám a možnosti využití wifi připojení používají vlak i jako »train office«,**“ doplňuje Jiří Nálévka, jednatel společnosti Arriva vlaky. Průměrná přepravní vzdálenost osob po železnici dosáhla v loňském roce rekordních 57 km, což je o 13 % více než v roce 2021. Lidé cestují méně často, ale na výrazně delší vzdálenost.

Členové sdružení ocenili, že se Správa železnic po 20 letech od svého vzniku rozhodla k velkorysému řešení. Modernizace trati Benešov u Prahy–České Budějovice začíná přinášet potěšující výsledky: zdvoukolejněný úsek Sudoměřice–Votice je nyní veden v nové stopě, došlo ke zvýšení kapacity trati a hlavně k podstatnému zkrácení jízdní doby. To je správný směr, jak zvýšit konkurenceschopnost železnice a přilákat nové cestující.

„Cestování vlakem už dnes není vnímáno jen jako sociální služba, ale začíná být využíváno i těmi, kteří dosud cestovali výhradně autem,“ komentuje výsledky rozsáhlého sociologického šetření Michal Barták, jednatel Die Länderbahn. SVOD Bohemia se

ve spolupráci s renomovanou výzkumnou agenturou soustředil na zjištění hlavních bariér a motivací pro širší využití železnice právě u lidí, kteří vlakem pravidelně necestují.

„Z našeho průzkumu jasně vyplývá, že hlavní bariérou je relativně nedostupnost železničních stanic (chybějící návazná doprava, omezené možnosti parkování). Velkou motivací pro využití vlaku by byl větší počet spojů jezdících v pravidelných intervalech a hlavně spolehlivě. Největším lákadlem je potom cestování bez nutnosti přestupů,“ přidává se výkonný ředitel Leo Express Martin Bala. **„K tomu, abychom mohli přání našich zákazníků plnit, potřebujeme hlavně kvalitní infrastrukturu s dostatečnou kapacitou, bez úseků s dočasně sníženou rychlostí, například kvůli špatnému technickému stavu. To vše ideálně v elektrické trakti,**“ upřesňuje Bala.

Nejvíce přepravních výkonů (cca 86 %) se odehrává na modernizovaných hlavních elektrických tratích. Ty umožnily efektivní nasazení nových komfortních vozidel, zavedení pravidelného (tzv. „taktového“) jízdního řádu, a tím zvýšení zájmu cestujících o služby železniční dopravy. To je cesta, kterou se česká železnice musí ubírat, aby se dostala mezi vyspělé evropské země.

„Výsledky ročního působení SVOD Bohemia považují za úspěch,“ říká generální ředitel AŽD Zdeněk Chrdle a dodává: **„Před rokem jsme měli rámcovou představu o tom, jak bychom chtěli pomoci zlepšit podmínky podnikání na české železniční. Po roce usilov-**

né práce a zejména díky vnímavosti našich partnerů jsme už zaznamenali první slibné výsledky.“

V srpnu 2022 oznámilo Ministerstvo dopravy a správní rada změnu podmínek pro odměňování vedení Správy železnic, které nově kladou důraz na spolehlivost a propustnost železniční sítě místo dosavadního objemu proinvestovaných veřejných prostředků.

V září 2022 oznámila Správa železnic záměr vytvořit samostatný útvar, jehož posláním bude koordinace výlukové činnosti. Ten má disponovat rozšířenou kompetencí pro vrcholovou interní komunikaci s úsekem modernizace při přípravě investičního plánu.

A jak hodnotí postavení svazu jeho výkonný ředitel Petr Moravec? **„Na samém začátku jsme se shodli, že nejsme lobbisté vyhledávající příležitosti pro získání nezasloužených výhod. Usilujeme o právní předvídatelnost, jasná pravidla a rovné zacházení,**“ říká a zároveň dodává: **„Železniční doprava v elektrické trakti má proti silnici osminásobně nižší měrnou spotřebu energie. A přestože ji Evropa i Česká republika verbálně podporují, v praxi je pořád železnice proti silnici diskriminována.“**

Jedním z diskriminačních prvků jsou náklady na elektrickou trakční energii zahrnující cenu emisních povolenek. Vozidla spalující naftu nebo benzin a produkující výrazně vyšší množství skleníkových plynů tento náklad nenesou.

Výnosy z prodeje emisních povolenek zůstávají z 88 % v zemi půvo-

du. Pro Českou republiku činila tato částka v roce 2022 cca 100 miliard Kč, ale pouze 8 % bylo účelově vázáno ke snižování emisí skleníkových plynů a na podporu úspor energie na straně spotřebitelů. Zbytek byl neadresným zdrojem příjmu státního rozpočtu. Je na místě vykonat nápravu a podpořit těmito nemalými prostředky úspory energie a snížení produkce emisí. Toho lze v případě dopravy dosáhnout přesunem přeprav ze silnice na železnici.

Doprava se v ČR na spotřebě energie podílí cca 28 %. **„Spravedlivé by bylo v tomto poměru zákonem zvýšit účelové vázání výnosů z prodeje emisních povolenek k elektrizaci železničních tratí a tím další ekologizaci dopravy,**“ dodává Moravec.

