



Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

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

**Předseda ASO Bohumír Dufek:
„Nepřijaté pozměňovací návrhy
odborářů v konsolidačním
balíčku vyžadují řešení, aby se
tato situace neopakovala...“**

Ústředí OSŽ jednalo na výjezdním zasedání 16. října 2023 na Lesní chatě v Kořenově.

Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý během kontroly úkolů oznámil, že byl v pátek 13. října poslaneckou sněmovnou parlamentu schválen vládní návrh ozdravného balíčku veřejných financí pouze s dílčími úpravami. Takto schválený návrh ještě musí projít senátem a schválením prezidenta České republiky, což stále ještě dává prostor pro nějaké další úpravy. Poté již tradičně dostali slovo místopředsedové OSŽ. Štěpán Lev, předseda podnikového výboru OSŽ při ČD, a.s., zopakoval předložený návrh PKS ČD 2024 od zaměstnavatele, se kterým členové PV OSŽ nesouhlasí.

Za podnikový výbor ČD Cargo, a.s., vystoupil předseda Radek Nekola, kte-

rý zdůraznil, že v návrhu zaměstnavatele v kolektivní smlouvě je preferováno především odvětví opravárenství. Současně dodal, že byl překročen podnikatelský plán za 1. pololetí, za který připadne zaměstnancům odměna 2 000 korun. I tak se ale v období posledních dvou let nepodařilo udržet nárůst reálných mezd.

Petr Štěpánek předseda PV Správy železnic potvrdil termín, kdy se sejdou zástupci všech odborových centrál, aby mohli reagovat protinávhem na návrh kolektivní smlouvy, předložený zaměstnavatelem.

Předsedkyně Nedrážního republikového výboru OSŽ Bc. Renata Dousková informovala, že Dopravní zdravotnictví na příští měsíc chystá vyhodnocení PKS a o chystaných volbách do dozorčí (Pokračování na str. 2)



Dopisovatelé Obzoru navštívili muzeum a výtopnu v Kořenově

Součástí dvoudenního jednání dopisovatelů Obzoru v hotelu Lesní chata v Kořenově, které se konalo ve dnech 17. a 18. října 2023 (blíže viz článek Setkání dopisovatelů Obzoru s vedením OSŽ a s redakcí Obzoru) byla i návštěva zdejšího muzea ozubnicové želez-

nice. Oba objekty muzea (Muzeum ozubnicové dráhy a Výtopna Kořenov) patří Železniční společnosti Tanvald, o. p. s.

Dopisovatelé, kteří jsou vášnivými zastánci dobře fungující železnice, si s velkým zájmem prohlédli vystavené exponáty jak v muzeu, tak ve výtopně, která doslova vstala z mrtvých v roce 2016, kdy zde byla opravena zříčená střecha. Ve Výtopně Kořenov jsou vystavena historická železniční vozidla a probíhá tu také jejich údržba. Mimo jiné je zde vystavena unikátní ozubnicová lokomotiva T 426.0 přezdívaná „Rakušanka“, jakož i motorové lokomotivy T 435.0111 „Hektor“ a T 211.037 „Zapalovač“, motorové vozy M 240.056 „Singrovka“ a M 152.0453 „Orchestrion“ či historická drezína Vm 32.003 „Hermoch“. Průvodcem muzeem i výtopnou byl někdejší celoživotní výpravčí a zapálený železničář Milan Svo-

boda, který zodpověděl všechny, i ty nejsložitější dotazy přítomných dopisovatelů. Samotné muzeum, které se nachází přímo na nádraží, zaujalo dopisovatele Obzoru vystavenými exponáty někdejší železniční techniky, historickým vybavením dopravní kanceláře a popsanou a fotografiemi doplněnou historií ozubnicové železnice, která byla mezi Tanvaldem a Kořenovem uvedena do provozu v roce 1902. Zubačka Tanvald–Kořenov–Harrachov je nejstrmější trať v Česku. Stavitelé si pomohli ozubnicí, ozubeným pásem mezi kolejemi, do kterého zapadá ozubené kolo lokomotivy. Pravidelné vlaky již ozubnici nepotřebují, ale díky Železniční společnosti Tanvald existuje možnost svést se při nostalgických jízdách vlakem s unikátní ozubnicovou lokomotivou.

Miroslav Čáslavský
Foto: Jan Buchta

Martin Malý:

**„Další rozvoj české železnice
vyžaduje, nejen finančně
významné investice,
ale i rozumnou hospodářskou
politiku státu!“**

Rozhovor s předsedou Odborového sdružení železničářů Mgr. Martinem Malým připravil redaktor ASO Miroslav Svoboda

Česká železnice v posledních letech zažívá značný modernizační a technický rozvoj, jelikož to přímo souvisí s jejím posláním být páteří spojnici v osobní i nákladní dopravě, a to napříč celou naší republikou. Právě toto je, pro další rozvoj české ekonomiky a celé naší společnosti, velmi důležité a potřebné. Zdánlivě, podle jejich, veřejně pronášených slov, si to uvědomují i vlády, které se zde v posledních letech střídaly. Tudiž, včetně té současné. O názor je-li tomu skutečně tak, vzhledem k nedávno schválenému tzv. konsolidačnímu balíčku, jsme požádali předsedu Odborového sdružení železničářů (OSŽ) Martina Malého, kterému jsme položili několik otázek.

Poslanecká sněmovna schválila tzv. konsolidační balíček, který má vést k úsporám ve veřejných financích. Jak se to dotkne české železnice, a to jak zaměstnanců, tak i cestujících?

Pokud se týká zaměstnanců, tak v podmínkách železnice, kromě zavedení nových odvodů na nemocenské pojištění, na ně dopadne také snížení objemu tvorby FKSP u Správy železnic a sociálního fondu u Českých drah, což bude v praxi znamenat významné snížení objemu benefitů poskytovaných z těchto prostředků, zejména příspěvku na rekreaci a na sportovní a kulturní aktivity. Přestože jsme se vládou opakovaně a ve shodě se zaměstnavatelskými svazy snažili přesvědčit o tom, že tyto změny přinesou více škody než užítku, vládní koalice sice částečně ustoupila v otázce záměru zdanění těchto benefitů, pokud se však týká výrazného snížení objemu tvorby prostředků FKSP a sociálního fondu ČD, zůstává zatvrzele na své pozici. Ze strany managementu těchto státěm ovládaných železničních společností také nyní cítíme velmi výrazný tlak na minimalizaci růstu nákladů na mzdy, což samozřejmě bude komplikovat kolektivní vyjednávání o uzavření PKS na příští období, zejména potom možnost sjednat výraznější navýšení mezd.

Pokud se týká cestujících, tak zde k těmto dopadům zatím nemáme dostatek informací. Vládou navržené snížení prostředků pro resort dopravy ve státním rozpočtu pro rok 2024 o více než devět miliard korun oproti letošnímu roku se může projevit různými způsoby, od zpomalení oprav železniční infrastruktury, přes snížení rozsahu objednávky vlaků v závazku veřejné služby až třeba po další redukci státních slev jízdného pro děti, studenty a seniory. Zatím však máme o konkrétních záměrech úspor jen velmi málo informací.

V této souvislosti se logicky musím zeptat, jak to vypadá s modernizací železniční sítě u nás?

