

Internetový magazín Nedrážního republikového výboru
Odborového sdružení železničářů na www.osz.org

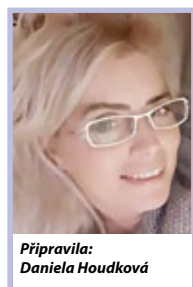
■ Odbory a ekonomika	str. 2
■ Vedení NeRV informuje	str. 4
■ BOZP	str. 5
Povinné ručení	str. 5
Nová kampaň BESIPu	str. 6
■ Čeká na vás řecký ORION	str. 7
■ O zdraví...	str. 10
■ Sport – rafty	str. 11
■ Tip na výlet	str. 12
– Muzeum železnice	
■ Blahopřejeme	str. 12



Dne 18. června jednalo Ústředí OSŽ. Vlevo za předsednickým stolem místopředsdkyně OSŽ a předsdkyně NeRV OSŽ
Bc. Renata Dousková Foto: Daniela Houdková

BC. RENATA DOUSKOVÁ, PŘEDSEDKYNĚ NEDRÁŽNÍHO REPUBLIKOVÉHO
VÝBORU OSŽ, SE ZAMĚŘILA NA INFORMACE Z DRÁŽNÍHO ÚŘADU
A TAKÉ Z DOPRAVNÍHO ZDRAVOTNICTVÍ:

Je třeba upravit směrnici o osobních ochranných pracovních prostředcích



Připravila:
Daniela Houdková

Drážní úřad v současné době řeší několik významných témat týkajících se pracovních podmínek a benefitů pro zaměstnance. Jedním z aktuálních bodů je problematika odměňování zaměstnanců, kteří po dobu nepřítomnosti svých kolegů přebírají jejich pracovní povinnosti.

V souvislosti s tím se rovněž diskutuje o vyplacení slíbených odměn, tentokrát určených všem zaměstnancům Drážního úřadu bez rozdílu.

Během jednání se zaměstnavatelem také zazněla informace o stavu Fondu kulturních a sociálních potřeb (FKSP), který má v současnosti k dispozici výrazné finanční prostředky. Tyto prostředky jsou určeny především na příspěvky na důchodové připojištění nebo dlouhodobý investiční produkt (DIP). Přestože je nabídka těchto benefitů zaměstnancům dostupná, zájem o ně zůstává velmi nízký.

Ve spolupráci s oddělením bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP) zároveň probíhá projednávání úpravy směrnice týkající se osobních ochranných pracovních prostředků (OOPP).

Vzhledem k tomu, že podniková kolektivní smlouva má v současnosti již přibližně sedm dodatků, připravuje se její celková revize a sjednocení do ucelené a přehledné podoby.

Na úrovni Dopravního zdravotnictví došlo během jednání dozorčí rady k pozitivnímu zhodnocení hospodářského výsledku za uplynulé období.

Aktuálně se pozornost soustředí především na oblast preventivních programů, kde dochází k rozšiřování nabídky služeb pro smluvní klienty. V této souvislosti se plánuje také zvýšení počtu odborných míst laboratorů, což s sebou přináší potřebu náboru nových zaměstnanců.

Dlouhodobým problémem však zůstává nedostatek jak zdravotnického, tak nezdravotnického personálu. Vedení organizace se proto zaměřuje na výchovu vlastních odborníků. Naráží však na odlišná očekávání mladé generace zdravotníků, kteří často upřednostňují flexibilnější pracovní podmínky – například kratší pracovní úvazky nebo dělené směny.

Podniková kolektivní smlouva v oblasti dopravního zdravotnictví je platná do konce letošního roku, a proto bude na podzim zahájeno kolektivní vyjednávání o podmínkách pro další období.

Stalo se:

STANE SE:

► Česká republika a přední společnosti českého železničního průmyslu se představily na mezinárodním železničním veletrhu Eurasia Rail 2025, který se konal od 18. do 20. června 2025 v tureckém Istanbulu. Společná expozice pod hlavičkou ACRI – Asociace podniků českého železničního průmyslu byla realizována za podpory Ministerstva průmyslu a obchodu České republiky v rámci programů na podporu exportu a prezentace českých firem v zahraničí. Představil se zde také přední výrobce lokomotiv a hnacích vozidel pro nákladní i osobní dopravu – společnost CZ LOKO.

► Počet převodů podniků na zaměstnance se ve Velké Británii stále zvyšuje. V polovině dubna bylo dosaženo milníku 2 200 převodů. Za období lehce přesahující deset let se majiteli vlastního podniku stalo 160 000 zaměstnanců, kteří ve firmě následně drží většinou 100% podíl. Tyto podniky mají v průměru 73 zaměstnanců. A stále více těchto podniků se označuje jako „hrdě vlastněno zaměstnanci“ (proudly employee owned).

► Data z hloubkové analýzy dopravních nehod (CDV) ukazují, že mezi nejzávažnější a nejčastější zranění cyklistů při nehodě se řadí poranění hlavy. Závažnost zranění hlavy lze použitím ochranné přilby ovlivnit, resp. zmírnit. Na základě dostupných dat a analýz doporučujeme, aby nošení přilby na elektrokoloběžce bylo povinné pro všechny uživatele, bez ohledu na věk. Tento krok by mohl výrazně přispět ke zvýšení bezpečnosti na silnicích a snížení počtu vážných úrazů.



MEZINÁRODNÍ ŽELEZNIČNÍ VELETRH A KONFERENCE RAIL BUSINESS DAYS 2025



Zahájení Mezinárodního železničního veletrhu se zúčastnili ministr dopravy Martin Kupka, vedení Správy železnic, Českých drah, Moravskoslezského kraje, Ostravy a významných společností

Mezinárodní železniční veletrh Rail Business Days 2025 představil nejmodernější kolejová vozidla včetně revolučního ComfortJetu a bateriového RegioPanteru.

Návštěvníci letošního ročníku veletrhu Rail Business Days, který se konal ve dnech 10.–12. června 2025 v Trojhalí Karolina v Ostravě, viděli jedinečnou přehlídku moderních železničních technologií. Na téměř 800 metrech výstavních kolejí se představilo více než dvacet různých kolejových vozidel předních výrobců, dopravců i institucí z oblasti železniční dopravy.

Jedním z hlavních lákadel byla jednotka ComfortJet, zcela nová vysokorychlostní souprava vyvíjená ve spolupráci Českých drah, Siemens

Mobility a Škoda Group. Tento moderní vlak nastavuje nový standard pro komfort dálkové dopravy a je navržen s důrazem na maximální pohodlí cestujících, nízkou hlučnost, bezbariérový přístup a špičkovou technologii.

