



Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

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

Opravdu je třeba motivovat lidi, aby pracovali i v důchodovém věku?

Dne 19. června proběhlo jednání **Ústředí OSŽ**, během něhož se projednávala řada důležitých témat, včetně novinek týkajících se rekreačních objektů OSŽ a organizačních záležitostí. Jedním z benefitů pro členy OSŽ je možnost využít za příznivé ceny rekreačních objektů, které OSŽ vlastní. Mezi oblíbené rekreační komplexy patří hotel Skalka v Rajecých Teplicích. Martin Vavrečka, místopředseda pro správu majetku OSŽ, společně s Ing. Jiřím Buchou informovali o průběhu přípravných prací, které souvisí s přestavbou tohoto zařízení. Průběh rekonstrukce bude dále projednáván na podzimním jednání Ústředí OSŽ. Další významnou rekonstrukcí je obnova apartmánového domu Orion v Leptokárii v Řecku. Martin Vavrečka přiblížil plánované úpravy objektu, který bude od příští sezóny kompletně zrekonstruován. Rekonstrukce začne letos v říjnu po ukončení turistické sezóny a dokončení je plánováno na jaro příštího roku. Návrh rekonstrukce byl přítomnými členy Ústředí OSŽ jednohlasně schválen. Členové Ústředí se také zabývali inventarizací majetku OSŽ za rok 2023, kterou přednesla Ing. Tereza Gojňá. Vzdělávací aktivity OSŽ v první polovině roku 2024 shrnul JUDr. Petr Večeř, vedoucí sociálně-právního oddělení OSŽ-ústředí. Proběhlo sedm jednodenních seminářů, pět vícedenních seminářů a také tři školení pro členy NeRV OSŽ a Výbor OSŽ AŽD, které byly velmi dobře hodnoceny. PhDr. Helena Svobodová informovala o stavu členské základny OSŽ k 1. únoru 2024. Údaje budou pro nastávající sjezdové období klíčem k určení počtu delegátů na IX. sjezd

OSŽ, který se bude konat v listopadu 2025. Barunka Balázová, předsedkyně revizní komise, krátce informovala o uskutečněných devíti kontrolách v základních organizacích OSŽ. V druhé části jednání informoval předseda PV OSŽ při ČD Štěpán Lev o pokračujících jednáních se zaměstnavatelem ČD na vyhodnocení osobního ohodnocení pro zaměstnance. K situaci v JMK Štěpán Lev sdělil, že na všechny zasláné dopisy příslušným drážním institucím a hejtmanovi JMK bylo OSŽ odpovězeno. KORDIS JMK tvrdí, že je schopen pokrýt 70% trati, což si Jihomoravský kraj slibuje jako významné úspory v rozpočtu. Antonín Leitgeb sdělil, že na jednání RHSD hlasitě upozornil na možné problémy, zástupci kraje však tyto obavy vyvrátili s tím, že systém je propracovaný a problémy nehrozí. Petr Štěpánek, předseda PV OSŽ Správy železnic, sdělil, že Správa železnic ráda přijme zaškolené zaměstnance z Českých drah, kteří budou propuštěni z důvodu nadbytečnosti především z oblasti Jihomoravského kraje. Informoval také o setkání s ostatními odborovými centrály, které proběhlo 18. června, na kterém byl diskutován návrh podnikového výboru OSŽ týkající se zásad čerpání FKSP. Tomáš Šlachta, místopředseda Nedrážního republikového výboru, stručně informoval o jednání NeRV z konce května, kde si také zvolili zástupce do komisi pro IX. sjezd OSŽ. Danuše Polášková, předsedkyně Republikové rady seniorů, informovala o nedávném jednání, kde se senioři s nadšením věnovali přípravám na srpnové seniorské hry. Informace ze zásadních jednání doplnil předseda

ZO René Vrána z DPOV Přerov a předseda ZO OSŽ AŽD Karel Šimáček, který zmínil otevření kompetenčního centra v Dětenicích, kde si studenti budou moci vyzkoušet celou řadu technologií za pomoci odborníků z AŽD.

Červnové zasedání **Podnikového výboru OSŽ Správy železnic** (20. června 2024) řídil jeho předseda Petr Štěpánek, který upozornil na veřejnou sbírku Nadace Okřídlené kolo, jejíž výtěžek bude použit pro opravu parní lokomotivy 475.179. Informoval také o jednání Ústředí OSŽ týkající se stavu rekonstrukce RZ Skalka a navrhované rekonstrukce RZ Orion v Leptokárii. Připomenul i téma, které rezonuje především u Českých drah, a to je Jihomoravským krajem plánované omezení mobilního i stacionárního personálu. V bloku informací z odborových centrál připomněl návrh OSŽ k problematice čerpání FKSP, ke kterému se zatím vyjádřila kladně většina odborových centrál. Dále uvedl vývoj mezd a upozornil, že ještě část zaměstnanců nevyjádřila potřebný souhlas k pojištění úrazu nebo smrti, které nad rámec zákona zajišťuje a platí zaměstnavatel. Vzhledem k dovolenkovému období byla otevřena diskuze nad složením týmu kolektivních vyjednávačů. Chceme být při

(Pokračování na str. 2)



NAVŠTÍVILI JSME

Návštěva dispečerského pracoviště Správy železnic v Brně

Vlaková síť v České republice má cca 9 349 km. Prohání se na ní denně stovky vlaků jak osobních, tak i nákladních, jejichž provoz na tratích řídí několik dispečerských center a stovky výpravních v jednotlivých stanicích. Dvě pracoviště jsou centrální – CDP v Praze a v Přerově – a několik je menších, nazývaných regionální dispečerská pracoviště (RDP), ze kterých se řídí část většinou provozně méně zatížených tratí.

Jedno RDP v současné době vzniká v nové technologické budově v železniční stanici Brno hlavní nádraží, ze kterého se od roku 2025 bude dálkově řídit úsek Střelice–Zastávka u Brna. Ze stejného místa, jen pouze z vedlejší místnosti, je již pátým rokem řízen provoz v nevytíženější stanici na Moravě – v železniční stanici Brno hl. n.

Dispečerské pracoviště je na tomto místě vybudováno teprve pět let, takže je zcela moderně vybaveno, o čemž jsme se měli možnost přesvědčit při naší návštěvě, kterou nám zajistil náměstek pro modernizaci dráhy generálního ředitele Správy železnic Ing. Mojmir Nejezchlebov společně s ředitelem Oblastního ředitelství SŽ Brno Ing. Liborem Tkáčem, MBA. Čekala nás tedy zajímavá prohlídka těchto prostor, včetně výhledů na celé nádraží, katedrálu svatého Petra a Pavla a na nejvyšší budovu v republice AZ Tower, a to ze střechy tohoto třípatrového dispečerského pracoviště SŽ.