Modernizace naší železniční sítě probíhá velice intenzivně a domnívám se, že je z pohledu cestujících velmi viditelná. Ročně se dokončují opravy desítek nádražních budov a trvale také probíhají modernizace tratí a železničních uzlů. Tato intenzivní modernizace však s sebou paradoxně často přináší také nespokojenost a stížnosti cestujících na častá zpoždění vlaků a mimořádnosti v dopravě, která jsou, při hustotě osobní železniční dopravy u nás, bohužel téměř nevyhnutelným nepříjemným důsledkem mnoha výluk v souvislosti s těmito stavbami. A byť je to pro nás železničáře dost deprimující, musíme si bohužel přiznat, že i přes maximální úsilí mnoha zainteresovaných pracovníků, se nám vzhledem k různým technickým a právním limitům asi nikdy nepodaří tyto negativní doprovodné jevy modernizace zcela eliminovat.

Ovšem, pokud jde o budování vysokorychlostních tratí, řada našich občanů je toho názoru, že Česká republika přeshlupuje na místě. Jak to vidí železniční odbory?

Rozumím tomu, že veřejnosti může připadat postup v budování vysokorychlostních tratí pomalý. Je však třeba si uvědomit, kde jsou hlavní brzdy jejich výstavby. Tyto prozatím nespochybují v nedostatku finančních prostředků ani v nedostatku aktivity při přípravě těchto investic. Vážným problémem však je, stejně jako u dálnic či jiných rozsáhlých liniových staveb, především komplikovanost územního a stavebního řízení. Nedoje-li ke změně právní úpravy v této oblasti, počkáme si na první dokončené vysokorychlostní tratě v nové stopě pravděpodobně minimálně 10 let. V současné době však prochází parlamentem už několikrát pokus o novelizaci příslušných právních norem, který by měl v této oblasti přinést významné zrychlení. Dosavadní pokusy o změnu právní úpravy v tomto směru téměř vždy při projednávání narazily na účinný odpor různých zájmových skupin. Tentokrát snad vzhledem k většině vládní koalice v obou komorách parlamentu návrhy potřebných změn konečně projdou.

Evropská komise investuje devět miliard korun do podpory české železnice. Na které konkrétní projekty jsou tyto finance z EU určeny a jak pomohou české železničáři?

Česká republika čerpá významné prostředky na obnovu a modernizaci železniční infrastruktury již více než 25 let. V působnosti Správy železnic se jedná celkem o více než 400 projektů spolufinancovaných z těchto prostředků a výše této podpory se pohybuje v řádu desítek miliard korun. Do roku 2002 byly pro modernizaci železniční dopravní sítě využívány předvstupní fondy Phare a Phare CBC. V období 2003–2004 dnešní Správa železnic pokračovala v realizaci velkých železničních projektů mezinárodního významu, spolufinancovaných z předvstupního finančního nástroje ISPA, a zároveň začala s přípravou a realizací projektů nových.

Po vstupu České republiky do EU pokračovalo spolufinancování těchto projektů z Evropských strukturálních a investičních fondů. Ve vaší otázce však zřejmě narážíte na informace zveřejněné Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže z 1. 8. 2023 o tom, že Evropská komise schválila český program na podporu zajištění interoperability v železniční dopravě. Celkový rozpočet tohoto programu dosahuje částky devíti miliard korun a čerpání podpory v rámci jeho pěti podprogramů v podobě dotace bude umožněno do roku 2028 vlastníkům nebo (Pokračování na str. 2)

Miroslav Čáslavský NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Setkání dopisovatelů s vedením OSŽ a s redakcí Obzoru

17. a 18. říjen 2023 patřil dopisovatelům čtrnáctideníku Obzor

Tomáš Šlachta a Ing. Josef Schrötter:

**„I když název »Nedrážní« je poněkud
zavádějící, všichni se stále cítíme být
železničáři...“**

Na setkání dopisovatelů Obzoru s vedením OSŽ a s redakcí Obzoru, které se konalo na hotelu OSŽ Lesní chata v Kořenově 17. a 18. října 2023, mohli všichni přítomní přispět svými poznatky k obohacení obsahu časopisu Obzor a současně vyjádřit svůj názor na vývoj na železniční i v OSŽ. Kromě dopisovatelů a členů redakce bylo přítomno prakticky celé vedení OSŽ v čele s předsedou OSŽ Martinem Malým.

Předseda OSŽ v úvodu popsal vývoj situace v časopise Obzor v posledním roce a půl, poté, co se obměnilo vedení redakce Obzoru a poněkud změnila jeho tvář. Podle jeho slov je v současné době možné konstatovat, že obsah časopisu odpovídá

představám redakční rady a že své nezastupitelné místo v Obzoru mají i dopisovatelé. Počáteční nedostatky se podařilo odstranit a Obzor svým obsahem přispívá důležitou měrou k informovanosti členů OSŽ po všech potřebných stránkách. K obsahu Obzoru se vyjádřili i místopředsedové OSŽ Štěpán Lev, Radek Nekola a Petr Štěpánek, dotazy dopisovatelů k obsahu a uspořádání listu vysvětlil šéfredaktor Obzoru Milan Sedlák.

Kromě obsahové stránky Obzoru byla značná část následné diskuse věnována také železničním tématům, mimo jiné rovněž problematice jízdních výhod – v této oblasti vedení OSŽ jedná s ministerstvem dopravy o této (Pokračování na str. 4)

Předseda ASO Bohumír Dufek: „Nepřijaté pozměňovací návrhy odborářů v konsolidačním balíčku vyžadují řešení, aby se tato situace neopakovala...“

(Dokončení ze str. 1)

rady, kde kandiduje sedm kandidátů na tři místa.

Hosty výjezdního zasedání Ústředí OSŽ byli Bohumír Dufek, předseda ASO ČR a Juraj Bucha, který zastupuje



Hostem jednání byl předseda ASO Bohumír Dufek

firmu Beprim, podílející se na projektu přestavby hotelu Skalka.

Juraj Bucha a místopředseda OSŽ pro správu majetku Martin Vavrečka představili prezentaci zaměřenou na přestavbu léčebného domu Skalka



Juraj Bucha a Martin Vavrečka představili prezentaci zaměřenou na přestavbu léčebného domu Skalka v Rajeckých Teplicích



v Rajeckých Teplicích, kde bude v prvním kvartálu roku 2025 zahájena přestavba hotelu na apartmány. Dokončení realizace se předpokládá koncem roku 2028.

Bohumír Dufek předseda ASO ČR se ve svém vystoupení nejdříve negativně vyjádřil k nově schválenému vládnímu ozdravnému balíčku a poté ochotně odpovídal na dotazy položené členy Ústředí OSŽ. Zmínil, že ASO připravila k vládnímu návrhu ozdravného balíčku čtyři pozměňovací návrhy, které se vloženy týkají odborářů a zaměstnanců. Podle Bohumíra Dufky se v případě, že projednávání dopadne pro odboráře a zaměstnance špatně, odbory budou muset najít určité řešení, aby se tato situace neopakovala.

Republiková rada seniorů OSŽ na svém jednání 16. října 2023 přivítala jako hosty Vladislava Vokouna a ředitele cestovní kanceláře ČD travel Blanku Jišovou. Vladislav Vokoun seznámil členy rady s aktuální situací v oblasti tzv. ozdravného balíčku vlády, který o více než polovinu sníží příspěvky na rekreaci, na sportovní podniky, či společenské akce. Jak připomenul Vladislav Vokoun, pokud se týká seniorů, OSŽ usiluje o to, aby se z důvodu omezení finančních prostředků na tuto skupinu nezapomnělo.