Dalším klíčovým exponátem byl bateriový RegioPanter řady 690.2 od Škoda Group – inovativní řešení pro regionální dopravu na neelektrifikovaných tratích. Tento vlak dokáže kombinovat jízdu pod trolejí i na baterie a přináší ekologickou a flexibilní alternativu k dieselovým jednotkám.

Z dalších zajímavých exponátů stojí za zmínku:

- **DRAGON 2** od NEWAG – výkonná šestinápravová elektrická lokomotiva pro nákladní dopravu,



- **RS ZERO** od Stadler Rail – jednotka s alternativním pohonem, která ukazuje směr k bezemisní železniční dopravě,

- **Catenary Crafter 12.5** od Plasser & Theurer – specializovaný stroj pro údržbu trolejového vedení,

- a také **parní lokomotiva řady 475** z flotily DB Cargo Czechia, která potěšila milovníky železniční nostalgie.

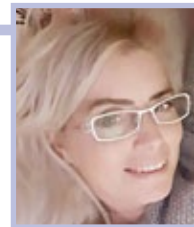
Na veletrhu nechyběla ani vozidla **CZ LOKO**, včetně lokomotiv 744.1, 742.7 a EffiShunter 1000 (viz foto), další modernizovaný RegioPanter Českých drah nebo technologická vozidla Správy železnic.

Veletrh Rail Business Days 2025 tak nabídl komplexní pohled na současnost i budoucnost železniční techniky – od udržitelných řešení pro regionální dopravu až po špičkovou dálkovou mobilitu.



Na konferenci, která provázela Mezinárodní železniční veletrh, se mimo jiné diskutovala problematika ETCS

Foto: Daniela Houdková a Bc. Filip Houdek



DOPRAVNÍ NOSTALGIE A DEN OTEVŘENÝCH DVEŘÍ

V sobotu 14. června 2025 se v rámci festivalu Ignis Brunensis uskutečnila oblíbená Dopravní nostalgie, která nabídla mimořádnou možnost svést se historickými vozidly MHD. Do ulic vyjelo kolem třiceti historických vozů – z toho polovina z flotily Dopravního podniku města Brna (DPMB) a zbytek ze sbírek Technického muzea v Brně.

Akce odstartovala v deset dopoledne na náměstí Svobody a Masarykově ulici, kde byla historická vozidla vystavena. Poté se vydala v konvoji směrem k vozovně Pisárky. Ta se veřejnosti otevřela v pravé poledne, a to až do 18 hodin. To vše v rámci Dne otevřených dveří pořádaného při příležitosti 125 let elektrické tramvajové dopravy v Brně.

Návštěvníci Brna tak měli možnost zhlédnout kompletní výstavu tramvají DPMB, technické ukázky, nakolejování vozidel, vyhlídkové jízdy novou vratnou smyčkou či se zúčastnit komentované prohlídky areálu.

Z vozového parku DPMB se představily tramvaje 107 s vlečným vozem (tzv. dřevák) a 4MT (tzv. plecháč), klasické vozy T2, T3, K2, trolejbusy 14Tr a 15Tr, autobusy ŠM11, RTO a Karosy řady 700 a 900.

Letošní novinkou bylo představení zcela nových trenažérů pro tramvaje, autobusy a trolejbusy, které nabídl realistický zážitek z řízení. „Tramvajový model vychází z vozu KT8 a je vybaven funkčními prvky, včetně světelného tabla, zvonku či hlášení zastávek,“ upřesnil **Miloš Havránek, generální ředitel DPMB.**

Odpoledne ve vozovně probíhala i soutěž v jízdě zručnosti řidičů tramvají. Zhruba dvacítkou soutěžících čelila výzvam jako je přesné za-

stavení, ovládání profilu vozu nebo správné přistavení k plošině pro hendikepované. Vítěz a vítězka budou reprezentovat Česko na mistrovství světa tramvajových řidičů, které se uskuteční 13. září ve Vídni.

Návštěvníci včetně rodinných příslušníků měli možnost soutěž sledovat a svým favoritům fandit. Je třeba připomenout, že celý program ve vozovně Pisárky byl pro veřejnost zdarma.

Této akci v pátek 13. června předcházela ve vozovně v pisárecké hale denní očištění a deního ošetření historicky první hudební akce – Brass Party. O zábavu se postaraly tři kapely, které spojují funk a pop se žesťovými nástroji. Šlo o první koncert v tramvajové vozovně v Česku.

A to ještě všechny milovníky městské hromadné dopravy čeká další významná událost. Bude jim patřit sobota 13. září 2025, kdy se v Brně na brněnském výstavišti, uskuteční další ročník unikátní akce ŠOTODAYS, která propojuje dopravní podniky i fanoušky MHD z celé České republiky.

Po úspěšném nultém ročníku v roce 2023 přichází letos plnohodnotné pokračování s rekordní účastí 13 dopravních podniků. K tradičním účastníkům z Brna, Prahy, Ostravy, Plzně či Českých Budějovic se nově připojí i dopravní podniky z Liberce, Mladé Boleslavi a Tábora.

Co návštěvníci čeká? Výstava autobusů na brněnském výstavišti, stánky dopravních podniků se suvenýry i zábavou, barevná jízda – slavnostní konvoj vozidel ulicemi Brna a speciální večerní jízdy na počest 25 let brněnských nočních rozjezdů.

Konkrétní modely autobusů zůstávají zatím tajemstvím, ale organizátoři slibují pestrou přehlídku všech typů – od nejstarších po nejmodernější, s různými druhy pohonů a barvami měst.

Vstup na akci bude zdarma a program bude vhodný pro všechny věkové kategorie.



Zákoník práce se mění

Od 1. června 2025 vstoupila v účinnost tzv. flexibilizační novela zákoníku práce, která přináší velké změny pracovního práva za posledních několik let. Cílem je zjednodušit zaměstnávání, zvýšit pružnost pracovních vztahů a zároveň lépe chránit práva zaměstnanců. Pojďme se podívat ve stručnosti, co přesně novela přináší.

Výpovědní doba

Dosud začínala výpovědní lhůta běžet vždy až od prvního dne následujícího měsíce po doručení výpovědi. Nově se ale počítá ode dne skutečného doručení výpovědi.

V určitých případech, jako je porušení pracovních povinností nebo opakovaně neuspokojivé pracovní výsledky, lze nově výpovědní dobu zkrátit na jeden měsíc.

