OBZOR 8

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů

16. 4. 2018 Cena 5 Kč

Ročník 29

Z aktuálních událostí

Podnikový výbor OSŽ SŽDC na svém jednání 29. března v Praze projednal mimo jiné i zrušení šesti výborů SON, které se po restrukturalizaci (začlenění přímo k jednotlivým oblastním ředitelstvím SŽDC) staly zbytečnými. Členové SON by měli být zastoupeni ve stávajících výborech při OŘ. Předseda PV Petr Štěpánek a předseda OSŽ Martin Malý, který byl celému jednání přítomen, hovořili mimo jiné o otázce jízdních výhod, kde došlo k nejasnostem zejména u důchodců. Zdůraznili, že stará prolongace platí do konce května.

Další části jednání se zúčastnili zástupci zaměstnavatele, personální ředitel GŘ Ing. Pavel Koucký, Ing. Hana Kohoutová, Ing. Evžen Pospíšil a Bc. Jitka Dolejšová. Ing. Koucký informoval o organizačních změnách na GŘ a na oblastních ředitelstvích, o převodu jednotek SON pod OŘ SŽDC a o vzniku nové funkce náměstků pro správu majetku u OŘ SŽDC. O přerozdělování agendy personalistiky v souvislosti se zrušením SON a celé problematice ve vazbě na ekonomiku hovořila Ing. Hana Kohoutová. Pokud jde o personální portál SŽDC, měl by být od prvního dubna přístupný z venkovního internetu na webové adrese pod názvem „extranet“, sdělil Ing. Evžen Pospíšil. Další informaci o tom, že přijaté zásady v čerpání prostředků FKSP u OJ (OŘ či CSS) platí od 1. dubna pro převáděné zaměstnance SON, sdělila Bc. Jitka Dolejšová. PV se po odchodu hostů ze SŽDC věnoval tzv. „Domažlické výzvě“ a dopisu předsedovi OSŽ a podnikovému výboru od ZV ZO OSŽ Všetaty. V tzv. „Domažlické výzvě“ se hovoří o poklesu prestiže funkce výpravčího a propadu jejich mezd v porovnání s jinými profesemi, dopis obsahuje řadu požadavků na kolektivní vyjednavače při jednání o uzavření PKS na rok 2019. V dopisu ZO OSŽ Všetaty je rovněž vyjádřena nespokojenost s dosaženým mzdovým nárůstem a požadavek, aby po předložení návrhu PKS na rok 2019 byla svolána podniková konference ke stanovení pevných mantinelů pro kolektivní vyjednavače. K řadě věcí uvedených v dopisu ZO žst. Domažlice se Petr Štěpánek vyjádřil kriticky s tím, že nejsou pravdivé, považuje srovnání s Českými drahami za zavádějící, nebrání se ani tomu, aby jedním z kolektivních vyjednavačů byl třeba právě předseda ZO Domažlice, nebo ZO Všetaty.

V následné diskusi nezazněl od členů PV jediný hlas, který by s obsahem těchto dopisů vyslovil souhlas a jak řekl předseda ústecké ZO OSŽ Petr Pilník, podle jeho názoru jediným výsledkem těchto dopisů může být vyvolání nevraživosti mezi zaměstnanci řízení provozu a infrastruktury. Celou diskusi pak uzavřel Martin Malý návrhem, aby ti, co trvají na svých požadavcích, také písemně deklarovali, že pokud nebudou mzdové (a možná další) požadavky splněny, jsou ochotni porušit sociální smír a účastnit se aktivně vyhlášené stávky.

V úterý 10. dubna v sídle OSŽ zasedalo **Představenstvo OSŽ**, jehož jednání poprvé moderoval místopředseda OSŽ Petr Štěpánek. Místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru (PV) OSŽ ČD Cargo Radek Nekola informoval o jednání Dozorčí rady ČD Cargo (21. 3.), o setkání zástupců odborových centrál se zaměstnavatelem a také například o vypsání dluhopisů na nákup a modernizaci lokomotiv či o zřízení staronové funkce výkonného ředitele na GŘ ČD Cargo. A zmínil i další novinku: Dozorčí rada ČD Cargo bude devítičlenná a zaměstnanci v ní budou mít namísto dvou nově tři zástupce. **„Diskusí o kandidátech se začneme zabývat už na čtvrtečním** (12. 4.) **jednání PV,“** řekl Nekola.

O dění na Českých drahách informovali tajemníci PV OSŽ při ČD Věra Nečasová (o probíhající restrukturalizaci opravárenství) a Antonín Leitgeb (o poradě odborových centrál s vedením společnosti 27. 3.). **„Samozřejmě, že se tomu** (odčlenění údržby a provozu) **snažíme zabránit, ale člen představenstva ČD pan Kupec na to reaguje tím, že to je jeho manažerské rozhodnutí a odbory do toho nemají co mluvit. Představenstvo ČD ale ještě tento materiál neprojednávalo,“** uvedl Antonín Leitgeb. **„My managementu právo na manažerské rozhodnutí neupíráme, ale dojde zároveň ke zrušení několik pracovišť a to je již zásah do zaměstnanosti. Chce to postupovat citlivě,“** doplnil Leitgeb, který mluvil o oddělení provozu a údržby dokonce jako o snaze o vyvedení a privatizaci opravárenství. Věra Nečasová se pak ještě krátce vrátila k nové hale v Rakovníku, kde se byla ve středu 4. 4. 2018 osobně podívat. **„Je to pěkné, čisté, světlé, za mne super, je to posun dopředu,“** uvedla.

O personálních změnách v OHL ŽS, kde od 1. 4. 2018 byl jmenován novým generálním ředitelem a 1. místopředsedou představenstva Ing. Roman Kocúrek, informovala místopředsedkyně OSŽ Bc. Renata Dousková. **„Ve společnosti TSS stále probíhá kolektivní vyjednávání, kde se již blížíme k závěru,“** uvedla. Informovala také o tom, že NeRV OSŽ ruší plánované dubnové školení pro funkcionáře ZO OSŽ zaměřené na problematiku BOZP a kolektivní vyjednávání. Důvodem změny je nízký počet přihlášených funkcionářů.

Petr Štěpánek informoval o rušení OJ SON, o chystaném snížení počtu vedoucích pracovníků o 3 %, či o společném jednání odborových centrál se zaměstnavatelem, které se bude konat 17. 4.

Na závěr kritizoval Radek Nekola rozhodnutí regulátora ve věci Prohlášení o dráze pro rok 2019 s tím, že zaznamenal odvolání SŽDC. **„Celá Evropa přemýšlí o tom, jak to řešit, a my to přitom máme vyřešené. Návrh SŽDC by mohl být aplikován v celé Evropě,“** uvedl a požádal zástupce Představenstva OSŽ v SŽDC o krátkou prezentaci, kterou by poslal do Bruselu.

Představenstvo OSŽ poté projednalo a schválilo žádost o navýšení finanční částky poskytnuté právní pomoci člence OSŽ a nedoporučilo přiznání jedné dávky z Podpůrného fondu OSŽ. V bodě „organizační záležitosti“ Představenstvo OSŽ schválilo návrh výpravy na Regionální mistrovství USIC v bowlingu (Dánsko) a schválilo finanční příspěvek na třetí Sportovní hry Rady seniorů ČR v termínu 16. až 19. července; doplnění sportovního kalendáře o účast na sportovních hrách v Soči v termínu 19. až 23. září 2018 bylo přeloženo na příští jednání Představenstva OSŽ v květnu.

V závěru pak PhDr. Helena Romanova, vedoucí oddělení kanceláře předsedy OSŽ, informovala o kampani ETF „Stop dumpingu – za bezpečnou a sociální železniční dopravu v Evropě“, kdy na společném zasedání poradních skupin pro doprovodný vlakový personál a strojvedoucí v rámci železniční sekce ETF již byly předloženy konkrétní návrhy na podobu kampaně „Za zachování vlakových čet“. V předložených materiálech byl i návrh témat, která mohou odborové organizace použít pro národní kampaň.

JUDr. Petr Večeř, vedoucí ESO–Ú, informoval o zapracovaných připomínkách ke Směrnici pro hospodaření s finančními prostředky a majetkem OSŽ a požádalo o reakci na tuto směrnici do 18. 4. 2018 a referoval i o Zákonných postulátech pro zpracování osobních údajů v rámci OSŽ.

Informacemi Revizní komise OSŽ (ty přednesla Barunka Balážová) a bodem různé bylo jednání Představenstva OSŽ zakončeno.

–red–

Speciální jízdní řád

Až 91 osobních vlaků denně mohou vidět děti a jejich rodiče či jejich doprovod (tedy pokud si přivstanou a vydrží tady od brzkého rána až téměř do půlnoci) jak přímo od Dětského hřiště Kaštánek u Královské obory v Praze 7 (ulice Nad Královskou oborou), tak i z nedalekého mostku nad tratí 120 z Prahy do Rakovníka.

(Pokračování na straně 3)

Speciální jízdní řád nabízí až 91 osobních vlaků.

Parní vlaky na lince T4 Lovosice - Most praskaly v pátek 30. března ve švech! Slunečné jarní počasí přilákalo na Švestkovou dráhu stovky zájemců. Společnost AŽD Praha, s. r. o., vypravila v první den začínající turistické sezony dva páry zvláštních parních vlaků z Mostu do Lovosic a zpět. Zájem o jízdu parním vlakem byl obrovský. Snímek Michael Mareš

Železniční konference na pardubickém zámku

Ve dnech 5. a 6. dubna 2018 se na pardubickém zámku konal již 4. ročník Železniční konference, kterou pořádá poslanec Martin Kolovratník, letos pod titulem **„Zvyšování rychlosti a kapacity, modernizace a financování železniční infrastruktury v ČR a okolních státech“**. Ač se jedná teprve o 4. ročník, získalo si toto setkání velké renomé, o čemž svědčí účast mnoha desítek představitelů nejrůznějších subjektů ze železničního oboru.

