



činnost či pomoc při výkonu práce při záchraně lidských životů, předali ocenění sedmácti členům OSŽ.

Ocenění převzali:

Věra Bězděková
Marcel Bortl
Ing. Pavel Corradini
Bohumil Dráb
Jan Eliáš
Josef Hlaváček
Roman Juřena
RSDr. Miroslav Kaprálek
Ing. Eva Líbalová
Petr Jan Nárožník
Marie Pačesová
Roman Polok
Augustin Skládal
Mgr. Libor Šimůnek, MPA
Jaroslav Veselý
Ing. Pavel Souček
Michal Stoklášek

Z oslav 35 let OSŽ

■ **Hovoříme s předsedou OZŽ Františkem Zaparaníkem**

„Postavili jsme se za práva a zájmy železničářů v celém tehdejší Československu“



František Zaparaník, předseda Odborového sdružení železničářů na Slovensku

Naši předchůdci a my – v té době „mladé pušky“ – jsme zakládali 15. 2. 1990 samostatné a nezávislé Odborové sdružení železničářů a na začátek jeho cesty jsme se vydali společně – Češi a Slováci. Všichni jsme se tenkrát odvážně postavili za práva a zájmy železničářů v celém tehdejší Československu. Díky tomuto odhodlání a obětavosti jsme dnes svědky stabilní a respektované odborové organizace. Jsem rád, že jsem mohl být přítomen při vzniku OSŽ a spoluformovat toto sdružení a od 29. května 1993 i jeho sesterské Odborové sdružení železničářů – OZŽ.

Společně dnes vzdáváme hold našim zakladatelům – bývalým předsedům, členům výborů i všem řadovým členům, kteří svojí prací a nasazením přispěli k tomu, že si dnes můžeme připomínat toto výročí. Velmi si vážím spolupráce mezi OSŽ a OZŽ a jsem si jistý, že i nadále budeme společně usilovat

o rozvoj železniční dopravy a zlepšování pracovních podmínek našich členů.

Miroslav Čáslavský, foto: Filip Houdek

Odborové sdružení železničářů oslavilo krásné půlkulaté výročí – 35 let od svého působení v České republice. V současné době sdružuje nad třicet tisíc členů, a to převážně z Českých drah, a.s., ČD Cargo, a.s., Správy železnic, s. o., a ze společnosti Nedrážního republikového výboru.

Neodmyslitelnou součástí každé významné události je ocenění čestných členů OSŽ. Moderátorem programu byl Augustin Skládal, podle slov předsedy OSŽ „Marek Eben OSŽ“, který byl za své letité provázení významnými akcemi také mezi oceněnými.

Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý a první místopředseda OSŽ Radek Nekola jako výraz uznání za dlouholetou odborovou

Oslavy 35 let OSŽ nebyly jen připomínkou bohaté historie a oceněním těch, kteří přispěli k posílení odborového hnutí, ale také inspirací do budoucna – k dalšímu rozvoji a obhajobě práv zaměstnanců nejen na železnici.

Daniela Houdková
Foto: Filip Houdek

Josef Schrötter

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Ing. Josef Schrötter, nezávislý železniční expert:

„Nedávný kolaps potvrdil nutnost při zprovoznění ETCS postupovat uvážlivě a s povinností správného hospodáře...“

V posledních zhruba pěti letech jsem v mnoha svých článcích a vystoupeních v rámci odborné veřejnosti požadoval, aby ve dle ETCS byl ještě dva až tři roky v provozu taktéž národní vlakový zabezpečovač a aby na příslušných železničních tratích zůstala i oddílová návěstidla. Důvodem byla provozní praxe ověřená skutečnost, že každý nově zavedený systém vykazuje po jistou dobu určité nedostatky, které je ještě potřeba odstranit. Hovoříme o vanové křivce spolehlivosti systému. Kolaps ETCS ze dne 15. března 2025, který byl způsoben totálním výpadkem přenosového rádiového systému GSM-R, potvrdil, že jsem měl pravdu. Jen díky tomu, že v řadě traťových úseků ještě fungují kolejové obvody a národní vlakový zabezpečovač, mohli strojvedoucí v uvedenou dobu jezdit v náhradním systému.

Celá řada zahraničních železničních správ si ponechala právě z tohoto důvodu vedle ETCS i národní systém vlakového zabezpečovače (VZ). Naši „odborníci“ na Ministerstvu dopravy ČR však takový racionální přístup bezhlavě odmítli, ostatně jako všechny ostatní připomínky odborné veřejnosti, a odborné útvary Správy železnic pak musely pokyny MD splnit. A bohužel i ministři dopravy – přes má již zmíněná opakovaná naléhavá upozornění – se spokojili s „pohádkami“ pracovníků železničního odboru MD, že takový obezřetný postup není potřeba.

Ministerští úředníci se také vymlouvali na to, že pravidla EU nedovolují souběh ETCS a národního VZ. Není to samozřejmě pravda. Zásadní problém je v tom, že co jsme si sami zakotvili do obsahu svého „Národního implementačního plánu ETCS“, tak to tam je a to se po nás nyní vyžaduje. A tak jsme se paradoxně stali obětí vlastního plánu. Ale nikdy přece ne-

ní pozdě požádat o výjimku nebo změnu, jak to udělala nedávno Itálie a předtím Německo! Po čase, když se

zjistí, že národní VZ je nadbytečný, tak se prostě zruší. Jak je to jednoduché (Pokračování na str. 2)

Hromadná propouštění mohou pokračovat, velké firmy plánují zbavovat se lidí

Již počátkem letošního roku rozvažovala čtveřice velkých podniků smlouvy s téměř dvěma tisíci lidmi, uvádějí ve svém zpravodajství Novinky.cz. Podle vydané zprávy to vypadá na to, že toto propouštění zaměstnanců u nás neskončilo. Přestože z průzkumu personální agentury ManpowerGroup vyplývá, že z celkového pohledu firmy letos plánují spíše nabírat zaměstnance, velké a největší firmy, které zaměstnávají vyšší počet lidí, chystají přesný opak. Ty se, naopak, chtějí zaměstnanců zbavovat, než hledat nové.