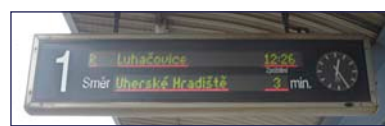
Díky soustředěnému úsilí celého sektoru se podařilo vyřešit osvobození drážní dopravy od platby příspěvků na obnovitelné zdroje (POZE), které nespravedlivě zatěžovaly cenu trakční elektrické energie částkou cca 500 Kč za MWh. Zaslouhu na tom má především současný ministr dopravy a jeho tým. Odpuštění POZE představuje nejen finanční pomoc bezemisní dopravě, ale i posun ve vnímání její užitečnosti.

Členové SVOD Bohemia – České dráhy a Arriva vlaky se jako dopravci podíleli na historicky první a velmi úspěšné prezentaci vodíkového vlaku Coradia iLint firmy Alstom. Možná i díky tomu požádala společnost Alstom o členství ve sdružení a od října 2022 je jejím pozorujícím členem. ■

Všimli jsme si

● **CÍLEM VŠECH JÍZD VLAKŮ JE,** aby jezdily včas ku spokojenosti zákazníků i jejich vlastníků. To je ideál, který se bohužel ne vždy daří. Pokud již dojde ke zpoždění, tak by o něm měl být zákazník – cestující informován co nejlépe. Za tím účelem slouží v železničních stanicích a dnes už i na některých zastávkách informační zařízení a rozhlas. Nechám dnes rozhlas a budu se věnovat jen vizuálnímu informačnímu systému.

Postupnou modernizací železničních tratí jsou k tomu používána informační zařízení, která mohou informovat o zpoždění „na minutu přesně“, tj. nejen po 5 minutách (jak tomu stále ještě většinou bývá), ale opravdu „na minutu přesně“, tak jak je to vidět na připojené fotografii. Tak se ptám, je to na dnešní železniční síti Správy železnic (SŽ) problém? Počítá se do budoucna na tratích s dálkovým řízením vlakové dopravy, aby příp. zpoždění „generoval“ do informačních systémů přímo vlak, tedy i například do programu „GRAPP“, automaticky bez toho, aby to dělal člověk? **sh**



● **V ROCE 1953 ZAPOČALA** na hlavních elektrizovaných tratích v tehdejší Československu výstavba automatického bloku. Jeden výstražník původního typu – tzv. vzor SSSR – je již jako nefunkční umístěn u vlakové zastávky Sobiňov.

Tomáš Martinek

PŘEDSTAVUJEME ● OSOBNOSTI ● TVÁŘE OSŽ

Matyáš Reichert :

„Pracovat na dráze jsem chtěl už od malička, když jsme začali jezdit s rodiči na výlety vlaky taženými parními lokomotivami!“

Koncem září jsem byla pracovně vyslána slavnostním vlakem z Prahy do Žiliny. Akce byla k příležitosti sedmdesátiletého založení Žilinské univerzity, ale o tom jsem již psala. Nicméně součástí vlakové soupravy byly i dva lůžkové vagóny, které měl na starosti průvodce lůžkových a lehátkových vozů Matyáš Reichert, na kterého pěli chválu všichni pasažéři včetně zástupce jednoho z pořadatelů, náměstka generálního ředitele a člena představenstva odpovědného za osobní dopravu ve společnosti České dráhy, Jiřího Ješety. Jak jsme si tak povídali o jeho práci, zjistila jsem, že funkce průvodce v lůžkových a lehátkových vozech je pro něho vlastně pouze brigáda a on sám je zaměstnancem ČD, a. s., na pozici mechanika elektromechanických zařízení při elektrovizích elektrických jednotek City Elefant, a to už byla pro mne jasná volba představit tohoto dvaadvacetiletého železničáře a odboráře srdcem i duší ve čtrnáctideníku Obzor.

Matyáši, proč Vás lákala kariérní dráha na dráze?

Prvotní impuls a vůbec myšlenka na to, že budu pracovat u Českých drah přišla už na základní škole, kdy jsem se o železnici začal intenzivně zajímat – modelová železnice, výlety s rodinou nejen historickými vlaky, spousta přečtených knih o železnici – tohle všechno bylo na počátku. Původ-

ně jsem chtěl být strojevedoucím, a tak jsem v deváté třídě na základní škole vstoupil do stipendijního programu ČEDÉS a pokračoval ve studiu na Střední průmyslové škole dopravní Masná, na Praze 1, obor Elektrotechnika. Ve stipendijním programu byl podmínkou pro vstup například můj první pohovor a motivační dopis. Což byla v patnácti letech docela zajímavá zkušenost. Pamatuji si, jak mi s motivačním dopisem pomáhala sestra.

Tedy ale pracujete u Českých drah jako mechanik elektronických zařízení v OCÚ střed – středisko údržby Jih v Praze-Michli, na hale 512 pro elektrické jednotky City Elefant. Jak došlo k této změně od myšlenky stát se strojevedoucím?

Do údržby jsem nastoupil v únoru 2021 na brigádu. A tady jsem si uvědomil, že časový rozvrh mi vyhovuje víc než nepravidelné směny u strojevedoucích „letmo“, které pochopitelně zahrnují i noční směny. Tady v dílnách máme režim krátkého a dlouhého

týdne, a vzhledem k tomu, že si rád organizuji svůj čas, tak mám možnost si dostatečně dopředu naplánovat i volnočasový program.

