



Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ Ústředí OSŽ, PV OSŽ Správy železnic, RRS OSŽ

Probíhá kolektivní vyjednávání

Členové Ústředí OSŽ se sešli 23. října v čele s předsedou Martinem Malým. Předseda PV OSŽ při ČD Štěpán Lev informoval o vydaném prolongačním rozkazu na rok 2025 a nově stanovených prolongačních částkách za režijní průkazy. Martin Vavrečka, místopředseda OSŽ pro správu majetku, informoval o zahájení rekonstrukce v Orionu a prvotními postupy s ní spojenými. V průběhu jednání byla předložena a schválena Zpráva o tvorbě a použití Podpůrného fondu OSŽ za I. pololetí 2024 zpracovaná SPO OSŽ-ústředí. Na jednání Ústředí byly vyhlášeny volby do ZV ZO OSŽ, které se musí uskutečnit nejpozději do 31. března 2025. Členové ústředí dále schválili novelizaci smlouvy o „Pojištění odpovědnosti“, obsahující navýšení částek ročního pojistného. Barunka Balázová, předsedkyně revizní komise, podrobněji informovala o kontrolách ve Středočeském kraji, které dopadly vcelku uspokojivě.

V druhé části jednání dostal slovo předseda PV při ČD Štěpán Lev, který informoval o zaslaném návrhu PKS ČD, a. s., na rok 2025 od zaměstnavatele, který je pro odborové organizace zcela nepřijatelný a vůči zaměstnancům nedůstojný. Všechny odborové organizace působící na ČD se shodly, že za základ pro kolektivní vyjednávání považují text stávající PKS 2024.

Předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola seznámil členy Ústředí OSŽ s průběhem kolektivního vyjednávání se zaměstnavatelem. Vzhledem k tomu, že vedení společnosti připravuje návrhy na řešení budoucího fungování ČD Cargo, bylo zaměstnavatelem navrženo pouze prodloužení stávající kolektivní smlouvy do 30. června 2025. Tento návrh posoudí zástupci odborových centrál.

Předseda PV OSŽ Správy železnic Petr Štěpánek informoval o rozhodnutí vedení OSŽ, že zaměstnanci SŽ si od 1. listopadu 2024 budou účast na železničních sportovních a kulturních akcích hradit sami. Členům OSŽ (zaměstnancům SŽ) to bude hradit OSŽ. Důvodem je vyčerpání rozpočtované částky z FKSP SŽ. V průběhu měsíce října probíhala jednání ohledně kolektivní smlouvy, přičemž zatím nedošlo ke shodě nad předloženými návrhy.

Následně vystoupila předsedkyně Nedrážního republikového výboru Renata Dousková, která přítomné informovala o drobných nesnázích u několika společností. Pozitivní zprávy přicházejí například ze společnosti Elektrizace

železnic, která má dostatek zakázek, či ze Střední školy technických profesí, kde je po dlouhých letech velký zájem o studium.

Viceprezidentka Železniční sekce ETF Helena Svobodová přiblížila spolu se Štěpánem Lvem průběh 46. kongresu ITF, který proběhl v Marrákeši v Maroku ve dnech 13.–19. října.

Dne 15. října proběhlo plenární zasedání tripartity, kterého se zúčastnil nově zvolený místopředseda ASO Radek Nekola, který vznesl na jednání požadavek na zařazení bodu o situaci v železniční nákladní dopravě.

Jednání PV OSŽ Správy železnic 24. 10. 2024 řídil předseda PV Petr Štěpánek. Podrobně popsal průběh všech tří dosud proběhlých jednání o PKS za účasti generálního ředitele Jiřího Svobody. Zejména v oblasti mzdového nárůstu jsou stanoviska stále velmi rozdílná. Dalším tématem byl FKSP a jeho využití v roce 2025. Současné podmínky čerpání jsou velmi složité a musí dojít k jejich zjednodušení. Předseda OSŽ Martin Malý okomentoval Metodický pokyn k prodloužení platnosti zaměstnaneckých jízdních výhod ČD pro rok 2025. Podrobněji se věnoval změnám, zejména v Jihomoravském kraji. Dotkl se i témat souvisejících s kolektivním vyjednáváním, FKSP, ale i aktivit OSŽ v tripartitě.

Ředitel odboru personálního Pavel Koucký mimo jiné také shrnul podrobně vývoj momentálně probíhajícího kolektivního vyjednávání, tentokrát pohledem zaměstnavatele. Podotkl, že snahou zaměstnavatele je uzavřít PKS na rok 2025 se všemi odborovými centrály, a to v dohodnutém termínu, tedy do 15. 11. 2024. Nechyběl ani pravidelný bod jednání – informace o mzdovém vývoji za období 1–9/2024, kdy dochází k nárůstu reálné mzdy ve výši téměř 104,6%. Dlouhé představení, ale i diskuzi si vyžádal projednávání „Pokyn generálního ředitele ve věci změny organizační struktury státní organizace Správa železnic – centralizace opravárenství a další organizační změny“.

V dotazech z řad členů PV se mimo jiné objevila i stížnost na absolvování KOP v Jeseníku v době povodní. V závěrečné části podal tajemník PV Miroslav Maincl informaci z Ú-OSŽ, kde došlo ke schválení úprav a navýšení částek v oblasti pojištění našich členů od 1. 1. 2025. Zástupce SPO Luděk Šebrle doplnil infor-

maci o pojištění, ale popsal i vysoký počet žádostí o částku z podpůrného fondu z důvodu povodní. Zástupce BOZP Pavel Antolich shrnul proběhlá školení, kde byli vyškoleni noví inspektoři BOZP v ZO OSŽ. Vyzval zástupce PV v regionech, aby dále posílali nové zájemce na školení v dalším období.

Jednání Republikové rady seniorů OSŽ se uskutečnilo v Praze 24. 10. 2024. Po úvodních formalitách se ujal slova první host – Vladislav Vokoun, který informoval členy Rady o aktuálním vývoji týkajícím se chystaných změn v důchodovém systému. Vysvětlil změny, které vláda navrhuje u předčasných důchodů, výši důchodu podle nových pravidel a tempo jeho očekávaného růstu, který bude pomalejší než dosud. Připomněl také výhody, které přináší penzijní připojištění s tím, že při kolektivním vyjednáváním by měl být kladen důraz na zvýšení příspěvků ze strany zaměstnavatele.

Dalším hostem jednání RRS OSŽ byl předseda OSŽ Martin Malý. V úvodu vysvětlil záležitosti týkající se prolouhace režijních průkazů. Zmínil se rovněž o problematice sportovní činnosti železničářů, kterou organizuje OSŽ, a která trpí sníženým přidělem finančních prostředků ze sociálních fondů a FKSP. Martin Malý dále informoval o Valné hromadě ASO 1. října 2024, kde byli do vedení této organizace zvoleni také zástupci OSŽ – Radek Nekola a Martin Vavrečka. Zodpověděl také dotazy týkající se přestavby apartmánového domu OSŽ v řecké Leptokárii a hotelu Skalka v Rajčech Teplicích.