Celá konference byla rozdělena dočtyřbloků, v nichž vždy vystoupilo 5 – 6 přednášejících, kteří následně debatovali s účastníky v publiku. V 1. bloku se za účasti náměstka ministra dopravy Tomáše Čočka, ředitele SFDI Zbyňka Hořelici, generálního ředitele SŽDC Jiřího Svobody, náměstka GŘ SŽDC Mojmíra Nejezchleba a předsedy Asociace pro rozvoj infrastruktury Josefa Hlavičky diskutovala otázka modernizace, údržby a financování infrastruktury. Tomáš Čoček zmínil, že prioritou je dokončení koridorů včetně uzlů a opravy nádražních budov. Dále uvedl, že současný rozsah sítě je do budoucna neudržitelný a že se připravuje režim tzv. zklidnění dráhy. Mělo by jít o stav, kdy se na trati zastaví provoz, místo trati se např. vybuduje cyklostezka, ale nedojde k rozprodeji pozemků, aby do budoucna zůstala zachována možnost obnovení trati. Generální ředitel SŽDC uvedl, že jsou připraveni utratit jakoukoliv částku. V současnosti jde na investice mezi 20 – 25 mld. Kč a na projekty až 1 mld. Kč ročně. V následné diskusi se kritizovala složitá administrativní příprava staveb a zazněl požadavek, aby o stavbách v územním řízení rozhodovaly kraje a nikoliv jednotlivé obce, které k tomu nemají dostatek úředníků. Velkým tématem se staly i chystané 75% slevy jízdného, kde hrozí riziko zneužívání ze strany dopravců, protože možnost kontroly bude velmi omezená.

V dalším bloku „Kapacita a zabezpečení dopravní cesty, požadavky dopravců“ vystoupili náměstek ministra dopravy Ladislav Němec, generální ředitel ČD Pavel Krtek, náměstek GŘ SŽDC Josef Hendrych, výkonný ředitel ŽESNAD Oldřich Sládek a generální ředitel AŽD Praha Zdeněk Chrdle. Hlavním tématem byla přetíženost tratě Praha – Česká Třebová a spor o to, kdy lze kapacitu považovat za vyčerpanou a co by nastalo, pokud by k tomuto prohlášení skutečně došlo. Názory se různily. Zdeněk Chrdle upozornil na rizika spojená se zaváděním ETCS. Nově totiž nebude možné zřizovat národní zabezpečovač (LS), ale pouze evropský a hrozí, že po výhradním spuštění ETCS na koridorových tratích nebude možné na tyto tratě vjíždět z nezabezpečených tratí (D3). Zástupce METRANSu Martin Hořínek upozornil na velké náklady spojené se zaváděním ETCS (10 – 15 milionů Kč na lokomotivu), což vedle povinných příspěvků na obnovitelné zdroje a nutných investic do ztišení brzd podkopává konkurenceschopnost nákladní dopravy. Dále bylo kritizováno zrušení dozoru nad strojvedoucími rozhodnutím Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře.

Náplní druhého dne byla témata související se zvyšováním rychlosti, financováním a výstavbou vysokorychlostních tratí (VRT) v Česku. Na úvod vystoupil ředitel Odboru strategie SŽDC Radek Čech, který zhodnotil současný stav v přípravě VRT. Jsou nalezeny trasy včetně napojení na krajská města, zpracovává se studie proveditelnosti trati Praha – Drážďany a připravuje se studie trati Praha – Brno – Slovensko/Rakousko. Zahájení stavby se předpokládá nejdříve v r. 2024. Na dotaz dále uvedl, že nevidí jako technicky reálné zvýšení počtu kolejí na současných koridorech a to zejména z prostorových důvodů.

(Pokračování na straně 2)

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Nebojte se přijít na akce železničního sportu! Na věku ani výkonnosti nezáleží.“

Hovoříme s **Ing. ONDŘEJEM ŠMEHLÍKEM,** vedoucím mezinárodního oddělení OSŽ–Ú

Mezinárodní oddělení OSŽ–Ú, jež vedete, nemá na starosti jen mezinárodní akce, jak by vyplývalo z jeho názvu, ale zabývá se i organizováním sportovních soutěží a rekreací. Můžete nám některé z těchto aktivit stručně představit?

Spolupracujeme s ČDtravel, s. r. o., při organizování rekreací, od roku 2015 zastřešujeme FISAIC (Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů), od roku 2016 je v Praze sídlo Generálního sekretariátu USIC (Mezinárodní sportovní federace železničářů), což je velmi prestižní záležitost a velká zásluha Dr. Miroslava Kaprálka. Námi pořádaných akcí železničního sportu se v loňském roce zúčastnilo skoro 10 tisíc železničářů. Za možnost spolupodílet se na těchto aktivitách patří obrovský dík zaměstnavatelům – ČD, a. s., ČD Cargo, a. s., a SŽDC, s. o.

Přesto se mnoho železničářů žádné sportovní akce ještě nezúčastnilo...

Ano, máte pravdu, a těm já vzkazuji: nebojte se na akce železničního sportu přijít! Na věku ani výkonnosti nezáleží, nebudete trapní, nebude se vám nikdo posmívat, naopak zažijete úžasnou atmosféru, pobavíte se a seznámíte s mnoha zajímavými lidmi!

Jaká vidíte specifika sportu na železnici?

Nikdy bych neřekl, že převodem zaměstnanců od původních mateřských Českých drah k jiným společnostem vznikne mezi lidmi taková rivalita. Podle mě jsou odbory jedním z posledních tmelících prvků české železnice. Naším hlavním cílem je udržet pořádání sportovních a dalších akcí pro zaměstnance všech firem dohromady co nejdéle. Je pěkný zážitek, když na fotbalovém turnaji hrají týmy těchto společností proti sobě (a většinou to vyhraje SŽDC), ale ještě větší radost mám, když hraje fotbalová reprezentace celé železnice: trenér z ČD Cargo, jeho asistent z ČD a hráči pěkně promíchaní ze všech firem. Jestli si tento zážitek také chcete užít, přijďte se podívat 19. dubna do Lovosic. České družstvo zde sehraje přátelské přípravné utkání s reprezentací DB z Německa.

Ale určitě ne všechno vám dělá radost…

Požadavky jednotlivých firem na administraci všech akcí jsou stále složitější a hlavně se začínají velmi odlišovat. A vyhovět jim je s naším organizačním týmem regionálních sportovních komisí poměrně náročné. V tuto chvíli se potýkáme se zapracováním směrnice na ochranu dat GDPR a u SŽDC s personálním portálem STKR. Naše dobrovolníky baví dělat sport, ale stále častěji musí sedět u počítače a „bafuňařit“.

Jaká největší sportovní akce vás letos čeká?

Na tuto otázku je jednoznačná odpověď. Našemu kalendáři vévodí Mezinárodní mistrovství USIC v maratonu, které pořádáme 13. října v pražské Stromovce. Přihlášeny máme běžce z 16 zemí. Náš tým běžců je již nominovaný, stále nám ale ještě chybějí dvě ženy, které by si na maraton troufly. A protože příští rok pořádáme mezinárodní mistrovství USIC v atletice, sháníme také železničáře anebo jejich rodinné příslušníky (děti ve věku 16 – 21 let), kteří se věnují atletice.

V kalendáři železničního sportu nyní nevidím velmi populární florbal…

Jak říkáte, není tam a velmi nás to mrzí. Nejmladší člen naší sportovní komise, Lukáš Marek ze SSZT České Budějovice, je jeho velkým propagátorem a věří, že doba florbalu přijde s tím, jak budou na dráhu přicházet mladí zaměstnanci.

Abychom drželi krok s dobou, začali jsme naše aktivity propagovat na facebooku Železniční sport a letos poprvé chystáme vyhlášení ankety Železniční sportovec/sportovkyně 2018.

(Pokračování na straně 2)

„Nebojte se přijít na akce železničního sportu! Na věku ani výkonnosti nezáleží.“

(Pokračování ze strany 1)

Kromě sportuorganizujete také rekreační pobyty…

Ano, a nabízíme také něco určeného pouze členům OSŽ! Je to samozřejmě pobyt v apartmánovém domě Orion v řecké Leptokárii, který se letos obsazoval velmi dobře, přesto lze pár volných pokojů ještě nalézt. V zařízeních ve vlastnictví OSŽ – v hotelu Ostrý v Železné Rudě, na Lesní chatě v Kořenově a na Oddechu v Peci pod Sněžkou je pro členy OSŽ připraven tzv. bonus OSŽ, který lze využít formou konzumace ve výši 500 Kč na osobu v daném zařízení. Bližší podmínky se dozvíte na telefonu 972 241 928.

A na děti také myslíte?

Samozřejmě. Nabídka dětských táborů je velmi pestrá, a protože se do tábornického věku dostávají silnější dětské ročníky, není už šance se do některých zařízení dostat. Po velkých ohlasech z loňska opakujeme youtuberský tábor na Prudké, tam se ještě volné místo najde. Nově jsme zařadili i modelářský tábor také na Prudké. Domníváme se, že to je téma, které by mohlo oslovit mnoho malých železničních nadšenců. K dispozici budou zkušení lektoři a modelové kolejiště. U modelářů je obsazenost zatím slabší, ale kdo nic nedělá, nic nezkazí, a my stále ale věříme, že tábor obsadíme a najde si stálé místo mezi ostatními akcemi. Ještě bych podotkl, že rodiče nemusí mít rozhodně strach, že děti budou trávit celý tábor u počítače (youtuberský tábor) nebo ho stráví při slepování modelů. Na tuto činnost jsou vyhrazeny tak dvě hodiny denně. Během další doby to budou zábava, pohyb, hry a pobyt na čerstvém vzduchu.

Asi zbývá už jen předat zájemcům o sport nebo rekreaci kontakty.

Pro podrobnější informace kontaktujte přímo mě na telefonu 737 275 076 nebo na e-mailu ondrej.smehlik@osz.org. Těšíme se na všechny, kdo se rozhodnou zasportovat si či strávit dovolenou s OSŽ.

–red–

Co se týče ryze stavebních prací, ty budou v Třebívlicích letos pokračovat opravou nádherné vodárenské budovy. Železniční trať prochází opravou, včetně opravy mostku v Třebívlicích, kde bylo po léta osazeno mostní provizorium. Nyní jsou na řadě přejezdy.