Ing. Jiří Pelc ze společnosti SUDOP Brno nás v úvodu informoval o tom, že společnost SUDOP Brno se významně podílela na stavbě už v roce 2019 a na starosti zde měla kompletní

(Pokračování na str. 3)

Daniela Houdková

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Leptokárie – městečko pod samotným sídlem řeckých Bohů

Mezi jeden z benefitů členů OSŽ se řadí možnost jet na dovolenou nebo na prodloužený víkend do rekreačních středisek, které OSŽ vlastní. Jedním z těchto objektů je také **apartmánový dům v Leptokárii v Řecku. Začátkem letních prázdnin v Obzoru č. 13 vyšel článek redaktora Miroslava Časlavského, který popisuje pobyt v Leptokárii ležící v oblasti Pieria, jenž absolvoval se členy Republikové rady seniorů začátkem června.**

Ani já jsem si letos pobyt v apartmánovém domě Orion nenechala ujít, neboť ho čeká rozsáhlá rekonstrukce a příští rok již přivítá rekreanty v novém kabátku. Bude tedy co porovnávat. V polovině května uskutečnili členové představenstva OSŽ pracovní cestu do tohoto objektu za účelem zhodnocení technického stavu a posouzení potřebnosti přístupu k rekonstrukci domu. Místopředseda OSŽ pro správu majetku Martin Vavrečka přiblížil plánované úpravy. Jejich cílem je modernizace pokojů, rekonstrukce koupelen a vytvoření jídelního zázemí v jednotlivých apartmánových jednotkách. Celkem se plánuje čtrnáct dvoulůžkových a čtyři čtyřlůžkové jednotky a jedna multifunkční, svým způsobem i společenská místnost. Rekonstrukce začne letos v říjnu po ukončení turistické

sezóny a dokončení je plánováno na jaro příštího roku. Návrh rekonstrukce byl členy Ústředí OSŽ jednomyslně schválen, a tak členové OSŽ se už od příští sezóny mohou těšit na zcela zrekonstruovaný apartmánový dům.

Nerada bych se po Mirkovi Časlavském opakovala, a tak na jeho článek v Obzoru navázala rozhovorem s majitelem řecké cestovní kanceláře Panajotisem Margaritopolusem (respektive Jotisem, jak mu v Leptokárii každý říká), který již s OSŽ spolupracuje dlouhých 27 let a momentálně zde v Leptokárii vystupuje jako průvodce či delegát starající se o co nejlepší příjemství pobytu členům OSŽ.

Jak se Vám spolupracuje ty dlouhé roky s Odborovým sdružením železničářů?

S prací v cestovním ruchu mám zkušenosti již přes třicet let a nebudu tvrdit, že všichni členové byli bez problémů nebo, že jsme tu nikdy neřešili nepříjemné záležitosti jako jsou ztracené doklady, zdravotní potíže a zranění rekreatů či odcizené nebo poškozené věci na pokojích. Ale je to práce s lidmi a když ji chcete vykonávat, musí vás prostě bavit. S vedením OSŽ, a především s místopředsedou OSŽ pro správu majetku Martinem Vavrečkou, jsme vždy našli společnou cestu, jak vše zdárně vyřešit. Cílem rek-



reace tady v Leptokárii je pro členy OSŽ, aby se zde cítili jako doma a měli si zde možnost odpočinout a načerpat nové síly do běžného života. A pokud je zde přece jen potkají nějaké nepříjemnosti, tak jsem tu k dispozici a v rámci svých možností připraven jim se vším pomoci.

Jotis se o vás postará od prvních chvil při přeletu na letiště, kde si vás převezme a během cesty z Thessaloniki, po našem Soluně, do Leptokárie seznámí nejen s historií Řecku, ale

(Pokračování na str. 2)

Kdy má dohodář smůlu a nárok na dovolenou nezíská?

Dohodáři sice získali od letošního roku nárok na dovolenou, ale ne vždy na ni dosáhnou. Podle ekonomického magazínu Podnikatel.cz musí totiž splnit hned několik podmínek.

Aby dohodáři nárok na dovolenou měli, musí splnit stejné podmínky jako zaměstnanci. Pracovněprávní vztah zaměstnanec k zaměstnavateli na tutéž dobu tedy musí v příslušném kalendářním roce nepřetržitě trvat alespoň 4 týdny (tj. 28 kalendářních dnů) a pracovník musí odpracovat alespoň 4násobek své fiktivní týdenní pracovní doby (ta činí vždy 20 hodin), tj. pracovník tak musí odpracovat pro účely dovolené alespoň 80 hodin v příslušném kalendářním roce (včetně případných náhradních dob, jako je například doba, kdy zaměstnanec nepracuje pro překážky v práci, či doba, kdy zaměstnanec nepracuje proto, že je svátek).

Výpočet délky dovolené závisí na:

- délce týdenní pracovní doby zaměstnance, která činí vždy 20 hodin týdně,
- počtu celých odpracovaných násobků této týdenní pracovní doby v daném kalendářním roce (do odpracované doby pro účely dovolené se i v tomto případě započítou tzv. náhradní doby, kdy zaměstnanec fakticky nepracoval, tedy se použije § 348 odst. 1 v kombinaci s § 216 odst. 2 a 3 zákoníku práce),
- výměře dovolené.

Délka dovolené se určí dle § 213 zákoníku práce tak, že za každou celou odpracovanou týdenní pracovní dobu přísluší zaměstnanci dovolená v délce 1/52 této týdenní pracovní doby vynásobené výměrou dovolené, přičemž výsledek se vždy zaokrouhlí na celé hodiny nahoru. Poněvadž týdenní pracovní doba bude pro účely dovolené vždy 20 hodin týdně, pracovníkovi na dohodu při 4týdenní výměře dovolené za odpracování každých 20 hodin (včetně náhradních dob) vznikne právo na 1/52 z 80 hodin (20 x 4), tedy zhruba 1,5 hodiny dovolené. Pokud tak dohoda bude trvat 28 dnů a odpracuje se 80 hodin (20 h týdně), vznikne mu nárok na šest hodin dovolené.

Miroslav Svoboda

Zdroj: Podnikatel.cz

(Celý článek najdete na www.odborny.info)

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

Opravdu je třeba motivovat lidi, aby pracovali i v důchodovém věku?