Rada dále předjedнала záležitosti týkající se ukončení činnosti některých členů RRS OSŽ (stáří, zdravotní stav) v dalším funkčním období a jejich náhradu novými členy, kteří musí být schváleni příslušnou ZO OSŽ a příslušným Klubem seniorů.

–RED–
(Podrobnosti na www.osz.org)



Oprava podemleté trati mezi stanicemi Dýchlov–Háj ve Slezsku (trať Ostrava–Svinov–Opava–východ)
Foto: Správa železnic

Povodněmi zničené tratě na Moravě a ve Slezsku si vyžádají až roční přerušení provozu

Ničivé povodně, které zasáhly Olomoucký a Moravskoslezský kraj ve druhé polovině měsíce září, se značnou měrou projeví i na železnici. Zatímco v Moravskoslezském kraji nejvíce škod způsobila řeka Odry, Opava a Opavice, v Olomouckém kraji podemlila tratě hlavně řeka Morava a její přítoky (zejména Branná a Desná). Okamžitě po opadnutí vody vyjely na poškozené úseky tratí mechanismy Správy železnic, takže například na trati mezi Ostravou a polskými Chalupkami byla doprava obnovena již po zhruba deseti dnech. Navazující trať z Bohumína

do Dětmovic a dále na Slovensko byla zprovozněna začátkem října a frekventovaná trať mezi Ostravou–Svinovem a Opavou východ, kde projede bezmála stovka vlaků za den, je sjízdná (včetně opravy trolejového vedení) od 13. října. Z Opavy směrem na Krnov se od 11. října jezdí pouze do Skrochovic, zbylá část tratě a navazující úsek z Krnova do Jindřichova ve Slezsku budou zprovozněny až ve druhé půlce prosince. S velkým otazníkem zůstává zprovoznění úzkokolejky z Třemešné do Osoblavy, kde v současné době probíhá po-
(Pokračování na str. 2)

František Jemelka

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Web a e-mail Ministerstva dopravy jsou nově také pod doménou gov.cz

Ministerstvo dopravy se připojilo k dalším ministerstvům a úřadům, které postupně přecházejí na jednotnou státní doménu. Ministr Martin Kupka k tomu říká:

„Přechod na doménu gov.cz je důležitým krokem k posílení kybernetické bezpečnosti a důvěryhodnosti státní správy. Tato změna nám umožní lépe chránit citlivá data a zajistit, že občané budou mít jistotu, že komunikují s oficiálními státními institucemi.“

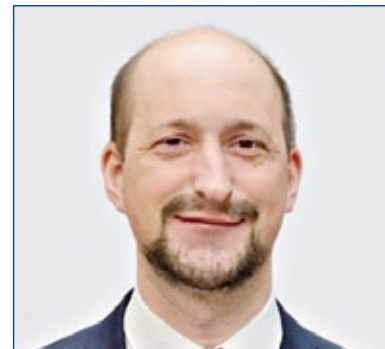
Webové stránky jsou nyní dostupné také na md.gov.cz, stejně tak e-mailové adresy jsou nyní odesílány ze shodné domény. Stávající doména pro příjem zpráv funguje dál, adresa „mdcr.cz“ bude dostupná ještě více než pět let.

Přechod státních a veřejných institucí na doménu gov.cz je strategickým krokem k modernizaci a zajištění efektivního fungování státní správy v digitálním prostoru. Hlavním důvodem je zvýšení kybernetické bezpečnosti a ochrana citlivých dat.

Dalším důležitým aspektem je transparentnost a důvěryhodnost. Občané tak mají jistotu, že komunikují s oficiální státní institucí, což je důležité například

při vyřizování úředních záležitostí online, kde může hrozit riziko podvodných stránek. V neposlední řadě tato změna přináší jednotnou identitu pro veřejné instituce, která zvyšuje jejich rozpoznatelnost a posiluje roli státu v digitálním prostředí.

Přechod na novou doménu probíhá postupně a občané mohou i nadále využívat stávající domény pro komunikaci. Všechny změny jsou prováděny



Mgr. František Jemelka,
tiskový mluvčí MD ČR

s ohledem na minimalizaci dopadu na uživatele a zajištění plynulého přechodu.

Více informací naleznete na **Portálu veřejné správy**. ■

Nezaměstnanost mírně vzrostla na 3,9%

Úřad práce České republiky evidoval k 30. 9. 2024 celkem 290 905 uchazečů o zaměstnání, o 4 585 více než v srpnu. Podíl nezaměstnaných ke konci září vzrostl na 3,9%.

■ V meziročním srovnání byl podíl nezaměstnaných vyšší o 0,3 proc. bodu, tedy o 27 885 uchazečů.

■ Úřad práce zprostředkoval práci pro rekordní množství lidí během jednoho měsíce – a to za celou dobu měření tohoto ukazatele, tedy od r. 1993. Konkrétně to bylo 31 845 uchazečů o zaměstnání, což je o 80,6% více oproti stejnému období vloni.

■ Proti loňsku výrazně vzrostl i počet rekvalifikací – a to o 114%.

■ Počet evidovaných uchazečů o zaměstnání byl v září o 26 251 vyšší než počet registrovaných volných pracovních míst. Převís poptávky nad nabídkou práce tak trvá již desátý měsíc v řadě.

Zdroj: Úřad práce České republiky
(Další informace na www.odbory.info)

Povodněmi zničené tratě na Moravě a ve Slezsku si vyžádají až roční přerušení provozu

(Dokončení ze str. 1)

drobné zjišťování rozsahu poškození. Podobně je na tom i soukromá trať z Milotic nad Opavou do Vrbna pod Pradědem (provozovatel PKP Cargo International), kde došlo k rozsáhlému podemletí mnoha úseků tratě, podobně jako v roce 1997, kdy byla tato trať po záplavách určena ke zrušení.

Daleko horší situace je na tratích v severní části Olomouckého kraje. Na „páteřní“ jesenícké trati mezi Bludovem a Jeseníkem probíhají opravy po etapách podle rozsahu poškození. Z Bludova do Rudy nad Moravou se jezdí již od 9. října, navazující úsek do Hanušovic by měl být zprovozněn od poloviny listopadu. Úsek Hanušovice–Branná a Jeseník–Písečná bude provizorně obnoven v půlce prosince a v rekonstrukci se bude pokračovat v roce 2025.

Také z Lipové Lázní do Vápenné by mohl být provoz částečně obnoven v polovině prosince, avšak na trati

mezi Písečnou a Mikulovicemi došlo k rozsáhlému sesuvu tratě a bude zde muset být proveden inženýrsko-geologický průzkum. Provoz zde bude moci být obnoven až ve druhé polovině roku 2025, stejně jako úsek tratě mezi Vápennou a Javorníkem ve Slezsku. Mezi Mikulovicemi a Zlatými Horami by trať mohla být obnovena o půl roku dříve. Nejasná je situace na soukromé trati ze Šumperka do Koutů nad Desnou (majitelem trati je Svazek obcí údolí Desné), kde v úseku Petrov nad Desnou–Kouty na Desnou je za Velkými Losinami trať podemletá řekou Desná. I zde je situace podobná jako v roce 1997, kdy i tato trať byla odsouzena k zániku. Podle vyjádření jednoho ze starostů „Svazku“ však bude doprava na této trati obnovena do konce roku 2024.