VŠIMLI JSME SI

● **NÁDRAŽNÍ BUDOVY** v Plasích, Alžbětíně, Staňkově, v Hrádku u Sušice, ve Velkých Hydčicích, Nemilkově, Nezvěsticích či v Poběžovicích letos čekají opravy a rekonstrukce. Zároveň probíhají projektové přípravy na rekonstrukci výpravní budovy na plzeňském hlavním nádraží. Ta by měla být zahájena v roce 2020. SŽDC už naopak dokončila opravu v Rokycanech za 3,5 milionu korun. Zahrnovala mimo jiné kompletní rekonstrukci toalet pro cestující a opravu vstupního schodiště, které bylo značně poškozené.

● **ÚSTECKÝ KRAJ** dá na provoz šesti turistických železničních tratí téměř 10 milionů korun, uvedl Žatecký a lounský deník 10. 4. Provoz na těchto tratích zahájili soukromí dopravci na začátku dubna.

● **ÚSEK** od pražského Hlavního nádraží až po Hostivař projde modernizací, díky které vzniknou dvě nové zastávky. Přípravné práce pro celou modernizaci začnou již letos. Kvůli lepšímu napojení na městskou hromadnou dopravu vznikne v ulici U Vršovického hřbitova naproti fotbalovému stadiónu Slavie zastávka Eden. V Průběžné ulici nad podjezdem, který bude značně rozšířen, vznikne druhá nová železniční stanice Zahradní Město. Zastávka Strašnice se naopak zruší, protože nemá vhodné napojení na městskou hromadnou dopravu. Předpokládaný konec prací se odhaduje na říjen 2021.

● **JIŽ NOTNĚ SEŠLÝ** železniční most, na němž je provoz omezen pomalou jízdou, přes Úšovický potok poblíž zastávky Mariánské Lázně–město, se konečně začal opravovat z fondů EU, Operační fond Doprava (na snímku Martina Kubíka). Na trati Mariánské Lázně – Bečov nad Teplou – Karlovy Vary jezdí soukromý dopravce GW Train Regio.

● **V DŮSLEDKU SESUVU** svahu na východním úpatí vrchu Kubačka u Dobkoviček v Českém středohoří v červnu roku 2013 byla násilně poškozena část regionální tratě č. 097 Teplice v Čechách – Lovosice v délce necelých 200 m. Kvůli tomu je dlouhodobě vyloučen traťový úsek Chotiměř – Radejčín. Vlaková doprava je tak na této trati nyní vedena jen v úseku Teplice v Čechách – Radejčín, kde je nutný přestup do náhradní autobusové dopravy dále ve směru Lovosice. Na snímku Tomáše Martínka ze dne 16. 3. 2018 v zastávce Radejčín je umístěn přenosný žlutý terč dávající návěst „výstraha“, jež předvěstí návěst „stůj“ za zmiňovanou zastávkou, odkud je již trať vyloučena. Regionovy, popřípadě motorové vozy 810, zde při hodinovém pobytu mezi vlaky stojí mimo nástupiště, aby puštěný motor nerušil obyvatele bývalé nádražní budovy.

Železniční konference na pardubickém zámku

(Pokračování ze str. 1)

V otázce výstavby VRT pokračoval Henrik Saske, ředitel saského ministerstva dopravy, který podrobněji představil studii 28 km dlouhého tunelu pod Krušnými horami, který spojí Ústí nad Labem a Drážďany a bude sloužit nákladní i osobní dopravě. Provoz v něm však nezačne dříve než v roce 2036. Na něj navázal vedoucí projektu VDE 8 Německých drah (DB) Mike Flügel, který popsal úskalí při výstavbě rychlého spojení Berlína a Mnichova. Po jeho otevření v prosinci 2017 poptávka zatím převyšuje původní očekávání a DB plánují další nárůst vlaků.

Z Rakouska dorazil Viktor Plank, který za ÖBB Infrastrukturu hovořil o rozvojových záměrech. Cílem je v roce 2030 zavést integrální taktový grafikon s jasnými časovými vzdálenostmi uzlů a navýšit kapacitu tratí. Počítá se proto s dokončením čtyřkolejné tratě z Vídně přes Linec až do Welsu a také z Vídně do Vídeňského Nového Města, stavějí se základnové tunely pod Brennerem (54 km – dokončení 2026) a Semmeringem (27 km). Na rychlost až 200 km/h se má přestavět trať Vídeň – Břeclav s odbočkou do Bratislavy. O situaci na Slovensku mluvil Peter Šišolák, ředitel Odboru strategie ŽSR. Hlavní prioritou je přestavba trati Kúty – Bratislava (výhledově i směr Nové Zámky a Štúrovo) na 200 km/h, uvažuje se o napojení Bratislavy na VRT odbočkou z trasy Vídeň – Budapešť. S modernizací tratě Čadca – Kysucké Nové Mesto se počítá až koncem 20. let. Trať mezi Žilinou a Košicemi má být modernizována na 120 – 160 km/h. Blok přednášek uzavřel Maarten Gutt z PKP PLK, který zmínil plány rozvoje polské sítě tratí. Především pak tzv. spojení „Y“ (Poznaň/Vratislav – Varšava), přičemž se počítá s prodloužením „dolní větve“ z Vratislavi do Prahy a to buď přes Jelení Horu a Liberec nebo přes Kamennou Horu a Hradec Králové.

V posledním bloku se mluvilo především o financích. Na úvod vystoupil ministr dopravy Dan Ťok, který zdůraznil podporu přípravy a výstavby VRT a uvedl, že zdroje se musí najít. Dále vystoupil Vazil Hudák, víceprezident Evropské investiční banky, který popsal její úkoly, mezi něž patří poskytování velmi výhodných úvěrů na infrastrukturu. Dále navázal Tomáš Čoček, který uvedl, že po roce 2020 bude EU podporovat pouze vybrané projekty a hlavně přeshraniční úseky, je proto nutno posílit financování z národních zdrojů. O nejbližších investičních plánech na síti hovořil generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda. Zmínil rekonstrukci nejstarších koridorových úseků ze zdrojů CEF či postupný přechod na jednotnou napájecí (střídavou) soustavu. Dále je nutno za úzké součinnosti s kraji a samosprávami řešit budoucnost některých tratí, odstraňovat propady rychlosti, rušit přejezdy a přesouvat nevhodně umístěné zastávky. Generální ředitel ČD Pavel Krtek hovořil o významu mezinárodní dopravy, která je atraktivní zejména při cestovní době do 4 hodin. Kritizoval stav trati Praha – Plzeň – Domažlice – Norimberk/Mnichov, jejíž rekonstrukce je velmi pomalá. Na závěr vystoupil výkonný ředitel Shift2Raill Carlo Borghini.

Vyvrcholením konference byl podpis memoranda o čerpání úvěru ve výši 100 mld. Kč od Evropské investiční banky, který bude směrován do infrastruktury a pořízení kolejových vozidel.

Martin Hájek,
spolupracovník redakce

NAVŠTÍVILI JSME

Švestková dráha

„Lokálka koridorových parametrů! Nejmodernější lokálka v republice!“ mohly by klidně hlásat novinové titulky. Společnost AŽD Praha, s. r. o., na příkladu Švestkové dráhy (název pochází z předválečné doby podle tehdy zde rostoucích švestkových sadů a alejí) jasně dokazuje, že lokálky mají budoucnost. Švestková dráha, linka T4 Lovosice - Třebívlice - Most, kterou společnost AŽD Praha, s. r. o., v roce 2016 koupila od SŽDC a opravila, je nyní stejnou společností i provozována. Záměrem firmy je proměnit tuto trať v nejmodernější regionální dráhu u nás: **„Určitě bychom to chtěli,“** směje se Karel Šimáček, předseda ZO OSŽ a Výboru OSŽ AŽD Praha, s. r. o., který na společností AŽD Praha, s. r. o., zakoupených drahách pracuje jako provozní technik. **„Ale pořád je to především náš zkušební polygon, na němž budeme testovat své stávající, ale především nové produkty, což by na konvenčních tratích bylo složité a někdy dokonce i nemožné. A dokonce se na této trati mají testovat satelitní technologie,“** dodává.

Společnost AŽD Praha, s. r. o., dráhu nejen zachránila, ale dala jí i nový impuls – budoucnost. **„Nový život,“** přitakává Karel Šimáček. Práce na Švestkové dráze má společnost AŽD Praha, s. r. o., pro letošní rok rozděleny do tří etap. Během první etapy byla dokončena oprava mostu v Třebívlicích a několika propustků na trati, opraven byl i železniční svršek, především v úseku Semeč – Hnojnice. Před zahájením víkendové turistické linky T4 Most – Lovosice byla nově zprovozněna také dopravna v Libčevsi, kde se aktivovalo staniční zabezpečovací zařízení typu ESA 44. Dalších sedm přejezdů bylo vybaveno světelným zabezpečovacím zařízením a nyní jsou těsně před spuštěním.

Když například v Třebívlicích vidíte na nádraží moderní informační zařízení, které mnohde není ani na koridoru, připadáte si jako Alenka v říši divů. Nepamatuji si, že bych něco podobného na lokálce viděl: **„Informační panely a staniční zabezpečovací zařízení typu ESA 44 je skutečně to nejmodernější, co se dá na koridory osadit,“** připouští Karel Šimáček s tím, že stejným zabezpečovacím zařízením jako Libčeves byly v loňském roce vybaveny právě zmíněné Třebívlice a Třebenice (stanice jsou řízeny z DOZ Čížkovice).