Jak u vás probíhá práce na dílně? Kolik lidí vlastně jeden City Elefant při revizi zaměstná?

Jedna jednotka je na dílně většinou jeden až dva dny a zaměstná několik skupin zaměstnanců, jako jsou například mechanici, čalouníci, opraváři klimatizací, nebo pracovníci, kteří mají na starosti vlakový zabezpečovač. Já pracuji u elektromechaniků. Zde se rozdělí jednotlivé okruhy prací na jednotlivce osmičlennému týmu, kde se kontrolují všechny elektrické obvody a snažíme se předcházet případným neschopnostem jednotlivců. Průběh dané prohlídky je předepsán jasným údržovacím předpisem, který stanovuje dané kontrolní operace. Revize se provádí po ujetí 50 000 km většinou v délce jednoho dne a velké revize probíhají po ujetí 200 000 km v délce dvou dnů. Naším společným cílem je kvalitně odvedená práce.

Zmínil jste, že pracujete na dílně, ale my se potkali v lůžkovém voze na Slovensku, kde jste byl průvodcem. Jak jste se k tomu tedy dostal?

Sen jezdit vlakem mě nikdy neopustil a lůžkové vozy pro mě mají své jedinečné kouzlo a výjimečnou atmosféru. Tím, že spo-

lečnost JLV zajišťuje mimo jiné servis na lůžkových a lehátkových vozech Českých drah a shodou okolností sídlí vedle mého pracoviště OCÚ střed, byl jsem jen krůček k tomu se přihlásit na přijímací pohovor na průvodce lůžkových a lehátkových vozů. Do mé pracovní náplně patří starat se o přidělený vůz včetně obsluhy cestujících, administrativní spojení s daným výkonem, příprava snídaní i doplňkového občerstvení, a když jsem měl směnu do Popradu, kde byl řazen přímý vůz s automobily, připravoval jsem jejich nákladku při zpáteční cestě. Na práci oceňuji mimo jiné i přímý kontakt s lidmi a možnost se podívat ve volném čase do zajímavých destinací, jako například vyjet si „zubačkou“ na Štrbské Pleso. Je to spojení užitečného s příjemným. Od října také jezdím i jako asistent na bistrovozech railjetu zejména mezi Prahou a Brnem, kde mezi moji pracovní náplně patří příprava jídel, pořádek v zázemí či obsluha a výpomoc za barem. Stejnou práci vykonávám i na Pendolinu, pochopitelně na jiné trase.

Matyáši, během rozhovoru jste se svěřil, že váš další velký sen je pozvat rodinu na výlet salonním vozem. Podařila se vám akce uspořádat? A je možnost, aby si takovou akci dopřál každý?

Akce úspěšně proběhla začátkem února a ano, takovou akci si může dopřát každý. Rodina byla neskutečně nadšená a troufám si říct, že to pro ně byl nezapomenutelný zážitek. Cesta byla naplánována z Prahy do Bohumína a zpět, přičemž jsem musel jako první krok zjistit, jestli je možné takovou akci vůbec realizovat. ČD nabízí speciální vlaky a vozy na objednávku, jak pro firmy, tak pro soukromníky na svých webových stránkách. Zaslal jsem poptávku s požadavky na datum, trasu a typ vozu. České dráhy



zašlou nabídku proveditelnosti vašeho požadavku a je na každém, jestli si nechá zařídit přes ČD i catering. Já tuto možnost nevyužil, a tak jsem měl ještě spoustu zařízení ohledně občerstvení a obsluhy. Jsem rád, že akce dopadla nad rámec mého očekávání, že rodina toto setkání přivítala s nadšením a doporučuji každému milovníkovi železnice si tenhle netradiční zážitek aspoň jednou v životě dopřát.

Ještě jedna otázka na závěr: Jste členem odborů ZO OSŽ DKV Praha. Co na nich vidíte pozitivního, respektive co na členství nejvíce oceňujete?

Do odborů jsem vstoupil hned při nástupu do firmy na hlavní pracovní poměr. Součástí členství je automaticky pojištění odpovědnosti za škody, nepetržitelné právní poradenství a oceňuji, že je možnost za výhodnějších podmínek využít rekreační pobyt v zajímavých lokalitách či zvýhodněné vstupy do aquaparku nebo do Zoo.

Děkuji za rozhovor!

Text a foto: Daniela Houdková



STÁTNÍ SOCIÁLNÍ PODPORA 2023
(1)

Vážené kolegyně a kolegové, v následujících dvou číslech Obzoru bychom Vás chtěli informovat o institutu „**Státní sociální podpora**“.

Systém státní sociální podpory je upraven zákonem č. 117/1995 Sb., o státní sociální podpoře, ve znění pozdějších předpisů.

Pojem státní sociální podpory označuje dávky, poskytované osobám (rodinným příslušníkům) ve společensky uznaných sociálních situacích, kdy stát prostřednictvím jejich vyplácení z části přebírá spoluzodpovědnost za vzniklou sociální situaci.

V rámci systému státní sociální podpory jsou poskytovány dávky: přídavek na dítě, rodičovský příspěvek, příspěvek na bydlení, porodné, pohřebné, peněžitá pomoc v mateřství, otcovská dovolená, podpora v nezaměstnanosti, příspěvek na dojíždění, příspěvek na péči a dávky v hmotné nouzi.