Jak vidno, oprava tratí na severní Moravě a ve Slezsku si vyžádá mnoho práce a úsilí, takže tato část České republiky bude ještě dlouho



Podemletá trať mezi stanicemi Ruda nad Moravou–Hanušovice (trať Šumperk–Jeseník)
Foto: Správa železnic

čekat na své železniční zprovoznění. Vzhledem k tomu, že podobně postiženy byly i silnice, je oblast Jese-

nicka na dlouhou dobu velice těžko dostupná.

Miroslav Čáslavský

Všimli jsme si

● **JIŽ NĚKOLIK MĚSÍCŮ** probíhá rozsáhlá výluka v železniční stanici Kunčice nad Labem na trati 040 Chlumec nad Cidlinou–Stará Paka–Trutnov hlavní nádraží. Dosud tato výluka nebyla ani Správou železnic (SŽ) prezentována „oficiálně“ jako výluka, a tak cestující, který cestoval přes/do tuto/těto stanici, je „překvapen“ jejím rozsahem. Doprava zde byla zajišťována s minimem dopravních kolejí. Ve stanici Kunčice dochází k obnově všech staničních kolejí, je zde budováno nové ostrovní nástupiště, které umožní bezbariérový nástup/výstup z vlaků, a stanice obdrží nové staniční zabezpečovací zařízení, které nahradí stávající reléové, které je již téměř 60 let staré (z roku 1966).

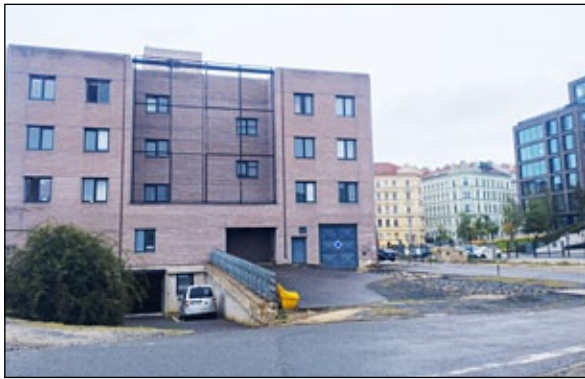
Nyní od 15. října do konce roku bude probíhat nej-důležitější část výluky, a to napojení stanice na úseky do Martinic v Krkonoších, Hostinného i odbočující trati do Vrchlabí.

Stanislav Hájek, Pardubice



NAVŠTÍVILI JSME

Turnusy a dělené směny – věčný boj mezi zaměstnavatelem a zaměstnanci



Dělené směny nejen na železnici jsou specifickým pracovním režimem. Tento režim spočívá v tom, že pracovník (například strojvedoucí, vlakvedoucí nebo i zaměstnanec drážní infrastruktury) odpracuje část směny, následuje pauza (která může trvat i několik hodin) a poté pokračuje v další části směny. Tento nebo podobný režim používají další firmy jako je SŽ nebo dopravní podniky.

Zpravidla se zaměstnancům tyto dělené směny nelíbí, ačkoliv jsou za tuto dělenou směnu placeni příplatkem stanoveným v PKS. Hlavním problémem je, že se tento čas nezapočítává do fondu pracovní doby.

Navštívila jsem zaměstnance ČD v Praze na hlavním nádraží, kteří pracují jako vlakový doprovod při jejich tzv. dělené směně. Povídali jsme si o negativních těchto dělených směnách a o tom, jak často je mají. Jako příklad uvedl jeden z přítomných vlakvedoucích, že v turnusu třinácti dní jsou osm dní v práci a v šesti směnách je dělená směna. Zaměstnanec musí podle PKS odpracovat až 160 hodin měsíčně, avšak dalších nezdíká 30 hodin, které se do jeho pracovního výkonu nezapočítávají, tráví v práci. Tato situace negativně ovlivňuje celkovou pracovní dobu vlakvedoucích, průvodčích, ale i strojvedoucích. Toto vše velmi negativně ovlivňuje zaměstnanost, protože noví zaměstnanci nejsou ochotni tento stav akceptovat a služebně starší zaměstnanci zvažují, zda nezměnit zaměstnání vzhledem k času strávenému na pracovišti. Většina personálu, momentálně přítomného v odpočívárně, kde jsem se železničáři hovořila, a jezdícího na regionálních vlacích v okolí Prahy, se shodla, že by dělených směn

mohlo být méně. Zaměstnanci mají pocit, že při plánování sestavování turnusů a dělených směn není brán ohled na časovou a psychickou náročnost turnusové práce a spoléhá se na to, že si nechají vše líbit.

OSŽ vnímá problematiku dělených směn velmi vážně a věnuje jim velkou pozornost. Proto jsme o odpověď na tuto problematiku požádali předsedu PV OSŽ při ČD, a.s., Štěpána Lva.

„Zde bych naše snažení rozdělil na dvě části. První je její specifikace v PKS, kde je stanoveno, kdy a za jakých podmínek je možné dělenou směnu čerpat, dále je zde uveden příplatek, který zaměstnanci náleží. Dále je formulováno, v jakém sociálním zázemí je možno tuto DS čerpat. Tyto standardy se snažíme každoročně zvyšovat, což musím přiznat, že nejde tak rychle, jak bychom si představovali.“

Druhá je na místních ZO v organizačních složkách, kde probíhá komunikace mezi ZO a technickými skupinami jednotlivých OŘODů. Bohužel tato tvorba má pro nás mnoho negativních podnětů. Asi největší problém je v tom, že objednatelé objednávají z pochopitelných důvodů více vlaků v dopravních špičkách nežli v sedlech. Pak se zde musí zohlednit i průběh směny a její délka, aby šlo sestavit tzv. jezditelný turnus. Je však zarážející, že jsou směny, kdy po hodinovém výkonu má zaměstnanec tři hodiny dělené směny. Zde zaměstnanci s velkou nelibostí vnímají, že zatímco místní mají dělenou směnu, zaměstnanci jiných SVC zde v tuto dobu mají přidělené výkony. Snahou nejen OSŽ je eliminovat dělené směny. Zaměstnavatel při le-