Personální agentura ManpowerGroup k tomu dodává, že zatímco 31 procent firem s více než tisícovkou zaměstnanců plánuje nové pracovníky přijímat, větší počet firem, konkrétně 36 procent, připravuje propouštění.

Podobně z extra velkých firem, s pěti tisíci a více zaměstnanci, plánuje nábor 29 procent podniků, ale zato zeštíhlení stavů 31 procent.

Zdroj: Novinky.cz
Miroslav Svoboda

(Další informace jsou na www.odborny.info)

www.odborny.info

Jak vzpomínáte na 35 let trvání OSŽ?



Zdeněk Brada
(bývalý organizační pracovník aparátu OSŽ)



Michael Mareš
(někdejší šéfredaktor Obzoru)



Petr Bazger
(bývalý územní tajemník OSŽ)



Zdeněk Jílek
(bývalý výkonný tajemník OSŽ)



Václav Pech
(někdejší tajemník OSŽ pro nedrážní organizace)

Zdeněk Brada – Živě si vzpomínám na datum 15. února 1990, kdy vzniklo OSŽ a proběhl jeho mimořádný sjezd. Bylo to ve Sjezdovém paláci tehdejšího Parku kultury a oddechu Julia Fučíka. Byl to konec někdejšího společného odborového svazu pracovníků všech druhů dopravy (s krkolomnou zkratkou OSPŽSLVD) a začátek samostatného OSŽ. Při jeho vzniku zahrnovalo 320 tisíc členů, které na mimořádném sjezdu zastupovalo 1200 delegátů. Byl to veliký okamžik.

Další velký okamžik nastal 4. února 1997, kdy byla zahájena stávka železničářů, kterou vedl tehdejší předseda OSŽ Jaromír Dušek. Díky vyvinutému tlaku a mobilizaci všech odborářů se podařilo

stávku po čtyřech dnech úspěšně ukončit po dohodě s tehdejším ministrem zemědělství Josefem Luxem. Hlavním požadavkem stávkujících bylo zastavení nesystémových kroků na železnici a požadavek na vytvoření vládní koncepce dopravní politiky.

A do třetice: velice si cením vzdělávacích aktivit OSŽ – od roku 1990 do dnešního dne bylo proškoleno kolem 40 tisíc předsedů, hospodářů a dalších funkcionářů OSŽ.

Michael Mareš – Byl jsem jako redaktor Obzoru takřka u celé pětatřicetileté historie OSŽ, konkrétně od roku 1991 až do mého odchodu do důchodu v roce 2022. Nejříve jako redaktor, později (od roku 2015) jako vedoucí redaktor. V září loňského roku (2024) jsem byl vedením OSŽ požádán, abych připravil aktualizovaný dokument, který by shrnul 35 let OSŽ. V dokumentu jsem nechal zavzpomínat dlouholetého pracovníka organizačního oddělení Ú-OSŽ Zdeňka Bradu, bývalého ústředního tajemníka OSŽ (v letech 1990–1993) Miroslava Janáčka a také bývalého výkonného tajemníka (v letech 1993 až 2008) PhDr. Zdeňka Jílka. Díky archivu v podobě týdeníku Obzor z let 1990 až 2014 a čtrnáctideníku Obzor z let 2015 až 2022 se nám podařilo vytvořit dokument, který byl promítnut 13. března 2025 na setkání k 35. výročí OSŽ v Praze v hotelu Olšanka. V tomto filmovém dokumentu jsme se pokusili zachytit

všechny významné události z historie OSŽ – od jeho vzniku ve Sjezdovém paláci v Praze v roce 1990 přes všechny významné události až po vzpomínky současných čelných funkcionářů OSŽ – Mgr. Martina Malého, předsedy OSŽ, a Radka Nekoly, 1. místopředsedy OSŽ.

Petr Bazger – Nejvíce mi v paměti utkvěl rok 1997, kdy proběhla na železnici první velká a úspěšná stávka za budoucnost železnice. Zastával jsem tehdy funkci tajemníka pro dopravu a přepravu v tehdejší Severomoravském kraji v Ostravě. Vzpomínám si, jak na nás byl vyvíjen nátlak ze strany policejních orgánů, abychom stávku odvolali, protože jinak budeme muset nahradit veškeré škody, které vzniknou na provozu velkých podniků. Výhrůžek a zastrašování jsme se však nezalekli a nakonec jsme stávku za lepší budoucnost železnice dovedli k úspěšnému konci. Mám na stávku jednu osobní vzpomínku, kdy jsem se ve vyhozené situaci postavil do koleje před rychlík, připravený k odjezdu (strojvedoucí Federace strojvedců tehdy nestávkovali). Vlak tehdy skutečně neodjel. Byla to první a dodnes nejdelší stávka na železnici po roce 1989 (trvala nepřetržitě pět dní – od 4. do 8. února 1997) a dá se říci, že z pohledu OSŽ skončila úspěšně.

Zdeněk Jílek – Doplnil bych slova Petra Bazgera ke stávce železničářů v roce 1997. Opravdu tehdy velká část spo-

lečnosti (nejen železničářské) stála za stávkujícími. Do té doby byla stávka něco jako sprosté slovo a nikdo s její organizací a průběhem neměl zkušenosti. Pamatuji si, jak tehdy veřejnost stávku sledovala trochu překvapeně tím, jak v praxi probíhá – železničáři nezůstali sedět doma, ale přišli do práce, seděli na svých místech, ale nepracovali. Stávka určitě otevřela oči všem, kteří se domnívali, že lidé proti „pánům“ nic nemohou.

V režimu, který u nás vládl od roku 1989, bylo slovo stávka vyhrazeno spíše do země na západ od nás. V tzv. socialistické společnosti byla stávka vlastně nesmysl. Stávka v roce 1997 byla událostí, která vlastně poprvé v novém režimu ukázala, že lidé se nemají bát.

Na úspěchu stávky se podílelo celé vedení OSŽ, a to nejen na Ústředí v Praze, ale ve všech regionech. Vzpomenu jména Jaromír Dušek, Mojmír Bakalář, Ivan Marinka, Petr Híkl, Zdeněk Sláma, Jiří Kratochvíl a mnozí další, jakož i všichni předsedové ZO OSŽ v celé republice – bez nich a bez disciplinovanosti všech stávkujících by se stávka nedala vyhrát.