Delší zkušební doba

Novela prodlužuje maximální délku zkušební doby: u běžných zaměstnanců na 4 měsíce, u vedoucích zaměstnanců na 8 měsíců. Zkušební dobu lze prodloužit dohodou během jejího trvání, ale nesmí překročit zákonem stanovené limity.

Flexibilnější návrat z rodičovské dovolené

Zaměstnanci na rodičovské mohou nově vykonávat stejnou činnost u svého zaměstnavatele formou DPP nebo DPČ. Pokud se vrátí dříve než ve dvou letech dítěte, mají právo na návrat na původní pracovní místo.

Odstupné při zdravotní nezpůsobilosti

Zaměstnanci, kteří ukončí pracovní poměr kvůli dlouhodobé zdravotní nezpůsobilosti, mají nově nárok na jednorázovou kompenzaci ve výši 12násobku průměrného měsíčního výdělku.

Započítání péče a studia do praxe

Do započitatelné odborné praxe se nově zahrnuje péče o blízkou osobu ve stupni závislosti III nebo IV a studium v doktorském programu (Ph.D.), pokud je relevantní k oboru.

Práce mladistvých od 14 let během prázdnin

Mladiství od 14 let mohou během školních prázdnin vykonávat lehké práce, i když ještě nedokončili povinnou školní docházku. Pracovní doba je omezena na 7 hodin denně a 35

hodin týdně, s písemným souhlasem zákonného zástupce.

Denní odpočinek může být výjimečně kratší

V krizových situacích může být minimální denní odpočinek zkrácen na 6 hodin, přičemž zaměstnanci musí být poskytnut následný prodloužený odpočinek.

Volno při úmrtí blízké osoby

Volno se poskytuje v kalendářních dnech. Zaměstnanec může čerpat až 5 dnů neplaceného volna bez souhlasu zaměstnavatele.

Zákaz mlčenlivosti o mzdě

Zaměstnavatel nesmí zakazovat sdílení informací o mzdách. Porušení této povinnosti může být pokutováno až 400 000 Kč.

Lékařské prohlídky:

pouze pro rizikové pozice

Povinnost absolvovat vstupní lékařskou prohlídku zůstává pouze u rizikových pozic (kategorie 2–4). Pro administrativní pozice (kategorie 1) je prohlídka dobrovolná.

Změny v zákoníku práce jsou rozsáhlé a sahají do klíčových oblastí pracovního života. Mnohé z nich vítáme, protože posilují práva zaměstnanců nebo přinášejí větší flexibilitu. Je ale důležité být o nich správně informován – například při ukončování pracovního poměru, nástupu na rodičovskou nebo vyjednávání mzdy.

T.Š.

Návrh benefitu na veřejnou dopravu

Na nedávné tiskové konferenci Svazu osobních železničních dopravců (SVOD Bohemia) byl představen ambiciózní návrh na zavedení nového zaměstnaneckého benefitu – daňově zvýhodněného příspěvku na veřejnou dopravu. Cílem tohoto návrhu je podpořit ekologickou mobilitu, snížit dopravní zatížení měst a přispět k udržitelnějšímu pracovnímu životu. Přestože návrh získává podporu zaměstnavatelů i některých institucí, ze strany státu zatím naráží na odpor.

Navrhovaný model počítá s tím, že zaměstnavatel by zaměstnanci uhradil až 80 % ceny časové jízdenky na veřejnou dopravu, přičemž zbytek (20 %) by si doplatil zaměstna-



nec sám. Celková výše benefitu by mohla činit až 50 000 Kč ročně včetně DPH. Jízdenka by mohla být využívána nejen pro cestu do práce, ale také pro volnočasové a osobní cesty.

Příspěvek by byl osvobozen od daně z příjmu, a to jak pro zaměstnance, tak i od odvodů na sociální a zdravotní pojištění. Pro zaměstnavatele by se jednalo o daňově uznatelný náklad – podobně jako u stravenek nebo příspěvku na penzijní připojištění.

Co na to průzkum

Podle průzkumu agentury PPM Factum research by více než 70 % velkých firem tento benefit zavedlo, pokud by byl daňově zvýhodněn.

— 75 % firem sleduje ukazatele ESG (environmentální, sociální a správní cíle).

— 79 % vnímá ekologickou dopravu jako klíčovou součást udržitelnosti.

Zástupci Hospodářské komory ČR podpořili návrh s tím, že příspěvek na veřejnou dopravu by měl být daňově zvýhodněn podobně jako služební auta.

Co na to stát

V současnosti zákon daňově zvýhodnění příspěvku na veřejnou dopravu neumožňuje. Pokud zaměstnavatel příspěvek poskytuje, musí:

— mít tuto možnost uvedenou ve vnitřních předpisech nebo kolektivní smlouvě,

— zaměstnanec si příspěvek musí zdanit a odvést z něj sociální a zdravotní pojištění.

Ministerstvo financí se k návrhu staví rezervovaně, nechce dále rozšiřovat výjimky z daňového režimu.

Co na to odbory

Pro zaměstnance by nový benefit znamenal:

— nižší náklady na dopravu do zaměstnání,

— větší motivaci využívat ekologické formy dopravy,

— rovnější podmínky vůči těm, kdo nemohou nebo nechtějí využívat služební auto.

Z pohledu odborů jde o důležitý prvek sociální odpovědnosti zaměstnavatelů, který přispěje ke zlepšení kvality života zaměstnanců.

Opatření, které dává smysl

Zatímco stát zatím váhá, zaměstnavatelé, odborníci i zaměstnanci se shodují: daňově zvýhodněný příspěvek na veřejnou dopravu je smysluplný a prospěšný. Nejen že podporuje udržitelnost a mobilitu, ale může být i skutečnou motivací pro návrat pracovníků do kancelářské práce a zvýšení jejich loajality.

Odbory návrh vítají a vyzývají stát k otevřenému dialogu o jeho zavedení. Chceme pracovní prostředí, které je spravedlivé, ohleduplné k životnímu prostředí a výhodné pro pracující.

T.Š.