Turnus: A13 SD – vlakvedoucí „Beneš v Praze“ – RZ, platný od 20.09.2024		
Pravidelné spojení	Subota	Neděle
1. 05:00 Praha hl. n. – 06:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	05:00 Praha hl. n. – 06:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	05:00 Praha hl. n. – 06:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
2. 06:00 Praha hl. n. – 07:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	06:00 Praha hl. n. – 07:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	06:00 Praha hl. n. – 07:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
3. 07:00 Praha hl. n. – 08:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	07:00 Praha hl. n. – 08:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	07:00 Praha hl. n. – 08:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
4. 08:00 Praha hl. n. – 09:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	08:00 Praha hl. n. – 09:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	08:00 Praha hl. n. – 09:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
5. 09:00 Praha hl. n. – 10:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	09:00 Praha hl. n. – 10:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	09:00 Praha hl. n. – 10:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
6. 10:00 Praha hl. n. – 11:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	10:00 Praha hl. n. – 11:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	10:00 Praha hl. n. – 11:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
7. 11:00 Praha hl. n. – 12:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	11:00 Praha hl. n. – 12:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	11:00 Praha hl. n. – 12:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
8. 12:00 Praha hl. n. – 13:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	12:00 Praha hl. n. – 13:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	12:00 Praha hl. n. – 13:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
9. 13:00 Praha hl. n. – 14:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	13:00 Praha hl. n. – 14:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	13:00 Praha hl. n. – 14:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
10. 14:00 Praha hl. n. – 15:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	14:00 Praha hl. n. – 15:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	14:00 Praha hl. n. – 15:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
11. 15:00 Praha hl. n. – 16:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	15:00 Praha hl. n. – 16:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	15:00 Praha hl. n. – 16:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
12. 16:00 Praha hl. n. – 17:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	16:00 Praha hl. n. – 17:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	16:00 Praha hl. n. – 17:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
13. 17:00 Praha hl. n. – 18:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	17:00 Praha hl. n. – 18:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	17:00 Praha hl. n. – 18:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
14. 18:00 Praha hl. n. – 19:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	18:00 Praha hl. n. – 19:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	18:00 Praha hl. n. – 19:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
15. 19:00 Praha hl. n. – 20:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	19:00 Praha hl. n. – 20:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	19:00 Praha hl. n. – 20:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
16. 20:00 Praha hl. n. – 21:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	20:00 Praha hl. n. – 21:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	20:00 Praha hl. n. – 21:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
17. 21:00 Praha hl. n. – 22:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	21:00 Praha hl. n. – 22:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	21:00 Praha hl. n. – 22:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
18. 22:00 Praha hl. n. – 23:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	22:00 Praha hl. n. – 23:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	22:00 Praha hl. n. – 23:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
19. 23:00 Praha hl. n. – 00:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	23:00 Praha hl. n. – 00:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	23:00 Praha hl. n. – 00:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
20. 00:00 Praha hl. n. – 01:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	00:00 Praha hl. n. – 01:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	00:00 Praha hl. n. – 01:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
21. 01:00 Praha hl. n. – 02:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	01:00 Praha hl. n. – 02:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	01:00 Praha hl. n. – 02:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
22. 02:00 Praha hl. n. – 03:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	02:00 Praha hl. n. – 03:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	02:00 Praha hl. n. – 03:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
23. 03:00 Praha hl. n. – 04:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	03:00 Praha hl. n. – 04:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	03:00 Praha hl. n. – 04:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
24. 04:00 Praha hl. n. – 05:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	04:00 Praha hl. n. – 05:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	04:00 Praha hl. n. – 05:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
25. 05:00 Praha hl. n. – 06:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	05:00 Praha hl. n. – 06:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	05:00 Praha hl. n. – 06:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
26. 06:00 Praha hl. n. – 07:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	06:00 Praha hl. n. – 07:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	06:00 Praha hl. n. – 07:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
27. 07:00 Praha hl. n. – 08:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	07:00 Praha hl. n. – 08:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	07:00 Praha hl. n. – 08:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
28. 08:00 Praha hl. n. – 09:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	08:00 Praha hl. n. – 09:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	08:00 Praha hl. n. – 09:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
29. 09:00 Praha hl. n. – 10:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	09:00 Praha hl. n. – 10:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	09:00 Praha hl. n. – 10:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
30. 10:00 Praha hl. n. – 11:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	10:00 Praha hl. n. – 11:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	10:00 Praha hl. n. – 11:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
31. 11:00 Praha hl. n. – 12:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	11:00 Praha hl. n. – 12:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	11:00 Praha hl. n. – 12:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
32. 12:00 Praha hl. n. – 13:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	12:00 Praha hl. n. – 13:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	12:00 Praha hl. n. – 13:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
33. 13:00 Praha hl. n. – 14:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	13:00 Praha hl. n. – 14:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	13:00 Praha hl. n. – 14:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
34. 14:00 Praha hl. n. – 15:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	14:00 Praha hl. n. – 15:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	14:00 Praha hl. n. – 15:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
35. 15:00 Praha hl. n. – 16:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	15:00 Praha hl. n. – 16:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	15:00 Praha hl. n. – 16:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
36. 16:00 Praha hl. n. – 17:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	16:00 Praha hl. n. – 17:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	16:00 Praha hl. n. – 17:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
37. 17:00 Praha hl. n. – 18:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	17:00 Praha hl. n. – 18:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	17:00 Praha hl. n. – 18:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
38. 18:00 Praha hl. n. – 19:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	18:00 Praha hl. n. – 19:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	18:00 Praha hl. n. – 19:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
39. 19:00 Praha hl. n. – 20:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	19:00 Praha hl. n. – 20:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	19:00 Praha hl. n. – 20:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
40. 20:00 Praha hl. n. – 21:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	20:00 Praha hl. n. – 21:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	20:00 Praha hl. n. – 21:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
41. 21:00 Praha hl. n. – 22:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	21:00 Praha hl. n. – 22:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	21:00 Praha hl. n. – 22:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
42. 22:00 Praha hl. n. – 23:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	22:00 Praha hl. n. – 23:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	22:00 Praha hl. n. – 23:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
43. 23:00 Praha hl. n. – 00:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	23:00 Praha hl. n. – 00:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	23:00 Praha hl. n. – 00:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
44. 00:00 Praha hl. n. – 01:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	00:00 Praha hl. n. – 01:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	00:00 Praha hl. n. – 01:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
45. 01:00 Praha hl. n. – 02:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	01:00 Praha hl. n. – 02:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	01:00 Praha hl. n. – 02:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
46. 02:00 Praha hl. n. – 03:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	02:00 Praha hl. n. – 03:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	02:00 Praha hl. n. – 03:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
47. 03:00 Praha hl. n. – 04:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	03:00 Praha hl. n. – 04:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	03:00 Praha hl. n. – 04:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
48. 04:00 Praha hl. n. – 05:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	04:00 Praha hl. n. – 05:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	04:00 Praha hl. n. – 05:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
49. 05:00 Praha hl. n. – 06:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	05:00 Praha hl. n. – 06:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	05:00 Praha hl. n. – 06:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
50. 06:00 Praha hl. n. – 07:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	06:00 Praha hl. n. – 07:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	06:00 Praha hl. n. – 07:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
51. 07:00 Praha hl. n. – 08:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	07:00 Praha hl. n. – 08:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	07:00 Praha hl. n. – 08:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
52. 08:00 Praha hl. n. – 09:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	08:00 Praha hl. n. – 09:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	08:00 Praha hl. n. – 09:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
53. 09:00 Praha hl. n. – 10:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	09:00 Praha hl. n. – 10:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	09:00 Praha hl. n. – 10:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
54. 10:00 Praha hl. n. – 11:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	10:00 Praha hl. n. – 11:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	10:00 Praha hl. n. – 11:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
55. 11:00 Praha hl. n. – 12:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	11:00 Praha hl. n. – 12:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	11:00 Praha hl. n. – 12:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
56. 12:00 Praha hl. n. – 13:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	12:00 Praha hl. n. – 13:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	12:00 Praha hl. n. – 13:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
57. 13:00 Praha hl. n. – 14:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	13:00 Praha hl. n. – 14:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	13:00 Praha hl. n. – 14:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
58. 14:00 Praha hl. n. – 15:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	14:00 Praha hl. n. – 15:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	14:00 Praha hl. n. – 15:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
59. 15:00 Praha hl. n. – 16:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	15:00 Praha hl. n. – 16:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	15:00 Praha hl. n. – 16:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
60. 16:00 Praha hl. n. – 17:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	16:00 Praha hl. n. – 17:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	16:00 Praha hl. n. – 17:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
61. 17:00 Praha hl. n. – 18:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	17:00 Praha hl. n. – 18:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	17:00 Praha hl. n. – 18:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
62. 18:00 Praha hl. n. – 19:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	18:00 Praha hl. n. – 19:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	18:00 Praha hl. n. – 19:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
63. 19:00 Praha hl. n. – 20:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	19:00 Praha hl. n. – 20:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	19:00 Praha hl. n. – 20:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
64. 20:00 Praha hl. n. – 21:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	20:00 Praha hl. n. – 21:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	20:00 Praha hl. n. – 21:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
65. 21:00 Praha hl. n. – 22:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	21:00 Praha hl. n. – 22:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	21:00 Praha hl. n. – 22:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
66. 22:00 Praha hl. n. – 23:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	22:00 Praha hl. n. – 23:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	22:00 Praha hl. n. – 23:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
67. 23:00 Praha hl. n. – 00:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	23:00 Praha hl. n. – 00:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	23:00 Praha hl. n. – 00:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
68. 00:00 Praha hl. n. – 01:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	00:00 Praha hl. n. – 01:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	00:00 Praha hl. n. – 01:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
69. 01:00 Praha hl. n. – 02:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	01:00 Praha hl. n. – 02:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	01:00 Praha hl. n. – 02:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
70. 02:00 Praha hl. n. – 03:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	02:00 Praha hl. n. – 03:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	02:00 Praha hl. n. – 03:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
71. 03:00 Praha hl. n. – 04:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	03:00 Praha hl. n. – 04:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	03:00 Praha hl. n. – 04:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
72. 04:00 Praha hl. n. – 05:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	04:00 Praha hl. n. – 05:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	04:00 Praha hl. n. – 05:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
73. 05:00 Praha hl. n. – 06:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	05:00 Praha hl. n. – 06:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	05:00 Praha hl. n. – 06:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
74. 06:00 Praha hl. n. – 07:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	06:00 Praha hl. n. – 07:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	06:00 Praha hl. n. – 07:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
75. 07:00 Praha hl. n. – 08:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	07:00 Praha hl. n. – 08:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	07:00 Praha hl. n. – 08:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
76. 08:00 Praha hl. n. – 09:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	08:00 Praha hl. n. – 09:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	08:00 Praha hl. n. – 09:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
77. 09:00 Praha hl. n. – 10:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	09:00 Praha hl. n. – 10:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	09:00 Praha hl. n. – 10:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
78. 10:00 Praha hl. n. – 11:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	10:00 Praha hl. n. – 11:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	10:00 Praha hl. n. – 11:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
79. 11:00 Praha hl. n. – 12:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	11:00 Praha hl. n. – 12:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	11:00 Praha hl. n. – 12:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
80. 12:00 Praha hl. n. – 13:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	12:00 Praha hl. n. – 13:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	12:00 Praha hl. n. – 13:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
81. 13:00 Praha hl. n. – 14:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	13:00 Praha hl. n. – 14:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	13:00 Praha hl. n. – 14:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
82. 14:00 Praha hl. n. – 15:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	14:00 Praha hl. n. – 15:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	14:00 Praha hl. n. – 15:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
83. 15:00 Praha hl. n. – 16:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	15:00 Praha hl. n. – 16:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	15:00 Praha hl. n. – 16:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
84. 16:00 Praha hl. n. – 17:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	16:00 Praha hl. n. – 17:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	16:00 Praha hl. n. – 17:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
85. 17:00 Praha hl. n. – 18:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	17:00 Praha hl. n. – 18:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	17:00 Praha hl. n. – 18:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
86. 18:00 Praha hl. n. – 19:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	18:00 Praha hl. n. – 19:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	18:00 Praha hl. n. – 19:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
87. 19:00 Praha hl. n. – 20:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	19:00 Praha hl. n. – 20:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	19:00 Praha hl. n. – 20:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)
88. 20:00 Praha hl. n. – 21:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	20:00 Praha hl. n. – 21:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí)	20:00 Praha hl. n. – 21:00 Praha hl. n. (vlakvedoucí