Blanka Jišová popsala možné změny, které se vlivem vládních úspor mohou projevit v oblasti činnosti cestovních kanceláří, přičemž ale samotných klientů by se měly dotknout jen ve velmi omezené míře. Dále ředitelka CK ČD travel reagovala na dotazy členů rady, týkající se nedostatků, s nimiž se někdy klienti CK setkávají v místech pobytu. Podle slov Blanky Jišové je nutné problémy řešit přímo na místě a důrazně požadovat okamžitou nápravu, případně slevu na ceně.

Jednání rady po odchodu hostů pokračovalo podle programu kontrolou plnění úkolů z minulého jednání, mezi které patřilo mimo jiné zjištění počtu klubů seniorů v působnosti OSŽ. Podle slov předsedkyně RRS OSŽ Danuše Poláškové je ve 259 ZO OSŽ registrováno celkem 78 klubů seniorů, ve kterých působí 6 100 z celkového počtu 9 180 členů OSŽ – seniorů. „Bohužel, v posledním roce počet klubů poněkud poklesl, což je zřejmě způsobeno stárnutím členské základny a menším zájmem o řízení jednotlivých klubů. Na druhé straně je však celá řada klubů, které jsou velice aktivní a pořádají pro své členy maximum možných akcí,“ dodala Polášková. Členové rady se zabývali rovněž plánem jednání RRS OSŽ v roce 2024 a místy konání více denních jednání.

Podnikový výbor OSŽ Správy železnic se konal 19. října 2023. První dostal slovo předseda OSŽ Mgr. Martin Malý který se podrobněji věnoval předpokládaným dopadům schváleného úsporného balíčku jak na firmy, tak na zaměstnance a odbory. Informativně sdělil také některé body z připravované změny Zákoníku práce a přiblížil stav příprav na rekonstrukci RZ Skalka v Rajeckých Teplicích.

Předseda PV Petr Štěpánek podal informace o personálních změnách ve vedení Správy železnic – jmenován byl ředitel SŽ Facility Ing. Jakub Červenka a na postu náměstka GŘ pro provozuschopnost dráhy nahradil Ing. Marcelu Pernicovou Ing. Karel Švejda, MBA. Petr Štěpánek informoval rovněž o přibližném harmonogramu kolektivního vyjednávání, k němuž se poté rozpoutala diskuze zejména v souvislosti s poklesem reálných mezd a dlouhodobou vysokou inflací v ČR.

V části věnované organizačním záležitostem se dolaďovaly detaily centrální evidence docházky funkcionářů OSŽ a termíny jednání PV OSŽ SŽ v roce 2024. Základní organizace byly rovněž upozorněny na změnu ceny čtrnáctideníku Obzor a nutnost podat novou objednávku. V závěru jednání informoval zástupce oddělení BOZP Jaroslav Leština o smrtelných úrazech zaměstnanců infrastruktury na Strakonicku. Pro zraněné a pozůstalé bylo zřízeno humanitární konto 73008011/0710 na pomoc a snížení dopadů na rodiny této tragické události.

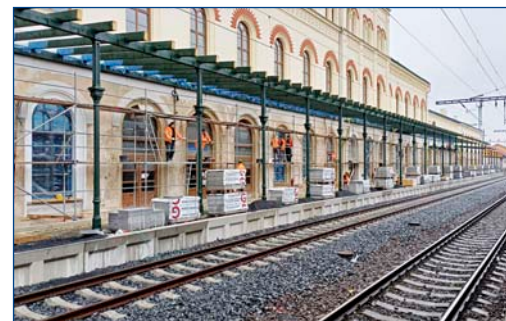
–RED–

(Podrobnosti na www.osz.org)

Všimli jsme si

● **V SOUČASNÉ DOBĚ** je v plném proudu rekonstrukce exteriéru výpravní budovy žst. Teplice v Čechách (vystavěna v roce 1856 v novorománském stylu). Investorem stavby je Správa železnic, státní organizace. V rámci první etapy této investiční akce v hodnotě cca 230 milionů korun, jejímž zhotovitelem je firma Chládek & Tintěra Litoměřice, dojde ke kompletní obnově střech, krovů, fasády, oken a dveří budovy, přičemž součástí těchto stavebních prací je také přestavba tamního prvního nástupiště v délce 180 m se zvýšenou nástupní hranou 550 mm nad temenem kolejnice a obnova přístřešku nad ním (na snímku ze dne 19. 10. 2023), který dostane nový krov a střešní krytinu. Litinové sloupky budou otryskány a natřeny lahově zelenou barvou. Současně bude provedena revitalizace přilehlé 380 m dlouhé třetí koleje, jež dostane nový železniční svršek a spodek. Cílem této investiční akce je pozvednout zmiňovanou historickou budovu tak, aby v dnešní době sloužila požadovanému účelu.

Tomáš Martinek



ZE SVĚTA

● **(VÍDEŇ)** Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) uzavřely uplynulý finanční rok s nárůstem zisku a rekordním počtem cestujících v dálkové dopravě. ÖBB dosáhly v roce 2022 zisku před zdaněním (EBT) ve výši 193,2 milionu eur – což je nárůst o 14 % ve srovnání s předchozím rokem (2021: 170,0 milionu eur). Pozitivně se podle společnosti vyvíjel i počet cestujících: nový rekord byl vytvořen v dálkové dopravě, když cestovalo téměř 42 milionů cestujících. Ve vlacích a autobusech ÖBB cestovalo celkem téměř 447 milionů lidí, což je o 38 % více než v roce 2021. **Z Bahnblogstelle připravil Sh**

NEHODY

● **DNE 17. 10. 2023 v 8:21 hodin** se v Olomouci střetl osobní vlak Os 3542 jedoucí z Hrubé Vody do Olomouce s nákladním automobilem. Nehoda se udála na železničním přejezdu P7519 zabezpečeném světelnou signalizací bez závor, která dle dosavadních zjištění na místě mimořádné události byla v době nehody v činnosti. V důsledku střetnutí došlo k požáru nákladního a osobního automobilu i osobního vlaku, který při nárazu vykolejil. Při mimořádné události byly zraněny čtyři osoby (řidič nákladního automobilu, vlakvedoucí a dva cestující). Celková škoda byla odhadnuta na 26,1 milionů korun (vlak 15,5 mil., výstražníky 500 tis., nákladní automobil 10 mil., osobní automobil 100 tis.). Škoda na infrastruktuře železniční a tramvajové dráhy zatím vyčíslena nebyla.

Mgr. Martin Drápal
Foto: Drážní inspekce



Martin Malý: „Další rozvoj české železnice vyžaduje, nejen finančně významné investice, ale i rozumnou hospodářskou politiku státu!“

(Dokončení ze str. 1)

provozovatelům železničních kolejových vozidel, železničním dopravcům a Správě železnic.