Václav Pech – Jako tajemník pro nedrážní jsem usiloval o to, aby železniční opravárenství, odborná železniční učiliště, železniční zdravotnictví, stavebnictví a další od dráhy odčleněné obory nezůstávaly pozadu za srovnatelnými podniky mimo dráhu. Jednání probíhala i v Parlamentu a na úrovni vlád-

ních činitelů. Šlo především o pracovní a mzdové podmínky či zastavení privatizace. I když privatizace nakonec proběhla, dokázali jsme, že bývalí drážní zaměstnanci měli zakotvena svá práva v jednotlivých podnikových kolektivních smlouvách, což trvá dodnes. V hlavě mi utkvělo dlouhé a náročné jednání, které probíhalo ve věci mistrů odborného výcviku na železničních učilištích. Podařilo se, že byli postaveni na roveň s učiteli v ostatních školách – jak ve srovnatelné výši mezd, tak v otázce dovolené. Jednání jsme s tehdejším ministrem školství Eduardem Zemanem a změny k lepšímu se tehdy dotkly i všech mistrů na ostatních odborných školách.

Miroslav Čáslavský
Foto: Filip Houdek

Všimli jsme si

● **V LETOŠNÍM ROCE ZAPOČALA** rekonstrukce železničního spodku v traťovém úseku Lovosice–Bohušovice nad Ohří s výlukami od března do listopadu. V souvislosti s tím bude docházet k přechodnému uzavření tamních železničních přejezdů v Lukavci a Nových Kopistech, přičemž přejezd P2418 (na snímku ze dne 18. 3. 2025), nacházející se na tzv. Slatinské cestě mezi výše zmiňovanými vlakovými zastávkami bude (ke dni 25. 5. 2025) zcela zrušen a nahrazen nově vybudovanou komunikací v délce zhruba 800 m po obou stranách trati.

Tomáš Martínek



● **NOVÝ COMFORJET 010** poprvé v kompletní konfiguraci včetně restauračního a řídicího vozu. Jednotka přijela vlakem dopravce ČD Cargo dne 10. března 2025 jako Sv 52496 z okruhu ve Velimi do depa na ONJ v Praze-Michli.

Petr Dvořák



● **SPRÁVA ŽELEZNIC POKRAČUJE** v přípravě výstavby další části železnice na Letišti Václava Havla. Nyní vybrala dodavatele inženýrsko-geologického a hydrogeologického průzkumu pro tunelový úsek mezi pražskými Dejvicemi a Veleslavínem. Práce v hodnotě 12 887 795 korun provede společnost INSET. Samotná stavba by měla proběhnout v letech 2028 až 2030.

SŽ



ZE SVĚTA

● MAĎARSKÉ DRÁHY ZAVEDLY PROVOZ BEZ PRŮVODČÍCH V OKOLÍ BUDAPEŠTI

Od loňského podzimu zmizeli ze všech příměstských vlaků v okolí Budapešti vlakvedoucí a průvodčí, a to např. na tratích z Budapešti do Gyóru, Ostřihomy, Székesfehérváru, Szobu, Vácu či Hatvanu. Tento provoz byl nejdříve v dubnu a květnu zkoušen na trati mezi Rákosem a Pilisvörösvárem. Bez vlakového doprovodu jsou výhradně vlaky vedené jednotlivými s centrálně uzavíranými dveřmi jako Flirt, Kiss či Desiro.

● NOVĚ VYBUDOVANÁ VLEČKA V NORSKU PŘESTANE BÝT VYUŽÍVÁNA

V roce 2017 byla na norské trati Oslo–Stavanger vybudována vlečka do stáčíny minerálních vod Voss v Ivelandu. Náklady dosáhly 1,7 mil. € (přes 40 mil. Kč) a na jejich krytí se podílela společnost Voss, Bane Nor (vlastník trati v Norsku), provincie Fylke a stát. Ročně se mělo ušetřit 7000 jízď kamionů do přístavu Kristiansand. Nyní však státní nákladní dopravce Cargonet oznámil zvýšení nákladních tarifů na dvojnásobek. Voss je tak nucen od roku 2025 přejít zpět na silnici. Cargonet zdůvodňuje výrazné zvýšení ceny velkými výdaji spojenými s touto krátkou asi 5 km přepravou. Původně se přitom předpokládalo ještě větší využití této vlečky do průmyslové oblasti, k tomu však bohužel nedošlo.

● EUROPEAN SLEEPER (ES) SPOJÍ BRUSEL A BENÁTKY

Od 5. února 2025 spouští ES 2x týdně noční spojení Bruselu a Benátek se zastávkami v Antverpách, Rotterdamu, Utrechtu, Kolíně nad Rýnem, Mnichově, Innsbrucku, Bolzanu a Veroně. Odjezd z Bruselu bude kolem 17. hodiny a příjezd do Benátek ve 14 h, zpět z Benátek pak v 15 h a příjezd do Bruselu v 11 h. Kromě toho ES za podpory Evropské komise plánuje každou noc jezdit mezi Amsterdamem a Barcelonou. V současnosti zajišťuje noční spojení Bruselu, Amsterdamu, Berlína a Prahy.

Z Eisenbahn Revue připravil Martin Hájek

● MODERNĚ V TUNELU

Lötschberský úpatní tunel, který byl zprovozněn v červnu 2007 a je dlouhý 34,6 km, prošel v uplynulých 6 letech rozsáhlou sanací, která byla ukončena v závěru roku 2024. Původní štěrkové lože pod koleji bylo v celém tunelu zcela nahrazeno novou moderní betonovou jízdni cestou.

● NOČNÍ PROVOZ DÁLKOVÝCH VLAKŮ

SBB plánují v zimě 2024/2025 a na podzim roku 2025 uskutečnit pilotní projekt s nepřetržitým nočním provozem dálkových vlaků, a to mezi městy Bern, Olten, Curych hlavní n. a curyšským letištěm. Noční dálkové vlaky mají být provozovány o vybraných víkendech.

