



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 součtější 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 směřem 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-

doru 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 opětovné 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.

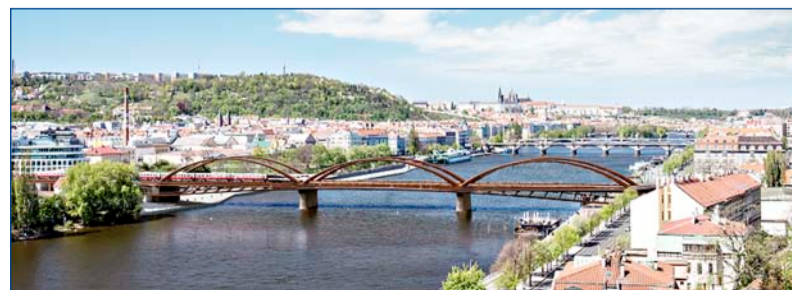
Kvalitativní zlepšení pro cestující přinese nová zastávka Praha-Výtoň, ve které bude přímý přestup na tramvaje. Budou ji obsluhovat nejen vlaky na stávajících trasách, ale také na plánované lince ze Smíchova přes Vršovice do Běchovic.

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 zvýhodnění 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)

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–

Odboráři na protest opustili jednání tripartity

(Dokončení ze str. 1)

sedání Ústředí OSŽ 22. 5. 2024, kde nejvíce rezonovalo téma propouštění zaměstnanců Českých drah v Jiho-moravském kraji, kde krajští zastupitelé prosazují vlaky bez průvodčích a zrušení osobních pokladen. Toto téma následně rozvinul druhý host jednání, předseda OSŽ Martin Malý. Připomněl, že hlavním motem rozhodnutí kraje je úspora finančních prostředků. Kraj tvrdí, že příjmy z jízdného jsou z převážné části vynakládány na mzdy výše uvedených profesí. Otázky možného snížení bezpečnosti, jakož i kultury cestování v důsledku zrušení vlakového doprovodu dopravce, jsou z převážné části krajem bagatelizovány. Na toto téma se rozproudila diskuse, v níž členové rady kritizovali určitou diskriminaci seniorů, kteří mnohdy nemají zkušenosti s nákupem jízdenek pomocí moderních technologií. Připomínali také ne-

zpochybnitelný únik tržeb ve vlacích neobsazených vlakovou četou.

Zasedání **Podnikového výboru Správy železnic** (23. 5. 2024) proběhlo bez osobní účasti zástupců zaměstnavatele, který se omluvil z důvodu jiných důležitých jednání. Nicméně podstatné personální informace tlumočil předseda PV Petr Štěpánek, který celé jednání řídil. Ve svém příspěvku zmínil sjednání 1. změny PKS, změnu Zásad FKSP, novelizaci Směrnice 29 a dalších dokumentů. Tyto změny jsou spíše technického rázu a reflektují na změny v legislativě. Konkrétně možnost, aby zaměstnavatel přispíval zaměstnancům nejen na penzijní připojištění, ale i na nový Dlouhodobý investiční produkt – DIP. Popsal také důvody změny v příloze č. 5 PKS v oblasti náborového příspěvku u funkce technik SZT.

–RED–

(Podrobnosti na www.osz.org)

ZE SVĚTA

● VÝSLEDKY ŽELEZNIČNÍ SKUPINY JUNGFAU – TOP OF EUROPE S NEJVYŠším ZISKEM V HISTORII

Jungfraubahn Holding AG oznámila, že ve finančním roce 2023 vykázala nejvyšší zisk ve své historii ve výši 79,6 milionů CHF. Rok 2023 ukázal, že V-Bahn posiluje konkurenceschopnost železniční skupiny Jungfrau v létě i v zimě. O výletní cíle byl velký zájem. Železnice Jungfrau Railway Group vygenerovaly v roce 2023 výnosy z dopravy ve výši 195,9 milionů franků. Představenstvo navrhne valné hromadě dividendu ve výši 6,50 franků na akcii.

Železniční skupina Jungfrau dosáhla ve finančním roce 2023 nárůstu, což nakonec vedlo k nejlepšímu firemnímu výsledku v historii. Celkově dosáhla skupina Jungfrau Railway Group provozního příjmu ve výši 278,1 milionu franků, což odpovídá nárůstu o 29,9 % ve srovnání s rokem 2022.