Program podpoří odstraňování překážek železniční interoperability, zejména modernizaci evropského systému řízení železničního provozu („ERTMS“) na vozidlech provozovaných na železniční síti ČR. Kromě toho jeden z podprogramů nově cílí i na podporu implementace automatického digitálního spřáhla v nákladní dopravě. Plně znění tohoto rozhodnutí EK pod číslem případu SA.103325 v rejstříku rozhodnutí Evropské komise o státní podpoře dosud nebylo zveřejněno.

Zároveň se musím zeptat, jak pokračuje modernizace vozového parku Českých drah, a to ve srovnání s její tuzemskou či zahraniční konkurencí?

To je v podrobnostech otázka spíše na vedení Českých drah, nicméně některé základní trendy bych zde uvedl. Z pohledu celkové strategie obnovy vozového parku se České dráhy rozhodly jít cestou především pořizování nových, kvalitních kolejových vozidel, které budou splňovat všechny bezpečnostní a ekologické požadavky pro postupně se rozvíjející etapu přechodu k ekologicky šetrnější dopravě, přičemž se snaží o dosažení co nejvýhodnějších pořizovacích nákladů na tato vozidla prostřednictvím uzavírání smluv na odběr většího počtu nových vozidel a financováním z výhodně uročených finančních zdrojů. V tom je určitá odlišnost oproti dosavadní strategii menších železničních dopravců, kteří se dosud v ČR při soutěžích či rozstřech prosazovali zejména nižšími cenami, mj. také právě díky nasazování levnějších starších modernizovaných vozidel. Vzhledem k postupnému zpřísňování požadavků legislativy a objednatelů v oblasti ekologie a bezpečnosti by však do budoucna strategie ČD mohla být úspěšnější. Z podstaty věci však bude do budoucna záležet zejména na tom, nakolik budou veřejní objednatelé, tedy ministerstvo a kraje, bezpečnější a ekologicky šetrnější vlaky skutečně poptávat.

V prosinci se chystají České dráhy zdrazit jízdné o 10 procent. Vedení Českých drah to v médiích vysvětluje ekonomickými důvody. Řada lidí uvažuje, že to může být „voda na mlýn“ pro konkurenci Českých drah, tj. společnosti RegioJet a Leo Express, které ohlásily, že zdrazovat nebudou?

Nastavení cen jízdného je výrazem určité obchodní strategie každého dopravce a každé jeho zdrazení s sebou pochopitelně nese i riziko přechodu části cestujících ke konkurenci tam, kde je to možné. Je však třeba také říci, že založit obchodní strategii dopravce pouze na tom, že bude levnější než konkurence, nemusí být nutně nejlepší cestou k obchodnímu úspěchu společnosti. Spíše je asi důležitá správná kombinace nabízených služeb, jejich propagace a nastavení celé cenové nabídky v určitém čase. Chci věřit tomu, že rozhodování vedení ČD v této oblasti se v průběhu času ukáže jako správné.

V našich minulých rozhovorech jsme se zabývali i tím, že nákladní vlaky se mohou pohybovat po tratích spíše v nočních hodinách, protože přes den kapacitu tratí využívá hlavně osobní doprava. Předpokládám, že se na tom nic nezměnilo?

V tomto ohledu prozatím k žádnému významnému pozitivnímu posunu nedochází, jelikož řešením je pouze významné zvýšení kapacity infrastruktury, nebo

významná změna ve způsobu přidělování stávající kapacity tratí. Pokud se týká mechanismu přidělování kapacity, zde zefektivnění naráží na tvrdý odpor zejména osobních dopravců, kteří v tom vidí omezení možnosti soutěže při tvorbě nabídky spojů cestujícím. Pokud jde o zvýšení celkové kapacity infrastruktury, tedy vybudování dalších tratí či rozšíření kapacity uzlů, na tomto se intenzivně pracuje, významného zlepšení se však pravděpodobně můžeme dočkat až v horizontu cca 10 let

Pokud vím na podzim dochází tradičně ke kolektivnímu vyjednávání na české železnici. Jaké asi požadavky vznesou Odborové sdružení železničářů, pokud jde o výši mezd, ale také i v případě vašeho tlaku na zachování pracovních benefitů?

Konkrétní požadavky se tvoří v působnosti rámci jednotlivých podnikových výborů, při zohlednění konkrétní ekonomické situace a celkové kondice příslušného zaměstnavatele. Obecně však lze říci, že OSŽ bude usilovat o zachování stávajících výhod zakotvených v kolektivních smlouvách a dalších vnitřních předpisech zaměstnavatelů a současně požadovat navýšení mezd takovým způsobem, aby už nedocházelo k dalšímu poklesu reálných mezd v důsledku inflace, jako tomu bylo v posledních dvou letech. Jelikož v případě prosazení vládního úsporného balíčku dojde u Českých drah i Správy železnic v podstatě ze zákona k výraznému omezení poskytování některých benefitů, jako například příspěvku na dovolenou nebo na sportovní a kulturní akce, bude třeba se v rámci kolektivního vyjednávání bavit také o tom, jak tato vládou zatvrzele prosazovaná omezení nějak alespoň částečně zaměstnancům kompenzovat.

Na české železnici působí několik odborových organizací, které hájí zájmy pracovníků určitých profesí. OSŽ, která je největší odborovou organizací na železnici, hájí zájmy všech železničních profesí. Jak se tato různorodost projevuje v kolektivním vyjednávání a dokážete se shodnout i na společném postupu?

Tato různorodost se samozřejmě projevuje v tom, že profesně zaměřené odborové organizace se často snaží pro své zájmové profese vyjednat nějaké viditelné výhodnější zlepšení oproti ostatním zaměstnancům, což je ale zase z našeho pohledu přijatelné pouze tehdy, pokud jsou k tomu nějaké objektivní důvody, například změna technologie nebo provozních podmínek způsobující rozdílný nárůst pracovního zatížení jednotlivých profesí či pracovníšť. Jelikož však v našem právním rádu platí zásada, že k uzavření kolektivní smlouvy je nutný souhlas všech účastníků kolektivního vyjednávání, jsou nakonec všechny odborové centrály nuceny k nějaké dohodě dospět, neboť v opačném případě by nedošlo ke zrušení k žádnému zlepšení pro nikoho, a to by samozřejmě byla prohra pro všechny odborové vyjednavatele. Zatím se nám však, vždy za cenu různých vzájemných ústupků či kompromisů, podařilo nakonec ke společné dohodě dospět, a proto jsem v tomto ohledu optimistou i pro letošní kolektivní vyjednávání.

Vraťme se k ekonomice provozu na české železnici. Co by se mělo, podle vás, v tomto směru, ze strany českého státu, zlepšit?

Současná nastavení ekonomiky fungování železnice v ČR je ve svém souhrnu poměrně dost složitá záležitost, a jako každý složitější systém, má pochopitelně své přednosti i nedostatky. Vzhledem k aktuální nepříliš dobré kondici celé české ekonomiky, je však, z mého pohledu, nyní asi nejdůležitější alespoň nesnižovat celkový objem veřejných prostředků, které různými formami do železnice plynou, zejména potom celkovou výši prostředků v rámci závazku veřejné služby a také prostředků na slevy pro děti, studenty a seniory. V opačném případě bychom se totiž mohli dočkat nežádoucího výsledku, kdy nákladem mnoha miliard korun modernizovaná železnice, jako ekologická forma dopravy, nebude ze strany zákazníků dostatečně využívána a tyto investované veřejné prostředky tak vlastně budou do značné míry znehodnoceny. Neméně důležité je však také nesnižovat objem prostředků na běžné opravy a údržbu infrastruktury a to třeba i za cenu zpomalení investic do výstavby infrastruktury nové. Při zanedbání potřebné údržby totiž jednak hrozí větší poruchovost a tím narušení plynulosti dopravy a potažmo kvality služeb pro cestující i nákladní přepravce. Navíc tím opět může docházet ke znehodnocování investic, které již byly do infrastruktury vloženy.

