



## Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ Ústředí OSŽ, RRS OSŽ, PV OSŽ při SŽ, s.o.

# Odboráři na protest opustili jednání tripartity

Ústředí OSŽ jednalo 22. května 2024 za řízení předsedy OSŽ Martina Malého. Po kontrole úkolů z minulého jednání byl na pořadu přehled o zaměstnanosti a mzdovém vývoji za rok 2023, což jsou informace pro odborové orgány k případnému využití při vyjednávání o kolektivních smlouvách. Vedoucí SPO OSŽ Petr Večeř dále přednesl Zprávu o poskytování právní pomoci v rámci OSŽ za rok 2023. Tajemník podnikového výboru ČD Antonín Leitgeb informoval o situaci v Jihomoravském kraji. Zmínil dopisy zaslané zainteresovaným institucím a zpětnou vazbu, kterou zatím zaznamenali od Drážního úřadu a Drážní inspekce, kteří nevidí důvod, proč by byl vlakový personál nezbytný pro provoz vlakových souprav. Karel Tomeček, předseda ZO Břeclav, informoval o setkání se zaměstnanci a zaměstnavateli, které proběhlo 16. května v prostorách hlavního nádraží v Brně a poté v Břeclavi. Podle jeho vyjádření nebylo jednání příliš úspěšné, neboť České dráhy se nedokázaly dohodnout se zástupci Jihomoravského kraje a je tedy nutno řešit další působení v společnosti okolo tří set zaměstnanců. Dále uvedl, že někteří zaměstnanci v Břeclavi již nyní odcházejí k jiným zaměstnavatelům a vyjádřil obavy, že by se mohl narušit grafikon. Následovaly informace z PV OSŽ ČD Cargo. Marta Urbancová ve svém vstupu mimo jiné informovala o konkrétním vývoji propagace OSŽ na Facebooku, který by mohl být spuštěn do konce měsíce června. Na jednání dozorčí rady ČD Cargo, které proběhlo dne 20. května, se ukázalo, že hospodářské výsledky

ČD Cargo se pohybují v lepších číslech, než tomu bylo první měsíce tohoto roku. Předseda PV OSŽ SŽ Petr Štěpánek informoval o jednání odborových centrál z pondělí 20. května, kdy došlo ke shodě nad 1. změnou PKS SŽ 2024 a 1. změnou Zásad FKSP SŽ 2024. Dochází ke změně čerpání z FKSP u železničářských sportů a změně v účtování nákladů na sportovní a kulturní akce, kdy bude prvoplátcem odborová organizace. Renata Dousková, předsedkyně Nadržního republikového výboru (NeRV) OSŽ, shrnula nejnovější informace z Dopravního zdravotnictví, kde se blíží k závěru rekonstrukce nemocnice s poliklinikou Praha Italská. Společnosti OHLA ŽS se podařilo nasmlouvat již 80% zakázek na letošní rok a v nejbližší době se chystá jednání ohledně kolektivní smlouvy. U společnosti NYMWAG není sice stále podepsána kolektivní smlouva, ale i tak došlo k nárůstu mezd o 15%. Firma Wagon Lostr v minulém roce propustila cca asi čtyřicet zaměstnanců, další vývoj společnosti není zatím příliš jasný. Zajímavé informace přednesl Petr Toman o novinkách ze Zdravotní pojišťovny ministerstva vnitra, kde je možné využít příspěvek např. na dentální hygienu ve výši 500,- Kč v případě, že pojištěnec absolvoval preventivní prohlídku u praktického lékaře. Závěrečné slovo patřilo předsedovi OSŽ. Martin Malý upřesnil průběh posledního jednání tripartity, kdy se zástupci odborů v průběhu zvedli a opustili jednací místnost. Dále také přiblížil důležité návrhy změn v zákoníku práce týkající se výpovědi z pracovního poměru, přičemž zdůraznil,

že vládní návrh novelizace ZP neobsahuje zavedení možnosti výpovědi bez udání důvodu. S oddělením sociálněprávním se připravuje připomínkový materiál.