(Dokončení ze str. 1)

pravení, neboť jak naznačil personální ředitel Ing. Koucký na úterním jednání OC, lze očekávat již v srpnu návrh PKS na rok 2025 od zaměstnavatele. Po krátké diskuzi se PV shodl na stejném složení kolektivních vyjednávačů jako v loňském roce. Zástupkyně oddělení BOZP Dana Žáková v krátkosti připomněla možnost mikroškolení na regionech a problematiku odškodnění pracovních úrazů, kterému je potřeba do budoucna věnovat zvýšenou pozornost. Luděk Šebrle, zastupující oddělení SPO, informoval, že bude aktualizována smlouva o pojištění členů OSŽ za škody vzniklé při výkonu povolání. Z úst tajemníka PV Miroslava Maincla zaznělo upozornění týkající se Směrnice 29. Při přechodu k novým produktům je požadováno, aby stávající smlouva nebyla vypovězena a naspójené prostředky nebyly vybrány. V opačném případě by zaměstnavatel v souladu se Směrnicí 29 začal vyplácet příspěvek až po pěti letech. Vyzval k velmi obezřetnému jednání zaměstnanců, aby si opravdu zjistili dopředu informace, než něco nového podepíší. Zaměstnavatel byl požádán o vypracování vzorového příkladu, kdy a jak se budou zdaňovat benefity (reakce na mylné informace o zdaňování KOP).

RRS OSŽ na svém jednání 20. června 2024 měla jako hlavní bod zařazenou registraci účastníků VII. Seniorských her, které se budou konat v areálu Lesní chaty OSŽ v Kořenově ve dnech 27.–29. srpna 2024. Jednání se zúčastnil vedoucí mezinárodního oddělení OSŽ Ondřej Šmehlík, který členům rady vysvětlil postup při přihlašování za pomoci nové aplikace Rail sport. Výhodou tohoto přihlášení přes internet je skutečnost, že po prvotní registraci se může každý zájemce o sportovní akci pořádanou OSŽ přihlásit jednoduchým způsobem, bez papírování,

na jakoukoliv další sportovní akci. Aplikace www.railsport.cz je nainstalována na webových stránkách OSŽ v rubrice Sport. V další části jednání členové rady diskutovali o všech okolnostech týkajících se připravovaných sportovních her, jejichž organizaci a průběh budou členové rady pomáhat zajišťovat včetně výpomoci rozhodčím. V informacích o jednání Ústředí OSŽ zmínila předsedkyně RRS Danuše Polášková zprávu o stavu členské základny OSŽ, v níž největší počet členů má Správa železnic (10 218 členů, což je 33,3 % členské základny). Druhý největší počet členů OSŽ je registrován u seniorů (8 872 členů, což je 28,3 % členské základny OSŽ). U seniorů došlo v posledním roce k úbytku 508 členů – je to způsobeno stářím, nemocí a také úmrtím. Celkem OSŽ eviduje 30 670 členů v 255 základních organizacích. Danuše Polášková informovala rovněž o rekonstrukcích rekreačních zařízení OSŽ v Rajeckých Teplicích a v řecké Leptokárii (apartmány Orion). Ústředí OSŽ se zabývalo také změnami ve vlakové dopravě na Brněnsku, kde se s nápetím čeká, jak dopadne nový systém odbavování cestujících v režii společnosti KORDIS.

Jednání Představenstva OSŽ (9. července 2024) zahájil předseda OSŽ Martin Malý. Po tradiční kontrole úkolů a schválení příznání několika žádostí o dávky z Podpůrného fondu OSŽ následovaly informace ze zásadních jednání. Zahájil je předseda Podnikového výboru OSŽ při ČD Štěpán Lev. Informoval o zasedání Dozorčí rady ČD, kde byla schválena výstavba haly v Havlíčkově Brodě, prodloužení haly v České Třebové, úpravy haly a pořízení podúrovňového soustruhu v Brně-Maloměřicích a další. Ohledně nové smlouvy ČD v Jihomoravském kraji je potřeba, aby zaměstnavatel vypracoval materiál odpovědnosti při

provozu bez doprovodného personálu. Za PV OSŽ ČD Cargo přednesla stručné informace tajemnice podnikového výboru Marta Urbancová ohledně jednání ze dne 25. června ke katalogu zaměstnání, kterého se zúčastnil člen představenstva Martin Svojanovský. Petr Štěpánek, předseda PV OSŽ Správy železnic, připomenul události projednávané na jednání odborových centrál 18. června, kde byl předložen návrh PV OSŽ SŽ ke změně zásad FKSP na rok 2024. Předsedkyně Nedrážního republikového výboru OSŽ Renata Dousková seznámila přítomné s výsledkem jednání Dozorčí rady Dopravního zdravotnictví. Dále informovala o situaci v poliklinice AGEL Praha Italská, jakož i o Drážním úřadu, společnosti Wagon Lostr a TSS. Helena Svobodová krátce shrnula nejdůležitější informace z jednání orgánů ETF v květnu a červnu 2024. **Martin Malý informoval o některých bodech z jednání RVUR (Rada vlády pro udržitelný rozvoj) konaného 26. června. Byla projednávána například výzva k tomu, aby ČR více motivovala lidi v důchodovém věku k pokračování v pracovních aktivitách a dále také výzva k odstranění**

„dávkové demotivace“ ke dřívějšímu zapojení do práce také zaměstnanců na rodičovské dovolené. Hostem na jednání Představenstva byl Vladislav Vokoun, který konkrétněji představil podrobné vypracované materiály ohledně analýzy vývoje novely zákona o důchodovém pojištění a nastín možných řešení. Vladislav Vokoun doporučuje jako možné řešení dopadů vládní důchodové reformy vyjednat o navýšení příspěvku zaměstnavatelů a všem členům OSŽ mít uzavřené penzijní připojištění a využít tak příspěvky od zaměstnavatele. Ondřej Šmehlík informoval o sportovních akcích připravených na druhou polovinu letošního roku. Při řešení organizačních záležitostí proběhla neformální debata o připravovaných volbách na valné hromadě ASO, které se uskuteční 1. října letošního roku. Závěrem jednání předsedkyně Revizní komise Barunka Balázová uvědomila přítomné o příštím jednání komise naplánovaném na 17. července a o připravovaných kontrolách v základních organizacích ve Středočeském kraji.

-RED-

(Podrobnosti na www.osz.org)

ZE SVĚTA

● DEUTSCHE BAHN CHTĚJÍ BÝT V DÁLKOVÉ DOPRAVĚ PŘESNĚJŠÍ

Šéf Deutsche Bahn (DB) pan Lutz nastínil představu vývoje dopravní situace v příštích letech. Zpoždění by se mělo postupně snižovat. DB usilují o 80% míru přesnosti u svých dálkových spojů ve výhledu několika let. „**Nášim cílem je mít do roku 2028 opět 80% přesnost v dálkové dopravě,**“ řekl Lutz listu Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung. Roční plnění na více než 80% DB naposledy dosáhla v roce 2020, a to 81,8%, kdy takto tehdy jezdily všechny vlaky ICE a IC/EC. Předtím dosahovaly dálkové vlaky naposledy 80% přesnosti v roce 2011.