Zpráva o tvorbě a použití Podpůrného fondu OSŽ za I. pololetí 2023

1. Tvorba Podpůrného fondu OSŽ:

Stav finančních prostředků PF OSŽ ke dni 1. 1. 2023 činil **7 844 666,95 Kč**.

Příjmy celkem I. pololetí 2023:

příspěvky do PF OSŽ od ZO OSŽ, jiných právnických a fyzických osob, splátky zápujčky	646 221,90 Kč
--	----------------------

Výdaje celkem I. pololetí 2023:

Vyplacené dávky z PF OSŽ	216 000,00 Kč
Celkem	216 000,00 Kč

Stav finančních prostředků na PF OSŽ ke dni 30. 6. 2023 činil **8 274 888,85 Kč**.

II. Čerpání Podpůrného fondu OSŽ:

Z PF OSŽ za I. pololetí 2023 byly vyplaceny dávky celkem **12** žadatelům v celkové částce **216 000 Kč** (z toho 6 000 Kč živelná událost-požár rodinného domu). Jedna žádost nebyla schválena.

Dávky z PF OSŽ byly vyplaceny **12** žadatelům, které se týkaly **mimořádných tíživých sociálních situací** rodin, vzniklých v důsledku úmrtí člena OSŽ nebo rodinného příslušníka, dlouhodobé nemoci, podstoupení operací smyslových orgánů (zrak) z důvodu zachování specifické zdravotní způsobilosti. Celková částka těchto vyplacených dávek dosáhla **216 000 Kč**, tj. průměrná částka na jednu schválenou a vyplacenou dávku činí **18 000 Kč**.

Všechny žádosti o dávku z PF OSŽ byly prostřednictvím ZV ZO OSŽ zasílány na OSŽ-Ústředí. Tyto žádosti byly vždy ověřeny, potřebné údaje doplněny, individuálně zhodnoceny Sociálně-

právním oddělením OSŽ-Ústředí, posuzovány a schváleny Představenstvem OSŽ. Jednoznačně lze konstatovat, že PF OSŽ plní svůj účel a je nápomocen v tíživých sociálních situacích členů OSŽ a jejich rodin, na jejichž zmírnění, vlastní finanční a hmotné prostředky nedostačují.

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

Vyplacení schválených finančních dávek jednotlivým žadatelům bylo bez vad zajišťováno Hospodářsko-finančním oddělením OSŽ-Ústředí, v součinnosti s příslušnými funkcionáři OSŽ.

V průběhu I. pololetí 2023 poslalo své poděkování do sídla OSŽ několik příjemců dávky (finančního příspěvku) z PF OSŽ.

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

Sociálně-právní oddělení OSŽ-Ústředí konstatuje, že žádosti členů OSŽ o dávku z PF OSŽ, které potvrdí a doporučí příslušný ZV ZO OSŽ, jsou doručovány na odborné oddělení k projednání Představenstvu OSŽ ne vždy zcela úplně, což lze charakterizovat jako dlouhodobý a přetrvávající stav. Převážně chybí údaje o konkrétní sociální situaci žadatele (rodiny), návrhu na výši dávky a obdržené podpoře ze strany zaměstnavatele ze sociálního fondu, z FKSP nebo prostředků základní organizace

OSŽ. Jako nedostatečné se rovněž jeví doložení jednotlivých žádostí písemnostmi mající charakter listinných důkazů. Skutečnosti výše popsané představují ve svém důsledku nadbytečnou administrativu.

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

V průběhu I. pololetí 2023 byly ve čtrnáctideníku Obzor základní organizace OSŽ i jednotlivci opakovaně vyzváni ze strany vedení OSŽ, aby do PF OSŽ zasílali finanční příspěvky, neboť tzv. nikdy nikdo neví, kdy bude potřebovat pomoc.

Luděk Šebrle,
analytik rozborář
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí SPO OSŽ-Ústředí



Na snímku Luděk Šebrle, analytik rozborář
Foto: Filip Houdek

PORADNA BOZP

KDO ŠETŘÍ, MÁ ZA TŘI

A jak víme, trojka je známka průměrná a je dobré ji nějak vylepšit. Aspoň tak nám to vtloukali ve škole do hlavy. Prostě chtít víc a nenechat se odradit neúspěchy. Přesně tohle lze aplikovat na šetření pracovních úrazů...

Především je nutné dohlédnout na úspěšné (tedy co nejvyšší) odškodnění a na to, aby se pracovní úrazy ze stejných důvodů neopakovaly. V legislativě se tomu říká **přijímání opatření** (odpovědný je zaměstnavatel, u kterého se úraz stal), v praxi se to obvykle řeší opatřením ve formě proškolení zaměstnanců, čímž se před příslušnými kontrolními orgány poschovává např. urychlené zaspání jámy, oprava stroje nebo opožděný návrh technologického postupu. Zde je poměrně velký prostor na **osobní jednání mezi zaměstnavatelem a zástupci ZO OSŽ, která by měla vyvinout tlak odpovídající vážnosti úrazu a přičinám, kvůli kterým úraz na konkrétním pracovišti vznikl.**

Šetření pracovních úrazů patří obecně mezi málo oblíbené disciplíny ZO OSŽ, protože si jinak nedovedeme vysvětlit mnohdy lehkovážný přístup, se kterým se v praxi svazových inspektorů OSŽ-Ú setkáváme. Úraz člena se často řeší (nebo vůbec neřeší) se zpožděním a bez znalostí odpovídajících ustanovení zákoníku práce a další související legislativy, které můžete získat např. na našich školeních. Je důležité si uvědomit, že při prvním náznaku pořádného průšvihů v podobě dlouhodobé nemoci, trvalých následků, snížení odškodnění či ztráty zdravotní způsobilosti (a následného vyhazovu), je nutné rychle jednat. Dalším, co je dobré vědět, je to, že **pro jakákoli jednání v rámci šetření pracovních úrazů je partnerem pro zaměstnavatele základní organizace OSŽ poškozeného.** Jedině ta vlastní identifikační číslo právnické osoby (IČ, IČO) a má podle zákona nárok na nahlížení do veškeré dokumentace, která, byť jen okrajově, souvisí s pracovním úrazem. **ZO OSŽ je dle Stanov OSŽ také odpovědná za obhajobu svého člena** (a pokud je největší odborovou organizací u zaměstnavatele – též nečlena). Pokud teď napíšu *morálně odpovědná*, snad se někomu uleví, ale věřte mi, špatné svědomí umí potrápiti. Proto i vy, ZO OSŽ, máte začít šetřit úraz stejně jako zaměstnavatel. Ten má na to své *bezpečáky*, kteří ale nejsou neomylní. Jsou totiž