**Republiková rada seniorů** se na svém jednání 23. 5. 2024 zabývala přípravou sportovních her seniorů OSŽ, které se budou konat v srpnu v areálu Lesní chaty v Kořenově. Hostem jednání rady byl předseda Regionální sportovní komise OSŽ Praha Pavel Souček, který členům rady přednesl návrh soutěžních disciplín, které by měly oproti minulým ročníkům doznat určité změny. Ty by měly přinést větší soutěživost, napětí a zábavu spojenou s větším pohybem a spojenou s poznáváním okolní přírody. Průběh her budou z velké části zajišťovat samotní členové RRS, ať již jako rozhodčí či organizační pracovníci a vedoucí družstev. Novinkou v přihlašování je letos registrace prostřednictvím aplikace Railsport, jakož i nutnost vyřešení krácených finančních příspěvků, což je důsledek „ozdravného“ balíčku vlády. Organizátoři přesto věří, že součtě i letos proběhnou k plné spokojenosti soutěžících. Další bod programu RRS patřil informacím ze zásadních jednání, který uvedla předsedkyně RRS Danuše Polášková zprávou ze za-

(Pokračování na str. 2)



## Zisk téměř 4 miliardy korun Hospodaření Skupiny České dráhy se meziročně významně zlepšilo

Meziroční zlepšení o 3,4 miliardy korun vykazoval v roce 2023 hospodaření Skupiny České dráhy, její zisk tak v loňském roce dosáhl 3,8 miliardy korun. Svůj podíl na úspěšném roce měly všechny společnosti Skupiny ČD, důležitým faktorem byly také masivní investice do modernizace vozidlového parku.

„Skupina České dráhy byla v loňském roce mimořádně úspěšná, což jasně demonstruje správnost strategie, kterou nastavilo její vedení. Jasně se ukazuje, že zkvalitňování a rozšiřování spektra nabízených služeb přiláká do vlaků více cestujících a udělá z vlaků preferovanou dopravní alternativu,“ říká ministr dopravy Martin Kupka.

Po třech letech se do zisku dostal segment osobní dopravy. Skupina ČD do svých vlaků přilákala přes 164 milionů zákazníků, kteří najezdili v součtu více než osm miliard kilometrů. V této oblasti také pokračovaly velké investice do nových vlaků, které jen loni přesáhly 11 miliard korun.

„Masivní investice do vozidlového parku jsou důležité pro přilákání rostoucího počtu cestujících. Těší mě, že v nich budou České dráhy pokračovat i nadále, kdy jen letos je plánovaná dodávka více než stovky jednotek a lokomotiv,“ dodává ministr. Nové soupravy letos doplní park Českých drah o více než 22 tisíc moderních míst v klimatizovaných vlacích.

Zisková byla také nákladní doprava, kdy ČD Cargo vytvořilo zisk před zdaněním ve výši 733 milionů korun – meziročně o 423 milionů korun více. Za tímto pozitivním výsledkem stojí především pokračující růst výkonů v zahraničí u odštěpných závodů v Rakousku a deřínských společnostech CD Cargo Poland a CD Cargo Slovakia a v Německu i růst realizačních cen.

František Jemelka, foto archiv Českých drah

Nela Eberl Friebová

## NA AKTUÁLNÍ TÉMA

## Správa železnic vybere projektanta tříkolejného mostu na Výtoni

**Budování moderní železnice na území metropole pokračuje, Správa železnic hledá projektanta stavby nového tříkolejného mostu na Výtoni. Jedná se o další klíčový krok pro zajištění bezpečné a kapacitní železnice nejen na území hlavního města Prahy, ale i na páteřní trati směrem na Německo, na níž přemostění leží. Práce by měly probíhat v letech 2027 až 2029, předpokládáné celkové náklady stavby dosahují 3,4 miliardy korun.**

Most na Výtoni je součástí frekventovaného železničního spojení hlavního a smíchovského nádraží. Důležitou roli hraje jak v pražské příměstské dopravě, tak i pro dálkové vlaky mířící po kori-

du na západ Čech. V současnosti je na mostě výrazně snížená tratová rychlost, kvůli snížení nosnosti po něm není možný současný průjezd více vlaků.