Z LOK Magazin připravil sh

Josef Schrötter

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Ing. Josef Schrötter, nezávislý železniční expert:

„Nedávný kolaps potvrdil nutnost při zprovoznění ETCS postupovat uvážlivě a s povinností správného hospodáře...“

(Dokončení ze str. 1)

a prostě! Na naší železnici přece vždy platilo, že vlaky musí jezdit a byly pro to také vytvořeny podmínky nejen v technice, ale i v předpisech.

Vždyť při současné složité mezinárodní politické situaci, kdy je zde dokonce i nebezpečí válečného konfliktu, může v takovém případě být vážně a v první řadě ohrožena právě funkčnost rádiového železničního systému. Proto jsem byl velmi nemile překvapen, když bylo v závěru loňského roku zveřejněno prohlášení Ministerstva dopravy, že v červenci letošního roku bude na koridorových železničních tratích s již zprovozněným evropským vlakovým zabezpečovačem zahájena demontáž návěstidel. A tuhle myšlenku následně potvrdilo i vedení Správy železnic. Zřejmě si představitelé těchto státních institucí neuvědomili ani to, že takový postup by na těchto páteřních železničních tratích opět znamenal úpravy hardware a software na celém koridoru a s tím opět spojené vynaložení značných finančních prostředků. Mně osobně to dokonce připadlo, jako by chtěli plně zaměstnat naše dodavatelské firmy, aby ty již pak

neměly kapacitu vstupovat do tendrů na budování nových úseků s ETCS a pro jejich realizaci se tím umožnil příliv zahraničních firem.

Je známo, že v případě krizových situací je železnice velmi důležitým dopravním prostředkem nejen pro přepravu armády a její techniky, významnou součástí v rámci činnosti složek integrovaného záchranného systému, stejně jako obecně z hlediska přepravy osob a nákladů. Ostatně právě pro případ těchto možných událostí byly ještě nedávno připraveny v železničních stanicích zásoby státních hmotných rezerv. Je ovšem smutnou skutečností, že cca před třemi lety byly z těchto skladů například rozprodány všechny systémy nouzových zabezpečovacích a sdělovacích zařízení. Takže v tomto směru už bohužel nemáme nic.

Na závěr mi dovolu malý nahlédnutí do poměrně blízké budoucnosti. Už po roce 2030 by se měl u nás budovat nový železniční rádiový systém FRMCS (The Future Railway Mobile Communication System). Přestože ETCS bude v té době zřejmě již fungovat spolehlivě, dojde k náhradě GSM-R tímto novým systémem. Rádiový

systém a vlakový zabezpečovač ETCS ovšem jsou spojené nádoby, a tak lze s docela velkou pravděpodobností předpokládat, že se zavedením FRMCS opět mohou vyvstat i problémy s výpadky v provozu evropského vlakového zabezpečovače. A nelze samozřejmě opomenout, že další finanční prostředky budou muset na celý tento proces další změny vynaložit i naši dopravci, především aby adaptovali svá hnací vozidla na takto inovovaný systém.

Každý nový zabezpečovací systém byl donedávna provozně ověřován minimálně jeden rok na několika místech, aby se projevila všechna roční období. Právě končící letošní zima, byť jinak vcelku poměrně mírná, přesto v souvislosti s ETCS poukázala mimo jiné na namrzání rychlostních čidel na hnacích vozidlech. Jak smutně úsměvné byly pak „hraběcí rady“ jejich dodavatele, aby se to omývalo horkou vodou. Proč to zde zmiňuji? Myslím, že již bylo dost špatných rozhodnutí a je třeba si uvědomit, že železnice stále je nezpochybnitelnou páteří naší dopravy a podle toho je potřeba ve vztahu k ní postupovat uvážlivě a také s povinností správného hospodáře. ■

Postup při prodeji nemovité věci patřící ZO OSŽ

Má-li ZO OSŽ ve svém vlastnictví nemovitou věc¹ a rozhodne se ji prodat, musí tento záměr nejprve schválit Členská schůze ZO OSŽ (nebo Konference ZO OSŽ) vyslovením souhlasu rozhodnutí a tato skutečnost musí být uvedena v usnesení z členské schůze (konference). Zápis, usnesení a prezenční listina členské schůze (konference) jsou doložky relevantní pro další jednání o schválení prodeje v rámci OSŽ. Po schválení prodeje členskou schůzí (konferencí) je povinností závodního výboru ZO OSŽ v souladu se Stanovami OSŽ (čl. 24 odst. 19 a 20, s přihlédnutím k článku 26 odst. 3) nabídnout nemovitost k odkoupení Ústředí OSŽ.

Ústředí OSŽ prostřednictvím odborných oddělení OSŽ-ústředí zjistí, zda na nemovitou věc nebyla poskytnuta půjčka nebo finanční příspěvek na provoz, které by bylo nezbytné vrátit, a projedná na svém jednání, má-li o tuto nemovitou věc zájem. Své stanovisko oznámí ZO OSŽ do dvou měsíců od obdržení nabídky. Nemá-li Ústředí OSŽ o nemovitou věc zájem, obdrží ZO OSŽ souhlas s odprodejem. K udělení souhlasu je třeba ze strany ZO OSŽ doložit nabývací titul k nemovité věci (např. kupní smlouva, smlouva o převodu majetku apod.), případně omezení věcnými břemeny, předkupními právy atd., přesná identifikace nemovité

věci (katastrální území, parcelní číslo, číslo stavební parcely, u budovy č.p., u chaty většinou č.e.), včetně listu vlastnictví. Také je vhodné již v této fázi zjistit cenu v místě obvyklou, např. podle odborného posouzení realitní kanceláře nebo odborného posudku. Toto bylo důležité zejména při vyměřování daně z nabytí nemovitých věcí², v současné době se touto cenou řídí ZO OSŽ při určení nabídkové ceny nemovitosti. Také je třeba zajistit průkaz energetické náročnosti budovy (povinnost od 1. 1. 2013, uvádí se již v inzerci). U rekreačních objektů je vyhotovení nutné pouze při celoročním užívání, nebo pokud je roční spotřeba energií při částečném užívání větší než 25 % spotřeby při celoročním užívání.