Zpráva o tvorbě a použití Podpůrného fondu OSŽ za I. pololetí 2024

I. Tvorba Podpůrného fondu OSŽ:

Stav finančních prostředků PF OSŽ ke dni 1. 1. 2024 činil **8 129 041,45 Kč**.

Příjmy celkem I. pololetí 2024:

Příspěvky do PF OSŽ od ZO OSŽ a jiných právnických a fyzických osob, splátky zápůjčky	618 759,82 Kč
---	----------------------

Výdaje celkem I. pololetí 2024:

Stav finančních prostředků na PF OSŽ ke dni 30. 6. 2024 činil **8 392 801,27 Kč**.

Vyplacené dávky z PF OSŽ za II. pololetí 2023	355 000,00 Kč
Celkem	355 000,00 Kč

II. Čerpání Podpůrného fondu OSŽ:

Z PF OSŽ za I. pololetí 2024 byly vyplaceny dávky celkem 20 žadatelům v celkové částce 355 000 Kč.

Dávky z PF OSŽ byly vyplaceny 20 žadatelům, které se týkaly mimořádných tíživých sociálních situací rodin, vzniklých v důsledku úmrtí člena OSŽ nebo rodinného příslušníka, dlouhodobé nemoci, podstoupení operací smyslových orgánů (zrak) z důvodu zachování specifické zdravotní způsobilosti. Celková částka těchto vyplacených dávek dosáhla 355 000 Kč, tj. průměrná částka na jednu schválenou a vyplacenou dávku činí 17 750 Kč.

Všechny žádosti o dávku z PF OSŽ byly prostřednictvím ZV ZO OSŽ zasílány na OSŽ-ústředí. Tyto žádosti byly vždy ověřeny, potřebné údaje doplněny, individuálně zhodnoceny sociálně-právním oddělením OSŽ-ústředí, posuzovány a schváleny Představenstvem OSŽ. Jednoznačně lze konstatovat, že PF OSŽ plní svůj účel a je nápomocen v tíživých sociálních situacích členů OSŽ a jejich rodin, a jejichž zmírnění vlastní finanční a hmotné prostředky nedostačují.

Podněty, připomínky nebo stížnosti na poskytování uvedených form pomoci v hodnoceném období nebyly zaznamenány. Ze strany SPO OSŽ-ústředí je vždy striktně dodržována 30denní lhůta k vyřízení žádosti o přiznání dávky z PF OSŽ, která je však zpravidla i v jednotlivých případech zkracována. Jedná se o zpravení důvodové zprávy a její předložení ke schválení Představenstvu OSŽ.