Ve druhé etapě, která potrvá do konce června 2018, plánuje společnost AŽD Praha, s. r. o., jak uvádí nové číslo čtvrtletníku AŽD Praha Reportér č. 1/2018, zprovoznění dalších osmi přejezdů, které budou osazeny světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením. A hlavně mají být na trati naistalovány tzv. „Smart systémy“, základ informačního systému pro zastávky na znamení – cestující na zastávce zmáčknutím konkrétního tlačítka dá strojvedoucímu do vlaku vědět, že má zastavit. Dále se také budou na zastávkách instalovat nové informační systémy pro cestující, ve vlacích pak chce společnost testovat navigační systémy pro strojvedoucí, kteří tak v reálném čase uvidí celou trať před sebou, včetně povolených maximálních rychlostí, přejezdů a podobně. Na přejezdech chce společnost AŽD Praha, s. r. o., nainstalovat systém kontroly průjezdů automobilů na červenou.

Ačkoliv je dráze více než sto let, má svým uživatelům stále co nabídnout: fascinující krajinu Českého středohoří příznivou pro pěší i cyklistické výlety a velké množství památek v okolí tratě.

Třetí etapa, která potrvá od července do konce roku 2018, bude rovněž technologicky velmi zajímavá. Kromě zprovoznění dalších dvou přejezdových zabezpečovacích zařízení plánuje společnost AŽD Praha, s. r. o., nainstalovat podél tratě digitální komunikační systém GSM–R. Ten je potřeba pro instalaci dalších technologií nutných pro zahájení testování jednotného evropského vlakového zabezpečovače ETCS Level 1, Level 2. Podle článku v Reportéru (č. 1/2018) půjde o přípravu na zahájení zkušebního provozu „driveless train“, tedy bezobslužných vlaků.

Společnost AŽD Praha, s. r. o., vstoupila 30. 3. 2018 do druhé turistické sezony. Bližší informace o vlacích, které provozuje, najdete na str. 4.

Michael Mareš

PŘEDSTAVUJEME

Karel Šimáček: *„Myslím si, že zastoupení firmy v tak vysokém odborovém orgánu je i pro společnost AŽD Praha velmi důležité.“*

Karel Šimáček, předseda ZO OSŽ a Výboru OSŽ (ve Výboru OSŽ jsou předsedové osmi ZO OSŽ působících při AŽD Praha, s. r. o., Karel Šimáček je předsedou jedné z nich a zároveň je předsedou Výboru OSŽ zastupujícího všechny ZO) AŽD Praha, s. r. o., je dlouholetým členem Ústředí OSŽ, dá-li se tak nazvat jeho téměř devítileté působení v tomto nejvyšším orgánu OSŽ.

„V Ústředí OSŽ jsem od roku 2009, tedy od V. sjezdu v Koutech nad Desnou. Teď tedy začínám třetí volební období,“ říká na úvod. **„Do Ústředí OSŽ jsem byl navržen konferencí NeRV v roce 2009 v Kralupech nad Vltavou,“** dodává.

V Ústředí OSŽ zastupuje „nedrážní“ společně s Pavlem Štillerem, Miroslavem Novotným a místopředsedkyní OSŽ Bc. Renatou Douskovou. Nedrážní republikový výbor (NeRV) OSŽ, jehož je rovněž členem, v OSŽ zastupuje nedrážní ZO z téměř třiceti firem různého zaměření a profesí. Díky Karlu Šimáčkovi má ale AŽD Praha, s. r. o., jako jedna z mála firem, i přímé zastoupení v Ústředí OSŽ. **„Svým způsobem je to pro AŽD Praha čest, že má v Ústředí OSŽ svého člověka,“** přitakává. A pochopitelně i naopak, díky Karlu Šimáčkovi mají i členové Ústředí OSŽ aktuální informace o dění v AŽD Praha, s. r. o. Na posledním zasedání Ústředí OSŽ například Karel Šimáček informoval o zahájení turistické sezony na Švestkové dráze, kde je provozovatelem i dopravcem právě společnost AŽD Praha, s. r. o. **„Myslím si, že zastoupení firmy v takhle vysokém rozhodujícím odborovém orgánu je i pro společnost AŽD velmi důležité,“** říká dále s tím, že v Ústředí OSŽ mimo jiné zastupuje více než 1800 zaměstnanců AŽD Praha, s. r. o. **„A to není zase malý počet. Například jsem díky tomu mohl zprostředkovat jednání mezi předsedou OSŽ Mgr. Martinem Malým a naším generálním ředitelem, Ing. Zdeňkem Chrdlem, což bylo, myslím si, velice přínosné pro obě strany. I díky takovýmto kontaktům se daří shánět další zakázky a mohou se dělat různé aktivity pro lidi, což je velmi důležité.“** I proto svoji přítomnost na jednáních Ústředí OSŽ hodnotí Karel Šimáček velmi kladně.

Jinak Karel Šimáček nedá na odbory ani na firmu dopustit. V AŽD Praha, s. r. o., pracuje od roku 1979, v OSŽ je pak zakládajícím členem. **„Vyučil jsem se v Elektrotechnických závodech Julia Fučíka v Brně, byl jsem tam ještě chvíli po vojně, ale jak jsem mohl, tak jsem přešel k AŽD,“** přiznává. V AŽD tak bude příští rok 40 let. **„Jak říkám, už jsem tam šest set let,“** směje se.

Karel Šimáček jako předseda ZO OSŽ a Výboru OSŽ v AŽD Praha, s. r. o., jak už bylo řečeno, „zastřešuje“ něco přes 1800 zaměstnanců, ale jen necelá polovina z nich je v OSŽ. **„Pokud se ptáte, zda je možnost ještě nějaké členy získat, tak odpovím: ano, ta možnost skutečně je, ale v podstatě se nám kryje s odchody do důchodu, takže ono je to šulnul. Znáte to, ostatně je to všude stejné. Někteří lidé se rádi vezou, mají všechny výhody vyplývající z kolektivní smlouvy, tak proč by ještě měli platit členské příspěvky?“**

Michael Mareš

ZE SVĚTA

Francouzští železničáři jsou odhodláni i k maratónu stávek

V atmosféře prudké výměny názorů, při níž nechyběla ani velmi ostrá slova, se v pátek 6. dubna neslo první přímé setkání zástupců čtyř odborových centrál s francouzskou ministryní dopravy Elisabeth Borne o řešení mzdových a sociálních požadavků a zažehnání dalších stávek, které 6. dubna trvalo téměř sedm hodin. **„Jestliže vláda setrvá na svém aktuálním stanovisku, půjdeme i do maratónu stávek, pokud nám ho vnutí,“** prohlásil generální tajemník železničářské sekce vlivné odborové centrály CGT Laurent Brun v deníku Le Monde ze 7. dubna. **„Železničáři chtějí zesílit tlak,“** dodal Didier Aubert z další odborové konfederace CFDT. **„Ministryně se nijak netajila, že nás nutí, abychom opustili naši hru, abychom se napříště zřekli naší železničářské identity,“** připomněla Fanny Arav, vyjednávající jménem železničářů organizace UNSA. **„Vláda asi potřebuje další novou demonstraci,“** dodal Aubert.

Federální tajemník odborářů ze SUD–Rail Erik Meyer upozornil, že jsou odhodláni **„navrhnout v pondělí 9. dubna tvrdší akce“**. Jeho syndikát je dle jeho slov připraven vyhlásit i stávku na každý den namísto akcí oznámených společným rozhodnutím čtyř centrál od 8. dubna do 28. června každé dva či tři dny. Jak upřesnil Le Monde, stávka má začít již 7. dubna od 20. h večer a trvat až do 07.55 h. úterý 10. dubna.

Na 7. dubna ohlásily stávku i posádky letecké společnosti AIR France, jimiž se má zrušit 30 procent dálkových, 35 procent středně dlouhých a 30 procent kratších letů.

Návrh novely Zákoníku práce, zhoršující se mzdové a sociální podmínky, kterým vláda prezidenta Emmanuela Macrona pobouřila zaměstnance státní železniční společnosti SNCF, začne projednávat Národní shromáždění od 9. dubna. Projednávání kontroverzní novely, k níž bylo předloženo více než 200 připomínek včetně asi 20 vládních, by mělo být ukončeno 17. dubna, informoval 7. dubna list Le Monde.

Jan Hála

2,5 mil. vlastníků Halbtax–Abo

V prosinci 2017 bylo poprvé v oběhu více než 2,5 milionu průkazů Halbtax–Abo (švýcarská obdoba In karty 50), což bylo o 133 500 více než o rok dříve. K největšímu nárůstu došlo v kantonech poblíž Gotthardského úpatního tunelu a Ženevského jezera. Počet General Abo (švýcarská obdoba In karty 100) dosáhl 480 000, asi o 10 000 více než před rokem. Tyto karty, na rozdíl od In karet, platí ve Švýcarsku ne veškerou veřejnou dopravu (vlaky, autobusy, lodě, MHD…). Jejich počty dokazují, jak silně je tamní veřejná doprava využívána.

Martin Hájek, Pardubice

Více zboží na železnici

Ještě před květnovým setkáním železnic a regionů k odlehčení tranzitní tratě přes Brenner má pracovní skupina vymyslet, jak zvýšit využití stávajících kapacit železniční infrastruktury a tím i získat další zboží na železnici. Na setkání v květnu v Innsbrucku má pak být rozhodnuto, jak ještě tento rok budou tato opatření uskutečněna.

Jedním z opatření, které navrhuje Rakousko, má být zvýšení kapacit RoLa. Bavorsko vidí možnost ve zvýšení počtu nákladních vlaků z Bavorska na Brenner ze stávajících 100 na 200. Německo pak vidí možnost k přestupu na železnici v dotacích do RoLa ve výši 40 až 60 eur na nákladní automobil a snížení ceny za trasu RoLa. Tyrolsko navrhlo „blokové“ odbavování kamionů. Tyrolsko, Jižní Tyrolsko a Trento chtějí tranzit přes Alpy zatížit zvýšením mýtného a to v koridoru od Mnichova po Veronu. Bylo také konstatováno, že 30 až 40 % je vlastně doprava, která se vyhýbá tranzitu přes Alpy jinými průsmyky a která je přes Brenner výhodnější. Přesto za rok 2017 projelo přes Brenner 2,25 mil. kamionů, což je o 8 % více než v roce 2016.