Doporučení: Zjistěte si v katastru nemovitostí (KN), zda nemovitá věc ZO OSŽ nebyla v minulosti zatížena zástavním či jiným právem v části „C“ (omezení vlastnického práva) nebo „D“ (jiné zápisy) listu vlastnicka (a to i průběžně, pokud ji nechcete prodat). V případě kladného zjištění je potřeba v této věci co nejrychleji konat.

Nabídku na odkup pro Ústředí OSŽ lze zpravidla spojit se žádostí o souhlas s prodejem jinému subjektu v případě nezájmu Ústředí OSŽ. Žádost o souhlas s prodejem je třeba uvést již v nabídce k odprodeji.

Pro vklad práva do katastru nemovitostí je třeba jako přílohy ke kupní smlouvě přiložit: **ověřené** Stanovy OSŽ (v platném znění), výpis ze spolkového (veřejného) rejstříku a pokud není v rejstříku zapsaný předseda (nebo má údaj zneprístupněný dle § 25 odst. 2 zákona č. 304/2013 Sb.), pak ještě **úředně ověřenou** kopii protokolu o výsledku voleb orgánů ZO OSŽ, majících podle Stanov OSŽ právo jednat.

Po schválení prodeje ze strany Ústředí OSŽ může dojít k prodeji. Při něm je třeba dbát na kvalitně sepsanou kupní smlouvu a na dodržení splnění povinností prodávajícího ve smyslu ustanovení zákona č. 586/92 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů.

SPO OSŽ-ústředí poskytne, na základě požadavků ZO OSŽ, metodickou pomoc při jednání o kupní smlouvě, návrhu na vklad práva do katastru nemovitostí a případně i zajištění dalších nezbytných dokladů pro převod nemovitých věcí.

Bc. Alena Šimáčková,
odborná referentka SPO OSŽ-ústředí

¹ např. pozemky, budovy, chaty, rekreační zařízení apod.

² daň z nabytí nemovitých věcí byla zrušena zpětně k 31. 12. 2019.

Kdo vymyslel tarifní doplatky? Za koho kope? Za kamiony?



Zbytky po elektrifikované vlečce směr Terezín u Bohušovic. Místo, aby se vlečka využívala pro turistickou dopravu do Památníku Terezín či nákladní dopravu, byla geniálně v roce 2012 vytrhána a odpojena od sítě, do Bohušovic n. Ohří byl zaveden zvláštní likvidační tarifní poplatek

Foto: Martin Kubík

Odbory OSŽ zastupující ČD Cargo neustále připomínají, že se přeprava jednotlivých vozových zásilek propadá k absolutním červeným číslům a hrozí totální propouštění zaměstnanců ČD Cargo. Pláče se nad snižující se přepravou, ale nikde napadají argumenty, proč se tomu tak děje! Je zcela evidentní, že poslední pravidelní zákazníci v regionální nákladní dopravě byli vyhnáni na kamiony dodatkem k TR 6, kdy má zákazník zaplatit za každý vůz šílené poplatky, že do toho ta-

rifního bodu bude vůbec zaveden manipulační vlak, tyto vlaky víceméně byly vyhnány z kolejí Správy železnic tímto opatřením <https://www.cdcargo.cz/...2dd>.

Navíc si přepravce musí poslat či dodat minimálně tři vozy a za obsluhu tarifního místa navíc k základnímu(!) dovoznému zaplatí šest tisíc(!) korun. Toto je evidentní likvidace nákladní přepravy po železnici a tyto poplatky nejsou jen na regionálních tratích, ale i na páteřní trati na Německo, například i v žst. Bohušovice nad Ohří. Chce ještě někdo potom něco řešit?! Je evidentní, že Česká republika, potažmo EU jednostranně všemi předpisy a pobídkami pouze kamionové dopravě. Vlečky se nestaví, naopak se staví jen dálnice a u nich na zelených loukách i na úrodných polích Polabí překládkové haly kamion-kamion. A vrcholem ne-podpory železnic v EU je uvažované vyřazení neelektrifikovaných tratí z dotací po roce 2030 na ekologickou dopravu. Dle EU je regionální trať bez drátů škodlivá!!! To mě podrž. Přitom jsou již dávno ve hře i hybridní vlaky. EU a ČR by se měla vzpamatovat, než bude pozdě. Nebo se bude čekat, až propagovaná nová zbrojní výroba se bude také vozit kamiony? Jak jsem viděl stát řadu kamionů s municí u jedné nejmenované vojenské vlečky na Liberecku. Vlečka leží jako záloha, ale není používána. Proč, paní ministryně?

Martin Kubík

V Praze panuje shoda na vedení vysokorychlostní tratě z Vršovic

Centrální komise Ministerstva dopravy rozhodla o podobě vysokorychlostní tratě (VRT) v oblasti Prahy 15 a Dolních Měcholup. Vlaky z Vršovic do Běchovic pojedou převážně pod povrchem krátkými tunely a otevřenými zářezy. Jde o kompromisní řešení, na kterém se shodly Správa železnic, pražský magistrát i dotčené městské části.

„*Celý úsek je součástí širší strategie rozvoje dopravní infrastruktury, která posílí propojení Prahy s regiony a uvolní kapacitu příměstských tratí. Díky tomu se tak zlepší její pravidelnost a kapacita,*“ říká ředitel Stavební správy vysokorychlostních tratí Správy železnic Jakub Bazgier.

Pro trasu mezi Rabakovskou ulicí a Malým Hájem se rozhodovalo mezi třemi variantami – tunelovou, podpovrchovou a nadzemní. Podpovrchová varianta nakonec získala podporu díky vyváženému poměru mezi technickou realizovatelností, finanční náročností a minimalizací dopadů na okolní zástavbu. Správa železnic vedla od začátku projektu rozsáhlý dialog s veřejností, zastupiteli i odborníky.

–SŽ–

Najdete na
www.osz.org

Rubrika Postřehy čtenářů:

■ K nehodě v Hustopečích se vrací Miroslav Zikmund v článku **České dráhy škodí samy sobě.**

Rubrika Cestujeme za poznáním i odpočinkem:

■ Za hranicemi zůstaneme v článku Daniely Houdkové **Na pár dní za skotským dobrodružstvím.**

Životní a existenční minimum od 1. 1. 2025

Životní a existenční minimum

➤ **Životní minimum** je minimální společensky uznaná hranice peněžních příjmů k zajištění výživy a ostatních základních osobních potřeb.