1. Přídavek na dítě

K čemu slouží přídavek na dítě

Jde o dlouhodobou finanční pomoc rodinám s nízkými příjmy. Přídavek na dítě pomáhá rodině krýt náklady spojené s výchovou a výživou nezaopatřeného dítěte.

Kdo má nárok na přídavek na dítě

Nárok na přídavek na dítě mají rodiny, jejichž rozhodný příjem je nižší než 3,4násobek životního minima. Dávky lze při splnění podmínek čerpat až do věku 26 let potomka.

Výše přídávku na dítě

V případě, že má alespoň jeden z rodičů příjem ze zaměstnání, podnikání nebo pobírá podporu nahrazující příjem, měsíční výše příspěvku je na dítě do 6 let 1 330 Kč, na dítě od 6 do 15 let 1 470 Kč a na potomka od 15 do 26 let je 1 580 Kč.

Rodiče bez příjmu mají nárok na přídavek za dítě do 6 let ve výši 830 Kč, za dítě od 6 do 15 let 970 Kč a za potomka od 15 do 26 let 1 080 Kč.

2. Rodičovský příspěvek

K čemu slouží rodičovský příspěvek

Rodičovský příspěvek pomáhá rodičům vypořádat se s vyššími náklady po narození dítěte.

Kdo má nárok na rodičovský příspěvek

Nárok má každý rodič, který se po celý měsíc osobně, řádně a celodenně stará o nejmladší dítě v rodině. Dítě i rodič musí mít trvalé bydliště i místo pobytu v České republice.

Výše rodičovského příspěvku

Rodičovský příspěvek navazuje na peněžitou pomoc v mateřství, maximální výše rodičovského příspěvku činí 300 000 Kč, rodiny s dvojčaty či trojčaty dostávají 450 000 Kč.

Příspěvek lze vyčerpat nejméně 6 měsíců, nejdéle do 4 let věku dítěte, výše příspěvku závisí na výši příjmu rodičů. Příspěvek se počítá z příjmu jednoho z rodičů ke dni narození dítěte. Pokud ho je možné stanovit u obou rodičů, počítá se ten vyšší. Měsíční výše však stále nebude moci být vyšší než 70 % vyměřovacího základu (zjednodušeně se jedná o hrubý měsíční příjem). Stanovení výše příspěvku a doba čerpání se řídí podle těchto podmínek:

- Celkovou výši rodičovského příspěvku je možné vybrat nejméně v 6 (šesti) měsících.

Horní hranicí výše měsíčního rodičovského příspěvku je peněžitá pomoc v mateřství, na kterou měl rodič nárok.

- Žádost o změnu výše rodičovského příspěvku může být podána maximálně jednou za 3 měsíce. Změna se provádí podáním formuláře Volba výše rodičovského příspěvku na příslušném úřadě.

3. Příspěvek na bydlení

K čemu slouží příspěvek na bydlení

Stát prostřednictvím příspěvku na bydlení pomáhá rodinám s nízkými příjmy hradit jejich náklady na bydlení.

Kdo má nárok na příspěvek na bydlení

Pro vyplácení dávek příspěvku na bydlení je nutné splnit dvě základní podmínky: náklady na bydlení rodiny žadatele musejí přesahovat **30 %** jejich příjmů a zároveň nesmí být vyšší než státem definované v daném městě.

Výše příspěvku na bydlení

Stát proplácí rozdíl mezi **30 %** příjmů a normativními náklady na bydlení v daném městě.

4. Porodné

K čemu slouží porodné

Porodné slouží jako jednorázový příspěvek rodinám s nižšími příjmy při narození prvního a druhého dítěte.

Kdo má nárok na porodné

Rodiny s nižšími příjmy než **2,7násobek** jejich životního minima.

Výše porodného

Příspěvek je jednorázový. U prvního dítěte činí **13 000 Kč**, u druhého dítěte **10 000 Kč** a při narození dvojčat **23 000 Kč**.

5. Pohřebné

K čemu slouží pohřebné

Pohřebné pomáhá příjemci finanční pomoci pokrýt náklady na pohřeb zemřelého.

Kdo má nárok na pohřebné

Nárok na pohřebné má osoba, která vypraví pohřeb nezaopatřenému dítěti nebo rodiči takového dítěte.

Výše pohřebného

Pohřebné je vypláceno jednorázově v částce **5 000 Kč**.

(Zdroj: MPSV ČR)

Luděk Šebrle, analytik rozborů
JUDr. Petr Večeř, vedoucí SPO OSŽ-Ú

EVROPSKÁ KOMISE ZCELA IGNORUJE
SPOLEČNÉ STANOVISKO CER A ETF

(Dokončení ze str. 1)

ba zvýšit podíl dálkových přeshraničních spojů, aniž bude nutné měnit na hranicích strojvedoucího či přepřahat lokomotivu. A právě k tomu by měl přispět nový systém vydávání licencí a osvědčení, který umožní strojvedoucími volný přechod mezi zaměstnavateli a členskými státy EU. Novelizace směrnice by měla dle názoru Komise mj. přispět k vyšší atraktivitě profese strojvedoucího a přilákat mladé pracovníky na železnici, neboť se předpokládá standardizované využívání moderní techniky na úrovni EU.