Z Transportweb, 6. 2. 2017, zpracoval **–sh–**

Nočními vlaky Nightjet brzy jen za globální ceny

Nově zavedená síť nočních vlaků „Nightjet“ provozovaná Rakouskými drahami (ÖBB) slaví úspěch. Poptávka i tržby se drží původních předpokladů či je někdy i převyšují. Od červnové změny jízdního řádu se však chystá podstatná změna v tarifu. Nově budou v těchto vlacích uznávány pouze tzv. jízdenky s globální cenou, což vyloučí možnost cestovat těmito vlaky s běžnou jízdenkou či s příplatkem za lehátko či lůžko. To postihne především majitele různých slev (např. BahnCard 100, FIP), kteří budou muset nově za cestu těmito vlaky platit. ÖBB však slibují, že dojde k podstatnému navýšení slevových nabídek na tyto vlaky.

Martin Hájek, Pardubice

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 15 – 19. 4. 1993

Kolektivní vyjednávání o PKS ČD na rok 1993 nebylo ještě ani v dubnu 1993 uzavřeno, jak se můžeme dočíst v rubrice **„Co se děje v Ústředí“**. Po dalších kolech vyjednávání stále ještě přetrvávaly rozpory v otázce odstupného a sociálních jistot. Odbory na svých požadavcích jednotně trvaly.

Ve zprávě z jednání tripartity je uvedeno, že byl projednán návrh zákona o penzijním připojištění zaměstnanců, na kterém se shodly všechny tři strany a označily jej za jeden z nejmodernějších zákonů těch let.

Ve zpravodajství z předsjezdové konference odvětví středních odborných učilišť s názvem **„Komenský by kroutil hlavou“** (konala se 7. dubna 1993) se uvádí, že odbory marně usilují o to, aby střední odborná učiliště, která od 1. 1. 1993 přešla pod ministerstvo hospodářství, patřila pod zřizovatele ministerstvo dopravy. **„Odtržením od dráhy by totiž zaměstnanci přišli i o to málo výhod, které ještě mají,“** konstatuje se v článku. Jednání však dále pokračovala a bylo dohodnuto, že si ředitelé učilišť vyžádají od všech svých zaměstnanců vyjádření o tom, zda si přejí přejít pod ministerstvo dopravy.

Na třetí straně najdeme informaci o chystané novince – zavedení „seniorpasu“ pro důchodce. V té době jezdili senioři nad 70 let na železnici zcela zdarma, stačilo předložení občanského průkazu. Tato jízdní výhoda měla ještě určitou dobu zůstat zachována, ale začalo se uvažovat o zavedení „seniorpasů“ pro důchodce nad 60 let. Po jeho zakoupení (navržená cena byla 150 Kč) by měl mít senior slevu 50 % ve všech vlacích Českých drah.

Obzor č. 16 – 26. 4. 1993

Pod titulkem **„Co bude s dráhou, co bude s námi“** na straně 1 a 2 je uveřejněno obsáhlé zpravodajství z pracovního setkání zástupců infrastruktury s ministrem dopravy ČR, které se uskutečnilo v Praze 16. 4. 1993. Účastníci na závěr odsouhlasili stanovisko, v němž upozorňují veřejnost, vládu a parlament na kritický stav dopravní cesty. **„Bez rychlého a účinného zásahu kompetentních hospodářských a státních orgánů není možné zajistit bezpečný provoz železniční dopravy,“** uvádí se v něm mimo jiné. Odbory dále požadovaly, aby reformní kroky na ČD braly v úvahu také sociální rozměr a dopady na zaměstnance.

V té době vrcholily přípravy na mimořádný trnavský sjezd – probíhaly odvětvové konference, svoji práci dokončovaly i sjezdové komise, byly připraveny podklady k dělení majetku OSŽ na českou a slovenskou část. V rozhovoru s vedoucím sekretariátu OSŽ–Ú PhDr. Zdeňkem Jílkem, uveřejněným na 1. straně čísla, se mohli čtenáři seznámit s důvody svolání sjezdu, s jeho programem i navrhovanými změnami nebo novelizacemi, připravenými pro sjezdová jednání.

V mimořádné příloze mohli čtenáři najít množství odpovědí právníků na dotazy členů OSŽ, především z oblasti pracovněprávní, dále podrobný návod na vypočtení životního minima, či přehled regionálních poradenských středisek odborových svazů. **–zs–**

Speciální jízdní řád

(Pokračování ze strany 1)

Speciální jízdní řád „Průjezdy vlaků pod mostem“ nabízí k vidění celkem 46 osobních a 26 spěšných vlaků, 15 rychlíků a dokonce i čtyři vlaky soupravové – tedy vlaky bez cestujících (konkrétně Sv 21800 v pracovní dny v 5.37 h směr Dejvice, Sv 19797 v sobotu, v neděli a ve státem uznaném svátku v 8.58 h směr Bubny, Sv 19736 denně v 16.30 h směr Dejvice, Sv 19735 denně v 18.53 h směr Bubny). Přesně tolik vlaků totiž projede od 4.49 h do 23.36 h kolem dětského hřiště (traťový km 1,8) z Prahy–Bubnů do Prahy–Dejvic a naopak.

Poprvé byla tato vývěska na most instalována v lednu 2016. **„Nápad vznikl tak, že jsem někdy v prosinci 2015 procházel přes most a všiml jsem si ručně psaného jízdního řádu v igelitové fólii, který visel na zábradlí a kde tehdy byly uvedeny jen osobní vlaky v jediném směru,“** vypráví autor nápadu Martin Tománek. **„A to jsem ještě – protože nemám děti – netušil, k čemu to slouží. Zeptal jsem se proto v Letenské partě** (Letenská parta byla založena v roce 2011 jako neoficiální diskusní platforma pro pár známých z Letné, ale postupně se rozrostla a nyní již tematicky pokrývá celou Prahu 7), **kde mi maminky vysvětlily smysl a důležitost tohoto počinu,“** směje se Martin Tománek. **„A protože se mi to jako nápad líbilo a protože rád dělám věci pořádně, rozhodl jsem se vyrobit trvanlivější a komplexnější verzi,“** dodává.

Stručný jízdní řád obsahuje údaje o čase, směru (Bubny/Dejvice), čísle vlaku a poznámku o jízdě vlaku. Jak píší autoři (na získání dat od SŽDC a vývoji grafické podoby vývěsky se podíleli ještě další členové Letenské party: Michal Altair Valášek a Jan Vaněk jr.) tohoto zajímavého nápadu, uvedené časy jsou odvozeny z dat „laskavě poskytnutých SŽDC jako nejdříve možné a ve skutečném provozu nelze vyloučit soustavné zpoždění 1–2 minut“. Nechybí ani odkaz na větší zpoždění vlaků (větší nepravidelnosti si můžete ověřit na cd.cz/poloha). Komicky pak působí upozornění pod jízdním řádem: Poškodíš-li tuto informační vývěsku, Justin Bieber složí novou písničku.

Michael Mareš

PORADNA BOZP

Když zdravý ochořel, ví, co měl (2/2)

Minule jsme si řekli, co udělat v případě (pracovního) úrazu, aby doma nenastala tichá domácnost. A také už víme, jakou základní povinnost máte – každý úraz (pracovní) bezodkladně ohlásit svému nadřízenému, a to způsobem a postupem, který vám určuje např. interní směrnice zaměstnavatele. Pokud je po tom všem úraz uznán jako úraz pracovní, a vy jste v souvislosti s ním navštívili lékaře nebo měli nějaké související výdaje, následuje přesně daný postup, na jehož konci dostanete náhrady za ušlou mzdu po dobu pracovní neschopnosti, odškodnění bolesti, společenského uplatnění (v případě „trvalých následků“), náhrady za náklady „účelně vynaložené“ s léčením, případně s věcnou škodou. Také jsme si již řekli, že zaměstnavatel vám za tímto účelem poskytne formuláře. Jejich vlastní vyplnění, si ale musí každý zajistit sám u ošetřujícího lékaře nebo specialistů, kteří se na léčení podíleli. Důležité je také, co máte zapsáno v lékařské zprávě – tady doporučuji si ji raději v klidu přečíst, než odejdete z ordinace, protože i ona je důležitým podkladem k odškodnění. Pokud se lékařská zpráva a Záznam o úrazu rozcházejí v popisu úrazového děje, je problém na světě.

A teď konečně, co jsou to ty „náhrady“:

- **náhrada za ztrátu na výdělku po dobu pracovní neschopnosti** – zjednodušeně řečeno se jedná o doplacení rozdílu mezi průměrným výdělkem před vznikem pracovního úrazu a výší nemocenské dávky, **totéž při každé další pracovní neschopnosti, která s pracovním úrazem souvisí v následujících měsících či letech).**

Náhrada se vyplácí dle ZP pravidelně, pokud se nedohodnete jinak, a to od 1. měsíce po vzniku škody. Jak škodu poznáte? Vzniká právě tou první mrňavou výplatou, která je zmenšená z důvodu vaší pracovní neschopnosti.

- **náhrada za bolest** – lékař vypíše formulář, kde na základě vaší diagnózy uvede bodové ohodnocení bolesti,
- **náhrada za ztížení společenského uplatnění** – obvykle je zmínka o trvalých následcích zapsána lékařem již ve formuláři na bolestné, tento nárok vzniká zpravidla po jednom roce od poškození nebo po ustálení zdravotního stavu, lhůta promlčení je tři roky od vzniku úrazu.

Způsob odškodňování náhrady za bolest a ztrátu společenského uplatnění se odvíjí od NV č. 276/2015 Sb., konkrétně od přílohy č. 1 a č. 3, přičemž hodnota jednoho bodu je v současné době stanovena na 250,–Kč. Vzhledem k časové prodlevě od samotného pracovního úrazu k možnému uplatnění odškodnění ztížení společenského uplatnění (cca 1 rok) je nutné, abyste se o tuto položku aktivně přihlásili, aby nedošlo k jejímu tzv. „promlčení“. V každém případě je zaměstnavateli nutné poskytnout a doložit veškeré další podklady, na základě kterých odškodnění požadujete. Peníze za bodíky si můžete vždy jednoduše spočítat, stačí si na internetu příslušnou legislativu najít (např. www.zakonyprolidi.cz).