Jungfrauoch – Top of Europe

Poprvé od roku 2019 a již popáté navštívilo nejvyšší místo železnice v Evropě – Jungfrauoch – Top of Europe, více než jeden milion návštěvníků z celého světa. S 1 007 000 hosty byl počet návštěvníků o 61,1 % vyšší než v předchozím roce a pouze o 4,6 % pod hodnotou minulého předkrizového roku 2019. Výnosy z provozu v segmentu Jungfrauoch – Top of Europe činily 136,5 milionu franků.

Silný nárůst byl patrný zejména u hostů z jihovýchodní Asie, Indie a USA. Kromě četných individuálních cestujících navštěvovaly Jungfrauoch stále častěji i skupiny. Cestovatelským skupinám však stále chybělo kolem 120 000 hostů, kteří byli před krizí, především z Číny a Japonska.

Segment Jungfrauoch – Top of Europe dosáhl tržeb 188,2 milionu franků (+46,9 %) a EBITDA 88,8 milionu franků (+87,8 %).

Z Jungfrau.ch připravil sh

Kontrolní den:

PRAHA-BUBNY-PRAHA-VÝSTAVIŠTĚ

Dne 16. května za uskutečnil Kontrolní den stavby modernizované trati Praha-Bubny-Praha-Výstaviště za účasti ministra dopravy Martina Kupky (ODS), generálního ředitele Správy železnic Jiřího Svobody a zástupců zhotovitele stavby: Metrostav TBR, a.s., OHLA ŽS, a.s., a Elektrizace železnic, a.s., Na akci byli přizváni zástupci médií, včetně Obzoru. Měl jsem tu čest stavbu projít a několik dotazů jsem položil po cestě i ministru dopravy i ohledně boření či zachování výpravní budovy v Kladně, Památníku ticha v bývalé výpravní budově Bubny či stavbě sousední budovy nových Buben, Filharmonii. O demolici výpravní budovy Kladno není rozhodnuto – je varianta zachování stavby, před Památníkem ticha budou ponechány tři původní koleje pro výstavu dobových železničních vozů – koleje nebudou napojeny do nové tratě (tak-

že nebude muzejní provoz pro různé vzpomínkové akce jako byly v minulosti – včetně parního vlaku ke hře A. Lustiga – funkční, bohužel). Pro filharmonii se připravuje zázemí, aby nenarušila její uvažovaná stavba (bude-li kdy vůbec?) provoz vlaků. Původní Praha-Holešovice zastávka bude zrušena, náhrada je prý nové nádraží Bubny. Nové nádraží Bubny bude prakticky zastávka, odstavit nebude kam – budou zde dvě koleje směr Dejvice, dvě koleje směr výhybna Bubeneč. O nouzovém odstavování souprav či strategické nakládky a vykládky se vůbec v novém myšlení neuvažuje. Uvedení do provozu modernizované tratě je výhledově léto 2025. Od výhybny a zastávky Praha-Výstaviště směr Praha-Dejvice bude do dalšího postupu navazujících prací trať jednokolejná.

Text a foto: Martin Kubík



Zahájení Kontrolního dne u Výstaviště – třetí zprava ministr dopravy Martin Kupka, vedle generálního ředitele Správy železnic Jiří Svoboda. Dole pohled na rozestavěný nový vestibul nádraží Praha-Bubny. Další fotografie najdete na www.osz.org v rubrice Cestujeme za poznáním i odpočinkem



Všimli jsme si

● **JEDNOU PŘI KOUPI JÍZDENKY** na e-shopu ČD se mi nedařilo zaplatit z kreditní karty, a tak jsem využil v reklamě vychvalované nabídky ČD kredit. Šlo tam poslat pouze jednotnou částku 500 Kč. Zaplatil jsem z kreditu a zbylo tam, tuším, 233 korun. Další jízdenka za 234 korun kvůli té jedné koruně koupit nešla, nešlo ani tu korunu poslat na kredit, šlo, tuším, poslat jen 100, 200 nebo 500 korun. Vím, že dopravce má nad klientem navrch, že on určuje podmínky, jak máme zaplatit jízdenku. Ale přece jenom, klient posuzuje dopravce a všude už národní dopravce monopol nemá, tak třeba i když Jančuru zrovna nemusím, tak na vídeňské letiště mne s ním jízdenka stojí 4 × méně než s ČD, a tak jedu s Jančurou. Ten má také možnost kreditové jízdenky, ale tam taková možnost, že klient sponzoruje dopravce klidně i léta, než se mu podaří koupit jízdenku za přesnou cenu, která mu zbyvá na kreditu, si na zákazníkovi požadovat neodvážím. Jančurova nabídka je veskrze slušnější, na rozdíl od Českých drah si zákazník váží. V podstatě, pokud máte u ČD kredit, nemůžete jet tam, kam chcete, ale ČD vám určí cenou jízdenky, kam máte jet, v případě, že národního dopravce už další léta nechcete sponzorovat.