Dopravní podnik města Brna vypsal výběrové řízení na 37 kloubových autobusů na naftu. Předpokládané náklady se pohybují okolo 333 milionů korun, v provozu nahradí nejstarší vozy Solaris z roku 2014 a také první autobusy na stlačený zemní plyn Iveco, které byly dodávány od roku 2017, řekla ČTK mluvčí podniku Hana Tomašíková. První by měl podnik převzít příští rok a dodávky mají pokračovat do roku 2027. V Brně jezdí v barvách dopravního podniku zhruba 320 autobusů, z nichž je polovina na zemní plyn a polovina na naftu. Zhruba třetina celkového počtu jsou kloubové autobusy. Nové vozy mají mít emisní normu EURO 6, samozřejmě mají být klimatizace pro cestující. „Zachovávat část vozového parku na dieselový pohon je strategické například kvůli možné potřebě evakuačních autobusů v souvislosti s jadernou elektrárnou Dukovany. Pro jejich dodání jsme vázáni smlouvou s Hasičským záchranným sborem Jihomoravského kraje. I s touto situací se energiemi v minulých letech ukázala, že je výhodné mít vozový park z hlediska pohonu diverzifikovaný. Přesto plníme všechny normy o podpoře nízkemisních vozidel a splňujeme přísné nároky stanovené legislativou,“ řekl generální ředitel Miloš Havránek. V době, kdy byly ceny plynu velmi vysoké, v Brně jezdily v maximální možné míře naftové autobusy, o víkendy byly autobusy na plyn téměř kompletně odstaveny. Nové autobusy budou také vybaveny systémem automatického počítání cestujících a novým antikolizním systémem, který monitoruje mrtvé úhly, upozorňuje řidiče na rizikové situace a pomáhá předcházet možným nehodám. Jde o první vozy v Brně, které tento systém budou mít. „V minulosti jsme jej testovali a výsledky byly z pohledu prevence dopravních nehod slibné,“ sdělil Havránek. V provozu se cestující setkají s novými autobusy například na linkách 42, 44, 50, 84, E50 nebo E56.

R.D.



Žlutá je dobrá (2)

Myslela jsem, že začnu psát článek na jiné téma, ale napadlo mě, že bude zajímavé vyhledat ještě něco o reakcích lidského těla na okolní podněty, ať už vizuální nebo na ty, co nás cpou do zimních bund a v létě svlékají do plavek.

Vidím, přemýšlím, reaguji... ale jak rychle? Než mozek zpracuje, co oko zahlédne, uplynou pouhé zlomky vteřiny (cca 0,2 až 0,3 sec). To je čas, který potřebujeme pro zaznamenání podnětu. Pokud jde o rozhodnutí, které nevyžaduje náš pohyb, dopřáváme si asi 0,5 sec na rozmyšlenou. Ale pokud jde o zpětnou vazbu – třeba šlápnutí na brzdu, uskočení nebo cuknutí rukou, může to trvat až 1,5 sec. A to je pěkně dlouhá doba na to, aby se z *nic se neděje* stalo *taaaak, a už je pozdě!* Proto se bezpečnostní značení neřídí jen náladami designérů, ale využívá psychologii barev a to, jak na ně instinktivně

reaguje. Žlutá a oranžová jsou skvělé v tom, že je mozek zachytí ze všech barev nejrychleji. Červená barva je královnou STOPek. Vnímáme ji jako varování, protože od pravěku evokuje krev. Zelenou mozek spojuje spíš s přírodou a klidem, a proto je symbolem bezpečí a nouzových východů. Ještě si rychle osvěžíme příslušnou legislativu – **základní informace, včetně tvarů značek, barevných kombinací, možnosti použití zařízení určených k vysílání světelných a zvukových signálů a signálů dávaných hlasem a rukou, najdeme v nařízení vlády č. 375/2017 Sb., o vzhledu, umístění a provedení bezpečnostních značek.**

Tělo samozřejmě reaguje nejen na podněty vizuální, ale i na ty teplotní. Celkové působení tepelné zátěže na organismus může způsobit úpal (riziko zvyšuje namáhavá fyzická práce a nedostatečné doplňování tekutin), křeče či kolaps z přehřátí (velké ztráty vody a iontů pocením) nebo vyčerpání organismu. Teplo mimo to způsobuje popáleniny kůže a při dlouhodobém působení též poškození oka (kataraktu neboli zákal). Kromě hazardu s vlastním zdravím může přehřátí způsobit nesoustředění a snížení úsudku a reakčních dob, případně pokles pracovního výkonu, který nelibě ponese zaměstnavatel. Poškozením organismu vlivem zátěže chladem pak vznikají omrzliny a ožnoveniny (termická poškození kůže). Jedná se o více či méně závažné stavy, které se projevují červenáním, puchýři či zbledením, v těžkých případech odumíráním tkání. Tělo při chladu automaticky omezuje průtok krve do končetin a periférií (prsty, uši, nos) a tím chrání životně důležité orgány (mozek, srdce) a minimalizuje ztrátu tepla. Při opětovném zahřívání jsou postižená místa velmi bolestivá, což dobře ví kaž-

dý, kdo podcenil vrstvení a kvalitu oblečení v zimních měsících a vyrazil si jen tak nalahko (moje babička tomu říkala jako *somrfógl*). Dalším závažným stavem vznikajícím pobytem v extrémně nízkých teplotách je podchlazení. To vede k poklesu teploty orgánů uložených hluboko v těle pod 37 °C (např. játra, srdce) a projevem je porucha základních tělesných funkcí vedoucí až k selhání krevního oběhu a smrti. **Legislativa, která řeší povinnosti zaměstnavatele chránit zaměstnance před působením rizikových faktorů mikroklimatických podmínek, tedy zátěže teplem a zátěže chladem, je nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci.** Podle něj se hodnotí zdravotní rizika a stanovují odpovídající opatření v podobě bezpečnostních přestávek a bližších požadavků na způsob organizace práce a pracovních postupů, včetně tolik diskutovaných přidělovů ochranných nápojů. Zajímavé jsou i zde uváděné podmínky pro poskytování OOPP – pokud **teplota vzduchu na pracovišti poklesne pod 10 °C, musí být zaměstnanec vybaven pracovním oděvem s odpovídajícími tepelně izolačními vlastnostmi, při poklesu teploty vzduchu na pracovišti na 4 °C a nižší musí být zaměstnanec vybaven také rukavicemi a pracovní obuví chránící před chladem.**

A vidíte, už jsem zase na konci stránky! Za okny je tma a na mém pracovišti (v tuto chvíli sedím doma u kamen) je víc teple, než je zdrávo, ale nevadí. Vybavím se ochranným nápojem, udělím si bezpečnostní přestávku a ...popřeju dobrou noc!



POVINNÉ RUČENÍ PRO ELEKTROKOLOBĚŽKY MĚNÍ TRH I CHOVÁNÍ ZÁKAZNÍKŮ

Co přineslo pojištění odpovědnosti z provozu vozidla pro elektrokoloběžky? Od 1. dubna 2024 platí legislativa, která zavádí povinné ručení pro vybrané druhy elektrokoloběžek. Týká se všech strojů, které s pomocí motoru překročí rychlost 25 km/h nebo jedou více než 14 km/h a zároveň váží přes 25 kilogramů. Zákon č. 30/2024 Sb. se vztahuje jak na soukromé majitele, tak na provozovatele sdílených koloběžek.