Vyplacení schválených finančních dávek jednotlivým žadatelům bylo zajišťováno Hospodářsko-finančním oddělením OSŽ-ústředí v součinnosti s příslušnými funkcemi OSŽ.

V průběhu I. pololetí 2024 poslalo své poděkování do sídla OSŽ několik příjemců dávek (finančního příspěvku) z PF OSŽ.

Každé poděkování, které je zasláno na OSŽ-ústředí, je možno hodnotit velmi pozitivně, neboť je to ocenění pro všechny fyzické a právnické osoby, které do PF OSŽ přispívají, a za jejich solidaritu.

Sociálně-právní oddělení OSŽ-ústředí konstatuje, že žádosti členů OSŽ o dávku z PF OSŽ, které potvrdí a doporučí příslušný ZV ZO OSŽ, jsou doručovány na odborné oddělení k projednání Představenstvu OSŽ ne vždy zcela úpl-

ně, což lze charakterizovat jako dlouhodobý a přetrvávající stav. Převážně chybí údaje o konkrétní sociální situaci žadatele (rodiny), návrhu na výši dávky a obdržené podpoře ze strany zaměstnavatele ze sociálního fondu, z FKSP nebo prostředků základní organizace OSŽ. Jako nedostatečné se rovněž jeví doložení jednotlivých žádostí písemnostmi majícími charakter listinných důkazů. Skutečnosti výše popsané představují ve svém důsledku nadbytečnou administrativu.

Ze strany SPO OSŽ-ústředí je vždy postupováno vstřícně, korektně, při respektování individuálního přístupu při vyřizování jednotlivých žádostí o přiznání dávky z PF OSŽ, s cílem bezprostředně poskytnout v oprávněných případech finanční dávku.

V průběhu I. pololetí 2024 byly ve čtrnáctideníku Obzor základní organizace OSŽ i jednotlivci opakovaně vyzváni ze strany vedení OSŽ, aby do PF OSŽ zasílali finanční příspěvky, neboť tzv. nikdy nikdo neví, kdy bude potřebovat pomoc.

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

„Lidí bylo tolik, až už to odrazuje...”

Na konci října jsem jel z Krupky do Unčína, kde se nabízí kombinace pěkné přírody a kde jsem si chtěl pěkně dát do těla. Vlak v Krupce na městě stál po celou tu dobu, za kterou by stihl dojet do uzlového Oldřichova a zpět. Kdyby ovšem trať byla sjízdná. V onom směru jsou v kolejích náznaky trávy lidmi podupané přesně tak, jak ukazuje street view map českých (Seznam) i amerických (Google). Minimálně tedy v úseku Krupka město–Krupka „hlavní“ existuje přepravní poptávka po trati i za cenu šlapání mezi pražci. Já zase šlapal pár kilometrů do kopce z dolní trati z Bohosudova od vlaku, který by býval v Oldřichově navazoval.

Na nástupišti i ve vlaku mě překvapilo, že o pouze tříčtvrťinové zprovoznění trati cestující neví. „Cože? Ono to dál ani nejezdí? Proč?“ Vyjádření „Příště pojedeme do Teplic na houby“ jistě znamená to samé, protože jediné teplické nádraží vhodné ke sběru hub je Lesní brána ležící na nezprovozněné části. Mně se zase těžko plánoval výstup v Unčíně podle internetové mapy: nikde není poznat, ze které strany se k vlaku dá dojít. Tipnul jsem si stranu s budovou s drážní architekturou, z níž byl nápis sundán a odložen k plotu vedlejší zahrady. Zahradní strana byla skutečně ta s označeným nástupištěm.

V sedlový obědový čas bylo ve vlaku z Krupky města něco kolem čtyřiceti osob, z Bohosudova zastávky už byla všechna viditelná místa obsazena. Chybí vyhlídka na jakékoliv pohodlí v tomto sedlovém

čase především pro přistupující v osídlenějších místech jako Chlumec, Libouchec, Jílové! Nazpátek byl vlak plný natolik, že bylo značně obtížné projít chodbičkou. Personál odhadoval průběžný průměr na sedmdesát lidí. Prý by to chtělo přístě připravený vůz. Bohužel ideální přívěs řady 010 nepřichází v úvahu: v zastávce Krupka město nelze objíždět soupravu. To by šlo až v Krupce na hlavním, jenže to by musel být na trati zprovozněn ještě celý kilometr, ten vydupaný. Vlaková četa jízdu krásně shrnula slovy: „**Lidí bylo tolik, až už to odrazuje.**“ Možná to odrazuje cestovat, v žádném případě by to ale nemělo odrazovat zbytek trati opravit!

Vít Patrák,
informátor železniční dopravy

Najdete na
WWW.OSZ.ORG

Rubrika Postřehy čtenářů:

■ Otevřete-li tuto rubriku, najdete v ní také souhrn nehod, které se v průběhu roku na naší železnici udály. A nebylo jich málo! Článek **Nehody, které degradují naši železnici** je odstrašujícím příkladem toho, co by se v rámci drážní dopravy nemělo dít.

Rubrika Cestujeme za poznáním i odpočinkem:

■ A jsme opět doma. S Martinem Kubíkem navštívíme Český kras v článku **Z Bubovic přes bývalou Kubrychtovu boudu do Srbska**. Navštívíme mimo jiné i ruiny benediktinského kláštera a vyschlé Bubovické vodopády.

INFORMACE K POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI

Vážení členové OSŽ, kolegyně a kolegové,

od stanovení poslední výše pojistné částky a pojistného (1. 1. 2019) u pojistné smlouvy uzavřené mezi OSŽ a Kooperativa pojišťovnou, a.s., č. 595037052-8, ze dne 25. 9. 2001 na **pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou** v souvislosti s výkonem povolání **zaměstnavateli** (dále rovněž „Pojištění odpovědnosti“) došlo významným způsobem k výraznému **navýšení počtu škodních událostí**¹, a tím rovněž k **vyššímu pojistnému plnění**. Dále se výrazně změnila ekonomická situace v celé ČR (zdražení oprav, **inflace**²), kdy se stávající parametry pojistné smlouvy staly neudržitelnými.

V současné době se Pojištění odpovědnosti **mj.** odchýlně (nad rámec) od ustanovení VPP **vztahuje** i na odpovědnost za:

a) „čistou finanční škodu“ (tj. újmu na jmění, kterou je možno vyjádřit v pe-

něních a která vznikla jinak, než jako škoda způsobená na věci),

b) ztrátou věci,

c) v souvislosti s řízením dopravního prostředku,

d) při činnosti konané na základě dohody o provedení práce,

e) odpovědnost za škodu vyrobení zmetku nebo vadnou manuální práci při montážích, opravách, úpravách a stavebních pracích,

f) odpovědnost za škodu způsobenou na pneumatikách a přepravovaných věcech.

Územní platnost pojištění není omezena (platí tedy pro všechny státy světa).

Na základě výše uvedeného byla **navýšena pojistná částka o 20 000 Kč** u každého pásma pojistných částek a byly **upraveny výše ročního pojistného**. Rovněž bylo **nově přidáno další pásmo** s pojistnou částkou a výší pojistného. Stávající rozsah pojištění

odpovědnosti bude zachován ve stávajícím znění a bude rovněž zachován výše spoluúčasti.