Samotné vybudování tříkolejného mostu přinese nejen zvýšení jeho kapacity, ale také opětovně zavedení tratové rychlosti 60 km/h. Obyvatelé z okolí pak ocení nižší vibrace a hluk z železničního provozu. Pro chodce vznikne další bezbariérové přemostění Vltavy, současně dojde k propojení hned několika cyklotras napříč Prahou.

Kvalitativní zlepšení pro cestující přinese nová zastávka Praha-Výtoň, ve které bude přímý přestup na tramvaje. Budou ji obsluhovat nejen vlaky na stávajících trasách, ale také na plánované lince ze Smíchova přes Vršovice do Běchovic.

Správa železnic musí v souvislosti s dalším osudem mostu na Výtoni jed-

nat s péčí řádného hospodáře. Proto pokračuje v přípravě projektu. Zároveň však nadále řeší otázku památkové ochrany mostu. Proto se už uskutečnilo setkání se zástupci Centra kulturního dědictví UNESCO a jejich technické složky ICOMOS International. Tím Správa železnic otevřela vzájemný dialog, jehož součástí bude i návštěva zástupců UNESCO v Praze.

Zároveň se v letošním roce celý záměr podrobí mezinárodně uznávanému posouzení vlivu na kulturní dědictví, Heritage Impact Assessments (HIA). Správa železnic bude vůbec první organizací v České republice, která se do tohoto procesu pustí. Výsledkem bude klíčový dokument i z pohledu UNESCO.

Ve spolupráci s pražským magistrátem také finišuje výběr lokality pro umístění původní mostní konstrukce. Rozhodnutí by mělo padnout v nejbližší době.



## Poslanecká sněmovna podpořila vládní návrh širších změn v důchodech

**Poslanecká sněmovna, podle zpravodajství České televize, v prvním čtení podpořila vládní návrh širších změn v důchodech. Předpokládá například zvyšování důchodového věku nad nynější hranici 65 let podle prodloužení života a snižování výpočtu nových důchodů. Úvodní debata o sporné penzijní reformě poslancům zabrala 32 hodin čistého času a vyplnila tři jednací dny. Převažovala v ní opoziční kritika. Předloha nyní míří k posouzení do sociálního výboru.**

Česká televize ve své reportáži k tomu dodala, že byt první čtení důchodové novely vyplnilo tři jednací dny, jednání v podstatě neprovázely obstrukce. Poslanci se ve vystoupeních drželi tématu, byt někteří se věnovali i širším souvislostem důchodového systému. Patřila k nim porodnost, ekonomický růst, příjem státního rozpočtu i třeba délka dožití ve zdraví.

Předloha přináší také třeba změny v takzvaném výchovném nebo ve zvýhodněném pracujících důchodců a možnost sdílení vyměřovacího základu z odvodů manželů pro výpočet penze. Minimální důchod by měl představovat pětinu průměrné mzdy. Lidé pracující v rizikovém prostředí by mohli do penze odcházet dřív. Krácení předčasné penze by mělo být poloviční u lidí, kteří platili odvody 45 let.

Navrhovaná desítka změn má platit postupně od příštího roku a má podle vlády přispět k udržitelnosti systému. Cílem je udržet jeho schodek kolem jednoho procenta hrubého domácího produktu, což představuje přibližně sedmdesát miliard korun. Při zachování nynějšího stavu by deficit v roce 2050 činil podle vládních prognóz zhruba pětinasobek. Opoziční poslanci však poukazovali na to, že nikdo neví, jak bude v té době situace vypadat.

Zdroj: Česká televize  
Miroslav Svoboda(Celý článek najdete na [www.odborny.info](http://www.odborny.info))

### Jak vyjde OBZOR v létě

Vážení čtenáři, ani o prázdninových měsících nebudete ochuzeni o svůj odborový časopis Obzor.

Další vydání (č. 13) vyjde 1. července a bude doplněno o čtyřstránkovou Letní přílohu.