➤ **Existenční minimum** je minimální hranici peněžních příjmů, která se považuje za nezbytnou k zajištění výživy a ostatních základních osobních potřeb na úrovni umožňující přežití. Tento institut byl vedle životního minima zaveden z důvodu větší motivace pro dospělé osoby v hmotné nouzi. Existenční minimum nelze použít u nezaopatřeného dítěte, u poživitele starobního důchodu, u osoby invalidní ve třetím stupni a u osoby starší 68 let.

Právní úprava

➤ Životní a existenční minimum je **upraveno zákonem č. 110/2006 Sb., o životním a existenčním minimu**, ve znění pozdějších předpisů.

➤ Platné částky životního a existenčního minima jsou stanoveny **nařízením vlády č. 409/2011 Sb., o zvýšení částek životního minima a existenčního minima.**

Valorizace životního a existenčního minima

➤ Při zvyšování částek životního a existenčního minima se zachovává jejich reálná úroveň.

➤ Vláda je zmocněna zvyšovat částky životního a existenčního minima od **1. ledna** dle skutečného vývoje spotřebitelských cen, tj. když **nárůst** nákladů na výživu a na ostatní základní osobní potřeby **přesáhne** ve stanoveném rozhodném období **5 %**.

➤ Částky životního a existenčního minima může vláda za mimořádných okolností **zvýšit také mimo termín pravidelné valorizace.**

Životní minimum rodiny nebo domácnosti je součtem životního minima jednotlivých členů domácnosti.

V roce **2025** zůstávají částky životního minima na stejné výši jako v roce 2024. Naposledy se zvyšovaly nařízením vlády o **5,2 %** od 1. ledna 2023 a základní částky platné od **1. 1. 2025** jsou ve výši:

➤ **Životní minimum (jednotlivec) = 4 860 Kč,**
➤ **Existenční minimum (jednotlivec) = 3 130 Kč.**

Hlavní využití

➤ **Hlavní využití** životního a existenčního minima je **v zákoně**

č. 111/2006 Sb., o pomoci v hmotné nouzi, ve znění pozdějších předpisů. Životní minimum plní rozhodující úlohu při posuzování hmotné nouze i jako sociálně-ochranná veličina.

➤ Životní a existenční minimum je **využíváno také v zákoně č. 117/1995 Sb., o státní sociální podpoře**, ve znění pozdějších předpisů, při zjišťování nároku na dávky, které zabezpečují adresnou pomoc rodinám s dětmi ve stanovených sociálních situacích (u přídatku na dítě a porodného). V případě dávek pěstounské péče tvoří i základ pro výpočet jejich výše.

➤ Další využití životního minima je například v soudní praxi pro stanovení alimentčních povinností, v případě exekucí pro nezabavitelné částky apod.

Náklady na bydlení

➤ Životní minimum ani existenční minimum **nezahrnují nezbytné náklady na bydlení.**

➤ **Ochrana v oblasti bydlení** je řešena v rámci systému státní sociální podpory poskytováním **příspěvku na bydlení** a v systému pomoci v hmotné nouzi **doplatkem na bydlení.**

Existenční minimum

Výše existenčního minima je vždy stanovena nařízením vlády. Valorizace těchto příjmů se uskutečňuje na základě toho, jak se vyvíjí spotřebitelské ceny, které ovlivňují růst nákladů na výživu a základní osobní potřeby.

V momentě, kdy nárůst těchto cen dosáhne alespoň 5 %, dojde ke zvýšení existenčního minima. V roce 2023 vzrostlo existenční minimum o **5,2 %** a dosáhlo částky **3 130 Kč**, která platí také i pro rok 2025.

Pokud k valorizaci v daném roce dochází, děje se tak obvykle k 1. lednu. Za určitých mimořádných okolností se však může vláda rozhodnout provést navýšení mimo běžný termín.

Společně posuzované osoby

➤ rodiče a nezletilé nezaopatřené děti,
➤ manželé nebo registrovaní partneři,
➤ rodiče a děti nezletilé zaopatřené nebo zletilé, pokud tyto děti s rodiči užívají byt a nejsou posuzovány s jinými osobami,
➤ jiné osoby společně užívající byt, pokud písemně neprohlásí, že spolu trvale nežijí a společně neuhrazují náklady na své potřeby.

Společně posuzovanými osobami jsou i osoby, které se přechodně, z důvodů soustavné přípravy na budoucí povolání, zdravotních nebo pracovních (včetně dobrovolnické služby), zdržují mimo byt.

Které příjmy se posuzují při hmotné nouzi

Zda má dotýčný nárok na dávky pomoci v hmotné nouzi, se zjišťuje na základě posouzení příjmů, které

Částky životního minima v Kč za měsíc	
pro jednotlivce	4 860
pro první osobu v domácnosti	4 470
pro druhou a další osobu v domácnosti, která není nezaopatřeným dítětem	4 040
pro nezaopatřené dítě ve věku	
do 6 let	2 480
6 až 15 let	3 050
15 až 26 let (nezaopatřené)	3 490

Příklady životního minima různých typů domácností v Kč za měsíc	
jednotlivec	4 860
2 dospělí	4 470 + 4 040 = 8 510
1 dospělý, 1 dítě ve věku 5 let	4 470 + 2 480 = 6 950
2 dospělí, 1 dítě ve věku 5 let	4 470 + 4 040 + 2 480 = 10 990
2 dospělí, 2 děti ve věku 8 a 16 let	4 470 + 4 040 + 3 050 + 3 490 = 15 050
2 dospělí, 3 děti ve věku 5, 8 a 16 let	4 470 + 4 040 + 2 480 + 3 050 + 3 490 = 17 530

daná osoba či osoby čerpají. Započítávají se sem všechny **čisté finanční příjmy** jednotlivce nebo společně posuzovaných osob s určitými výjimkami.