- **účelně vynaložené náklady spojené s léčením** – mezi tyto patří zejména náklady na poplatky u lékaře, „soupisné“, které si účtuje lékař za vyplnění formulářů, léky a předepsané rehabilitační pomůcky, rehabilitace, lázně, dále např. v odůvodněných případech cestovné, parkovné, pohonné hmoty, případně nezbytné náklady na doprovod další osoby, pokud je nutný převoz nebo doprovod poškozeného; tyto nároky je nutné doložit originály účtenek, jízdenek a dalšími dokumenty, kterými může být i např. kopie technického průkazu použitého automobilu (kvůli určení náhrad pohonných hmot) nebo výpočet ušlé mzdy doprovázející osoby – ošetřující lékař tyto položky potvrdí na formulářích, jako účelně „vynaložené“,
- **náhrada věcné škody** – jedná se o předměty, které se mohou při úrazovém ději poškodit – mohou to být např. hodinky, brýle, mobil; zde je však již dokazování škody zcela na poškozeném zaměstnanci, např. doložením ceny a stáří předmětu (lze uplatnit formou čestného prohlášení, účtenkou nebo vyjádřením odpovídajícího prodejce), proplácí se však částka odpovídající průměrné pořizovací ceně, ponížená o amortizaci.

A nakonec informace i pro OSVČ, které nemají podnikání jako hlavní pracovní poměr. Pokud v souběhu s pracovním poměrem podnikáte, můžete uplatnit škodu, která vám vznikla, tentokrát jako OSVČ. Potřebujete na to vytrvalost, pevné nervy a pokusit se ušlou mzdu doložit např. daňovým přiznáním a vyčíslenou škodou na základě předpokládaného pravidelného příjmu. V tomto případě je nejlepší se dohodnout s pojišťovnou, jaké doklady požaduje.

Vidíte, ani to nebolelo. Odškodňování pracovních úrazů není tak složitý proces, jak se může na první pohled zdát, ale závisí, hned na začátku, jen a jen na vás. V každém případě si především važme svého zdraví a pečujme o ně odpovídajícím způsobem, pevně doufejme, že se nám pracovní úrazy vyhnou obloukem a pokud se už na nás přilepí smůla, radujme se alespoň z toho, že nás dobře chrání zákony. **Dana Žáková,** odd. BOZP OSŽ-Ú

NÁZORY

Stát nechce obnovit poškozenou trať u Dobkoviček – nelze souhlasit!

V červnu roku 2013 byla násilně poškozena regionální železniční trať 097 Lovosice – Teplice v Čechách sesuvem půdy na východním úpatí vrchu Kubačka v Českém středohoří u obce Dobkovičky. Tímto byla zasažena tehdy ještě nedostavěná sousedící dálnice D8. Díky tomu je v úseku Lovosice – Radejčín již téměř pět zavedena náhradní autobusová doprava, která již funguje jako pravidelná linka objednaná Ústeckým krajem v závazku základní dopravní obslužnosti, kde platí tarif Českých drah a DÚK (Doprava Ústeckého kraje).

V současnosti nějak opět upadá zájem tuto trať obnovit navzdory tomu že vznikla petice za její obnovu a jsou v ní nasbírány spousty podpisů. Obnovu železnice totiž zamítla komise ministerstva dopravy, která na svém jednání neodsouhlasila záměr projektu na obnovu předmětné tratě, jež předložila Správa železniční dopravní cesty, jak uvádí server zdopravy.cz. Prý to není ekonomicky obhajitelné. Poslední zveřejněný odhad ceny oprav trati hovořil o částce 800 miliónů Kč. Podle ministersva dopravy by cena prý byla ještě vyšší. Jasně že se oprava tratě neustále prodražuje, když se s tím pořád otálí. Od samého začátku měl projekt počítat jak s opravou dálnice D8, tak s opravou tratě, určitě by to bývalo vyšlo levněji. Tak ať se na tom finančně podílí všechny firmy a instituce, kterých se to nějakým způsobem týká: SŽDC, SFDI, kamenolom v Dobkovičkách atd. Mohla by přispěti Evropská unie, která přispívá na ledacos. Určitě se najdou šikovní odborníci a inženýři, kteří dokážou vyřešit zabezpečení uvedeného svahu před opětovným sesuvem.

Pokud se nebude řešit obnovava této trati, tak budou na této trase nadále ubývat cestující, díky čemuž tato oblast bude ztrácet turistický potenciál i atraktivitu. Ve zbývajícím traťovém úseku Teplice v Čechách – Radejčín budou jezdit vlaky za chvíli úplně prázdné a celá trať bude na odpis, když se vyjádřím blbě. Již dnes jsou plně obsazeny akorát první dva dopolední spoje o víkendech, když je hezké a teplé počasí a turisté vyraží na výlet do Českého středohoří. V ostatním období by tu dnes bohatě stačily méně kapacitní sólo motorové vozy ř. 810 namísto regionov. Současný dopravní koncept na této trati s náhradní autobusovou dopravou má jedině tu výhodu, že je obsluhována obec Velemín, avšak frekvence cestujících je tu minimální, v počtu do čtyř lidí. Tuto trať je potřeba opravit kompletně v celé délce a zavést tu dopravní model s přímými vlaky Litoměřice horní nádraží – Teplice v Čechách bez nutnosti přestupu v Lovosicích prodloužením vybraných spojů linky U10 Litoměřice horní nádraží – Lovosice, aniž by se počet vlaků výrazně navýšil. V případě neobnovení trati by bylo na místě zprovoznit alespoň traťový úsek Lovosice – Chotiměř. Podle dostupných informací Ústecký kraj o tuto trať zájem má a o tomto problému chce jednat s vládou, která sem má v květnu zavítat na oficiální návštěvu. Doufejme, že se podaří vládu přesvědčit o obnově této tratě. Vždyť se jedná o významnou spojnici Litoměřického a Teplického okresu. **Tomáš Martínek**

V důsledku sesuvu půdy na východním úpatí vrchu Kubačka v Českém středohoří v červnu roku 2013 byl vyloučen traťový úsek Chotiměř – Radejčín, v km 22,3 za zastávkou Radejčín je umístěn červený terč upozorňující na nesjízdnost tratě (stav dne 16. 3. 2018). Doufejme, že jednou bude trať 097 Lovosice – Teplice v Čechách opětovně zprovozněna v celé své délce.

Dobrá reklama?

Tohle je pohled na budovu nádraží SŽDC Teplice nad Bečvou – od lázní a vlastně od Hranic směrem na Valašské Meziříčí začátkem letošního dubna, který se naskýtá pacientům, léčících se především se srdcem, cévními chorobami či hypertenzí ve zdejších lázních. Přes teplické nádraží se lze nejsnáze dostat k dnes už stoprocentně nejhlubší propasti na světě – Hranické propasti – a kvůli ní se v budově nádraží zřizuje INFO centrum – ale kdo z těch, kteří si chtějí udělat zdravotní vycházku čí turistický výlet kvůli takové zvláštnosti, budou věřit, že ta zchátralá a odpudivě vypadající budova je INFO centrum?? Objekt patří stále SŽDC. Při projíždění kolem jsem přemýšlela, jestli tohle prostranství je tou pravou reklamou nejen železnice, ale především té naší slavné české Hranické propasti. **Hana Dostálová**

Odborářkou proti vůli komanda

Do odborů jsem vstoupila současně se vstupem na železnici v roce 1979 – velkou část svého „odborově organizovaného“ života jsem byla členkou závodních výborů, kde jsem mívala na starosti kulturní a sportovní akce. Asi po 25 letech jsem to přenechala mladším kolegům… Až v loňském roce jsem znovu začala v závodním výboru pracovat.

První půlrok jsem neměla s účastí na schůzích ZV a na schůzích KOZO (jednání se zaměstnavatelem, kam jsem za OSŽ také delegována) problém. Problémy začaly v druhé půlce roku 2017, kdy jsem díky reorganizaci připadla pod jinou komandující. Pracovala jsem „letmo“ a účast na schůzích a někdy i připadnou refundaci jsem si musela „vybojovávat“. Rozhodla jsem se tedy, že se stanu zaměstnancem „s pevným rozvržením pracovní doby“. Poslední měsíc práce „letmo“ byl leden 2018 a schůzi KOZO jsem absolvovala mezi dvěma nočními směnami – když jsem dopředu požádala o uvolnění z druhé noční (jednak kolegové byli ochotni ji udělat a jednak před nástupem na noční je „podle pravidel“ povinný odpočinek 6 hodin) – dostala jsem odpověď, že ona (paní komandující) rozhodne, zda se schůze KOZO zúčastním, či ne. A v tomto případě rozhodla záporně. Musela jsem se usmát představě, že pokud by se takto rozhodla u všech, nastane situace, že pan přednosta na jednání bude sedět sám…

Mezitím byla podepsána Kolektivní smlouva OSŽ a bylo nám nabídnuto proškolení. Projevila jsem zájem, předseda ZV mě tedy přihlásil na 1. února 2018 do Prahy. Od února jsem „zaměstnancem s pevným rozvržením pracovní doby“ a šest dní dopředu je prý pro mé uvolnění pozdě – opět dochází k situaci jako v lednu (tehdy ještě v režimu „letmo“)- jsem mezi nočními, kolegové mi nabízí, že druhou noční udělají, jenže od paní komandující jsem obdržela e-mail, že jedu na toto proškolení na vlastní žádost a jako zaměstnanci „s pevným rozvržením“ mě neuvolňuje a ani nedovoluje směny vyměnit. Projednávala jsem to s předsedou a přistoupila na to, že do Prahy (asi 130 km) pojedu autem a na druhou noční se stihnu dostavit. Do této situace vstupuje kolegyně z jiné trati (přes jinou komandující), jež k nám také chodí sloužit, a nabízí odpracování noční směny. 31. ledna mi moje komandující telefonicky oznamuje, že teda mou noční (1. února) přeobsazuje a směna mi bude refundována, ať přinesu ten papír!