Trh reaguje: pomalejší modely převažují u nespécializovaných prodejců

Změna zákona se rychle promítla do nabídky obchodníků. Velcí prodejci jako Datart, Alza nebo PLANEO výrazně omezili nabídku rychlejších modelů, aby zákazníci nemuseli řešit pojištění. Například Datart nabízí 114 modelů do 25 km/h, ale jen 5 rychlejších. Podobně Alza – 102 pomalejších a jen 5 rychlejších. PLANEO dokonce nenabízí žádný model nad 25 km/h.

Naopak nabídka specializovaných e-shopů jako ecovehicle.shop se diametrálně liší – v nabídce mají 32 modelů nad 25 km/h a jen 2 pod touto hranicí. Srovnávač Heureka, který zahrnuje právě i specializované prodejce, aktuálně uvádí 418 modelů pod 25 km/h a 251 rychlejších.

„Zákazníci si musí být vědomi, že odpovědnost za sjednání pojištění je na nich. Je důležité znát pa-

rametry své koloběžky,” upozorňuje autorka článku, ředitelka organizace Prevencí pro život.

Pojištění v číslech: tisíce smluv, milionové škody

Od zavedení nové povinnosti bylo v roce 2024 uzavřeno téměř 33 tisíc pojistných smluv na tzv. ostatní neregistrovaná vozidla, kam spadají i elektrokoloběžky. Do června 2025 přibýlo dalších 5 252 smluv.

A škody? V roce 2024 bylo nahlášeno 331 pojistných událostí v celkové výši 16 milionů Kč. Letos zatím 133 škod za 5,1 milionu Kč. U nepojištěných vozidel řešila Česká kancelář pojistitelů (ČKP) 16 škod v roce 2024 a 12 v roce 2025 – celkem za více než 1,4 milionu Kč.

„Vždy jde o škody způsobené třetím osobám, nikoliv samotnému jezdci nebo majiteli koloběžky,” doplňuje Tomáš Pavlík, tiskový mluvčí ČKP.

Úpravy výkonu a jejich dopad na právní postavení vozidla

Na trhu jsou dnes dostupné i elektrokoloběžky s maximální rychlostí až 120 km/h. Uživatelé by si však měli být vědomi, že taková zařízení již spadají do kategorie motorových vozidel. Jejich provoz se tak řídí přísnějšími pravidly – například není možné je legálně používat na cyklostezkách, i když se konstrukčně jedná o koloběžku.

Zvláštní pozornost si zaslouží i nabídka některých prodejců, kteří umožňují tzv. „odčipování” – tedy úpravu softwaru nebo hardwaru, která zvyšuje maximální rychlost. V takovém případě se z původně nepojištěného zařízení stává vozidlo, na které se vztahuje povinnost sjednat pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Tato povinnost platí bez ohledu na to, že byl stroj zakoupen jako model s omezenou rychlostí. Zákazníci by měli být při jakýchkoli úpravách obezřetní. Neznalost zákona neomlouvá a případné škody mohou být nákladné.

Doporučení BESIP: Zodpovědné chování jako základ bezpečnosti

BESIP apeluje na uživatele elektrokoloběžek, aby k jejich provozu přistupovali s maximální zodpovědností. Klíčové je znát technické parametry svého zařízení a řídit se platnými pravidly silničního provozu. I u modelů do 25 km/h doporučuje používat ochrannou přilbu, dbát na dostatečnou viditelnost a respektovat dopravní značení. Zvýšenou opatrnost je třeba věnovat jízdě v místech sdílených s chodci nebo cyklisty. BESIP zároveň apeluje na rodiče, aby dohlíželi na používání elektrokoloběžek dětmi a mladistvými a připomínali, že bezpečnost by měla být vždy na prvním místě.

Mgr. Radka Binhaková



„Hele, motorka! Nová kampaň BESIPu učí řidiče předejít tragickým nehodám s motorkáři“

Praha, 9. 6. 2025 — Motocyklisté patří mezi nejzranitelnější účastníky silničního provozu. Až 40 procent nehod se zraněním motorkáře přitom zaviní řidiči aut, kteří motocyklistu přehlédnou. Nová osvětová kampaň od BESIP a České asociace pojišťoven proto učí účastníky provozu vidět motorky a předejít tak závažným nehodám.

Kampaň „**Hele, motorka!**“ se zaměřuje na nejkritičtější dopravní situace, při kterých ke kolizím dochází. Nejčastější příčinou smrtelných nehod motorkářů, které zaviní řidiči aut, je nedání přednosti v místě křížení vedlejší a hlavní silnice nebo při odbočování vlevo. Velkým rizikem jsou i manévry bez kontroly mrtvých úhlů nebo zrcátek, a to především při předjíždění či změně pruhu.

Kampaň proto cílí na vědomou změnu myšlení při jízdě, aby se řidiči naučili motorky nejen fyzicky vidět, ale i počítat s jejich přítomností v provozu. S osvětou budou pomáhat i tři ambasadoři, kteří se s dopravními nehodami a jejich následky setkávají dennodenně — dopravní psycholog Pavel Řezáč, zdravotnická záchranářka Veronika Oslzlá a dopravní policista Jan Straka.

„**Celkový počet úmrtí a těžkých zranění na českých silnicích se daří v posledních letech úspěšně snižovat. Motocyklisté jsou ale skupina, u které pozitivní trend bohužel neplatí. Proto jsme se letos na bezpečnost motocyklistů zaměřili. Projekt „Hele, motorka“ je součástí této strategie. Věřím, že právě takto koncipované kampaně založené na datech, výzkumech a kreativním provedení skutečně pomohou snížit počty těžkých zranění a zachránit lidské životy,**“ říká ministr dopravy Martin Kupka.

Základem pro kampaň byla doporučení britských neuropsychologů z Univerzity v Nottinghamu, kteří upozorňují na tzv. SMIDSY efekt („So-

rry Mate, I Didn't See You“). Dochází k němu, když řidiči vozidla přehlédne motorku navzdory tomu, že se jejím směrem podíval. Mozek totiž automaticky ignoruje menší, nezvyklé objekty, jakými jsou právě motocykly. „**Jako dopravní policista a zároveň motorkář vím, že motorka může být ve zlomku vteřiny tam, kde ji před chvílí nebylo vidět. Proto je nesmírně důležité, aby si řidiči osvojili vědomou kontrolu provozu nejen zrakem, ale i hlavou,**“ zdůrazňuje ambasador plk. Jan Straka.