Hlavními důvody vysokého počtu zpoždění jsou rostoucí vlaková doprava na železniční síti, která je náchylná k narušení. Hlavní tahy budou v příštích letech renovovány, ale staveniště v současnosti způsobují nová úzká hrdla. DB chce letos dosáhnout obratu ve včasnosti, řekl Lutz. „**S prvními čtyřmi měsíci nemůžeme být spokojeni. Jen asi 65% dálkových vlaků jelo včas. Za rok 2024 chceme dosáhnout v průměru 70%.**“ Protože pod touto hranicí roste nespokojenost zákaz-

níků obzvláště prudce. „**Cestující se kvůli pěti nebo šestiminutovému zpoždění nerozčilují. Správně se rozčilují, když mají půlhodinové nebo hodinové zpoždění, když zmeškávají spoje a celé plánování cesty se stává nevyočitatelným,**“ vysvětlil šéf drah.

● PODÍL ŽEN V DEUTSCHE BAHN VÝRAZNĚ VZROSTL

(Berlín) Napříč různými pracovními profesemi neustále roste podíl žen v Deutsche Bahn (DB).

Je to více než 55 tisíc žen. To znamená, že ženy tvoří 24,1% pracovní síly – v roce 2023 to bylo 23,6%. V železničním průmyslu, který byl po desetiletí téměř výhradně mužskou doménou, nyní pracuje stále více žen. Jen v březnu se přihlásilo kolem 11 000 žen a pracovat začalo kolem 800. „**Jsem hrdí na náš dosavadní pokrok, ale stále vidíme prostor pro zlepšení,**“ řekl ředitel lidských zdrojů DB Martin Seiler. Železnice je nejen odhodlána nabírat více žen, ale také si cení železničářek, které již ve společnosti pracují, vysvětlil.

Z *Bahnblockstelle* připravil sh

Všimli jsme si

● **ZE SOUSEDNÍHO MERKLÍNA**, který před časem odkoupil od tehdejší SŽDC zdejší výpravní budovu, rekonstruoval ji a proměnil na byty a obecní infocentrum (se zachováním čekárny a hovorů pro potřeby železničce coby věčného břemena), si vzali příklad v podkrusnohorském městečku Hroznětín na trati č. 141 (Karlovy Vary)–Dalovice–Merklín.

Zdejší radnice před čtyřmi lety od státní železniční správy odkoupila dlouhodobě nevyužívaný a zdevastovaný objekt dopravní D3. Budovu nákladem osmi milionů korun zrekonstruovala a zřídila zde trojici nájemních bytů. Současně bylo upraveno i okolí stavby včetně míst pro parkování osobních automobilů, pro cestující zůstal zachován krytý přístřešek.

Na deset kilometrů dlouhé „Merklínce“ jsou každodenně vedeny čtyři páry spojů vedené výhradně motorovými vozy řady 810 se samoobslužným provozem. Zejména nyní v létě stojí za návštěvu Hroznětín s pěkným lesním židovským hřbitovem (nachází se na dohled od zdejší zastávky), tak rekreační areál Velký Rybník (se stejnojmennou vodní plochou), u místních zvaný Velas. Obec Merklín, nacházející se přímo na úpatí Krusných hor, je dobrým východiskem k vyletům po tomto pohoří.

Robert Koutný



● **DOPRAVA D3 KOŘENOV JE CENTREM** akcí na „Zubačce“ (nejstřednější trať v Česku s ozubeným pásem v koleji ve stoupání) pořádaných Železniční společností Tanvald, kde je vždy spousta návštěvníků, kteří jsou tu o programu, odjezdech vlaků a historických autobusů informováni prostřednictvím mikrofonu a rádiových repobeden (na snímku ze dne 20. července 2024). Pro tento účel by tu jistě byla vhodná instalace rozhlasu (nevím, jestli to není v plánu v rámci výhledové velké rekonstrukce této trati) s využitím vyřazených starších rozhlasových reproduktorů Tesla, což by vypadalo lépe.

Tomáš Martinek



Daniela Houdková

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Leptokárie – městečko pod samotným sídlem řeckých Bohů



Foto: Daniela Houdková, Filip Houdek

(Dokončení ze str. 1)

také s tím, co vše pobyt v Leptokárii nabízí. Jaké výlety nebo aktivity byste rekreačním doporučili?

Možností výletů a aktivit na zhruba desetidenním pobytu v Leptokárii je hodně. Navíc se nabídka rozšířila o návštěvníky, kteří přijedou vlastní dopravou. Součástí zájezdů je výlet na bahenní koupele, které určitě doporučuji absolvovat. Koupel v odsolovacích nádržích, bahenní solný zábal a koupel v moři s písčitou pláží je velmi přínosný pro detox těla. Bonusem je tam i místní pochoutka v podobě tepelně upravených škeblí, které se v těchto místech čerstvě loví.

V této části Řecku, kde Orion sídlí, se nachází šestnáct historických míst, které určitě stojí za to navštívit. A protože se to

za jeden pobyt většinou nedá stihnout, je na místě se sem vracet každou sezónu. Mezi navštěvovaná místa patří Starý Panteleimonas, který najdete nahoře v horách. Zde je i méně obydlená Stará Leptokárie. Najdete tu také tzv. magnetickou horu (Lifidra), místo, kde „teče“ voda do kopce. Na úpatí pohoří Olymp pod nejvyšším vrcholkem Mytikas leží malá vesnička Litochoro, kam také podnikáme výlety.

Velmi zajímavým zážitkem je plavba lodí na ostrov Skiathos – malý řecký ostrov na severozápadě Egejského moře. Plavba na moři je zpestřena tanečním programem, kdy si vyzkoušíte mimo jiné i řecké tradiční tance a během cesty se k lodím na chvíli připojí i hejno delfinů. Po cestě můžete také obdivovat velmi

hezkká panoramata některých okolních ostrovů, kterých je v Řecku přes tři tisíce, i když obydlených je jen sto šedesát sedm. Součástí výletu je zastávka v hlavním městě ostrova Skiathosu, kde určitě doporučuji procházku úzkými uličkami ke kostelíku na kopci s výhledem na celé okolí ostrova. Závěrem celodenního výletu loď ještě připluje na jednu z šedesáti pláží, aby se turisté mohli na chvíli osvěžit v moři.

Pokud někdo z rekreačních projevů zájem o výlet například do historického města Dion, jehož název je podle nejvyššího boha Dia (Zeus), a chce navštívit Archeologický park a muzeum Dion, tak se dá domluvit individuálně, anebo pro skupiny. Jakož i na jiné výlety, které by členy OSŽ zajímaly.

Já jsem se vydala s fotografem na pěší túru do Nei Pori, kde najdete mimo jiné krásnou sedm kilometrů dlouhou písčitou pláž. Ve většině případů bych však doporučila cestu absolvovat vlakem, který tam z Leptokárie jede asi sedm minut – je to jedna zastávka. Ale nás lákala návštěva zříceniny křížáckého hradu Platamon postaveného v letech 1204–1222, který je od Leptokárie vzdálen sedm kilometrů. A tak je ideální na hrad zajet autem. Na tomto místě se nacházelo starověké město Heraklion. Z hradu je krásný výhled na zátoku, na moře i na pohoří Olymp. Vstupné pro dospělé jsou tři eura, děti a studenti do 25 let mají vstup zdarma. Ostatně jako i do všech muzeí v Řecku. Co ještě jako lákadlo pro návštěvníky Leptokárie doporučíte a proč by měli právě členové OSŽ zavítat do této destinace?