Následovat bude Obzor č. 14 a 15. Tato vydání očekávejte 12. a 26. srpna. –RED–





# Veletrh Rail Business Days 2024: Letošní ročník provázal nebývalý zájem vystavovatelů z různých zemí Evropy

Ve dnech 11.–13. června se v Trojhalí Karolina v Ostravě konal Mezinárodní veletrh Rail Business Days 2024 a pro letošní rok si zvolil jako partnerskou zemi Polsko. Opět se stal nevyhnutelnou událostí pro všechny zainteresované v železničním průmyslu. Za minulé dva roky navštívilo veletrh přes 18 tisíc lidí.

Rail Business Days představuje jedinečnou příležitost pro sdílení znalostí, diskusi o aktuálních trendech a prezentaci nejnovějších technologických inovací v oblasti železniční dopravy. Veletrh poskytuje prostor pro setkání významných hráčů v železničním průmyslu, nabízí možnost navázání nových obchodních vztahů a prohloubení stávajících partnerství.

Mezi hlavními lákadly veletrhu byly:

## ○ Vystavené vlaky na kolejích:

Návštěvníci měli jedinečnou příležitost vidět a zkoumat nejmodernější vlakové technologie přímo na kolejích. Od jednotek pro osobní dopravu až po nákladní exponáty. V letošním roce nabídl veletrh hned tři

premiérové kusky, které návštěvníci viděli vůbec poprvé.

## ○ Široká škála vystavovatelů:

Rail Business Days 2024 představil širokou škálu vystavovatelů z různých zemí i oblastí železničního průmyslu. Od výrobců vozidel, jejich dodavatelů až po poskytovatele infrastrukturních řešení. Pro velký letošní zájem byla otevřena druhá výstavní hala. Aktuální seznam vystavovatelů je dostupný na oficiálních stránkách veletrhu.

## ○ Interaktivní prezentace a workshopy:

V rámci veletrhu měli návštěvníci možnost účastnit se odborné konference, česko-polské konference, které pokryly širokou škálu témat od udržitelnosti, energetiky až po digitální transformaci železničního průmyslu. Poslední den byl veletrh zaměřen i na studenty v rámci studentského dne.

Rail Business Days 2024 byl nezapomenutelnou událostí pro všechny zúčastněné a přinesl nové podněty a perspektivy pro budoucnost železniční dopravy. **Ing. Michal Sirovátka**



Návštěvníci letošního Mezinárodního veletrhu Rail Business Days mohli shlédnout v ČR unikátní projekt dvouzdvořové jednotky řady 690.



## S vlakvedoucím pohoda, bez něj horor...

Porucha na lokomotivě samozřejmě není nic příjemného, přesto ale může být poučná. Když jsem naposledy zažil poruchu ve výchozí stanici, obdivoval jsem strojvedoucího, který zvenku obíhal téměř stometrovou soupravu z kabiny do kabiny, aniž by si toho ostatní cestující všimli. Pro ně to znamenalo „něco na trati“. Naštěstí jen chvilinku. Krátce po původním času odjezdu informoval vlakvedoucí všechny cestující o důvodu stání a že strojvedoucí se snaží dát techniku do pořádku. Brzy vlakvedoucí přišel znovu se zprávou, že závadu se odstranit nedaří a že doporučuje cestujícím přestoupit na spěšný vlak do vyjmenovaných stanic včetně detailu o nástupišti a čase odjezdu tohoto spoje. Do ostatních stanic nabídl cestujícím osobní vlaky s podobnými podrobnostmi.

A to poučení z poruchy? Kdyby vlak nebyl doprovázen vlakvedoucím, tak cestující stále sedí v pravděpodobně již zrušeném vlaku, věříc na „zase nějakého přejetého“ na trati, nebo čekajíc na něco v aplikaci. Alternativním řešením by bylo pouze

přidat „oběhy“ strojvedoucímu, tedy aby se kromě nekomunikujícího ovládní obou kokpitů a strojovny věnoval ještě komunikaci s cestujícími přes případný mikrofon – to ovšem za předpokladu, že náhradní spojení už stihl pro všechny vyhledat a také k nim pozjišťovat nástupišti. Jelikož tato alternativa není nejschůdnější, k první možnosti musí dojít častěji a cestující si ji budou řešit sami povětšinou nadáváním. A stejně si žádný kvalifikovaný odhad vážnosti poruchy mašiny z prstu nevycucají.