stejní, jako vy – dobří, špatní, úspěšní a pod tlakem, někdy líní nebo je bolí zuby. Nejsou stroje, a proto je nutné jejich práci *dublovat* a využívat naplno **právo šetřit pracovní úrazy dané zákonem odborovým organizacím.** Byli byste překvapeni, k jak rozdílným výsledkům, zvláště pokud se jedná o úrazy, které se stanou na venkovních pracovištích, v opravárenství a v jiných místech, kde jsou důležité technologické postupy a dodržování interních předpisů, můžete dojít. Kdo ví, že o tom, zda je úraz úrazem pracovním rozhoduje vždy zaměstnavatel, může mít dojem, že šetření je zbytečná práce. Omyl! Při jednáních o výši odškodnění, pokud použijete ty správné argumenty a předložíte své výsledky, lze získat lepší pozici. Opět připomínám, že **veškerá dokumentace, kterou zasílá zaměstnavatel k podpisu odborové organizaci, patří mezi právní dokumenty**, které ve výsledku rozhodují o životě člověka, kterého dobře znáte nebo byste se ho měli snažit poznat (a vyslechnout si jeho verzi úrazu), než dokument podepíšete. Proto nám, inspektorům BOZP, přijde opravdu nezodpovědné to, že Záznamy o úrazu a Záznamy o úrazu – hlášení změn jsou podepisovány bez rozmyslu, bez řádného šetření a o desítky kilometry jinde, než se úraz stal. Proto je dobré si se zaměstnavatelem nastavit pravidla a předat mu písemně kontakty pro případy ohlašování úrazů – **podle legislativy se musí každý úraz odborové organizaci ohlásit neodkladně** – a proč a jak by to zaměstnavatel měl dělat, když k tomu s vámi nemá předem dohodnuté podmínky? **Taky připomínáme, že se mj. odškodňuje nejen pracovní neschopnost, související výdaje, škody a trvalé následky, které se vážou k pracovnímu úrazu, ale i všechny následné (související) pracovní neschopnosti až do důchodového věku poškozeného.** Dnes se určitě nejedná o zanedbatelné částky, finanční plnění se odvíjí od stanovené hodnoty jednoho bodu, což je např. v letošním roce cca 400,- Kč (pozn. valorizuje se). A pokud vy, ZO OSŽ budete řádně šetřit (a pokud si nebudete vědět rady, klidně nás požádejte o pomoc) dostanete za jedna... od nás i od toho, komu pomůžete.

Dana Žáková, SIBP,
oddělení BOZP OSŽ-Ú

POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI

Proč být pojištěn a pojištěn na správnou výši ?!

Pojištění odpovědnosti pro členy OSŽ (zprostředkované prostřednictvím OSŽ; dále rovněž „pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou zaměstnavateli“) **má výjimečné, výhodné postavení** (obsah pojištění, výše pojistné částky, pojistného a spoluúčasti) a je **unikátní** na trhu pojištění. Pojištění odpovědnosti úspěšně funguje u OSŽ již více než 20 let!

V posledním období dochází k nárůstu škodních událostí, u kterých je škoda vyšší než 4,5 násobek průměrného hrubého měsíčního výdělku zaměstnance. Zaměstnavatel v souladu s ustanovením § 257 odst. 2 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů (dále rovněž „ZP“), požaduje po zaměstnanci maximální výši náhrady škody, tj. 4,5 násobek. "

Tyto škodní události jsou v některých případech způsobeny členy OSŽ (ale dokonce i funkcionáři ZO OSŽ), kteří jsou pojištěni v nesprávné výši (dále rovněž „podpojištění“) a vyskytnou se i členové OSŽ, kteří nejsou vůbec pojištěni.

Pásmo	Výše měsíčního hrubého výdělku v Kč	Pojistná částka v Kč	Výše pojistného v Kč
1	do 26 666	120 000	450
2	od 26 667 - do 33 332	150 000	600
3	od 33 333 - do 39 999	180 000	750
4	od 40 000 - do 57 777	260 000	1050
5	od 57 778 - do 75 555	340 000	1350
6	od 75 556 - do 88 888	400 000	1580
7	od 88 889 - do 111 111	500 000	1970

Členové OSŽ, kteří jsou:

- a) nepojištění** - uhradí zaměstnavateli buď **jednorázově celou částku** předepsanou zaměstnavatelem (4,5 násobek) nebo uhradí škodu **opakujícími se srážkami ze mzdy** (při průměrném hrubém měsíčním výdělku 40 000 Kč se jedná o finanční částku 180 000 Kč);
- b) pojištění individuálně** u jiných pojišťoven (mimo OSŽ; ve většině případů **hradí vyšší pojistné**) - **zaplatí vyšší spoluúčast** dle své pojistné smlouvy (tj. 10 % - 30 %) a likvidace škodní události může být problematická. Současně upozorňujeme, že **rozsah individuálního pojištění je výrazně menší**, než je uzavřená pojistná smlouva pro členy OSŽ;

Tito členové OSŽ se v posledním období obrací na SPO OSŽ-ústředí s žádostí o právní poradupomoc v případech, kdy dle sdělení jiných pojišťoven jsou jejich

škodní události ve vyluce (tímto hradí zaměstnavateli stejně jako nepojištění členové);

- c) podpojištění** - uhradí pojišťovna pouze finanční částku na kterou jsou pojištěni a **zbývající finanční částku si zaplatí z vlastních prostředků** (z praxe jsou známy případy, kdy členové OSŽ dopláceli cca 20 000 Kč, ale i 50 000 Kč).

V Řádu právní pomoci OSŽ, článku IV. „Podmínky pro poskytování právního zastoupení v řízení před soudem“ je mj. jednoznačně uvedeno, že při rozhodování odborových orgánů o poskytnutí právní pomoci se rovněž přihlíží k tomu, zda je žadatel pojištěn na náhrady škod způsobených v souvislosti s výkonem povolání zaměstnavateli.

Z důvodu celkového zhodnocení a z dalších finančních nákladů na soudní řízení (nadbytečně vynaložené finanční prostředky ze strany OSŽ-ústředí) **bude SPO OSŽ-ústředí doporučovat Představenstvu OSŽ při rozhodování o poskytnutí právní pomoci zohlednit skutečnost, zda je člen OSŽ pojištěn prostřednictvím ZO OSŽ u Kooperativa pojišťovny, a.s. a zda je pojištěn ve správné výši.**

V případě, že člen OSŽ **nebude pojištěn** nebo **bude podpojištěn, nelze vyloučit**, že u schválené právní pomoci:

- ve zvlášť závažných důvodech** bude poskytnuta právní pomoc se spoluúčastí člena OSŽ ve výši např. **20 %** nebo **i 50 %** na **úhradě nákladů** soudního řízení **z vlastních prostředků** (z praxe se jedná o částku ve výši cca desítek tisíc Kč);
- jelikož nelze předem garantovat příznivý výsledek** soudního sporu ve prospěch člena OSŽ, hrozí, že v případě neúspěchu ve sporu, bude člen OSŽ (mimo požadované náhrady škody) ještě **navíc hradit z vlastních prostředků rovněž náhradu nákladů řízení před soudem protistraně**, tj. zaměstnavateli (jedná se rovněž o částku ve výši cca desítek tisíc Kč).