Enno Wiebe, technický ředitel CER, upozornil, že novelizace směrnice je poměrně dlouhodobý proces a se změnami je nutné začít odspodu, tj. úpravou provozních předpisů. Stejně velkou pozornost je třeba věnovat lid-

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ **PV OSŽ při ČD Cargo, Ústředí OSŽ, PV OSŽ Správy železnic, Republiková rada seniorů OSŽ**

Na únorových jednáních rezonovala tematika
důchodové reformy

(Dokončení ze str. 1)

Zástupce firmy Up Česká republika Petr Pacas vysvětloval členům PV výhody e-stravenkové karty, kterou firma Up ČR poskytuje zaměstnancům Správy železnic, ale také ČD Cargo. K materiálu, zasláném vedením Správy železnic, a to především „*Plnění PKS za rok 2022*“, nebylo při-



pomínek. PV však schválil usnesení, požadující písemné vyjádření vedení Správy železnic k problematice nedodaných vitamínů pro všechny zaměstnance v uplynulém roce. Dále byli členové PV seznámeni s plánem společného zasedání PV ČD, ČD Cargo a Správy železnic v březnu v Kořenově, kde budou přítomni i všichni tři

zástupci vedení železničních podniků. Za Sociálně právní oddělení (SPO) informoval o novinkách jeho vedoucí JUDr. Petr Večeř. Pravidelným tématem je pojištění zodpovědnosti pro naše členy, kde stále dochází k podpojištění. Za oddělení BOZP informovala o novinkách a nabídce interních školení inspektorka Dana Žáková.

Na jednání Republikové rady seniorů OSŽ 23. února 2023 vystoupilo několik hostů. Předseda PV ČD Štěpán Lev seznámil členy rady se současnou situací na Českých drahách a s výhledem do roku 2023, přičemž zdůraznil zejména skutečnost, že v souladu s kolektivní smlouvou dojde zřejmě k vyjednávání se zaměstnavatelem ohledně tzv. inflační doložky.

NÁZORY ČTENÁŘŮ • POSTŘEHY • DISKUZE

Člověk člověku vlkem

V následujících řádcích se vracím k šest let starému případu tragické mimořádné události, kdy 24. července 2016 při jízdě R 884 mezi Olomoucí a Štěpánovem došlo při rychlosti 111,5 km/h působením silného proudu vzduchu k prudkému a neočekávanému otevření dveří vozu řady BDs a k vypadnutí a usmrcení dvouletého dítěte.

Případ je podrobně popsán na veřejně přístupných internetových stránkách Drážní inspekce v obsáhlé a pečlivě zpracované závěrečné zprávě o výsledcích šetření mimořádné události.

Po ročním vyšetřování podal státní zástupce Okresního státního zastupitelství v Olomouci k tamnímu Okresnímu soudu obžalobu na vlakvedoucí a průvodčí uvedeného vlaku pro přečin usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, odst. 2 trestního zákoníku s tím, že smrt dítěte způsobili svou nedbalostí při výkonu služby. Oběma obžalovaným ženám hrozil trest odnětí svobody na dobu jednoho až šesti let.

Okresní soud v Olomouci v hlavním líčení 6. června 2018 uznal obě obžalované vinnými a uložil jim shodně trest odnětí svobody v trvání osmnácti měsíců s podmíněným odkladem

na dobu dvou let. Obě obžalované podaly v zákonné lhůtě odvolání.

O odvolání rozhodoval Krajský soud v Ostravě, pobočka Olomouc. Při veřejném zasedání 25. října 2018 napadený rozsudek zrušil a nově rozhodl tak, že obě obžalované se zprošťují obžaloby. Tedy byla vyslovena jejich nevina.

Nyní, s odstupem šesti let si s dovoluji k tomuto politováníhodnému případu vyslovit pár poznámek.

Pro rodiče dítěte je jeho smrt neodčinitelnou tragédií, kterou budou zatížení do konce života. Sebedelší čas tuto ránu nezhojí. Úmrtí dítěte za života jeho rodičů je tím nejhorším, co může člověka potkat. Jen otrlý cynik může tvrdit něco jiného. Otázka případné viny na úmrtí však musí být řešena právoplatným soudním rozhodnutím. Ničím jiným.

Každý takový případ je velmi mediálně sledován. Nejinak tomu bylo i v tomto případě. Bohužel neomalenost některých novinářů je zarážející. Při zpravodajství ze soudních síní je jediným hlediskem atraktivnost případu. Jednoduše řečeno – čím více krve, tím lépe. Nerozlišují, zda před soudem stojí obžalovaný pro nedbalostní nebo úmyslný trestný čin. Člověk stojící před

Vladislav Vokoun vysvětlil situaci, týkající se dotací na rekreace ze sociálního fondu a FKSP, které jsou z tohoto fondu poskytovány seniorům. Ti totiž mají na dotace nárok v závislosti na tom, kdy a od jakého podniku (České dráhy, Správa železnic, ČD Cargo...) odešli do důchodu. V praxi je někdy situace značně nepřehledná, dalo by se říci chaotická, neboť někteří senioři ani netuší, ve kterém podniku jsou jako důchodci evidováni – způsobily to především transformační procesy, které u železnice probíhaly od roku 2003. Ve druhém bodě svého vystoupení hovořil Vladislav Vokoun o současných možnostech odchodu do různých forem důchodu a o výhledu na příští roky. Dalšími hosty jednání RRS byli předseda OSŽ Martin Malý a vedoucí mezinárodního oddělení OSŽ-Ú Ondřej Šmehlík, kteří představili členům rady možnosti výhodné odborové rekreace OSŽ ve vlastních zařízeních. Členové rady odsouhlasili také příspěvek do Podpůrného fondu OSŽ ve výši 100 Kč na člena.