Statistiky ukazují, že téměř 40 procent nehod motocyklistů zaviní řidiči aut. Tři čtvrtiny těchto nehod poté končí zraněním nebo usmrcením jezdce na motorce. „**Motocyklisté jsou ostatními řidiči často přehlíženi, nejčastěji kvůli špatnému odhadu nebo celkové nepozornosti za volantem, což chceme touto kampaní změnit. Velmi dobře funguje jednoduchý trik — kdykoli za jízdy vidíte motorku, řekněte si nahlas: „Hele, motorka!“ Pomáhá to mozku ji opravdu zaregistrovat,**“ vysvětluje Tomáš Neřold, vedoucí oddělení BESIP Ministerstva dopravy.

Motocykly se přitom v posledních letech těší rostoucí oblibě a každoročně jich na českých silnicích přibude přibližně 25 tisíc. Jejich řidiči však zároveň zůstávají nejohroženější skupinou. Riziko vážného zranění je u nich 16 až 20 krát vyšší než u řidičů aut a tvoří až 20 % těžce zraněných. „**Motorkář není rival, ale rovnocenný účastník pro-**

vozu, který má právo na bezpečnou jízdu. Bohužel řidiči aut mnohdy selhávají při jeho detekci. Pokud bychom dokázali přenést vnímání motorkářů i na řidiče, kteří sami na motorce nikdy neseděli, předešli bychom mnoha tragédiím,“ uzavírá Jan Matoušek, výkonný ředitel České asociace pojišťoven.

Celá kampaň se záměrně vyhýbá moralizování či strašení. Místo toho využívá poznatky neurovědy a netradičními prostředky vede řidiče k větší pozornosti. Od května jsou v ulicích a televizi k vidění reklamy inspirované Rorschachovým testem a testem barvosleposti, které po spatření motorky vyzývají k vyslovení hesla „**Hele, motorka!**“. Součástí kampaně jsou i rádiové vstupy a zapojení jsou i známé osobnosti jako satirik TMBK či zpěvačka Marta Jandová. Část kampaně se objevila i v pražských ulicích, když byla místa s nejvyšším výskytem motorek poseta 362 balónky s nápisem „**Hele, motorka!**“. Počet v tomto případě nebyl náhodný — tolik motorkářů bylo v posledních pěti letech na českých silnicích usmrceno. Od léta komunikaci doplní hrané televizní spoty, ve kterých ambasadoři budou ilustrovat nejčastější rizikové situace na silnicích.

Tomáš Neřold – vedoucí oddělení BESIP Ministerstva dopravy je garantem projektu Tomáš Neřold

Ke kampani:

web: <https://www.helemotorka.cz/>

videospoty: <https://www.helemotorka.cz/uploads/HELE-video.zip>

radiospoty: <https://www.helemotorka.cz/uploads/HELE-radio.zip>

behaviorální spot a texty: <https://www.helemotorka.cz/uploads/HELE-BE-10s-spoty.zip>

fotky: https://drive.google.com/drive/folders/1jG19jHeN1BkylzMjgk5JVEYm-Dv-1gPO?usp=share_link



...PRO MÍSTOPŘEDSEDU OSŽ Bc. MARTINA VAVREČKU (a aby zde byl zastoupen také NeRV, i pro jeho předsedkyni Bc. Renatu Douskovou)

Nebojte se, vážení čtenáři, že jsme upustili od povídání při kávě s předsedy základních organizací a dalšími významnými funkcionáři NeRV OSŽ. Jen jsme nyní zabrousili trošku výš, a to až mezi místopředsedy OSŽ. Důvod? Jednoduchý. Blíží se letní prázdniny, doba dovolených a s nimi i cest za „hranice snů“. A protože uběhl rok od zahájení rekonstrukčních prací v penzionu ORION v řecké Leptokárii a vše se vydařilo k maximální spokojenosti, máte možnost jeho pohostinnosti využít. Ale více o tom s místopředsedou OSŽ pro správu majetku Bc. Martinem Vavrečkou.

Minulý rok jsem se po dlouhých deseti letech vrátila na místo, které si mnozí členové OSŽ oblíbili pro jeho příjemnou atmosféru, ideální polohu i dobrou dostupnost – do apartmánového domu Orion v řecké Leptokárii.

Na vybavení a celkovém stavu bylo patrné, že objekt slouží členům odborů už více



než pětadvacet let. Navštívila jsem jej záměrně těsně před plánovanou rekonstrukcí, která probíhala na přelomu minulého a letošního roku, abych mohla po roce zhodnotit, jak se proměnil. A rozdíl je skutečně znatelný.

Rekonstrukce se vydařila – Orion doslova prokoukl a znovu zazářil. A to i díky jasné vizi a osobnímu nasazení místopředsedy pro správu majetku Martina Vavrečky. Právě jeho jsem proto požádala o krátký rozhovor.

Pane místopředsedo, na tom, že apartmánový dům Orion už rekonstrukci potřeboval, se pravděpodobně shodnou všichni členové, kteří ho během let v Leptokárii navštívili. Co ale bylo tím hlavním impulzem pustit se do tak rozsáhlé obnovy? A uvažovalo se vůbec někdy o tom, že by se nemovitost třeba prodala?



O prodeji se skutečně v určité fázi uvažovalo – nebylo to lehké rozhodování. Stav apartmánového domu už neodpovídal současným nárokům na komfortní rekreaci a investice do kompletní rekonstrukce nebyla malá – od nového vybavení přes sociální zázemí až po stavební úpravy jako jsou například přepažené balkóny pro větší soukromí. A nutno říct, že v Řecku taková obnova neznamená jen technické řešení – předchází jí velmi náročná příprava záměru, povolovací procesy a celá řada administrativních kroků, které jsou mnohdy zdoluhavější než samotná stavba.

Rekonstrukce musela být finančně i organizačně náročná. Jaký byl Váš hlavní záměr – co jste chtěl touto proměnou Orionu členům OSŽ nabídnout?

Ano, i přes všechny ty peripetie jsme se rozhodli jít cestou zachování a modernizace. Orion má pro naše členy dlouhodobý význam – není to jen nemovitost v cizině, ale benefit, který mohou využít za dostupnou cenu, místo, kam se rádi vrací, kde si mohou odpočinout s rodinou. A přesně to jsme chtěli zachovat a ještě posílit – dát Orionu novou tvář a nabídnout našim lidem kvalitu, kterou si zaslouží.



Dá se tedy říct, že hlavní myšlenkou bylo prioritně upřednostnění zájmů člena?