Posudte tedy, u ČD si z kreditu koupíte jízdenku za stejnou cenu jako z kreditní karty, u Jančury dostanete slevu. U ČD žádná sleva. Pokud kredit využívat nechcete, tak Regiojet vám z vašeho kreditu kdykoli pošle veškerou vaši částku, ČD vám vaše peníze z kreditu nepošlou. Celé mi to připadá dost nekorektní od národního dopravce, měl by jako služebně nejstarší jít ostatním příkladem slušného obchodního jednání a ne dělat něco, co cestujícímu připadne jako docela lumpárna.

Petr Rádil

● **TRISTNÍ POHLED** – Jednoho květnového dne jsem si nenechal ujít NAD z Moravského Berouna do Bruntálu. Stavební práce mezi Valšovem a Bruntálem vynutily NAD rovněž mezi Bruntálem a Rýmařovem.

Obě větve NAD byly pokryty kvalitními kapacitními autobusy. Rýmařovský BUS měl v Bruntále „průjezdnu“ konečnou s minimálním pobytem. Provozní pauza byla v Rýmařově. Zajímavé bylo, že infotabule v Rýmařově inzerovala několikaminutové zpoždění spoje, ačkoli se jezdilo včas.

Rýmařovská kamenná staniční budova skýtá tristní pohled. Budova je opuštěná, veškerá okna i vstupní dveře jsou zakryty deskami, vstup do „provozní místnosti“ SŽ je opatřen mříží. . .

Na nástupišti není jediná lavička.

Zst. je využívána pro nákladní dopravu, svědčí o tom hromady kulatiny připravované k odvozu.

Ve spojích, jichž jsem použil, bylo cestujících na prsty obou rukou . . . při objednatelsky „ideálním“ dvouhodinovém taktu a autobusové konkurenci jezdící častěji žádný div. . .

Miroslav Zikmund

Daniela Houdková

NAVŠTÍVILI JSME

Jednání vlakového doprovodu v Brně za účasti manažera RP ZAP Brno Ing. Zdeňka Furmánka

Ve čtvrtek 23. května se uskutečnilo pravidelné jednání vlakového doprovodu v Brně v budově hlavního nádraží, které vedl předseda ZO OSŽ žst. Veselí nad Moravou Jozka Matušů, hostem byl manager RP ZAP Brno Ing. Zdeněk Furmánek (na snímku vlevo).



Během jednání byli přítomni seznámení s tématy, která se probírala na jednání Podnikového výboru při ČD, a.s., a Ústředí OSŽ, a také se řešila otázka budoucnosti vlakového personálu a osobních pokladních u ČD v Jiho-moravském kraji. Hodnotila se také proběhlá setkání zaměstnanců se zaměstnavatelem v Brně a v Břeclavi ohledně možného zmírnění dopadů rozhodnutí JMK pro zaměstnance ČD v dotčených profesích. Nejednalo se pouze o pokladní a vlakový doprovod, ale také o profese, které zajišťují chod RP ZAP Brno po administrativní a technické stránce.

Manager RP ZAP Brno Ing. Zdeněk Furmánek zopakoval informace, které zazněly na setkání zaměstnanců se zaměstnavatelem v Brně a Břeclavi a některé detaily blíže upřesnil. Rekvali-

fikace na mechanika a elektromechanika má několik výhod, které jsou vhodné i pro ženy. Navíc účastníci obdrželi výuční list. Na těchto pozicích je TS 7 a 8, osobní ohodnocení až 25 %, pracovní doba je možná buď osmihodinová, nebo dvanáctihodinová – podle možností uchazeče. Poté by jim měla být v opravných přidělována pouze méně odborná práce. Problém je v tom, že po absolvování kurzu by zřejmě byla možnost uplatnění pouze v opravných DKV Brno-Horní Heršpice a Brno-Maloměřice. Kurz na strojvedoucí bude pro zájemce také přizpůsoben realitě dnešní doby a bude zkrácen na pět měsíců.