—RED—

(Podrobnosti na www.osz.org)

soudem třeba ve svých padesáti letech věku poprvé je u novinářů ve stejném postavení jako třicetinasobný recidivista, který strávil podstatnou část svého života ve vězení za úmyslnou závažnou trestnou činnost. A tak při hlavním líčení u Okresního soudu v Olomouci byly obě ženy přítomnými novináři fotografovány z bezprostřední blízkosti. Jedna z těchto fotografií byla otištěna v celostátním deníku PRÁVO. Ženy se staly doslova lovnou zvěří a nikdo nebral ohled na to, že dosud žily a žijí řádným životem občanů České republiky. Rozepisovat se zde o dvou letech prožitých ve stresu a o jeho dlouhodobém vlivu na zdraví je snad zbytečné.

Listina základních práv a svobod, jako součást ústavního pořádku České republiky, v článku č. 10, odst. 1 uvádí: Každý má právo, aby byla zachována jeho lidská důstojnost, osobní čest, dobrá pověst a chráněno jeho jméno. V článku č. 40, odst. 2 je uvedeno: Každý, proti němuž je vedeno trestní řízení, je považován za nevinného, pokud pravomocným odsuzujícím rozsudkem nebyla jeho vina vyslovena. Stejnou formulaci uvádí i § 2 odst. 2 platného trestního řádu. Úcta k zákonu by měla být především novinářům, často se vydávajícím na svědomí národa, prvním hlediskem jejich práce. Bohužel tomu tak v Olomouci nebylo. A nejen tam, ale i u řady dalších případů z mnoha míst republiky, na jejichž podrobnosti není v tomto zamyšlení místo. A tak se mezilidské vztahy stále více dostávají na úroveň, kterou označujeme rčením člověk člověku vlkem.

Nyní už jen pár vět před závěrem. Jestliže čtenář těchto řádků očekával, že se obě nevinné ženy dočkaly alespoň upřímné omluvy, tak se hluboce mýlí. Nic takového se do dnešního dne nestalo. Pravda a lež stejně jako dobro a zlo nebo dobrý či špatný charakter se nedají vyjádřit žádnou fyzikální jednotkou. Pokud by šla vyjádřit například plusovou nebo minusovou hodnotou hmotnost charakteru, tak u některých našich bližních by byla hluboce pod bodem nula. Novináře nevyjímaje. A úplně na závěr: Pokud se dostanete v zaměstnání do jakýchkoliv právních obtíží, ihned kontaktujte advokáta. Většina odborových organizací má své smluvní advokáty. Neváhejte jejich služeb využít.

Vladimír Selucký

PhDr. Helena Svobodová,
vedoucí Kanceláře předsedy OSŽ
a viceprezidentka Železniční sekce ETF

Školení na počítačích – druhé pololetí 2023

Z důvodu velké zájmu o školení na PC (zejména pro úroveň začátečníci a mírně pokročilí) vypisuje Kancelář předsedy OSŽ pro zájemce z řad členů a funkcionářů OSŽ kurzy „Práce na PC“ na druhé pololetí již nyní.

Kapacita: 5 účastníků bez vlastních notebooků (OS Windows 11 a MS Office 2021) + 5 účastníků 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 pět osob.** Díky malému počtu osob ve skupině se lektor může individuálně věnovat každému účastníkovi.

Na druhé pololetí roku 2023 jsou naplánovány **tři třídní semináře bez rozlišení úrovně**. Obsah výuky lektor upřesní po úvodní diskuzi s účastníky kurzu dle jejich požadavků a znalostí.

► **10. října – 12. října 2023 (úterý – čtvrtek)** – termín již obsazen účastníky, kteří nebyli z kapacitních důvodů zařazeni do jarních kurzů

► **24. října – 26. října 2023 (úterý – čtvrtek)** – uzávěrka 22. září 2023

► **14. listopadu – 16. listopadu 2023 (úterý – čtvrtek)** – uzávěrka 13. října 2023
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 (účastníci kurzů obdrží stravenku), 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: hana.bubikova@osz.org. S případnými dotazy ohledně počítačových kurzů se obraťte na sekretariát předsedy OSŽ: Hana Bubíková, tel: 972 241 924, mobil 731 679 946.

PhDr. Helena Svobodová,
vedoucí Kanceláře předsedy OSŽ

Historické budovy na krnovské trati se při opravách dočkají citlivého přístupu

Milovníci staré železnice, fandové dráhy, jakož i všichni ti, kterým leží na srdci uchování její historické podoby, si mohou oddechnout – přinejmenším v případě trati Olomouc–Krnov, která vloni oslavila 150. výročí svého vzniku. Historické budovy na této trati se nebudou bourat, jak bylo původně v plánu, ale zůstane zachována jejich historická podoba. Správa železnic již sice na této trati srovnala se zemí historickou budovu nádraží v Děřichově nad Bystřicí a o jedno patro snížila výpravní budovu v sousedním Moravském Berouně (viz Obzor č. 15/20, 16/21, či 5/22), ale její další plány (oprava nádraží v Domašově nad Bystřicí, v Hlubočkách, či ve Velké Bystřici) byly změněny po protestech občanů, zastupců hnutí Duha, starostů obcí a některých poslanců Parlamentu.