Přesně tak. Orion má být poděkováním, nejen pro dlouholeté členy, ale i pro jejich rodiny. A současně také motivací pro nové zájemce, aby v OSŽ viděli nejen zastání na pracovišti, ale i komunitu, která o své lidi pečuje i ve volném čase.

V čem konkrétně se Orion proměnil, co by rekreanti rozhodně měli zaznamenat?

Hlavní změnu, kterou návštěvníci zaznamenají, je kompletně obnovené vnitřní vybavení jednotlivých jednotek jako jsou nové kuchyňské linky, šatní skříně a postele. Další výraznou změnou je podoba koupelen, u kterých kromě toho že byly vybaveny novou sanitou, byla realizována výměna původních „koupacích“ vaniček za sprchové kouty. Poslední na první pohled viditelnou změnou je i možnost vedle čtyř stabilně koncipovaných dvoustupňových jednotek další možnost vzájemného propojení zbývajících samostatných pokojů do rovněž dvoustupňových jednotek prostřednictvím nově vybudovaných propojovacích dveří. Tato změna se týká i proti pohledových zástěn instalovaných na balkónech. Což ocení hlavně rodiny s dětmi. Mysleli jsme zkrátka na komfort. A hlavně, vše jsme dělali s tím, aby si rekreanti mohli pobyt užít bez kompromisů a přitom za dostupné ceny.

Jsem ráda, že jsem mohla být symbolicky přítomna u pomyslného přestřižení pásky nově zrekonstruovaného Orionu, který opravdu ožil už při prvním otevření vchodových dveří. První rekreanti už v červnu zamířili do Leptokárie a věřím, že je výsledek rekonstrukce příjemně překvapil a potěšil. Plánují se ohledně Orionu ještě další kroky?

Určitě ano. Už na podzim se chceme vrátit k projektu s odstupem a vyhodnotit zpětnou vazbu od rekreantů, kteří letos Orion navštíví. Právě jejich postřehy jsou pro nás důležité – pomohou nám doladit některé detaily a případně naplánovat další drobné úpravy. Například už víme, že bude potřeba zaměřit se na část kanalizace a další technické drobnosti. Nejde o zásadní stavební zásahy, ale o vylepšení komfortu. Orion není pro nás uzavřený projekt, je to živé místo, které se bude dál přizpůsobovat potřebám našich členů.



Pane místopředsedo, závěrem se Vás zeptám, proč Vy byste doporučil členům OSŽ strávit dovolenou právě v této destinaci? Prozradíte čtenářům vaše oblíbená místa, kam se rád vracíte?

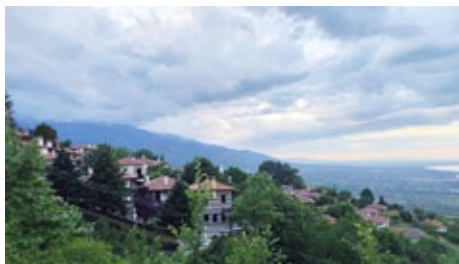
Jak jsem již zmínil, apartmánový dům Orion je víc než jen ubytování – je to benefit pro naše členy. Díky rekonstrukci nabízí příjemné a moderní zázemí za velmi výhodných podmínek, které jinde na trhu jen těžko najdou. Cílem bylo vytvořit místo, kam se budou naši členové rádi vracet, ať už s rodinou, s dětmi nebo třeba v rámci klidnějšího seniorského pobytu.

Zároveň se nachází v krásném prostředí pod pohořím Olymp, přímo v přímořském letovisku Leptokárie. V okolí je řada možností na výlety – například do starobylého Dionu, na výšlap k vodopádům v Litochoru, návštěva hradu Platamonas nebo procházka přímo po pobřeží. Výhodou je i velmi dobré vlakové spojení směrem na Soluň nebo Athény.

Věříme, že ti, kteří Orion v minulosti navštívili, ocení změnu, a ti, kteří jej ještě neznají, si jej velmi rychle oblíbí.

Děkuji za rozhovor!

Foto: Daniela Houdková



Vzhledem k tomu, že převzetí nově zrekonstruovaného apartmánu se zúčastnila spolu s představenstvem OSŽ i místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně Nedrážního republikového výboru OSŽ Bc. Renata Dousková, nemohla jsem jinak, než se zeptat, jak se jí výsledek rekonstrukce líbí a proč by doporučila apartmánový dům ORION v Řecku členům OSŽ navštívit:

Bc. Renata Dousková – Apartmánový dům Orion je pro mě jedním z rekreačních zařízení, kam se s oblibou vracím. Nachází se v podhůří bájněho Olympu – a právě tehdy si vždy vybavím některou z řeckých bájí. V tom tkví kouzlo Řecka – každý kout je propojen s historií.

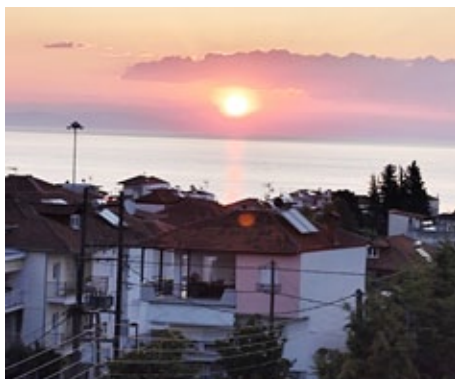
Olympská riviéra nenabízí jen bohatou historii a kulturní vyžití, ale i ideální podmínky pro cestování – ať už autem, na kole nebo pěšky. I z tohoto pohledu je poloha apartmánového domu Orion vynikající.

V minulosti nabízel Orion kvalitní ubytování, ale zub času naznačil, že rekonstrukce je nevyhnutelná. A právě zde přichází srovnání minulosti s přítomností. Při mé návštěvě v nově zrekonstruovaném Orionu jsem byla doslova ohromená. Všechny pokoje prošly důkladnou modernizací, a to nejen podle připomínek hostů. Interiéry jsou navrženy prakticky, s ohledem na současné trendy v oblasti ubytování.

Z některých dvoulůžkových apartmánů lze díky spojovacím dveřím vytvořit pohodlný čtyřlůžkový apartmán. Moderní design se snoubí s praktičností, výsledkem je útulné, stylové a funkční rekreační zařízení pro členy OSŽ.