Leptokárie byla původně malá pobřežní vesnice, která si svůj klasický poklidný život místních lidí stále zachovává. Každé úterý se zde konají místní trhy, kde najdete vše od květin, ovoce, zeleniny, přes čerstvé ryby, med, olej, víno až po oblečení, deky, boty a suvenýry. Na hlavní třídě najdete nespočet restaurací a taveren či rychlého občerstvení, kde si můžete dopřát místní rybí speciality i výborný Gyros v pitě (číst jako Jiros – důležitá poznámka Jotise). Místní pláže jsou tu jak kamenité, tak i oblázkové i písčité. Zpravidla, když si zajdete na pláž s lehátko, stačí zakoupit nějaký nápoj a můžete zde poležet celý den bez jakého-

koliv poplatku. Osobně doporučuji frappé, které osvěží a můžete jej mít jak s mlékem a cukrem, tak i jen jako našlehanou kávu (cena je cca 2,5 eura). Při hezkém počasí je možné vidět i pobřeží poloostrova Chalkidiki. Velmi zajímavé lákadlo je to pro rybáře, kteří navíc v Řecku mohou chytat ryby, aniž by museli mít rybářský lístek. Jediné, co není vzhledem k bezpečnosti povoleno, je harpunování.

Z hlediska členství v OSŽ se pobyt v apartmánovém domě Orion určitě vyplatí. Sice tu není all inclusive, ale jídlo se dá zakoupit nejen v místních restauracích, ale také v nedalekém Lidlu nebo nově otevřeném Diskontu, kde najdete spoustu řeckých výrobků za výbornou cenu. Výhodou takové dovolené je, že si může návštěvník této destinace přizpůsobit čas a program podle svých představ a nemusí se honit stále na snídaní, oběd či večeři v daném časovém úseku. Navíc voda je v Řecku pitná a není potřeba kupovat ji v plastových lahvích. Vzhledem k tomu, že Orion čeká po skončení této sezóny rekonstrukce, mohou se členové OSŽ těšit na modernější vybavení a zvýšený komfort.

Děkuji za rozhovor!

Pobyt v Leptokárii si například chválil i Lumír Křiváň, člen ZO CDP Praha se svojí manželkou, který se již těší na nově zrekonstruovaný Orion, aby zde mohl opět trávit dovolenou a poznávat tak nová místa, kam se letos ještě nestihli podívat. Více o výletech, které doporučuje, si můžete přečíst na webových stránkách OSŽ.

Návštěva dispečerského pracoviště Správy železnic v Brně

(Dokončení ze str. 1)

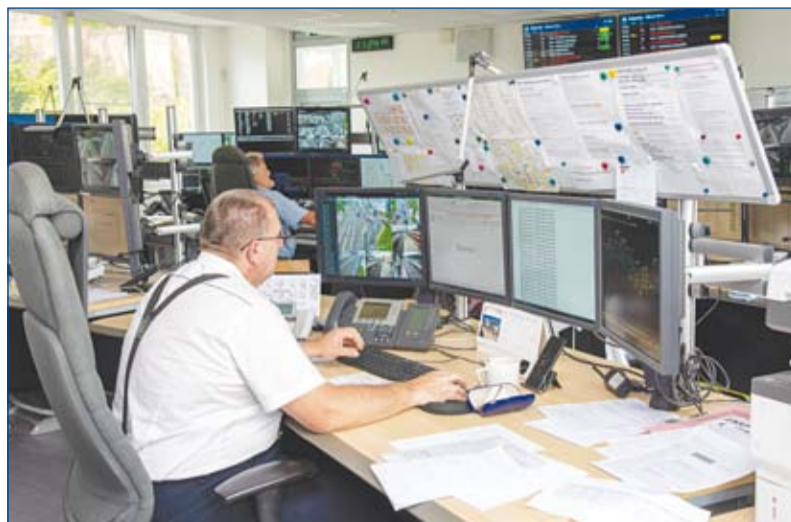
stavební řešení a v dalších fázích zdravotně technickou instalaci, vnitřní plynovod, vzduchotechnická zařízení a vytápění, měření a regulace, elektroinstalaci a hromosvod, trubkování pro strukturovanou kabeláž a technologii výtahu. Vlastní technologii moderního zabezpečovacího zařízení ESA 44 podle projektu společnosti SUDOP Brno realizovala a dodala firma AŽD.

Průvodcem po prostorách pracoviště výpravčích v Brně na hlavním nádraží nám byl Ing. Tomáš Černík ze Správy železnic, který pracuje na pozici náměstka ředitele Oblastního ředitelství SŽ Brno pro úsek řízení provozu. Při svém výkladu nám představil řídicí sál, v němž pracují výpravčí.

Vzdělání a výcvik výpravčích, který má zájem pracovat u Správy železnic, trvá přibližně jeden rok, přičemž cesta na samotný vrchol v rámci této profese, tedy například i ke zvládnutí provozu v uzlové železniční stanici, je otázkou přibližně pěti let. Každý začíná v menších stanicích a teprve se získanými zkušenostmi se část z výpravčích přiblíží směrem k řízení provozu ve velkém železničním uzlu.

V provozní budově nyní řídí významný brněnský uzel tři výpravčí, z nichž každý má na starost přidělený obvod odpovědnosti, který řídí a jeden hlavní výpravčí, který je zodpovědný za práci v celé stanici. K ruce mu jsou také dvě operátorky a nad provozem v celém uzlu a provozním obvodu Brno ještě dohlíží směnový dozorcí provozu. Ostatní tratě v okolí jsou řízeny místně jednotlivými výpravčími, případně má část na starosti dispečerské pracoviště v Přerově.

V technologické místnosti v přízemí nové provozní budovy jsme rádi využili příležitosti blíže se seznámit se zabezpečovacími zařízeními ESA 44, které nahradilo starý systém ovládaný ze stavědel číslo 4, 5 a 6, místo kterého nyní stojí právě současná řídicí budova. U stavědel číslo 4 a 5 památkáři nakonec zamezili jejich zbourání, ale v dnešní době bohužel spíše jen chátrají, a tím v tomto neuspokojivém stavu brněnské hlavní nádraží docela hyzdí.



Mistr SZT Petr Cupal a Ing. Tomáš Černík velmi ochotně odpovídali na četné dotazy návštěvníků exkurze a zajímavou formou jim vysvětlili, jak

vlastně celý proces řízení železničních tratí funguje.