Původní záměr na „ubourání“ prvních pater některých budov a tím vlastně znehodnocení historické podoby těchto více než sto let starých nádraží byl přehodnocen. Jak píše olomoucký Deník z 15. února 2023, Správa železnic počítá s citlivějším přístupem k historickým stavbám a obce to vítají. Na rekonstrukci výpravní budovy v Hlubočkách v současné době probíhá zpracování nové projektové dokumentace, které počítá se zachováním historizujícího vzhledu a opravou čtyř bytů. Nové uplatnění by mělo získat i nádra-



Nádraží v Domašově nad Bystřicí chytá již dlouhé desítky let

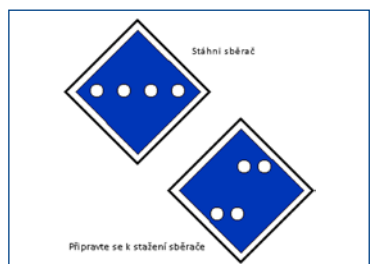
ží v Domašově nad Bystřicí (jednou z možností je zřízení turistické ubytovny v opuštěných místnostech), stejně jako nádraží ve Velké Bystřici. Zachována zůstane i zrušená zastávka Jívová, která by měla připadnout obci. Rekonstrukcí projde i novější budova nádraží v Hlubočkách-Mariánském Údolí.

Správa železnic hodlá do obnovy nádraží na „krnovské“ trati vložit desítky milionů korun. Nádraží by měla být zmodernizována (nový informační systém, zateplení, fotovoltaické panely, modernizace pracovišť), nicméně historická podoba by měla být zachována. Práce na opravách by měly být zahájeny v roce 2024–2025.

Text a foto: Miroslav Čáslavský

Návěst „Státní sběrač“ se osazuje na elektrické dělení v trakčních měnících a trakčních spínacích stanic. Návěst „Státní sběrač“ označuje začátek úseku, který se smí projíždět jen se staženým sběračem. V úrovni návěstidla musí být již sběrač stažen. Těto návěsti samozřejmě předchází návěst „Připravte se k stažení sběrače“, která upozorňuje strojvedoucího, že nejméně o 400 m dále, bude následovat návěst „Stáhněte sběrač“. I přesto dochází občas k tomu, že strojvedoucí tuto návěst přehlédne a pak dochází k poškození trakčního vedení. Při dnešním stupni vývoje automatizace a elektroniky by určitě bylo možné propojit traťovou část infrastruktury bezkontaktně s vozidlem, aby stažení sběrače bylo provedeno automaticky a strojvedoucí tuto činnost jen kontroloval. Pro tento způsob řešení by se daly použít

„Magnetické informační body“, které ovládají vozidlo prostřednictvím systému AVV (Automatické vedení vlaku) nebo prostřednictvím Eurobaliz. Pro řešení tohoto problému je nutné, aby spojili síly jak dopravci, tak provozovatel dráhy. Pro oba by to bylo přínosné a nevznikala by zpoždění vlaků, která cestujícím zneprjemňují cestování železnici. **JSch**



**OSŽ TRUTNOV NABÍZÍ ZÁJEMCŮM LETNÍ REKREACI
CHLUM U TŘEBONĚ – RYBNÍK HEJTMAN**

Rekreační zařízení se nachází v pěkném prostředí vhodném na turistiku, cykloturistiku, houbaření i rybaření.

Vybavení areálu:
Ubytování: 15 dvoulůžkových stanů s přistýlkou – lůžkoviny, skříňky, osvětlení, kempingový nábytek
Vaření: plně vybavená kuchyně – lednice, mrazák, plynový sporák, mikrovlnná trouba, nádobí, teplá, studená voda a dřez na nádobí.

Volný čas:
kulturní místnost – televize, šipky
vlastní pláž – molo, loďka
sportovní vyžití – stolní tenis, ruské kulečky
kryté venkovní sezení, ohniště

Sociální zařízení:
Sprechy s teplou vodou a WC cca 20m od stanů.

Doprava:
1. Vlakem do žst. Majdalena dále autobusem na hráz rybníka Hejtmán a pěšky cca 1km do kempu.
2. Vlastním vozem až do kempu, parkování u stanů.

Poplatky na místě
Parkovné za auto a rekreační poplatek obci, se platí zvlášť v recepci kempu.

Cena ubytování - za jeden stan a noc:
Cena 1.-5. turnus 1-2 noci = 500,- Kč
Cena 1.-5. turnus 3 a více nocí = 370,- Kč
Cena 6. turnusu (bez rozdílu počtu nocí) = 300,- Kč

Termíny:

1.	01. 7.	-	12. 7. 2023
2.	12. 7.	-	22. 7. 2023
3.	22. 7.	-	02. 8. 2023
4.	02. 8.	-	12. 8. 2023
5.	12. 8.	-	23. 8. 2023
6.	23. 8.	-	02. 9. 2023

Délku pobytu lze domluvit individuálně, čili délka pobytu nemusí odpovídat uvedeným turnusům.