Pro pojištěné členy OSŽ je dána ke zvážení **možnost** (výhodnost bu-

NOVĚ od 1. 1. 2025:

Pásmo	Výše měsíčního hrubého výdělku v Kč	Pojistná částka v Kč	Výše pojistného v Kč
1	do 31 111	140 000	590
2	od 31 112 – do 37 778	170 000	780
3	od 37 779 – do 44 444	200 000	980
4	od 44 445 – do 62 222	280 000	1 370
5	od 62 223 – do 80 000	360 000	1 760
6	od 80 001 – do 93 333	420 000	2 050
7	od 93 334 – do 115 555	520 000	2 560
8	od 115 556 – do 137 778	620 000	3 070

– **spoluúčast** (zůstává beze změny) ve výši: **5%** – minimálně **500,- Kč**, – maximálně **3 000,- Kč**.

¹v období 2018–2022 došlo v průměru k nárůstu škodních událostí o 13,4%

²za sledované období 2018–2023 (kdy rok 2018 = 100 %), inflace vzrostla o 35,60%

Povinnost zaměstnavatele nahradit zaměstnanci škodu na odložených věcech

Problematiku odložených věcí řeší zákoník práce v ustanoveních § 267 ZP a § 268 ZP.

Pro vznik uvedené povinnosti zaměstnavatele nahradit škodu je rozhodující skutečnost, že zaměstnavatel je povinen nahradit zaměstnanci škodu pouze na věcech, které zaměstnanec odložil při plnění pracovních úkolů nebo v přímé souvislosti s nimi na místě k tomu určeném nebo obvyklém a na těchto věcech vznikla škoda.

Tato povinnost zaměstnavatele se vztahuje nejen na zaměstnance, kteří jsou u zaměstnavatele v pracovním poměru, ale rovněž i na zaměstnance, kteří mají se zaměstnavatelem uzavřenou dohodu o pracích konaných mimo pracovní poměr.

Zaměstnavatel je povinen nahradit zaměstnanci škodu, i když z jeho stra-

ny byly dodrženy všechny povinnosti stanovené právními předpisy.

I když je zaměstnavatel pouze povinen zajistit bezpečnou úschovu svršků a osobních předmětů, které zaměstnanci obvykle nosí do zaměstnání (§ 226 ZP), vztahuje se odpovědnost na všechny věci, které zaměstnanec vnese do zaměstnání. Rozdělení věcí je významné jen z hlediska rozsahu náhrady škody:

● **věci obvyklé nebo které převzal zaměstnavatel do úschovy** (i co se do práce obvykle nenosí) – je povinen zaměstnavatel nahradit **v plné výši**,

● **věci, co se obvykle do práce nenosí a které zaměstnavatel nepřevzal do úschovy** – je povinen zaměstnavatel nahradit **jen** do částky **10 000 Kč**.

Věci, které zaměstnanci obvykle nosí do práce, je třeba posuzovat

z objektivního i subjektivního hlediska. Patří sem oblečení a obuv bez ohledu na jejich hodnotu a běžné osobní předměty (např. hodinky, prsteny, náhrdelníky, mobilní telefony, kabelky, tašky apod.). Obvyklé věci je nutné posuzovat i s ohledem na roční období a na potřebu odkládání těchto věcí v souvislosti s výkonem konkrétní pracovní činnosti.

Zaměstnavatel může v pracovním řádu nebo v jiném interním normativním aktu blíže upřesnit, kam mají zaměstnanci věci odkládat a jak je mají zabezpečit. Může zakázat vnášení určitých věcí na pracoviště. Pokud zaměstnavatel neupřesnil místo k odkládání věcí, jsou tato místa obvyklá (např. šatna, uzamykatelná skříň nebo zásuvka psacího stolu apod.) nebo na místě, kam se obvykle věci odkládají (věšák

v zasedací místnosti). Zaměstnavatel není povinen nahradit škodu, pokud si zaměstnanci odkládají věci zcela libovolně. Z výše uvedeného vyplývá, že nelze například požadovat náhradu za hodinky zapomenuté na umývárně nebo za sako, které si zaměstnanec odložil přes židli a nikoliv do skříně.

Zaměstnavatel se nemůže zprostit povinnosti nahradit škodu tím, že vyvěsí vedle věšáku oznámení, že „za odložené věci se neručí“. Takové jednostranné prohlášení nemá právní důsledky a nezabavuje zaměstnavatele povinnosti nahradit případnou škodu, když by se odložené věci ztratila.

Ve výše uvedených povinnostech nahradit škodu musí být rovněž splněna **podmínka ohlášení výše škody zaměstnavateli**, tj. zpravidla nadřízenému vedoucímu zaměstnanci,

bez zbytečného odkladu, nejpozději však do **15 dnů** ode dne, kdy se zaměstnanec o škodě dozvěděl. Jde o promlčení. **Zaměstnavatel** ovšem **může promlčený dluh** dobrovolně splnit.

V rámci této lhůty má zaměstnanec povinnost uvědomit zaměstnavatele o odcizení, ztrátě nebo poškození věci bez zbytečného odkladu, avšak promlčení nastane teprve („nejpozději“) uplynutím 15 dnů ode dne, kdy se zaměstnanec o vzniku škody dozvěděl.

Pro uplatnění nároku na náhradu škody začíná zaměstnanci běžet obecně promlčecí lhůta ode dne, kdy se zaměstnanec o škodě dozvěděl.

Mikuláš Hubicsák,
manager pro kolektivní vyjednávání
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí SPO OSŽ-ústředí

České firmy získaly během veletrhu InnoTrans zakázky za více než miliardu korun

Představily unikátní vozidla i technologie a získaly mezinárodní ocenění

Výjimečným úspěchem pro český železniční průmysl skončil letošní veletrh InnoTrans, který probíhal před několika dny v Berlíně. Více než 30 členů Asociace podniků českého železničního průmyslu ACRI zde vystavovalo své produkty a nejmodernější technologie. Kromě obchodních úspěchů v podobě nově získaných zakázek se české firmy mohly pochlubit také získáním mezinárodních ocenění pro své výrobky.

Například společnosti AŽD se na mezinárodním veletrhu InnoTrans 2024 v Berlíně podařilo uzavřít významnou smlouvu o strategické spolupráci s australskou firmou DOWNER EDI RAIL PTY LIMITED. Cílem této spolupráce jsou dodávky zabezpečovacího zařízení pro železnice v Austrálii a na Novém Zélandu. Kromě toho se uskutečnila také důležitá jednání s vedením maďarských, polských a srbských železnic. Na veletrhu proběhla i další jednání, která otvírají AŽD příležitosti pro budoucí zahraniční spolupráci.

Zdroj: ACRI



I když se nikdo nemůže vrátit a vytvořit zcela nový začátek, každý může začít teď a vytvořit zcela nový konec.

Carl Bard

-bl-

FISAIC na Národních dnech železnice 2024

Národní dny železnice proběhly ve dnech 18. až 20. září 2024 v prostorách DKV Česká Třebová. Účastníci Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů FISAIC byli ubytováni v areálu internátu Skalka, který jim poskytl vhodné podmínky.