Této refundace si velmi vážím, protože je moje poslední. V pololetním PVO (plánu pro vyrovnávací období) mi jsou naplánovany směny tak, že od února si každou schůzi (ZV i KOZO) musím napracovat. Na otázku, jestli tomu PVO rozumím správně, mi paní komandující odpověděla, že ano. Tak všechno dobře dopadlo: zůstávám sice odborářkou NAVZDORY, ale stávám se zároveň odborářkou Z LÁSKY…

Květa Slabá, výpravčí PO Liberec

Větší vstřícnost by neškodila

Onehdy jsem jel z místa A do místa B vlakem kategorie Ex, v nejmenované stanici (podrobnosti záměrně neuvádím) přistoupila do kupé starší paní, která se vracela z návštěvy vnoučat vlakem, kterým jela po dlouhé době (používala do té doby autobus). V pokladně si v předprodeji zakoupila jízdenku pro cestu zpět, pokladní správně nastavila datum, ale patrně vlivem stresu nepřehodila výchozí s cílovou stanicí, paní si jízdenku bohužel nepřekontrolovala (špatně viděla) a v dobré víře nastoupila do Ex.

Přišel průvodčí, nekompromisní mladíček, jízdenku jí neuznal a naúčtoval jí dle předpisu jízdenku novou včetně manipulační přirážky, tak že zaplatila kolem 260 Kč. Kdybych jí neporadil (průvodčí jí neporadil nic), aby zkusila jízdenku vrátit, stál by ji výlet k vnoučatům dost peněz.

Průvodčí zcela jistě konal podle předpisu, ale nikoliv vstřícně a se snahou udržet si zákazníka ČD pro další cesty. Paní mi řekla, že již vlakem zase dlouho nepojede a vrátí se opět k autobusu nebo zkusí soukromníky.

Takže tudy asi cesta nevede. Stačilo by se chovat lidsky, dráha o peníze nepřišla, nikdo ji nechtěl podvádět. Chování průvodčího mi připadalo jako za časů, kdy ČD neměly konkurenci.

Martin Kubík

Chrudimsko dneška – smutek, kam se podíváte

Ještě před pár lety byli na trati Chrudim město – Moravany výpravčí v Chrudimi město a Hrochově Týnci, nyní je všude pusto a prázdno, výdejny jízdenek byly zrušeny a na trati je samoobslužný způsob odbavování. Jelikož jsou automaty na jízdenky pro cestující nesrozumitelné, kupují si téměř všichni jízdenky u strojvedoucího a tím se tvoří fronty až na nástupiště jako u vlaku Os 25048 relace Chrudim – Hrochův Týnec – Moravany.

Pamatuji nedávné časy, kdy žst. Chrudim město byla vysloveně obložena motory 810 ze tří směrů a na jedné koleji ještě stál manipulační vlak s cihlami z cihelny Tuněchody. Jaký „pokrok“ jsme urazili různou optimalizací na železnici, je vidět na každém kroku. V Chrudimi město bylo i pobočné depo se zbrojením nafty, nyní jsou všude zatlučená okna a z čerpacího zařízení zůstalo smutné torzo.

Smutným dokladem situace na Chrudimsku je i druhdy nejmodernější český cukrovar, řízený počítači v Hrochově Týnci, nyní srovnaný se zemí. Zůstala po něm uřízlá kolej vlečky a louka zarostlá bylím a bodláčím, jako by zde nikdy cukrovar nestál. Privatizace po česku se povedla na výbornou, zahraniční vlastník cukrovaru kvóty vrátil do Bruselu a všem se vysmál.

Paní ve vlaku mi vypravuje: **„Chodili jsme do cukrovaru v Hrochově Týnci na exkurze moderního provozu, je to k pláči.“** Na dotaz na cihelnu v Tuněchodech jsem dostal od jednoho železničáře tuto odpověď: **„Nevozí se tam vůbec nic, ale vlečka je na trať ještě napojena. Ve vlacích zde jezdí plno lidí, ale poslední vlak jede z Chrudimi již v 18.24 h a zpět z Moravan v 19.04 h, trochu brzy pro cestu domů!“**

Pomyslím si, **„se slepicemi, se slepicemi spát.“**

Martin Kubík

„Zakonzervované“ depo v Chrudimi městě své brány již asi neotevře, leda by se našel nějaký železniční spolek, když budou teď ČD rozprodávat historická vozidla? Stav 20. 2.

Samoobslužný provoz má své mouchy – fronta na jízdenku u vlaku 25048 v Chrudimi městě.

Pochvala

Z ČD pro Vás jsem se dozvěděl, že na 1. máje pojede zvláštní vlak i pro cyklisty při příležitosti jednodenní možnosti návštěvy vojenského prostoru Libavá. Mám o výlet eminentní zájem a rád bych se býval před odjezdem do Finska dozvěděl včas čas odjezdu z Olomouce, jestli vůbec budu schopen se tak daleko z domova ráno dostat, či mám-li si v Olomouci zajišťovat nocleh. Zavolal jsem na zákaznickou linku, kde jsem se setkal s opravdu nebývalou ochotou. Paní vynaložila čas na zjišťování spojení na pořadatele, zjistila, že jízdní řád ještě není k dispozici, a e-mailem mi poslala veškeré kontakty na pořadatele. Chtěl bych té paní na pravém místě moc poděkovat, jmenuje se Glembková.

Na závěr bych si ale neodpustil radu pro organizátory školení pro pracovníky zákaznické linky našeho národního dopravce, jestli by na nich účastníky neinformovali i o článcích z ČD pro Vás, aby byli připraveni na dotazy k chystaným akcím na kolejích. Telefonující tazatelé by rychlejší zodpovězení svých dotazů jistě uvítali. A že se akce týkala Českých drah, bylo tam totiž uvedeno, že kolo si můžete zamluvit v půjčovně na olomouckém nádraží, která se v jazyku národního dopravce jmenuje ČD–bike. **Petr Rádl**

Příspěvky otištěné v této rubrice se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.

Plnou parou opouští parní vlak v čele se Všudybylkou 354.195 zastávku Třebívlice. Fotografováno kousek od vesničky Solany.

Turistická sezona na „Švestkovce“ zahájena

Jak jsme již čtenáře Obzoru s předstihem informovali, zahájily o prodlouženém velikonočním víkendu provoz Severočeské motoráčky. Nastartovaly tak novou turistickou sezonu. Společnost AŽD Praha přistoupila k zahájení víkendového a svátečního provozu opravdu netradičně. Na koleje „Švestkové dráhy“, jejíž je uvedená společnost majitelem (jmenovitě úsek Obrnice – Čížkovice), vyrazila na Velký pátek v čele zvláštního vlaku, oproti původně avizovanému „Velkému bejčkovi“ „Všudybylka“ 354.195, která se celkem dvakrát projela z Mostu do Lovosic a zpět a svezla spoustu nadšených malých i velkých výletníků. Toho dne bylo také možno spatřit podél trati nesčetná zaparkovaná auta a snad stovky fotografů – šotoušů se svými přístroji. Zahájení turistické sezony přálo navíc i hezké, slunečné počasí. Ve stanicích Most, Libčeves, Třebívlice a Lovosice si mohli zájemci také parní mašinku prohlédnout pěkně zblízka.

Připomeňme, že traťový úsek mezi Čížkovicemi a Obrnicemi (kdysi SŽDC č. 113, dnes T 4) se zásluhou společnosti AŽD Praha postupně stává jednou z nejmodernějších regionálních tratí v Evropě. Postupně zde bude v oblasti zabezpečovací a sdělovací techniky nainstalováno vše, co lze najít na hlavních a koridorových tratích. Společnost AŽD zde také hodlá zkoušet zcela nové technologie, které vyvíjí. Trať se má stát pro společnost zkušebním polygonem.

Leč turisté a železniční cestovatelé nemusí mít žádné obavy. Na víkendový provoz to nebude mít žádný vliv a mezi Mostem a Lovosicemi se budeme moci opět o víkendech a svátcích (až do 28. 10.) vozit populárními motoráčky. Provoz na všech turistických linkách opět dotuje Ústecký kraj.

A. K. Kýzl

Loučení s R 1148

První dubnovou sobotu (7. 4. 2018) se podařilo zrealizovat myšlenku postavit do čela vlaku dva „Brejlovce“ s podobným barevným schématem, mezi nadšenci nazývané též jako bleskové. Jedna v majetku ČD (754.049), sloužící v DKV Praha, druhá v soukromém vlastnictví Oty Uchytila z depa Turnov, rekonstruovaná z původní série 410 vyrobených lokomotiv v ČKD (750.308). Zajímavostí bylo nejen toto nevšední setkání, ale i fakt, že rychlík 1148, který léta opouštěl v sobotních ranních hodinách Prahu a mířil do Tanvaldu, změní podobu. Klasickou soupravu nahradí motorové vozy řady 854 a na vlaku budou řazeny přípojné vozy Btn a Bdtn.

Důvodem této změny jsou přímé vlaky z Prahy do Harrachova, ty vyjely 14. dubna. Jízda s nasazením „bleskovek“ na R 1148 byla tedy symbolická, opravdu poslední oficiální jízda s klasickou soupravou, ta se zpět do Prahy vydala na R 1149. Program byl vyplněn ještě jízdou soupravového vlaku z Tanvaldu do Smržovky a zpět. Ten byl vypraven především z důvodu pořízení dalších záběrů v příjemném podhůří Jizerských hor s odvážnými železničními stavbami.

Za zmínku stojí Smržovský viadukt, který na délce 123 metrů překonává údolí ve výšce 23 metrů, nebo partii mezi Tanvaldskými tunely, kde paralelně s tratí prochází i řeka Kamenice. Je to právě ta řeka, která dala název vlakům R 1148/1149, a v úseku od Spálova poblíž Železného Brodu, kde vtéká do Jizery, doprovází v kaňonovitých úsecích trať 035, po nichž rychlíky projíždějí.