SPO OSŽ-ústředí **doporučuje členům OSŽ a ZV ZO OSŽ**, aby členové OSŽ:

- a) byli pojištěni** (kontrolovali si termín pojištění; v případě škodní události, aby se nechali znovu pojištit /např. před nástupem do další směny/);
- b) byli pojištěni ve správné výši** (do 4,5 násobku);
- c) kontrolovali si výši svého 4,5 násobku** v průběhu pojistného roku ve vztahu k pojistné částce a k výši svého uhrazeného pojistného (v případě jeho překročení v průběhu pojistného roku **doporučujeme se bezprostředně dopojistit** na novou výši **jednorázovým doplacením výše rozdílu pojistného**).

OSŽ doporučuje ZV ZO OSŽ:

- a) organizovat** a upozorňovat členy OSŽ na jejich termín úhrady pojistného;
- b) přispívat** členům OSŽ na jejich pojistné (částečně, plně).

V Praze, dne 11. října 2023

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

NÁZORY ČTENÁŘŮ • POSTŘEHY • DISKUZE

Početní úloha aneb zoufalý obrázek české železnice

Likvidoval jsem několik let staré mailly a mezi nimi byla tato „školní početní úloha“.

„Tak děti“, říká paní učitelka, „spočítáme si jednoduchý příklad: **Anička pojed** o prázdninách z **Liberce k babičce do Strážnice. Z Liberce do Hradce Králové pojed rychlíkem v tarifu ČD (moje pozn. tehdy ČD, dnes Arriva). Z Hradce do Pardubic v tarifu Hradeckého a Pardubické-**

ho kraje. Z Pardubic do Olomouce pojed vlakem RJ. Z Olomouce do Starého Města rychlíkem ČD. Ze Starého Města do Veselí nad Moravou osobním vlakem v tarifu Zlínského kraje. Z Veselí nad Moravou do Strážnice pak osobním vlakem v tarifu IDS Jihomoravského kraje.

„**Kolik bude Anička potřebovat jízdenek, kolik Anička celkem zaplatí a kdy Aničku propustí z psychiatrie?**“

Přihlásil se Pepíček: „**Paní učitelko, a neměli by dát do klece pro idioty ty, kteří tento systém vymysleli?**“
Miroslav Zikmund

Setkání dopisovatelů s vedením OSŽ a s redakcí Obzoru

(Dokončení ze str. 1)

problematické s cílem udržet a zkvalitnit tento významný benefit i v budoucnosti. Reč přišla i na organizační členění OSŽ, kde nezanedbatelnou roli hraje i sekce „Nedrážní“. „I když tento název je trochu zavádějící, všichni se stále cítíme být železničáři“, poznamenal Tomáš Šlachta z podniku OHLA ŽS. Podobně se vyjádřil i Josef Schrötter, který celý život pracoval na úseku sdělovací a zabezpečovací techniky a zájem o železnici ho neopustil ani v důchodovém věku. Dopisovatel Martin Hájek ze svého pohledu zhodnotil obsahovou i grafickou část Obzoru za uplynulý rok a půl, přičemž by přivítal více fotografií se železniční tematikou. Podobně se vyjádřil i Martin Kalousek. Jak vysvětlil Miroslav Maincl, tajemník PV OSŽ Správy železnic, každá firma má svůj časopis, OSŽ má Obzor a proto tam nejvíce místa zaujímá odborová tematika. Vít Mareš a Dana Žáková přiznali, podobně jako ostatní dopisovatelé, že železnice je jejich koníček a snaží se svými příspěvky obohatit obsah Obzoru. Petr Rádl poznamenal, že velice důležitá k odstranění



nedostatků na dráze je vytrvalá kritika. Podobný názor přidal i Martin Kubík. Petr Hájek upozornil na neustálý nedostatek posunovačů, Jarmila Šmerhová připomněla významnou oblast odborové činnosti, již je zapojení železničářů – jejich zručnosti a kreativity – do FISAIC.

Závěr besedy se stočil opět k nedostatkům na železnici jako takové, diskutující se vyjadřovali k možnostem jejich nápravy a možnostem, které v tomto směru má OSŽ. Jak přiznali prakticky všichni přítomní, železnice a její další osud jim jako pravověrným železničářům není lhostejná.

Miroslav Čáslavský

Foto: Jan Buchta



Velkolepé oslavy 150 let trati v Dolní Lipce

V sobotu 7. října uspořádali Pardubický kraj, České dráhy a Muzeum starých strojů a technologií Žamberk velkolepé oslavy 150 let trati Šternberk - Šumperk - Hanušovice - Dolní Lipka. Při této příležitosti byly do Dolní Lipky vypraveny parní vlaky z České Třebové (v čele lok. 433.001 Skaličák), Pardubic a Hradce Králové (v čele lok.

555.0153 Němka) a Olomouce a Šumperka (v čele lok. 464.202 Rosnička). K tomu zajistila lok. 431.032 Ventilovka 2 páry vlaků mezi Dolní Lipkou a Stíty. Celkem se tak do Dolní Lipky sjely 4 parní lokomotivy, což je událost v dnešní době zcela výjimečná. V Dolní Lipce byl pro návštěvníky připraven bohatý program, v jehož rámci

se představilo zdejší připravované železniční muzeum. Vystaveny byly provozní i neprovozní lokomotivy a vozidla či expozice o historii zdejší dráhy. To vše se odehrálo za příjemného podzimního počasí a velkého zájmu návštěvníků z blízkého i dalekého okolí.

Text a foto: Ing. Martin Hájek



Londýn – město historie i živé současnosti

Návštěva Londýna, hlavního města Velké Británie, je určitě velikým zážitkem pro každého cestovatele. Vzdát se ocitá v hlavním městě někdejší říše, která ovládala země prakticky na všech kontinentech, z nichž mnohé dodnes dodržují její tradice – například jízdu vlevo. Právě ta vyvolává u pěších turistů, kteří jsou ze své domoviny zvyklí na jízdu vpravo, zpočátku určitou nejistotu při přecházení ulic. Ani řízené přechody mnohdy nejsou osazeny semaforem pro chodce, takže ten se musí řídit proudem aut – v okamžiku, kdy auta zastaví, měl by mít chodce volno – ale přesto si ani potom není jist, ze které strany na něj může vyrazit automobil.

Dopravu ve městě, pokud chcete co nejvíce vidět, je nejlépe absolvovat typickými červenými londýnskými autobusy tzv. doubledecker, které křižují Londýnem již sto let. Výhodou je kromě krásného rozhledu po londýnských ulicích také přepravní cena – při nástupu stačí přiložit platební kartu ke čtečce u řidiče a můžete jezdit celý den i s přestupy za zhruba 150 Kč (něco přes 5 liber), které se vám z karty každé ráno odečtou. Nevýhodou doubledeckerů je jízda přeplněnými londýnskými ulicemi, kdy zvláště v době dopravních špiček jejich rychlost nepřevyšuje rychlost chůze. Jinak se ale těmito autobusy dostanete prakticky všude, zejména pak na turisticky významná místa.