Daniela Houdková,
foto: Jan Buchta

Důvod k zamyšlení

Dovolte mi, prosím, abych reagoval na kvalitu WC na hlavním nádraží v Praze. V tomto týdnu jsem dvakrát cestoval přes hlavní nádraží a byl jsem nucen WC použít. Nevím, jestli jsem jediný nebo je takových víc, ale kultura WC na tomto nádraží mně připomíná dobu před rokem 1989. Pravda, něco se přece změnilo – neplatí se jedna koruna, nýbrž dvacet. Bohužel ta kultura je katastrofální. Hned u vchodu vás zastihne

nesnesitelný zápach uvnitř z několika kabin... většina je zamčená, na zemi odpadky, na topení hromada čistících prostředků a obsluha telefonující s nezájmem o čistotu.

Myslím si, že WC na hlavním nádraží není jenom vizitkou Správy železnic, ale celé naší železnice. Vždyť za poslední roky se toho tolik změnilo k lepšímu, tak je škoda to tímhle kazit.

Vítá Pilát

Výhrady k článku Stavby Správy železnic

V Obzoru č. 11 vyšel článek o stavbách na síti Správy železnic a o hospodaření této organizace. Pisatel zde uvádí, že si všiml rychlého tempa stavebních prací na optimalizaci traťového úseku Karlštejn–Beroun, přičemž se zároveň zmiňuje o tom, že v nádražní hale žst. Beroun práce během roku nepokročily a že se na obě zmiňované stavby čerpaly evropské peníze. Potud je text v pořádku. Co se týče kritiky berounské nádražní budovy, tak na jednu stranu kritika její modernizace za dvojnásobnou cenu překračující tu z projektu je namístě, pokud je to pravda, na straně druhé nelze souhlasit s tím, že se jedná o architektonicky bezvýznamnou budovu a už vůbec nesouhlasím s tím, že architektura v (dnes nenáviděných) normalizačních letech byla ošklivá, naopak nepřipadala mně špatná na rozdíl od té dnešní, ale to je můj názor. Dále nevím, která památkově chráněná nádražní budova se bourá či byla zbořena. V plánu jsou nyní demolice výpravních budov v žst. Jihlava město či Kladno, ale ty nejsou

památkově chráněné, pokud vím. Také se mi to nelíbí, ale co se týče druhé jmenované, tak o ní se prý bude ještě rozhodovat. V plánu je ji umístit na seznam kulturních památek, tak třeba nakonec bude zachována. A dlouhodobě podudržovaný železniční nýtovaný most pod Vyšehradem již nejspíš nevyhovuje plánovanému navýšení vlakové dopravy do budoucna, byť je architektonicky velice zajímavý, čili toto je dvojsečná záležitost. Ovšem nepatřičné bylo od autora v článku zmiňovat, že si na [novinkách.cz](http://novinkach.cz), kde je podle mě plno dezinformací a chorých výplodů, přečetl, že modernizace benešovské výpravní budovy stála víc než měla a trvala čtyři roky místo dvou. Nevím, jestli měl pisatel na mysli výpravní budovu v Benešově nad Ploučnicí, nebo v Benešově u Prahy. Obě byly rekonstruovány již před lety.

Jinak do hospodaření zmiňované státní organizace nevidím, nicméně je jisté nemístné tuto záležitost hodnotit podle (připitom...) novinek.cz.

Tomáš Martínek

SŽ studie na rušení?!

<https://zakazky.spravazeleznic.cz/...tml>

Správa železnic poptává na svých stránkách studii udržitelnosti tratí, pod níž je opět ukryt „dábel v detailu“, jedná se o neprokryté rušení tratí, které se táhne dějinami od 14. sjezdu KSČ v roce 1971 (údajná nerentabilita železnice) po mapu Ústředního ředitelství ČSD v roce 1991 (celoplošné rušení tratí po vzoru Polska a sjednocovaného Německa) až po cílené ponechání tratí bez údržby v 90. letech (přec nám „Klaus“ neposlal peníze!), kdy se zastavil provoz na několika tratích, že tam traťmistr pichnul červený terč, který nezmizel ani

po 28 letech (Kralovice, Horní Slavkov). Je to stále stejně obehnaná písnička a je jedno, zda vládnou komunisti, pak západní autolobisté a nyní bateriový Green Deal. Vždy to v první řadě odnáší železniční infrastruktura. Správa železnic se odvolává na neufinancovatelnost rozsáhlé železniční sítě při stavbě vysokorychlostních tratí. To je argument jak z rádia Jerevan. Co takhle začít podle mustru SŽ rušit regionální silnice, tam, kde vede dálnice, co je odříznout hned u exitu, vždyť lidé nemají v regionech žít, žít se má jen tam, kde zastaví VRT! Cha! A už vidím, jak se do studie SŽ přihlásí v první řadě obchodníci se šrotem, aby z nějaké další skvělé evropské dotace na cyklostezky poslali koleje do svých sběrů, to není vtip, to se stávalo v bývalém východním Německu kolem roku 2000 běžně. A do toho všeho se bude v ČR zcela vážně zkoušet nejdražší doprava – vodíkový vlak, ten odepsalo i vzor šetrnosti Německo. No nekupte to! Je to přeci taaák ekologické jako solární baronský byznys, který platí každý občan u účtu za proud, ne ten, kdo ho zavedl.

Martin Kubík

Najdete na
www.osz.org

Rubrika Postřehy čtenářů:

■ A opět je tu Miroslav Zikmund, tentokrát s připomínkou nazvanou **Ad M262.0 OBZOR 8/24**. A opět k ní přidává vlastní zkušenosti.

Rubrika Cestujeme za poznáním i odpočinkem:

■ Prázdniny, doba dovolených a především krásné letní – mnohdy však až příliš horké – dny ještě nekončí, a proto se můžeme vydat na výlety po naší domovině... Kam? Inspiraci najdete například na webových stránkách OSŽ v příspěvcích Martina Kubíka, ať už je to článek **Stupno–Břasy a vzpomínka na horníky či Parním vlakem do Zbečna na Hamousův statek** nebo **V Pošumaví mizí nejen nádražní hostince a třeba i Nostalgickým vlakem z Lužné do Bochova**.

Dana Žáková,
oddělení BOZP OSŽ-U

PORADNA BOZP

Oleandr III. – to nejlepší na konec

Jistě, mluvit o penězích na veřejnosti se touhle dobou nenesí, na druhé straně, bez peněz to nejde, a pokud máme na něco právo, proč ho nevyužít. Ano, právě jsme se od jarního venčení oleandru dostali až k financím a kdo neví o čem je řeč, doporučuji nejdřív si přečíst článek Oleandr I. a II.

Základ odškodňování úrazů není nijak složitý. Už jsme si dřív řekli, že každý zaměstnavatel je ze zákona pojištěn, a pokud je tedy úraz úrazem pracovním, pravděpodobně vám někdo přinese formuláře a řekne, ať vyrazíte k lékaři pro potvrzení. Ale co dál? To je fakt opravdu všechno?