„Tato situace je pro zaměstnance v Jiho-moravském kraji velmi nepříznivá. Zatím nemám představu, kde bych se dále u ČD uplatnila, ale ráda bych u společnosti zůstala, přece jen zde pracuji třicet šest let,“ sdělila vlakovou z Břeclavi své obavy ohledně nepříjemné situace v Jiho-moravském kraji.

Dále přítomné Ing. Zdeněk Furmánek ujistil, že vyplnění dotazníků je jen pro orientační potřebu zaměstnavatele, jak dále se zaměstnancem pracovat, ale vyplnění není k ničemu závazné. K vyplnění dotazníků se připojili i zaměstnanci ze Žďáru nad Sázavou, kteří jsou na hranici Jiho-moravského kraje a jsou ochotni přejít na pozici stroj-

vedoucího nebo změnit pracovní místo. Zdůraznil také, aby určité zaměstnanci promluvili s dozorcím či přednostou stanice, kteří tyto pohovory pro personální oddělení povedou s každým zaměstnancem.

Předsedající Jozka Matušů řekl, že ačkoliv se situace v JMK nevyvíjí pro ČD dobře, neustále se OSŽ nevzdává naděje a bojuje za každého zaměstnance. Z Ústředí OSŽ odešel 29. dubna 2024 dopis, který sepsalo sociálně-právní oddělení OSŽ ve spolupráci s renomovanou advokátní kanceláří specializující se na evropské právo. Tento dopis je nesouhlasným stanoviskem k dění v JMK a opírá se o potřebnou legislativu evropského práva, hlavně ohledně bezpečnosti v případě zrušení vlakového doprovodu. Dopis byl odeslán cca 100 příjemcům. Jsou mezi nimi Ministerstvo dopravy, Drážní úřad, Drážní inspekce, hejtmán JMK a zastupitelé kraje, měst a obcí.

„Na reakce oslovených čekáme do konce měsíce května. Je smutné, že spousta zastupitelů měst a obcí vlastně téměř nevědělo, co JMK chystá a jaké to může mít následky. Vždyť ohrožení zaměstnanci ČD jsou občany jejich obcí či měst a v době, kdy je na ČD průměrný věk 47 let, jsou v podstatě nezaměstnatelní. Už i proto, že valná většina z nich spojila s ČD celý svůj

pracovní život. Nejhorší na tom je asi to, že ohrožení 288 pracovních míst absolutně nevedí krajskému úřadu práce, krajským zastupitelům a ani hejtmánovi. To jsou opravdu ti zástupci, které si, v dobré víře, zvolili občané JMK??? Nicméně musíme počítat s tím, že si Kordis a JMK prosadí svoje. Proto se snažíme, samozřejmě ve spolupráci se zaměstnavatelem a v rámci možností, zmírnit případné následky. Technické skupiny nyní intenzivně pracují na možnostech přesunu výkonů tak, aby to postihlo co nejméně zaměstnanců vlakového doprovodu. Pokud jde o pokladní, konkrétně se nyní snažíme o udržení pokladních míst ve Veselí nad Moravou a ve Znojme,“ doplnil svůj proslav předseda ZO OSŽ žst. Veselí nad Moravou. A poté ještě připojil několik otázek na zamyšlenou: „Ještě bych chtěl, paní redaktorko, položit zodpovědným několik otázek. Zřejmě ale zůstanou nezodpovězeny. . . Ve jménu čeho se toto dnes v JMK děje? Ve jménu pochybných úspor (zbavení se 179 profesionálů vlakového doprovodu a nábor 120 „průvodčích“ za nepoměrně nižší mzdu a daleko horších sociálních jistot) na úkor bezpečnosti a zaměstnanosti vlastních občanů? Kolik stojí lidský život. . .??? Jak moc si zastupitelé JMK váží svých občanů. . .???“

Závěrem jednání proběhlo kolečko dotazů od členů výboru OSŽ RP ZAP Brno na problematiku v konkrétních oblastech, kde pracují. Foto: autorka



Důchodová reforma – změny v doplňkovém penzijním spoření (DPS)

1. Státní příspěvky k penzijnímu spoření se budou vyplácet až od úlohy 500 Kč

Od 1. 7. 2024 se kompletně změní státní příspěvky. Dostanou je jen ti, kdo si měsíčně odkládají na doplňkové penzijní spoření minimálně 500 Kč (nyní 300 Kč), ale obdrží (procentuálně) méně než doposud. Příspěvek se sjednocuje na 20% vkládané částky (dosud byl u nejnižších úloh skoro 30%). Změny jsou viditelné v tabulce:

Měsíční úložka v Kč	Státní příspěvek v Kč do 6/2024	Státní příspěvek v Kč od 7/2024
100	0	0
300	90	0
500	130	100
800	190	160
1 000	230	200
1 500	230	300
1 700	230	340
2 000	230	340

Kdo uteče, vyhraje

Anebo taky ne. Statisticky o pracovních úrazech jsou pokaždé neradostné a smrt si každoročně vybírá svou daň bez ohledu na opatnost zaměstnanců, snahu zaměstnavatelů a jejich bezpečáků a snahu nás, svazových inspektorů oddělení BOZP OSŽ-Ú. Ani rok 2023 nebyl výjimkou a tady si dovoluji připomenout tu skutečnost, že ne všechny úrazy se stanou náhodou. Figurují v nich porušení právních a ostatních předpisů, pracovní stres a rizikové prostředí, lidská lenost a neakceptování pravidel BOZP – jak jsme mj. psali v **Informaci o vývoji pracovní úrazovosti v roce 2023** (máte ji nově ke stažení na webu OSŽ a v aplikaci MOJE OSŽ, a to v příhrádce BOZP – ke stažení <https://www.osz.org/index.php/ke-stazeni>) – přílišná tolerance k porušování předpisů a pravidel bezpečného chování, nedůsledná či chybějící kontrolní činnost a mnohdy i podfinancování oblasti BOZP, zažitá a roky opakovaná chování, nesoustředěnost, nepozornost a porušování předpisů na straně zaměstnance navýšují riziko úrazu v drážném i ne drážném provozu. Státní úřad inspekce práce v roce 2023 evidoval 36 125 pracovních úrazů, z toho 78 s následkem smrti, ke kterým dvěma mrtvými bohužel přispěli i drážní zaměstnavatelé.

Statistiky jsou a budou neradostné – i přes všechna školení, předpisy a pokyny, i přes práci našeho oddělení – vždyť jen v loňském roce jsme pro vás provedli **472 kontrol nad zaměstnavatelem dle § 322 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, při kterých bylo zjištěno 775 závad a nedostatků na úseku BOZP**. Navzdory statistikám se však nevzdáváme a pokaždé si říkáme, že každá nalezená (a odstraněná) závada má smysl a třeba někoho ochrání – před úrazem, těžkým poškozením zdraví nebo před smrtí...

Dana Žáková, SIBP, oddělení BOZP OSŽ

2. Důchodci už žádné příspěvky nedostanou

Od 1. 7. 2024 se ruší všechny státní příspěvky lidem, co spoří na doplňkovém penzijním spoření a současně pobírají starobní důchod.

3. Doplňkové penzijní spoření se bude uzavírat minimálně na 10 let (nyní na 5 let)

V současnosti si můžete doplňkové penzijní spoření uzavřít v 55 letech a v 60 letech jej vybrat (tj. po 60 měsících). Nové smlouvy od 1. 1. 2024 musí trvat minimálně 10 let (tj. 120 měsíců) a minimálně do 60 let, aby šly tzv. vybrat bez sankcí.

4. Alternativní fond s vyšším výnosem, rizikem i poplatky

Zákon nově umožní penzijním společnostem vytvořit tzv. alternativní fond. Jeho prostřednictvím mohou lidé investovat do oblastí, které v rámci penzijního spoření dosud nebyly dovolené. Lze očekávat vyšší výnos, ale za cenu zvýšeného rizika. Fond bude mít povolené vyšší poplatky, než se účtují u současných fondů.

5. Další změny v doplňkovém penzijním spoření

S nabytím účinnosti novely dále zaniká možnost čerpat penzi z části prostředků při současném zachování aktivní smlouvy. Měsíční výplaty se od ledna 2024 pojí pouze s čerpáním všech naspořených prostředků.

Změny se týkají i dětských smluv. Mladí klienti si u penzijní společnosti dále mohou zažádat o částečné od-

bytné, tedy vyplacení části naspořených peněz. Od nového roku na to získají více času – 24 měsíců od dovršení 18 let.

6. Daň a daňové odpočty

Zvýšení maximální úlohy pro nárok na státní příspěvek ovlivní daňové odpočty. Dosud si mohli občané od základu daně za penzijní spoření odečíst nejvýše 24 000 Kč ročně a stejně i za životní pojištění. Tyto limity se v roce 2024 spojily do jednoho společného ve výši 48 000 Kč.