Dalšími alternativami dopravy v tomto městě je jízda metrem, rychlá a spolehlivá, ovšem poněkud dražší. Londýn je také protnut sítí železničních kolejí – po ce-

lém Londýně se nalézá více než patnáct vlakových nádraží. Jízdenky se kupují převážně v automatech a k vlaku (stejně jako k metru) se dostanete přes turniket. Tento druh hromadné dopravy po Londýně je zřejmě nejdrazší, pokud nepočítáme taxilublu. Ta je prováděna tradičními černými kablolety, ale také jinými společnostmi, které si můžete přivolat za pomoci mobilní aplikace přesně na vámi určené místo. Samostatnou kapitolou londýnské dopravy je doprava letecká – Londýn má celkem šest letišť, z nichž se do centra dostanete opět autobusem, metrem, vlakem nebo taxikem, případně pronajatým autem. Kdo si troufne do přeplněných ulic na kole, má možnost vypůjčit si sdílený bicykl – mnohdy je to nejrychlejší doprava na kratší vzdálenosti – cyklostezky však jsou většinou jen v londýnských parcích, z nichž největší je proslulý Hyde park. Jinak se cyklista musí vyrovnat s velice hustou automobilovou dopravou.

Snad každý turista chce v Londýně vidět jeho největší zajímavosti: londýnský parlament u řeky Temže s proslulou věží Big Ben, jejíž ciferník měří v průměru bezmála sedm metrů, vedle stojící Westminsterské opatství, kde jsou korunováni králové a královny, samotné sídlo krále – Buckinghamský palác, který je neustále v obležení turistů, stejně jako ostatní pamětihodnosti, například most Tower Bridge, který je kombinací visutého a zvedacího mostu, pod nímž mohou proplouvat lodě ze Severního moře do londýnského přístavu. Dalším lákadlem je

největší londýnské náměstí – Trafalgar Square se sochou admirála Nelsona, který položil život v bitvě u Trafalgaru v roce 1805. V této poslední bitvě plachetnic porazilo britské námořnictvo spojenou francouzsko-španělskou flotilu vedenou Napoleonem.

Dlouhá fronta návštěvníků se tvoří také před muzeem madame Tussaud, kde se můžete ocitnout tváří v tvář (ovšem voskovou) významným osobnostem z celého světa, nevyjímaje britskou královskou rodinu. Kam se ovšem v Londýně nedostanete, je ulice Downing Street, kde její číslo 10 je oficiálním sídlem britského premiéra. Celá tato ulice je od roku 1989 uzavřena vysokým železným plotem a policejní ochranou z důvodu obav před teroristickými útoky. Lze si ji jen fotografovat. Fotograficky vděčné jsou i červené telefonní budky, které již slouží většinou právě jen k tomu fotografování.

Londýn opravdu stojí za to navštívit a poznat. Dobrou možností jsou pěší procházky mimo hlavní turistické trasy, hlavně v parcích, zapomenout nelze na proslulé londýnské puby s nedobrym pivem, ale skvělou atmosférou, na sportovní stadiony (Wembley, Wimbledon, Chelsea, Arsenal), či hvězdámu Greenwich. Více než osmimilionové velkoměsto nabízí rovněž soužití různých ras a náboženství, úctu a hrstost na tradici, slušnost a vstřícnost, jakož i pověstný anglický klid. Je zde toho k vidění velice mnoho a týdenní návštěva stačí jen na letmý dotyk všeho zajímavého.

Miroslav Čáslavský

Nové trendy ve sportu se uplatňují také u nás a proto v pondělí 13. listopadu 2023 budeme v Praze pořádat první železničářský turnaj v esportu. Hrát se bude fotbal – FIFA 2022, hráči budou používat předpřipravené

Sportovní novinka – ESPORT!

formace EA a každý hráč odehraje minimálně tři dvacetiminutové zápasy. Jestliže znáte nějaké „pařany“, kteří by se rádi zúčastnili, dejte jim vědět! Další informace na telefonu **602 655 540** nebo jirizachar@seznam.cz. Přihlášky a propozice naleznete na Rail-sport.cz v sekci MČR.

LITERÁTI NA TRATI XI

aneb Příběhy (Poezie) s vůní dalek

motto: „Cesty vlakem voní tisíci příběhů (veršů)...“

Literární skupina ČZS FISAIC vyhlašuje jedenáctý ročník železniční knižní antologie Literáti na trati, která je příležitostí pro všechny autory, jejichž námětem, múzou či inspirací je prostředí kolejí, vlaků a cestování. A stejně jako vloni, tak i letos budou knihy dvě: „Příběhy s vůní dalek“ a „Poezie s vůní dalek“.

Vášim úkolem je dodání textu, který se dotýká železnice a **odkoupení alespoň dvou výtisků knihy**. Uvitáme ukázky z knih, poezii i prózu, povídky, fejetony, cestopisy, články, pohádky... Přidat se může každý! Jedinou podmínkou je naplnění názvu knihy – jsme „**Literáti na trati**“. Ať už profesí či láskou k železnici.

Je jedno, zda jste ostřílený autor nebo si píšete jen tak pro radost. Podělte se o svoje dílo s ostatními. Staňte se součástí dnes již více než stoleté party a vytvořme společně další díl antologie známých i neznámých autorů, které spojuje souprava dobře rozjetého mezinárodního vlaku! Seberte tedy odvalu a pojďte do toho! „Stojí to za to!“

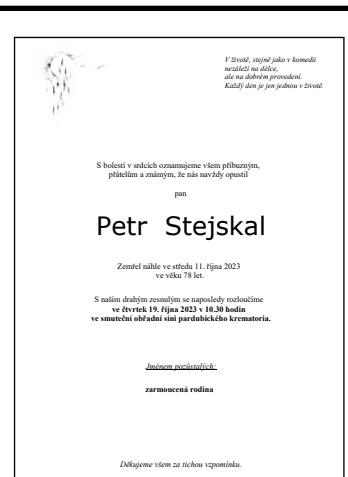
Další informace získáte na webu: <http://obecpisovatele.blogspot.com>, na e-mailové adrese: frantisek.tylsar@seznam.cz nebo na tel. čísle +420 776 58 2331.

Fanda :-) Tylšar, vedoucí literární skupiny ČZS FISAIC a tvůrce knihy

Každý je génius. Ale pokud budete posuzovat rybu podle její schopnosti vylézt na strom, bude celý svůj život žít v vědomím, že je neschopná.

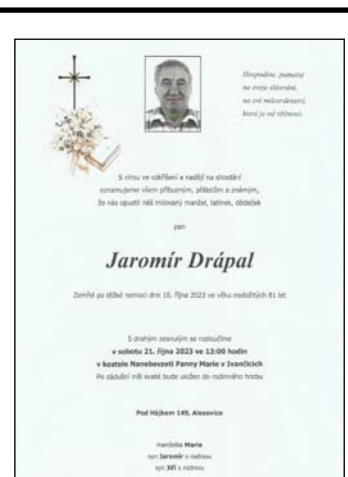
Albert Einstein

–bl–



Dne 11. října 2023 nás navždy opustil dlouholetý předseda a kolega ZO OSŽ DKV Hradec Králové pan Petr Stejskal. Celý život zasvětil práci na železnici v LD Hradec Králové a současně vykonával funkci předsedy místní odborové organizace. Čest jeho památce!

Za ZV OSŽ DKV Hradec Králové Jaroslav Hájek



Dne 16. října navždy odešel pan Jaromír Drápal. Kdo jste ho blíže znali, pošlete tichou vzpomínku...

VJ



Buckinghamský palác



Britský parlament s věží Big Ben



Zvedací most Tower Bridge na Temži



Skotský dudák na mostě přes Temži



Uzavřená ulice Downing Street



Doubledecker křižují celým Londýnem