Pokud chceme mít opravdu jistotu, musíme otevřít legislativu (tj. zákoník práce a nařízení vlády č. 276/2015 Sb., o odškodňování bolesti a ztížení společenského uplatnění..., dále v textu NV), nebo si ze stránek OSŽ stáhnout dokument č. 7 – brožurku BOZP (www.osz.org/index.php/knihovnicka-dokumentu-osz), která vás úskalími provede. Dočteme se zde, že máme nárok na úslou mzdu (pokud byla pracovní ne-

schopnost) a dále na bolest a ztížení společenského uplatnění (trvalé následky), náklady spojené s léčením, náhradu věcné škody a jednorázovou náhradu při zvlášť závažném ublížení na zdraví zaměstnance. Obdobné náhrady se vyplácejí i při úmrtí zaměstnance z důvodu pracovního úrazu (a zemře-li na něj do jednoho roku) a samozřejmě k tomu patří i náhrada nákladů na výživu pozůstalých (ZP § 269–§ 272). Legislativa, tedy NV § 1, definuje i to, co je bolest: *tělesná a duševní strádání způsobené poškozením zdraví pracovním úrazem nebo nemocí z povolání, včetně stresu, obtíží a psychických symptomů obvykle doprovázejících poškození zdraví a léčením a odstraňováním následků poškození zdraví, včetně komplikací vzniklých v přímé příčinné souvislosti s pracovním úrazem nebo nemocí z povolání*, a též, co je ztížení společenského uplatnění: *trvalý nepříznivý vliv poškození zdraví (dále jen „trvalé poškození zdraví“) pracovním úrazem nebo nemocí z povolání a jeho trvalých následků a psycho-*

sociálních dopadů, které omezují nebo mění společenské uplatnění poškozeného v životě, zejména při uspokojování životních, pracovních, vzdělávacích a sociálních potřeb. To, čemu se zjednodušeně říká *psychická újma*, se pak obvykle řeší cestou znaleckého posudku a právníků.

U složitých a těžkých úrazů proto doporučuji urychleně vyhledat radu u svazových inspektorů a počítat i s využitím právní pomoci či investici do znaleckého posudku, která se určitě vyplatí. Bolest a ztížení společenského uplatnění oceňuje lékař pomocí bodového ohodnocení, kdy 1 bod je v současnosti cca 420,- Kč (valorizuje se). Počet bodů se přisuzuje podle druhu poškození zdraví uvedeného v přílohách zmiňovaného NV, a tedy si lze předem vypočítat přibližnou cenu zdravotních problémů, i když reálná cena života a zdraví je, jak víme, nevyčísitelná...

Zjednodušeně řečeno, **každá koruna, kterou kvůli úrazu vytáhneme z pomyslné kapsy nebo ji vůbec nedostaneme, se nám vrátí, pokud aktivně uplatníme svůj nárok u zaměstnavatele a škodu dokážeme popsat či vyčíslit.** K tomu právě slouží formuláře pojišťovny Kooperativa, a.s., (dají se stáhnout

na jejich stránkách) a také určité typy dokladů, jakými je např. účtenka, daňový doklad, jízdenka, doklad o parkování, dobrozdání o ceně (např. brýle), kopie technického průkazu (pokud k lékaři jezdíme autem), vyčíslení ušlé mzdy toho, kdo nás vozí či opečovává, doložené škody z dalších pracovních poměrů či OSVČ, znalecký posudek, čestné prohlášení apod. Náhrady škod se budou týkat i dalších pracovních neschopností, bolestí a škod, které budou souviset s původním pracovním úrazem nebo se ztrátou zdravotní způsobilosti (tzv. rentou). **Zde opět připomínám zákonnou možnost zaměstnavatele zprostit se zcela nebo zčásti odpovědnosti za pracovní úraz a s tím související krácení náhrad a apelují na ZO OSŽ – poradte se s námi včas, možná právě spolurozhodujete o životní úrovni poškozeného a jeho rodiny v budoucnu!**

Je jasné, že s články o oleandru všechny informace záračně nezískáte, ale pořád jste v tuto chvíli dál než ti, kteří časopis Obzor nečtou – právě jsem vám dala návod, jak mít štěstí v neštěstí a ukázala cestičku k tomu, co vám patří...

Pavla Marková, předsedkyně ZO OSŽ Roudnice nad Labem:

„Spolupráce menších základních organizací je výhodou“

Než se členové OSŽ rozjedou na letní dovolené, a tím i přibudou přesčas v práci, zorganizují některé základní organizace setkání s kolegy v podobě třeba grilovačky. Příkladem jsou předsedkyně ZO Pavla Marková (ZO OSŽ Roudnice nad Labem) a Dana Jakubjanska (ZO OSŽ Hněvice), které v polovině června připravily příjemné posezení pro své členy. Celoroční spolupráce těchto dvou menších základních organizací je velmi výhodná, neboť členové tak mají větší možnosti absolvovat společné různé akce jako je, dejme tomu, návštěva divadelního představení *Zapomněte na Shakespeara v Praze*.

I přes úsporný vládní balíček, který má nepříznivý dopad na příspěvky z FKSP, se předsedkyně ZO snaží vymyslet co nejvíce zajímavých akcí pro své členy, aby pro ně členství v OSŽ ještě více atraktivněji. Letos v zimě je v plánu Mikulášský večírek spojený s výroční konferencí.

Při této příležitosti jsem navštívila předsedkyni ZO OSŽ Roudnice nad Labem, Pavlu Markovou, jež je v čele ZO již osm let, na jejím pracovišti



v železniční stanici Straškov. Zde působí u Správy železnic od roku 1995 jako výpravčí. Na železnici pracuje od roku 1986, kdy nastoupila hned po škole. Ve Straškově ještě najdete mechanické zabezpečovací zařízení se světelnými vjezdovými návěstidly, předvěstmi a skupinovým odjezdovým návěstidlem a ručně přestavovanými výhybkami na klíče, které se již vyskytují jen v některých menších železničních stanicích.

Text a foto: Daniela Houdková



Tajemství života je sedmkrát padnout a osmkrát vstát.

Paulo Coelho

-61-



S hlubokým zármutkem oznamujeme všem přátelům, kamarádům a kolegům, že nás navždy dne 22. července opustil pan Bořivoj Jiránek.

Bořivoj Jiránek byl celý svůj profesní život členem OSŽ, byl dlouholetým členem Ústředí OSŽ, členem podnikového výboru OSŽ ČD Cargo, a.s., předsedou ZO OSŽ STP a OV Nymburk a členem Výboru PJ Praha.

Po odchodu do důchodu se stal členem Republikové rady seniorů OSŽ, kde se nadále aktivně zapojoval. Odešel kolega a kamarád, který byl díky své veselosti a milé povaze oblíbený. Bořku, nezapomeneš, čest tvé památce!