Do limitu pro daňové odpočty se kromě penzijního spoření a životního pojištění počítají i pojištění dlouhodobé péče a dlouhodobý investiční produkt. Výše maximální daňové úlevy činí 7 200 Kč při sazbě daně 15%. Dosáhnou na ni osoby, jež na penzijní spoření každý měsíc odešlou 5 700 Kč. Aktuálně je maximální výše daňové úlevy 3 600 Kč při měsíčním vkladu 3 000 Kč.

7. Novinka: dlouhodobý investiční produkt (DIP)

K legislativním novinkám patří rovněž zavedení dlouhodobého investičního produktu (DIP). Tento nástroj vytváří alternativu doplňkového penzijního spoření a rozšíření investičních možností. Na DIP se nevztahuje státní příspěvek, občané ale mohou uplatnit daňové odpočty ve výši až 48 000 Kč ročně (společný limit s DPS a životním pojištěním).

DIP umožní investovat do široké škály produktů včetně akcií, dluhopisů či podílových fondů.

Dlouhodobý investiční produkt mohou nabízet pouze státem schválené finanční instituce. Jejich seznam bude uveden na webu ČNB. Půjde především o banky, investiční společnosti či obchodníky s cennými papíry.

Zdroj: – web Ministerstva práce a sociálních věcí ČR, – web Ministerstva financí České republiky

Bc. Alena Šimáčková,
odborná referentka SPO OSŽ-Ústředí
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí SPO OSŽ-Ústředí

PŘEHLED SMLUVNÍCH ADVOKÁTŮ OSŽ

Sociálně-právní oddělení vám pro informaci zasílá dílčí přehled smluvních advokátů OSŽ a termíny poskytování právního poradenství v Brně v II. pololetí 2024.

Mimo uvedené AK lze využívat právních služeb i dalších AK (příp. notářských kanceláří), po předběžném souhlasu SPO OSŽ-Ústředí.

JUDr. Jarmila POSPÍŠILOVÁ, advokátka, advokátní kancelář se sídlem na adrese:
OSŽ – Jeremenkova 23, 772 00 Olomouc,
– tel.: 734 291 114,
– e-mail: jar.pospisilova@tiscali.cz

– **úřední hodiny:** každé pondělí a pátek v měsíci od 9–12 hodin (Jeremenkova 23, Olomouc), jinak dle telefonické domluvy v sídle advokátky na adrese: Havlíčkova 22, 796 01 Prostějov
– (tel.: 582 340 648).

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

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

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

JUDr. Magdalena MIKULOVÁ, advokátka, advokátní kancelář se sídlem na adrese:

– Československé armády 556/27, 500 03 Hradec Králové,
– tel.: 736 420 520,
– e-mail: magdalena.mikulova@akmikulova.cz
– **úřední hodiny:** dle telefonické domluvy – na výše uvedeném čísle.

Mgr. Jitka HRONOVÁ, advokátka, advokátní kancelář se sídlem na adrese:

– Bezručova 1594/4, 586 01 Jihlava,
– tel.: 567 304 703, 603 542 186,
– e-mail: akhronova@ji.cz
– **úřední hodiny:** dle telefonické domluvy – na výše uvedených číslech.

JUDr. Vladimír ČISAŘ, advokát, advokátní kancelář se sídlem na adrese:

– Čechova 727/52, 370 01 České Budějovice,
– tel.: 602 429 400,
– e-mail: cisar@advokatcisar.cz
– **úřední hodiny:** dle telefonické domluvy – na výše uvedeném čísle.

JUDr. Zuzana VESELSKÁ, advokátka, advokátní kancelář VESELSKÝ, VESELSKÁ & PARTNERS se sídlem na adrese:

– 28. října 1872/114, 702 00 Moravská Ostrava,
– tel.: 774 874 561,
– e-mail: judr.veselska@seznam.cz,
– www: <http://www.pravnik-ostrava.eu>,
www.akveselsky.cz
– **úřední hodiny:** dle telefonické domluvy – na výše uvedeném čísle.

JUDr. Petr VEČEŘ, vedoucí sociálně-právního oddělení OSŽ-Ústředí:

– Nádražní 1, 659 30 Brno (zasedací místnost ZV ZO OSŽ žst. Brno hl. n. - 1. poschodí),
– tel.: 972 241 961 (OSŽ-Ústředí, Dům Bohemika, Na Břežku 579/3, 190 00 Praha 9),
– mob. tel.: 737 275 068,
– e-mail: petr.vecer@osz.org,
– **úřední hodiny:** dle telefonické domluvy v termínech: 22. 7.; 12. 8.; 16. 9.; 21. 10.; 25. 11. a 16. 12. 2024 vždy od 9–13 hodin.