V páteční podvečer se sešli zástupci skupin na místě expozice a provedli její instalaci. Letošní umístění uvnitř běžné budovy bylo kvitováno jako velmi vhodné.



V sobotu a v neděli předvedly výsledky své práce skupiny výtvarníků, fotografů, literátů na trati, esperantistů, radioamatérů, kreativních ručních prací a kapely. Vzhledem k rekordní účasti návštěvníků a vhodnému umístění našich prostor byla prezentace shlednuta velkým množstvím osob. Jejich proud neustával téměř po celou dobu. Mírnější byl jen v období oběda a lokomotivních show.

Kapela JEDETO vítalá příchozí svými písničkami před budovou nebo na vstupu do expozice. Popěvky a taneční krok mnohých z nich svědčily o tom, že se hudba líbí. Skupina kreativních ručních prací již tradičně prodávala své výrobky. Zájem byl veliký, a tak téměř nic nezbylo. Výtěžek bude věnován nadaci Železnice srdcem, aby podpořil kolegy železničáře v nouzi.

Všichni zúčastnění se shodují na tom, že akce byla úspěšná a splnila svůj účel – propagaci naší činnosti a reprezentaci zaměstnavatelů. Všichni, kdo se na přípravě a průběhu podíleli, zaslouží velikou pochvalu.

-FJB-

Den železnice 2024 přitáhl tisíce návštěvníků

Město, v němž snad každý druhý obyvatel (ne-li více!) je nějak spojen se železnici – Česká Třebová – přivítalo poslední říjnový víkend (19.–20. října 2024) tisíce návštěvníků Národního dne železnice. Celkem navštívilo areál česotřebovského depa i stanice 11 300 lidí, což je nejvyšší počet od roku 2019, kdy bylo zavedeno vstupné. Z toho více než tisícovka návštěvníků přišla na sobotní noční světelnou show. Výtěžek nedělního vstupného ve výši 330 tisíc korun půjde na odstranění škod po povodních v Bohumíně.

A co návštěvníky této železniční slavnosti nejvíce zajímalo? Zcela nepochybně to byly parní lokomotivy, které se pyšně předváděly na točně zdejšího depa. A měly být na co pyšné – vždyť některé z nich slouží již více než sto let a přesto si stále získávají srdce diváků – od těch nejmladších, až po ty, kteří jejich služeb využívali v dobách jejich praktického provozu. Ať již jako cestující na rychlících, osobních vlacích nebo jako zaměstnanci na vlacích nákladních.

A nejen ti starší, ale i ti úplně mladí, mnohdy ještě děti, se nemohli odtrhnout od nablýskaných krasavic. A z jejich reakcí bylo zřejmé, že je tato krása chytla za srdce – což je dobrá zpráva pro celou železnici.

Ale k vidění toho bylo daleko více – kupříkladu dřevěné vagony, v nichž bylo možno si vychutnat romantickou jízdu po nesvařených kolejích v depu (kde to tak krásně klapalo!), přes prohlídku lokomotiv elektrických (v čele s „Bobinou“ E 499.047), dieselových (kde vévodil např. obrovitý „Sergej“ T 679.1529) až po moderní

soupravy Regio Panter a Regio Fox. Stále obsazená byla také ruční drezína, kterou poháněly ruce jejich pasažérů. A v obležení byl také vagon s modelovými železnicemi, nechyběla ani výstava výrobků FISAIC. Tradičně nechyběly ani nostalgické jízdy v historických vozech tažených parními lokomotivami. Pohříchu je třeba v této souvislosti nutně konstatovat, že nad podobnými jízdami se zatahuje černé mračno v podobě ETCS. V budoucnosti se totiž parní lokomotivy (které samozřejmě nejsou tímto systémem vybaveny) na trati s ETCS již nedostanou. Nicméně i tak stále zůstanou ještě trati, kde se s nostalgickými jízdami budeme moci setkat. Takže nevěšme hlavu a těšme se na další Národní den železnice v roce 2025.

(Pozn. red.: Jízdy na tratích s ETCS už se také řeší)

Miroslav Čáslavský

Foto: ČD



Maďarská motorová lokomotiva řady M 61 019, přezdívaná „Nohab“



Na noční show se představil také Zelený Anton 486.007

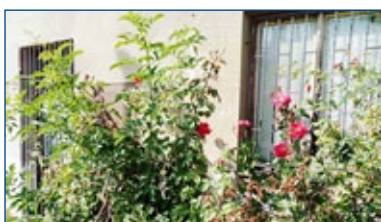


Trojice parních krasavic – Rosnička 464.202, Skaličák 433.001 a stoletý Velký Bejček 423.041

Kounov

Zastávka Kounov byla kdysi (do roku 1945 určitě, ležela v německém záboru DRD Dresden) obsazená stanicí, poté nákladní, zastávka a závořářské stanoviště. Po roce 2006 byla obsluha mechanických závořů zrušena a koleje nákladní vytrhány. Ještě v roce 2020 byl strážní domek obydlen, docela velký pozemek byl oplocen a nájemník choval domácí zvířata, jak bylo dříve na strážních domcích a stanicích zvykem. Před strážním domkem byly udržované růže, nyní se o ně již nikdo nestará. Plaňkový plot se sloupky z vyřazených kolejnic zmizel a okna domku u bytu byla zatlučena. Co tím Správa železnic sleduje? Prodej domku nebo jeho zboření, což je u Správy železnic zvykem? Proč se plno strážních domků a stanic boří, když léta vytváří poklidný dojem krajiny a železnice. Kounov leží na trati Rakovník–Louny, která 24. září oslavila bez povšimnutí (!) 120 let od doby, co ji zprovoznily Císařsko-královské státní dráhy (kkStB).

Text a foto: Martin Kubík



Zastávka Kounov, trať obsluhuje nyní Die Länderbahn, stanice jsou obsazeny výpravčími, to je pravá spolehlivá a lidská železnice, to DOZ je smutek opuštěných stanic!

ODBORNĚ O ŽELEZNICI

Vyšlo NŽT č. 5/2024

Z obsahu: Odstraňování povodňových škod na tratích OR SŽ Ostrava; Moderní terminál v Jihlavě; Nejvytíženější trať přes Vltavu v Praze bude rychlejší a kapacitnější; Nový železniční most v Tetčích u Brna úspěšně umístěn; Švestka FEST společnosti AŽD přilákal návštěvníky i letos; Nařízení o TEN-T vstoupilo v platnost; Vládní projekt ve Spojeném království High Speed 2; V Prostějově představili první výhybku pro vysokorychlostní trať; Česká železnice přechází na systém ETCS; Dokončení: ETCS a nostalgické vlaky – 1. část; Opravu celé trati z Olomouce do Prostějova zvládl unikátní stroj RUS 1000 S jen za pět pracovních směn; Strojní výtahová pražců SVP 60, SVP 74 – historie a aktuální možnosti oprav a rekonstrukcí; Proč?... aneb Ptali jste se a my odpovídáme; Kolejová doprava v Dubaji je inspirací i pro naše města; O železnici s humorem.