Přihlášky přijímá a bližší informace poskytne p. Dostálová Martina
telefon: 605 983 467, e-mail: oszvzstttv@osz.org
další informace naleznete též na webu OSŽ www.osztrutnov.cz
a facebook.com - ZV OSŽ TRUTNOV-REKREACE

Teplické trolejbusy – 70 let provozu

V loňském roce si lázeňské město Teplice v Čechách připomnělo 70 let provozu trolejbusů. Za ta dlouhá léta sice několikrát hrozilo, že město o své trolejbusy přijde. Zvláště při tzv. „autobusovém boomu“ na konci 70tých let min. stol. Nicméně po každé se podařilo trolejbusovou dopravu ve městě zachovat. Na rozdíl od mnohých našich měst. V poslední době jsme ale svědky toho, že se trolejbusy (opět) vrací i do našeho hlavního města.

Pamětníci mají teplickou trolejbusovou dopravu spojenou především s „legendárními“ trolejbusy Škoda 9Tr HT28, které se vyráběly ve Škodě v Ostrově nad Ohří v letech 1958–81. Údajně se jedná o třetí nejvíce vyráběný typ trolejbusu na světě (paralela s neméně slavnými tramvajemi T3). Celkem bylo vyrobeno 7 372 kusů těchto strojů a mnohé z nich byly exportovány do celé řady zemí. U nás jezdil tento typ trolejbusů například také v Brně, Českých Budějovicích, Hradci Králové, Opavě, Ostravě, Děčíně, Pardubicích, Plzni, v tehdejší Gottwaldově apod. Výkon 110–120 kW, max. rychlost 60 km/hod., napětí 600 V.

V současné době je v Teplicích deset trolejbusových linek o celkové délce zhruba 80 km, po kterých jezdí třicet trolejbusů. Pod evidenčními čísly 501–505 (typ 30Tr SOR) a 506 až 510 (typ 32Tr SOR) provozuje mě-

sto hybridní stroje, které mohou jezdit i mimo trolejové vedení – na baterie. V nákupech dalších hybridních trolejbusů chce město i nadále pokračovat. Jsou s nimi dobré zkušenosti a jejich výhodou je, že mohou zajíždět i do okolních obcí, aniž by bylo nutné budovat nákladné trolejové vedení. I ve městě jezdí mnohde tyto trolejbusy využívající elektrickou energii z baterií. Podle smělých plánů by měla být MHD v Teplicích v nejbližších letech kompletně bezemisní. Inu, výhodou v městské zástavbě je skutečnost, že se jedná o čistý dopravní prostředek neprodukcující žádné škodliviny. Trolejbusy mají v Teplicích zkrátka stále zelenou.

Text a foto: A. K. Kýzl



Teplický historický trolejbus Škoda 9Tr, rok výroby 1980, zachytil fotoaparát na nostalgické lince v Řeteněvsi



Současnost patří moderním, hybridním strojům. Jeden z nejnovějších teplických trolejbusů, typ 32Tr SOR, jsme vyfotografovali na Laubeho náměstí u Císařských lázní

**Už jen žít deset minut denně
v souladu se svým snem
představuje pokrok**

Paulo Coelho

Vybrala Bc. Blanka Lomnančíková

OHLÉDNUTÍ FISAIC – výtvarníci malovali v České Třebové

Ve dnech 3. až 6. listopadu 2022 se uskutečnil v České Třebové seminář skupiny výtvarné umění ČZS FISAIC. Ve čtvrtek večer proběhlo jednání, které vedla výkonná tajemnice ČZS FISAIC a vedoucí skupiny výtvarníků Ing. Jarmila Šmerhová, která zhodnotila práci skupiny za uplynulé období a informovala o průběhu 29. mezinárodní výstavy výtvarného umění ČZS FISAIC, která se konala v září letošního roku v Německu, v lázeňském městě Bad Salzungen, kde naši malíři získali zlatou a stříbrnou medaili. Výtvarníci si také odsouhlasili plán činnosti na rok 2023, kde si naplánovali dva semináře.

V pátek bylo velmi příznivé počasí, takže účastníci semináře se vydali na prohlídku města, kde navštívili vršek s rotundou sv. Kateřiny. Ta je nejstarší stavbou ve městě a zároveň jedinou dochovanou románskou rotundou ve východních Čechách. Toto místo si mnozí vybrali jako svůj motiv na malování (volná technika). Večerní program byl obohacen přednáškou Pavla Hladíka na téma „Vývoj umění v Evropě“. Výtvarníci potom pokračovali ve svých započatých dílech.

V sobotu malíři navštívili Městské muzeum, kde téma stálých expozic vyjadřuje už jejich zastřešující název Dopravní křižovatky aneb do České Třebové vlakem, Velorexem, letadlem i lodí. V muzeu zároveň probíhala výstava výtvarných děl akademického malíře Oldřicha Hlavsy. Prohlídka byla obohacena výkladem autora této výstavy. Po té výtvarníci ještě navštívili výtvarnou výstavu v Městském kulturním domě. Odpoledne a večer se všichni věnovali malbě a kresbě v prostoru hotelu.

V neděli dopoledne byla v hotelu Bravo uspořádána výstava nově vzniklých výtvarných děl autorů, kde proběhlo hodnocení jednotlivých prací.

Autor článku + foto:
Ing. Jarmila Šmerhová,
výkonná tajemnice ČZS FISAIC