Rozdíl mezi vlakem s a vlakem bez vlakvedoucího byl i za tak banálního a nikoho neohrožujícího dění propastný. Neumím si představit, že v nepříjemných situacích jako byly sebepečující osoby před (nebo pod) vlakem i uvnitř vlaku by nebyl žádný personál přítomen. Co teprve při problémech, které vystraší lidi do morku kostí jako je zadržování konce soupravy za jízdy? Tehdy vlakvedoucí v okamžiku uvolnil omylem zataženou ruční brzdu, a žádná panika se nekonala. Upřímně lituji cestující v Jihomoravském kraji, jelikož to teď vypadá, že o své vlakvedoucí přijdou. Tedy hlavně proto, že vím, co je bez nich čeká. Jestli pak to z praxe znají i objednatelé?

**Vít Patrák, informátor železniční dopravy**

Tvůj čas je omezen. Proto ho neztrácej tím, že budeš žít život někoho jiného.

Steve Jobs

-bl-



Zvláštní fotovlak s muzejní Bobinkou E422.001 projíždí po trati č. 202 mezi zastávkou Bechyňská Smoleč a dopravnou Sudoměřice u Bechyně. Na snímku dole Bobinka projíždí mezi Tábořem a zastávkou Horky u Tábořa

## Fotovlak s Bobinkou

Poslední sobotu v dubnu (27. 4. 2024) se uskutečnil na nejstarší elektrifikované trati u nás mezi Tábořem a Bechyní „fotovlak“.

Nejstarší elektrifikovanou trať u nás i v Evropě vybudoval František Křížík v roce 1903. Je napájena napětím 1500 V. Trať kopíruje krajinu bez náspů a zářezů. Fotovlak připomínal dobu pravidelného provozu osobních vlaků v 70. letech minulého století. Na čele soupravy přípojných vozů 020 Bix se představila v plné kráse „Bobinka“ E422.001 z roku 1957. „Bobinka“ E422.001 patří CHV a přípojné vozy 020 Bix společnosti Posázavský pacifik. Díky pěknému slunečnému jarnímu počasí si tuto jízdu, fotografování a filmování užili naši i zahraniční příznivci železnice plnými douškami. Organizátorům patří velký dík za nádherný den na trati č. 202, tzv. „Bechyňce“.

**Vít Mareš**

## SLIBNÝ NÁSTUP S „?“

Před časem proběhla tiskem zpráva, že do vlaků národní dopravy, populárních elefantů, bude instalována wifi a zásuvky na dobíjení drobné elektroniky. Wifi se instalovala docela brzy, stejně skoro by se chtělo říci, že nástup byl velmi rychlý, tak v sympatickém tempu začalo přibývat souprav s elektrickými zásuvkami. Bohužel, ten skoro raketový nástup instalování se brzy zastavil, jednomu by se chtělo říci, že i velmi stará přísloví najdou v Českých drah své uplatnění i v 21. století, tedy: „Sliby, chyby“ neboli „Slibováním nikoho nezarmoutíš“. Dnes bych vybavení

jednotek s možností dobíjení elektroniky u elefantů odhadoval tak 50 na 50. Co také přináší občas cestujícím nemilé překvapení je, že sice mají štěstí a nastoupí do vozu se zásuvkami, ale ty nefungují. Skoro se u cestujících vynořuje asociace nebo snad dokonce inspirace Správou železnic, mám na mysli občas nejezdící jezdící schody na pražském hlavním nádraží. A tak otázka, která napadne cestujícího, je nabíledni: „Bude se s instalováním zásuvek pokračovat a jestli někdo ví – kdy a též jestli – a kdy se začnou opravovat ty nefungující?“

**Petr Rádil**

## Spolek přátel města Týniště nad Orlicí

pořádá ve Vodárenské věži:



**VÝSTAVA  
K PŘÍLEŽITOSTI  
VÝZNAMNÉHO VÝROČÍ  
ŽELEZNIČNÍ TRATĚ  
HRADEC KRÁLOVÉ  
LETOHRAD  
PROMĚNY  
ŽST. TÝNIŠTĚ N. O.  
DOBOVÉ PLÁNY  
DOKUMENTY  
FOTOGRAFIE  
A MNOHO DALŠÍHO**

**Letní muzeum Vodárenská věž**  
otevírací doba so + ne 13 - 17 h v červenci a v srpnu

[www.muzeumtyniste.cz](http://www.muzeumtyniste.cz)

## Na Slovensku je zlikvidována lokálka

Je neuvěřitelné, že v době ochrany klimatu, kdy Brusel rozdá rady, jak se chovat v Green Dealu kudy komisaři chodí, tak na Slovensku se v té samé době trhá trať u světově známých lázní Piešťany. Ač o trať měl zájem spolek, který chtěl na trati Piešťany–Vrbové provozovat turistickou lázeňskou dopravu, byla trať za jásootu starostů okolních vesnic slavnostně vytrhána. Patrně se likvidací lokální železnice na Slovensku zbavují své historie v Rakousku-Uhersku, které tratě naopak propagovaly a stavělo, aby oživilo venkovské a lázeňské oblasti včetně Vysokých Tater či lázní Trenčianské Teplice. Do Trenčianských Teplic, ač tam vede elektrická úzkokolejka – spíše tramvaj, se jezdí pouze v létě, a to omezeně, v jeden čas se měla elektrická také vytrhat. Ještě za Mečiara se tam jezdilo každou půlhodinu. Asi tak. Prvopočátek musíme hledat u bývalého předsedy vlády Slovenska a paradoxně bývalého železničáře Dzurindy, který

prohlásil možnou stávkou železničářů v roce 2003 na podporu lokálek za nezákonnou a trať zavřel. To nebyl případ tratě Piešťany–Vrbové, tu zavřeli již komunisté v roce 1978 na příkaz Závěru 14. sjezdu KSČ. Historie se stále opakuje, ačkoliv pod hlavičkou tentokrát demokratů a cyklobobby, potažmo autolobby. Viz <https://www.piestanskyydenik.sk/...sa/>

**Text a foto: Martin Kubík**

### Poznámka:

**Dne 1. 8. 1982 jsem fotografoval dopravu Trebatice na trati Piešťany–Vrbové, tehdy s odstavenými cisternami. Do GVD 1972 obočovala z Trebatice do Rakovic čtyřkilometrová trať. V roce 2003 při Dzurindově celoplošné likvidaci tratí byly do Vrbového zrušeny i manipulační vlaky. Další dvacet let trať využíval spolek Čango pro nostalgické jízdy, místo podpory od župy byla trať v únoru 2024 vytrhána.**



Bývalá žst. Rakovice



Železniční stanice Trebatice ▶▶



**OBZOR**  
[www.osz.org](http://www.osz.org)

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. Šéfredaktor Milan Sedláč (e-mail: [misedlak@seznam.cz](mailto:misedlak@seznam.cz)), redakce: Daniela Houdková (tel.: +420 776 325 731, email: [osz.obzor@email.cz](mailto:osz.obzor@email.cz)), Miroslav Čáslavský (tel.: +420 737 275 086, e-mail: [miroslav.caslavsky@osz.org](mailto:miroslav.caslavsky@osz.org)), inzerce a předplatné: Eliška Kopecká (tel.: +420 735 153 466, e-mail: [predplatne.obzor@osz.org](mailto:predplatne.obzor@osz.org), [eliska.kopecka@osz.org](mailto:eliska.kopecka@osz.org)), expeduje Typa. Webové stránky: [www.osz.org](http://www.osz.org). Předseda redakční rady Mgr. Martin Malý, předseda OSŽ. Tisk: Tiskárna ČD Olomouc, Tábořská 191/26, 779 00 Olomouc. Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p., Odštěpným závodem Střední Čechy v Praze, čj, 306/97-P ze dne 23. ledna 1997. Nevyžádané rukopisy se nevracejí. Uveřejněné příspěvky se nemají shodovat s názorem vydavatele a redakce.  
MK ČR E 5063 ISSN 0862-738X