Kamarádi a kolegové z OSŽ

Z NEHOD NA ŽELEZNICI MNOHDY MRAZÍ



Zřícený most na vlaku EC 108 ve Studénce 8. srpna 2008

O historii železničních nehod od roku 1825 až do současnosti, jakož i o tom, jak nehody urychlovaly vývoj zabezpečovacích systémů, je možné se dočíst v publikaci autorů Josefa Schrötera a Petra Lapáčka, která je doprovázena nádhernými ilustracemi malíře Bohuslava Fultnera a spoustou fotografií. Kniha nese název *Železniční nehody s podtitulem Historie železničních nehod u nás i ve světě a vývoj systémů řízení a zabezpečení dopravy*. Knihu vydalo nakladatelství CPress v Brně roku 2021.

Jako první je v knize uvedena nehoda, která se udála 7. července 1839, kdy začal provoz na železniční trati Vídeň–Břeclav–Brno. Ovšem hned první den se na trati stala vážná dopravní nehoda, při níž jeden vlak najel z neopatrnosti na vlak před sebou. Srážku zaviniil anglický strojívedoucí John Williams, který nepřibrzdil před traťovým obloukem, za kterým byl předchozí vlak. Následkem nehody bylo mnoho lidí zraněno. K nehodě se vyjádřila i dvorská kancelář, která nařídila ředitelství Severní dráhy císaře Ferdinanda, aby prodloužila interval mezi následnými vlaky na půl hodiny a aby bylo zajištěno krytí stojícího vlaku návěstním praporem a omezení pobytu vlaku ve stanici na nezbytně nutnou dobu.

Na dalších stránkách knihy následují nehody s menšími i většími následky, včetně opatření, která byla po nehodách přijata ke zlepšení zabezpečovacích systémů.

Poslední v této knize uvedená nehoda je z roku 2020, kdy 9. září došlo k mimořádné události ve stanici Kdyně. Motorový vůz 810.406 jedoucí z Klatov do Domažlic jako osobní vlak 17544 Českých drah tehdy nezastavil ve stanici Kdyně, projel kolem odjezdového návěstidla v poloze „Stůj“

a srazil se s přijíždějícím služebním vlakem ČD Cargo sestávajícím z lokomotivy 742.243 a diagnostického vozu. Strojvedoucí osobního vlaku sice ve stanici brzdil, ale přes veškerou svoji snahu jej ani při využití pískování nedokázal zastavit. Jednou z možných příčin nehody byl stav staniční koleje, která byla užívána jen sporadicky a zarostla trávou, což značně snížilo adhezi mezi koly vlaku a kolejnicí a vyvolalo smyk. Při nehodě došlo ke zranění 19 lidí, přičemž mezi vážně zraněnými byl i strojívedoucí, který setrval až do konce v kabině a snažil se situaci nějak vyřešit. Další dvě vážné nehody, k nimž v roce 2020 došlo (Pernink a Český Brod), vedly k medializaci bezpečnosti na železnici. Ministerstvo dopravy na tuto skutečnost zareagovalo a vydalo „Plán implementace ETCS v České republice“, který předpokládá konečný termín nasazení do roku 2040.

Ani ETCS by však nedokázala zabránit nehodě, která se udála 8. srpna 2008 v železniční stanici Studénka. Vlak EC 108 Comenius zde v rychlosti 90 km/h narazil do zříceného mostu, který spadl na trať těsně před jeho průjezdem. Usmrceno bylo 8 osob, zraněno 70 osob. Příčinou nehody byla manipulace s mostem bez dopravní výluky na trati. Strojvedoucí Jiří Šindelář zaregistroval rozkmitání a pád mostu a v několika sekundách, které zbývaly do nárazu, stihl použít rychlobrzdu, stáhnout sběrače, zapískat a utéci z řídicího stanoviště do stroje (její střední rám je nejpnevnější místo lokomotivy, pod ním má v podobné situaci největší šanci na přežití). Přežil s lehkými zraněními a jeho jednání odborníci i mluvčí ČD označili za nejlepší možné. Podle záznamu rychlosti získaného při vyšetřování z lokomotivy bylo brzdění zahájeno v rychlosti 134 km/h

(maximální povolená rychlost v tomto úseku je 140 km/h) a k nárazu došlo po ujetí 452 metrů od počátku brzdění v rychlosti 90 km/h.

V knize je zmíněna i nejtragičtější nehoda na ČSD u Stěblové (14. listopadu 1960), při níž zahynulo 110 osob a 106 bylo zraněno. Příčinou této nehody byla záměna návěstních světél. Podobně

tragická nehoda se udála na Štědrý den 24. prosince 1953 u železniční stanice Šakvice – zde přišlo o život 103 lidí a 83 bylo zraněno. Zde byla vinikem nehody lokomotivní četa, která v opilosti usnula na lokomotivě za jízdy. Neřízený vlak pak narazil v rychlosti 86 km/h do osobního vlaku stojícího před vjezdovým návěstidlem do stanice Šakvice.

Železniční nehody bohužel patří k životu na železnici, i kdyby se jejich počet a následky dařilo zmírňovat mj. také zaváděním vyspělých zabezpečovacích systémů. Přes všechny tyto tragické nehody však je železniční doprava ve statistických řazena mezi nejbezpečnější druhy dopravy.

Miroslav Čáslavský

Nové validátory na nádražích usnadní nákup jízdenek. Celkem jich bude 300

Instalací prvního chytrého validátoru na brněnské hlavní nádraží zahájil 7. června Jihomoravský kraj spolu se společností KORDIS JMK další novinky v cestování integrovaným dopravním systémem zejména na železnici.

„Velká část cestujících v posledních letech začala nakupovat jízdenky online na www.idsjmk.cz nebo přes aplikaci *Poseidon*. Teď přidáváme další možnost koupit si jízdenku pohodlně přímo na nástupišti. Je to další krok v modernizaci a zjednodušení odbavování cestujících,“ představil novinku jihomoravský hejtmán Jan Grolich. K zakoupení jízdenky pomocí validátoru potřebuje cestující zvládnout jen tři kroky.

V tom prvním si zvolí způsob výběru jízdenky. Buď ji najde v nabídce nejčastějších cílů, nebo si zmáčkne tlačítko rychlé jízdenky, pokud zná počet zón, anebo si svůj cíl zvolí přes tlačítko vyhledat cíl. Ve druhém kroku si zákazník vybere počet jízdenek a případnou slevu, třetí krok jej vyvede k zaplacení – a to buď kartou, nebo nabitou dopravní peněženkou (klíčenka, samolepka). Cestující s papírovou jízdenkou si ji ve validátoru označí.

Cestování železnicí se na jižní Moravě posouvá o krok dál, a to směrem k moderním evropským zemím.

Text a foto: Filip Houdek