Akce vznikla nejen díky finančnímu příspěvku padesáti železničních zájemců z ČR a zahraničí, ale také po domluvě s Českými drahami, a. s., které celou akci podpořily a vyšly maximálně vstříc. Podobně dík náleží pracovníkům ve vršovickém depu či ze spolku Třistaosmička, kteří se postarali o příkladný technický stav a působivý vzhled obou lokomotiv. Železniční fandové nesmutněte, vlaky s klasickou soupravu spojující hlavní město Prahy a Tanvald nekončí. Souprava pojede z Prahy o dvě hodiny později na R 1146 a zpět zůstává stále vlak 1149 s tím, že toto řazení bude platit nejen v sobotu, ale i v neděli či státem uznané svátky. Znamená to, že zároveň končí i nedělní nasazení „klasik“ na R 1144 a 1151. **Vít Mareš**

Moudrost pro tento den

„Bankéř je člověk, který vám zapůjčí deštník, když svítí slunko, a chce jej zpátky, když začne pršet.“

***Mark Twain**,*
americký spisovatel (1835 – 1910)

Rychlík 1148 „Kamenice“ v čele s „Brejlovci“ 750.308 a 754.049 projíždí po trati 070 mezi zastávkou Košátky a stanicí Kropáčova Vrutice.

Výstava modelů v Líbeznici

Awepe model ve spolupráci s kluby železničních modelářů a s podporou obce Líbeznice pořádá ve dnech 20. – 22. 4. výstavu železničních modelů všech měřítek „Líbebona 2018“.

Výstava se uskuteční ve sportovní hale Na Chrupavce v Líbeznici. V pátek (14 – 19 h), sobotu (9 – 19 h) a v neděli (9 – 15 h) si budou moci návštěvníci prohlédnout železniční modely a moduly v měřítku T, Z, N, TT H0, 0, LGB a pětipalcovou zahradní železnici, modulovou železnici v délce přes 40 metrů, papírové modely a další zajímavé exponáty. Bude zde také možnost zakoupení železničních modelů a modelářských potřeb. Pro děti i dospělé bude připraven bohatý doprovodný program.

Vstupné: dospělí 110 Kč, děti a důchodci 70 Kč, rodina (dva dospělí a dvě děti) 310 Kč.

–red–

Křivoklátský expres opět na kolejích

V sobotu 31. 3. a v neděli 1. 4. vyrazil z Prahy Smíchova oblíbený „Křivoklátský expres“, tentokrát v čele s děčínskou Lízou, strojem 475.179. Všem příznivcům železniční nostalgie (a nejen jim) se tak dalo najevo, že letošní „parní sezona“ je konečně zahájena. Zájemci, kterých byl po oba dny plný vlak, se mohli s párou svézt ke hradu Křivoklát, kde se o prodlouženém velikonočním víkendu konaly tradiční oslavy svátků jara – Knížecí Velikonoce. Kdo chtěl, mohl s parní mašinkou pokračovat až do Lužné u Rakovníka. Zdejší ČD Železniční muzeum otevřelo po zimní přestávce zájemcům své brány.

V měsíci dubnu a květnu je možno je navštívit o víkendech a svátcích. Po prohlídce zdejších zajímavých expozic se návštěvníci v odpoledních hodinách vydali s párou přes Rakovník, Křivoklát a Beroun na cestu zpět do Prahy.

Děkujeme všem organizátorům za zdařilou akci a všem pracovníkům ČD ŽM a DHV v Lužné přejeme úspěšnou muzejní sezonu.

A. K. Kýzl

S fotografickou kamerou jsme si na parní expres počkali v neděli 1. 4. kousek před železniční stanicí Lužná u Rakovníka. Je krátce po půl jedné hodině odpoledne.

Cyklo Brdy 2018

S příchodem jara začaly České dráhy vypravovat sezonní turistický vlak Cyklo Brdy. Tento spěšný vlak vyjíždí o víkendech a státem uznávaných svátcích ráno z Prahy hl. n. proti proudu řeky Berounky do Berouna, dále přes Zdice do Březnice a v podvečer zpět. Cestující ho mohou využít, jak již název napovídá, na cyklistické výlety do nádherné lesnaté a kopcovité přírody tajemných Brd. Ale tím výčet možných cílů nekončí: v Příbrami lze navštívit Hornický skanzen či Mariánské poutní místo Svatou Horu, v Březnici pak zámek či místní pivovar. V čele kapacitní soupravy s vozem pro přepravu kol se pravidelně skví „Zamračená“ 749.121–0, o kterou příkladně pečují v libeňském depu. Nasazení této lokomotivy má i svou symboliku, ještě v nedávné době právě řada 749 kralovala rychlíkové vozbě na trati ze Zdic přes Březnici do Protivína.

Vít Mareš

Sp vlak 1685 Cyklo Brdy projíždí po trati 200 mezi zastávkou Libomyšl a stanicí Zdice.

Vysočany v Roztokách

Klub železničních modelářů v Roztokách vás zve do své stálé expozice modelové železnice v klubovně KŽM v Roztokách u Prahy na nádraží (druhá nádražní budova, zastávka linek S4 a S41) na výstavu kolejiště s motivem železniční stanice Praha–Vysočany a okolí ve velikosti H0 (provoz osobních a nákladních vlaků, digitální ovládání kolejiště PC programem „Model JOP“).

Otevřeno bude v sobotu 14. 4., 12. 5. a 2. 6. 2018 od 10 do 17 hodin (vstupné: dospělí 50 Kč, děti 6–15 let 25 Kč). Více informací na www.kzmroztoky.webnode.cz **–mmč–**

Literáti se neztratí!

Není mnoho současných spisovatelů, které by znali lidé ve všech koutech naší vlasti. Pokud bychom udělali průzkum, zazněla by jména jako Bohumil Hrabal, Michal Wieveg, Jiří Žáček či Jan Bauer. Od konce března k nim - s jistou nadsázkou - patří i skupina pěti Literátů, které spojuje společné téma jejich tvorby – železnice. A to díky televizní soutěži „Co na to Češi?“, ve které dosáhli nejvyšší mety. A to nejen tím, že se probojovali až do pátého kola soutěže, ale hlavně tím, že hráli tak přesvědčivě, že při tom přepsali statistiky nejlepších týmů neuvěřitelným rekordem – 1000 bodů za pět kol.

Vše začalo před dvěma roky nápadem vedoucího literární skupiny ČZS FISAIC, pana Františka Tylšara. Oslovil autory, kteří se spolupodíleli na tvorbě dnes již legendárního almanachu Literáti na trati, a ze zájemců sestavil tým, který svým humorem, odhadem a přehledem přesvědčil castingovou komisi TV Nova, že do soutěže prostě patří. A letos v březnu tým ve složení František Tylšar, Oldřich Němec, Liboslav Kučera, Klára Bílková a Jarmila Šmerhová nastoupil na podlahu televizního studia, které znamená svět, opět.

A hned od začátku bylo jasné, že tento tým svým humorem a odvahou udělat si legraci i sám ze sebe skvěle doplňuje moderátora Tomáše Matonohu. Ne, nebylo to vždy snadné. Všech pět týmů, které postupně stály na protější straně studia, odvedlo velmi dobrý výkon. Přesto Literáti neztráceli smysl pro humor a snad díky svému klidu a bezprostřednosti dokázali nejen projít všemi pěti koly až do závěrečného finiše, ale také zajistit ve studiu téměř nepřetržitý proud smíchu diváků. A nakonec i ve velkém finále potvrdili roli favorita rekordním výsledkem ve výši 280 bodů.

Co dodat. Snad jen větu, která bouřlivě zazněla studiem těsně po natáčení: „Literáti se vrátí!“

-FJB-

Jízdní řád na lince T4 je obdobný jako v roce 2017

Společnost AŽD Praha, s. r. o., vstoupila na Velký pátek 30. 3. 2018 do druhé turistické sezony. Jízdní řád na lince T4 je obdobný jako v roce 2017. Společnost AŽD Praha, s. r. o., bude ve spolupráci s Ústeckým krajem (veřejnou osobní drážní dopravu zde společnost AŽD Praha, s. r. o., provozuje dle smlouvy do 31. 12. 2021) vypravovat o víkendech a státních svátcích až do 28. října 2018 tři páry vlaků denně (na spoje bude primárně nasazován historický motorový vůz řady 831, který má AŽD Praha, s. r. o., pronajatý od společnosti Railsystem. Letos vlaky pojedou rychleji a navíc budou (v přípojných stanicích) lépe navazovat na spoje Českých drah.

Pokud se nestane nic mimořádného, tak se má zopakovat i divadelní projekt Kredenc, při němž se divadelní představení odehrává nejen uvnitř jedoucího vlaku, ale také kolem něj.

Novinkou pak budou slavnosti Švestkové dráhy, které společnost AŽD Praha, s. r. o., uspořádá u příležitosti 120. výročí zprovoznění železniční tratě číslo 113 (Čížkovice – Obrnice), na kterou vlak poprvé vyjel 19. prosince 1898.

Dodejme, že ve vlacích linky T4 je možné přepravovat také jízdní kola – vzhledem ke kapacitě motorového vozů je ale dovoleno maximálně 5 kol.

Michael Mareš

Tým reprezentantů literární skupiny ČZS FISAIC ve složení (na snímku zleva) František Tylšar, Oldřich Němec, Liboslav Kučera, Klára Bílková a Jarmila Šmerhová se velmi úspěšně zúčastnil zábavné televizní soutěže „Co na to Češi?“.
Snímek: www.facebook.com/Co–na–to–Češi.

OBZOR
WWW.OSZ.ORG

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. - Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085, michael.mares@osz.org), redaktoři PhDr. Zdeňka Sládková (tel. 737 275 084, zdenka.sladkova@osz.org) a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 737 275 086, miroslav.caslavsky@osz.org), odborná referentka Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). **Příspěvky:** obzor@osz.org. **Sídlo redakce**: Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9, **Webová stránka OSŽ: www.osz.org.** Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. - **Objednávky předplatného:** Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s. p., Odštěpným závodem Střední Čechy v Praze, čj. 306/97-P ze dne 23. 1. 1997. - Nevyžádané rukopisy se nevracejí. **Uveřejněné příspěvky se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.**

MK ČR E 5063 ISSN 0862-738X