Součet započitatelných příjmů se pak porovná s částkou životního minima, na základě čehož se určí, zda má žadatel nárok na státní podporu. Při stanovení nároku se tedy **zohledňují:**

➤ příjmy ze zaměstnání a podnikání,
➤ náhrady mzdy,
➤ příjmy z investic, úroků apod.,
➤ příjmy z pronájmu nemovitosti,
➤ důchody,
➤ dávky nemocenského pojištění,
➤ dávky státní sociální podpory a ostatní sociální dávky,
➤ podpory v nezaměstnanosti a při rekvalifikaci,
➤ výživné.

Při posouzení nároku se naopak **ne�ohledňují** například tyto příjmy:

➤ příspěvek a doplatek na bydlení,
➤ jednorázové sociální dávky,
➤ příspěvek na péči mezi společně posuzovanými osobami,
➤ náhrady škod a finanční prostředky pro odstranění následků živelní pohromy,
➤ finanční pomoc obětem trestné činnosti,
➤ podpora nadací a občanských sdružení,
➤ stipendia a příjmy za práci žáků a studentů v rámci praktické výuky,
➤ odměny za darování orgánů a krve,
➤ daňové bonusy,
➤ sociální dávky poskytované ze zdravotních důvodů,
➤ některé další příspěvky uvedené v zákoně o životním a existenčním minimu.

Informace a žádosti

Žádosti o **dávky pomoci v hmotné nouzi** a **dávky státní sociální podpory** se podávají na **kontaktních pracovištích krajských poboček Úřadu práce ČR** podle místa trvalého pobytu občana.

Zdroj: web. MPSV

Luděk Šebrle,
analytik rozborář
Mikuláš Hubicsák,
pověřený řízením SPO OSŽ-ústředí

Stavba železničního podjezdu ve Studénce byla zahájena

Úrovnový železniční přejezd ve Studénce (trať Přerov–Ostrava) je po dlouhých letech příprav na začátku svého konce. Zhruba za dva roky bude na jeho místě dokončen nový podjezd, který zajistí bezproblémový provoz nejen pro auta, ale i pro cyklisty a chodce. Jak ve svém úvodním projevu při zahájení stavby nového podjezdu 20. března 2025 uvedl

ministr dopravy Martin Kupka, dojde tím k odstranění „bolavého místa“ na II. železničním koridoru, kde projede denně více než 250 vlaků, přičemž mnohé z nich zde dosahují rychlosti až 160 km/h. Právě takovou rychlostí zde projížděl 22. července 2015 vlak kategorie SuperCity číslo 512 Pendolino v době, kdy na přejezdu uvázl mezi závorami kamion

s plechy, který na přejezd vjel v době, kdy kmitala červená světla. Tuto nehodu zaplatili životem tři cestující a těžce zraněno bylo 25 osob včetně strojvedoucího. Podobná nehoda se zde jen zázrakem neudála i v letošním roce.

Generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda v souvislosti s tím připomněl, že na přejezdu umístěné záznamové zařízení zachytilo v loňském roce 225 řidičů, kteří porušili zákaz vjezdu na přejezd, v tomto roce jich bylo již 38. „Investice do bezpečnosti se určitě vyplatí,“ dodal Svoboda. Podle jeho dalších slov dlouhá doba, která uplynula od rozhodnutí stavby podjezdu dodneška (téměř deset let), byla způsobena z převážné části výkupem pozemků, které jejich majitelé odmítali prodat.

Při slavnostním zahájení stavby byli přítomni také zástupci Moravskoslezského kraje, obce Studénka a dodavatele stavby – firmy FIRESTA-Fišer a IDS Olomouc. Tyto firmy provedou práce za necelých 600 milionů korun, což je o téměř 270 milionů méně, než byla maximální přípustná nabídka v tendru. Podle slov starosty města Studénka Libora Slavíka město nový podjezd vítá také proto, že úpravy vyloučí provoz kamionů, které budou po dokončení stavby město objíždět po nové oblužné komunikaci.

Stavba byla slavnostně zahájena poklepáním na základní kámen, do dvou let zde bude hotov podjezd dlouhý 26,5 metru a široký 12,3 metru, který bude rozdělen na tři samostatné části: jízdní pruh pro auta, pruh pro cyklisty a chodník pro pěší.



Slavnostní poklepání na základní kámen



Dosaďadní železniční přejezd si vysloužil označení „přejezd smrti“

Odklony pražského motoráčku KŽC

O víkendu 15. a 16. března probíhala plánovaná denní výuka na trati 122. Tato trasa vede z Prahy-Smíchov přes Prahu-Žvahov a Prahu-Zličín do Hostovic. Je to nejstrmější železnice v Praze. O víkendech a státních svátcích na této trati provozuje společnost Klub železničních cestovatelů nostalgické vlaky zvané „Pražský motoráček“. Víkendový nostalgický vlak jezdí z Prahy hlavního nádraží do stanice Prahy-Zličín a zpět.

V sobotu i v neděli jezdil „Pražský motoráček“ po odklonové trase. Vyjížděl vždy z Hlavního nádraží v Praze přes

Smíchov, Rudnou u Prahy, dále přes Hostovice až do Zličína a zpět. Motorový vůz M.262.1183 společnosti Klubu železničních cestovatelů je nazývaný buď „Kredenc“, nebo „Loďák“. Jak komu se líbí. Díky pěknému nedělnímu slunečnímu počasí přilákal vlak velké množství fotografů a příznivců železnice právě na odklonovou trasu.

Celkem tři páry vlaků projely po odklonové trase. Byla to moc pěkná vzpomínka na osmdesátá a devadesátá léta minulého století, kdy motorové vozy řady M 262 jezdily v pravidelném provozu. Tenkrát jezdily mezi Prahou-Smíchov, Rudnou u Prahy a dále až do Berouna. To bylo na trati 173, která je zvaná „Hrbatá“. **Vít Mareš**



Motorový vůz M 262.1183 projíždí na odklonové trase po trati 173 mezi stanicí Praha-Řeporyje a zastávkou Praha-Holyně



Motorový vůz M 262.1183 projíždí na odklonové trase po trati 120 mezi stanicí Hostovice a výhybnou Jeneček



Kredenc či Loďák M 262.1183 společnosti KŽC projíždí po odklonové trase po trati 122 mezi zastávkou Hostovice-Sadová a stanicí Praha-Zličín

V letošním roce Správa železnic posílí bezpečnost na dalších 128 přejezdech z celkového počtu 7533 přejezdů. Počtem přejezdů v přepočtu na délku železniční sítě se Česká republika řadí na první místo v Evropě.