NÁZORY ČTENÁŘŮ • POSTŘEHY • DISKUZE

Z důvodu mimořádné události...

Věta obsažená v titulku tohoto zamýšlení zaznívá z hlášení staničních rozhlasů na nádražích, kde čekáme na svůj vlak. Její pokračování oznamuje zpoždění v řádu mnoha desítek minut s dodatkem, že se jeho doba může měnit. Nebudu zde citovat reakce některých cestujících. Jsou nepublikovatelné. Směřují k dopravci vlaku, většinou k Českým drahám. Až později vyjde najevo, že neoprávněně. Příčina mimořádné události spočívala ve sražení a usmrcení člověka na širé trati, tedy v místě ze zákona pro veřejnost nepřístupném. Lidé z postiženého vlaku byli za pomoci

hasičů evakuováni. V důsledku této mimořádné události bylo několik osobních vlaků odřeknuto a rychlíky vedeny odklonovou trasou. Podobný scénář doprovází většinu případů střetů vlaků s osobou. Jen dojde, že tyto tragédie na kolejích způsobují ztrátu důvěry ve spolehlivost přepravy a dopravcům vytváří nemalé finanční ztráty.

Střety s osobami			
Rok	Počet	Usmrceno	Zraněno
2014	310	238	75
2015	260	198	64
2016	258	193	67
2017	257	203	56
2018	224	176	49
2019	252	196	60
2020	250	195	56
2021	215	163	56
2022	272	203	73
2023	265	189	79
CEKEM	2 563	1 954	635

Jak vyplývá z přiložené tabulky sestavené podle údajů Drážní inspekce, tak v uplynulých deseti letech bylo takových MU 2563, tedy v průměru 256 ročně. Tragické číslo 1954 usmrcených osob představuje například obec Moravany ležící na koridorové trati Praha – Česká Třebová. Jako kdyby obec zmizela z mapy.

Značná část těchto smutných případů připadá na sebevraždy. Pres rozvinutou síť linek důvěry, činnost Národního ústavu duševního zdraví a práce charitativních organizací poskytujících pomoc lidem v těžkých životních situacích, je jejich výskyt vysoký. Přibývá případů depresi a tzv. syndromů vyhoření, bohužel i u velmi mladých lidí. V krajních případech končí sebevraždou. Prevence těchto událostí je velmi složitá. A tak se zamysleme, zda v našem okolí, na našich pracovištích anebo v bydlištích nepotkáme člověka, kdy jeho změny v chování naznačují osobní problémy. Naše ochota takového člověka vyslechnout, pomoci radou nebo doporučit pracoviště či instituci poskytující odbornou pomoc může znamenat příslovečný odraz ode dna. Smutné statistiky sražených osob na kolejích nás o to prosí. **Vladimír Selucký**

PORADNA BOZP

Oleandr II – jedeme dál!

V minulém článku jsme si společně zapakovali něco málo o pracovních úrazech, o tom, jak se posuzují, šetří, a ta část, která vás pravděpodobně nejvíce zajímá, jejich odškodňování, zůstala zcela bokem. V dnešním článku se tedy pokusíme své znalosti doplnit a je lhotejší, zda je použijete k obhajobě členů nebo pro přátele mimo prostor OSŽ, kteří se dostali do problémů... BOZP a legislativa, která je jedním z jejich pilířů, má totiž platnost na všech místech naší republiky stejnou, liší se pouze interní předpisy a zkrvkový přístup zaměstnavatelů.

Začneme tím, že zaměstnavatel má za pracovní úrazy tzv. **objektivní odpovědnost**, což znamená, že podle § 269 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce (dále v textu ZP), odst. 1 a odst. 4, je mj. **povinen nahradit zaměstnanci škodu nebo nemajetkovou újmu vzniklou pracovním úrazem, a to i v případě, že do držel povinnosti vyplývající z právních a ostatních předpisů k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, pokud se povinnosti nahradit škodu nebo nemajetkovou újmu zcela nebo zčásti nezproutí.** Podmínky, za kterých zaměstnavatel může snížit svoji odpovědnost, a tím i fi-

nanční plnění poškozenému, jsou velmi přísné a souvisejí s prokázanou přítomností alkoholu, návykových látek, excesů či totálního porušení bezpečnosti práce a souvisejících předpisů, *ačkoliv s nimi byl poškozený zaměstnanec řádně seznámen a jejich znalost a dodržování byly soustavně vyžadovány a kontrolovány zaměstnavatelem (§ 271 ZP).* Podle § 271 odst. 4 ZP *při posuzování, zda zaměstnanec porušil právní nebo ostatní předpisy anebo pokyny k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, se zaměstnavatel též nemůže dovolávat všeobecných ustanovení, podle nichž si má každý počínat tak, aby neohrožoval zdraví své a zdraví jiných.*

Pokud zaměstnavatel uzná úraz jako úraz pracovní, je náhradu za ztrátu na výdělků, příp. náhradu nákladů na výživu pozůstalých, povinen **vyplácet pravidelně jednou měsíčně od vzniku škody, pokud nebyl dohodnut jiný způsob výplaty (§ 271 m odst. 2 ZP)** – tady pozor na písemné dohody se zaměstnavatelem o způsobu vyplácení, zejména u úrazů, u nichž je předpoklad dlouhodobé pracovní neschopnosti, a též velký pozor na to, že případné **stanovení míry odpovědnosti zaměstnance (v %) zname-**

ná krácení všech peněz, které kdykoli v budoucnu poškozený (nebo jeho pozůstalí) obdrží. Toto krácení se pak bude týkat vzniklých škod ze všech pracovních poměrů (i OSVČ), dalších doložených škod a nákladů na léčení, následné související pracovní neschopnosti, bolestného a trvalých následků apod.

Teď, když máme za sebou všechny právní náležitosti, které odškodňování předchází, musím upozornit ještě na jednu nesmírně důležitou věc – **nikdy nezapomínejme na to, že náhradu mzdy dostaneme víceméně automaticky a nárok na ni nikdy nezaniká, ale nárok na ostatní položky se ztrácí po třech letech a zaměstnanec se musí o ně zasloužit vlastní iniciativou** – tzn. předložit zaměstnavateli všechny ty účtenky, dobrozdání, posudky, čestná prohlášení, doklady a formuláře (náklady na jejich pořízení jsou též součástí náhrad).

Trochu jsem se rozepsala, a to zdaleka není vše, co vám chci říct o pracovních úrazech a jejich odškodňování... třeba to, jak je důležitá práce odborové organizace a práce někoho z jejího středu, kdo je alespoň trochu znalý věci, že odškodnit jde i pracovní úraz bez pracovní neschopnosti, že je zaměstnavatel proti úrazům pojištěn, a hlavně to, že i když je pracovní úraz vždy zášahem do živo-

ta, nikdo v tom není sám. Právě pro to existujeme – odborová organizace, oddělení BOZP a vaši svazový inspektor bezpečnosti práce, a taky všechna ta školení, letáčky a brožurky, co vám OSŽ nabízí.

A kdo si počká, ten se dočká – v připravovaném třetím dílu Oleandru si konečně důkladně rozebereme jednotlivé druhy náhrad, bodové ohodnocení a jeho výši... zkrátka se pobavíme o penězích.

Dana Žáková,
oddělení BOZP OSŽ-Ú

Najdete na www.osz.org

Rubrika Postřehy čtenářů:

■ S Miroslavem Zikmundem se zamyslíme nad příběhy, které byly uveřejněny v **Obzoru č. 9/2024** v článkách **Po nás potopa a Zvláštní situace**. Miroslav Zikmund k nim přidává vlastní zkušenosti.

Rubrika Cestujeme za poznáním i odpočinkem:

■ Nestihli jste zavítat ve dnech 18. či 19. května do Staré Boleslavi, respektive do Brandýsa nad Labem, popřípadě do Benešova? Nevadí, vydejte se tam na webových stránkách OSŽ s Martinem Kubíkem v článku **Parním vlakem na audienci u císaře Karla I.**

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 infrastrukturálních 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 dvouzdrojové 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 kosti 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 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 přípojného vozu 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 doušky. 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 Rádíl

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

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

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. Šéfredaktor Milan Sedlák (e-mail: misedlak@seznam.cz), redakce: Daniela Houdková (tel.: +420 776 325 731, email: osz.obzor@email.cz), Miroslav Čáslavský (tel.: +420 737 275 086, e-mail: miroslav.caslavsky@osz.org), inzerce a předplatné: Eliška Kopecká (tel.: +420 735 153 466, e-mail: predplatne.obzor@osz.org, eliska.kopecka@osz.org), expeduje Typa. Webové stránky: 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