Miroslav Čáslavský

Mistrovství ČR železničářů v běžeckém lyžování proběhlo ve stopě Jizerské padesátky

Ze slunečného a teplého počasí se ve dnech 9.–11. března 2025 konalo MČR v běžeckém lyžování v Kořenově. „Letošní zima to ještě o tomto víkendu nevzdala, a tak naši závodníci mohli plně využít dobře upravených běžeckých tras v části trasy Jizerské padesátky,“ popsal podmínky pro lyžování Pavel Souček, vedoucí RSK OSŽ Praha, který spolu s Ondřejem Šmehlíkem, vedoucím MO OSŽ-ústředí, závody organizačně zajišťoval.

Závodníci a závodnice byli ubytováni na horském hotelu OSŽ „Lesní chata“ v apartmánech Gočár. Startovalo se v nedaleké Jizerce-Mořině a závodní tratě o celkové délce 11 km vedly především známou „Promenádní cestou“. „Během dvou dnů se závodilo v běhu volným stylem, klasikou a bonbónkem pro všechny byly závody štafet

ve sprintu,“ popsal průběh závodu Pavel Souček.

V kategorii žen zvítězila v obou kategoriích jednotlivkyň Barbora Muchová z Českých drah, a.s. (volně časem 39:27 min. a v klasice časem 57:26 min.). V kategorii mužů zvítězil v obou kategoriích jednotlivců Jiří Cibulka ze Správy železnic, s. o., (volně časem 33:53 min. a v klasice časem 38:20 min.). Soutěž štafet ve sprintu vyhrála trojice Barbora Muchová (České dráhy, a. s.), Jiří Cibulka (Správa železnic, s. o.) a Miroslav Hnát (ČD Cargo, a. s.).

Závody byly ovlivněny „vládním balíčkem“, který omezuje příspěvky na sportovní akce ze sociálního fondu – závodníci si museli zaplatit ubytování, stravování i dopravu na místo závodů. I přes tyto okolnosti se závodů zúčastnilo 13 mužů a čtyři ženy.

Miroslav Čáslavský



Nejrychlejší ženy v závodech na 11 km klasiky: zleva bronzová Jitka Krejčí Petrová, zlatá Barbora Muchová a druhá Eva Marková



Nejrychlejší muži v závodech na 11 km klasiky: zleva třetí Luboš Verner, vítěz Jiří Cibulka a stříbrný Aleš Provázek



Společné foto účastníků MČR v běžeckém lyžování v Kořenově Foto: FB Železniční sport

Tábor RÁJ Letohrad

Městečko záhad pod Starým hradem

Cena tábora za 15 dní v Rájí je 7900,- Kč
www.ltdraj.cz

www.facebook.com/taborraj
www.instagram.com/letnitaborraj

Hlavní vedoucí Jaroslav Flegl
777 135 345
hlavas@ltdraj.cz

Platby a fakturace
728 486 109
platby@ltdraj.cz

OSŽ ZO Železniční stanice, Nádražní 33, Mladá Boleslav, 29301 www.osmb.cz

POŘÁDÁ LETNÍ DĚTSKÝ TÁBOR RÁJ LETOHRAD

závěrečný prázdninový běh - od 16.8. do 30.8.2025

Dnes, po dlouhé době, jsem musela zase do Olomouce. Vybrala jsem si rychlík EC a že jsem starší, nemám na klíně laptop či v uších sluchátka nebo v ruce některou variantu mobilu. Protože konverzace typu: Dobrý den. Máte tu volno? Mohla bych si tedy přisednout? je už dávno ta tam, nikdo nikoho ani nepozdraví, všichni cestující = mladí, staří, jsou patrně němi. ... A tak jsem si řekla, že se budu aspoň z okna vozu dívat a prohlížet si okolní krajinu podél tratí, abych nikoho nerušila. Bohužel ale nebylo vůbec na co koukat – podél cesty v rámci VRT jsou nově zabudovány další nevzhledné zelené nebo šedé stěny, které nepůsobí vůbec esteticky (někde budí dojem zbytkového materiálu – naskládání halabala), které mají chránit okolní obce před hlukem. Je-li v nich vlak sevířený, ve vagónu pak vyvolávají jakési neurčité šumění, jako byste projížděli tunelem. ... No, vidím, že se máme na co těšit!!!

Cestování s němými?

A tak začínám svůj život bilancovat a upadám tak do hezkých vzpomínek. ... Všichni nadávají na totalitní dobu, ale tehdy fungoval jakýsi povinný systém, každý musel pracovat a bezdomovce nikdo nepotkal. Když jsem si četla velice zajímavé Sibylino proroctví, a tak jsem si položila otázku, jestli se už k němu neblížíme? Svět je kolem dokola podrátovaný, oceloví ptáci taky mnoho let létají, žena se od muže pomalu dnes nepoznává a muž od ženy rovněž, otec vraždí syna a syn otce, mezi lidmi je peněz a není za ně co koupit (určitě myšlena kvalita) a bylo toho o mnoho víc, co si už vůbec nelze pamatovat. Z těchto filosofických úvah a dumání se naštěstí zakrátko probírám v žst. Olomouc na hlavním nádraží. Pro zpáteční cestu volím EC 125 = Valašský expres. Je po mohutném požáru cisteren s benzoem v Hustopečích nad Bečvou, tak vlak v žst. Hranice na Moravě končí a cestující jsou přepravováni náhradní autobusovou dopravou (a asi ještě hodně dlouhou budou). Z vlaku se však všichni mlčky hrmou hlava nehlava (jakoby hořelo) a nikdo na nikoho nebere vůbec žádný ohled!!! Vyřídila jsem, co bylo třeba, ale žádná radost z dnešního dne se nedostavila, nic z toho se nekoná. Kam jsme se to vlastně dostali?

Hana Dostálová