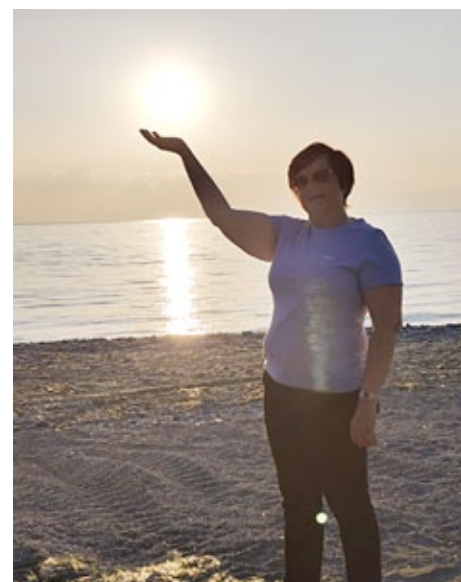
A co dodat závěrem? Přijďte se podívat a prožít dovolenou v krásném prostředí – určitě si ji zamilujete stejně jako já.

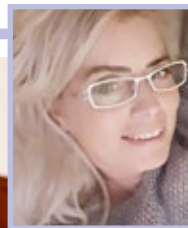
Děkuji za odpověď!



A na úplný závěr vás, čtenáře Nedrážního Obzoru, chci upozornit, že více fotografií najdete na www.osz.org

Daniela Houdková





Spánek – zapomenutý základ zdravého životního stylu

Moderní doba klade na člověka stále vyšší nároky. Stres, časový tlak a digitální přetížení nás nutí hledat rovnováhu a nový životní styl. Čím dál více lidí proto volí cestu „slow living“ – životního stylu, který se zaměřuje na kvalitu místo kvantity, na vědomé prožívání, péči o duševní zdraví a návrat k jednoduchosti.

Zahrnuje pravidelné pohybové aktivity, vyváženou stravu, dostatek odpočinku a především spánek.

V dnešní uspěchané době, kdy se náš život často točí kolem směn, termínů a pracovních povinností, bývá spánek jednou z prvních věcí, na kterých nevědomky šetříme. Přitom kvalitní spánek není luxusem, ale základní biologickou potřebou, stejně důležité jako jídlo nebo pohyb.

Nedostatek spánku se může projevit nejen únavou, ale i zhoršenou koncentrací, podrážděností, oslabenou imunitou a dlouhodobě i vážnějšími zdravotními problémy. Pracovníci v náročných provozech, ve směnném režimu nebo ti, kteří často dojíždějí, to znají velmi dobře.

Život ve směnném provozu přináší svá specifika: rozbitý denní rytmus, časté střídání nočních a denních směn, nepravidelné stravování a především narušený spánek. I když si na takový režim tělo do jisté míry zvykne, nikdy to není úplně přirozený stav. Spánek ve dne nemá stejnou kvalitu jako ten noční – je kratší, méně hluboký a snáze přerušovaný.

Dlouhodobý spánkový deficit může vést ke zvýšenému riziku civilizačních nemocí: kardiovaskulárních problémů, cukrovky 2. typu, obezity nebo oslabení imunitního systému. Nehledě na zvýšenou chybovost v práci a větší pravděpodobnost úrazů.

◆ Dodržujte spánkovou hygienu

I když jdete spát v deset dopoledne, pokuste se dodržovat rituály jako při večerním usínání: zatemnit pokoj, vyvětrat, odložit telefon. Pomoci mohou i špunty do uší a maska na oči.

◆ Vytvořte si rytmus, který tělu vyhovuje

Pokud je to možné, střídejte směny plynule – denní, odpolední, noční. Tělo snáze zvládá tento přechod než skokové změny. Důležité je i dodržování režimu o volných dnech, nespát dopoledne, ale jít večer včas spát, aby se rytmus přilíši nerozkolísal.

◆ Naučte se spánek „doplňovat“

Krátké šlofiky během dne (ideálně 20–30 minut) pomáhají „dobít baterky“, pokud se v noci nepodařilo naspat doporučených 7–8 hodin. Důležité je ale neprodlužovat je přes hodinu, aby nedošlo k narušení nočního spánku.

◆ Strava, hydratace a pohyb

Tělo potřebuje vyváženou podporu – lehká strava, pravidelný příjem vody a i po směně pár minut chůze na čerstvém vzduchu. To pomáhá lepšímu usínání a regeneraci.

◆ Podpora od zaměstnavatele

Důležitou roli hraje i přístup zaměstnavatele. Kvalitní plánování směn, možnost odpočinku nebo zázemí pro krátké přestávky může výrazně snížit zátěž. Odbory na tyto podmínky dohlíží a hájí potřeby zaměstnanců i v této oblasti prostřednictvím pravidelných kontrol oddělení BOZP.

Tělo může být v pohybu, oči otevřené, vypracujete, a přitom části mozku přecházejí do režimu spánku. Tento jev se odborně nazývá „lokální spánek“ (local sleep) a nejčastěji se objevuje při dlouhodobé spánkové deprivaci např. u lidí pracujících ve směnném provozu.

◆ Kdy mozek „spí“, i když jsme vzhůru?

Mozek má svůj cirkadiánní rytmus, tedy vnitřní biologické hodiny. Podle něj funguje s největší bdělostí a soustředěním v určitých denních dobách – a jindy se zase snaží odpočívat. U člověka se typické fáze únavy a „mikrospánku“ objevují v těchto časech:

02:00–05:00 – Nejvyšší spánkový tlak. Mozek má tendenci k mikrospánku.

13:00–15:00 – Polední útlum. Klesá výkonnost, bdělost, koncentrace.

Po 16+ hodinách bez spánku dochází k výpadkům pozornosti i při běžné činnosti.

Mikrospánek a lokální spánek jsou hlavní příčinou dopravních nehod i pracovních úrazů při směnném provozu.

Nevědomé „vypínání“ mozku způsobuje chyby v úsudku, zpomalené reakce, sníženou emoční stabilitu a výpadky paměti.

Riziko mikrospánku prudce roste po 16 hodinách bdělosti – i když jste si mysleli, že jste v pohodě.

Nikdy neříďte hned po noční směně. Pokud je to možné, dejte si krátký spánek ještě před cestou. Doma jděte spát co nejdříve. Každá minuta se počítá.

Spánek není slabost. Je to nástroj regenerace, prevence a dlouhodobého zdraví. V moderním životním stylu – a zejména ve směnném provozu – je péče o spánek zásadním pilířem zdraví.



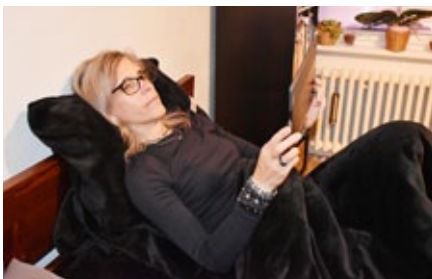
Pozor na mikrospánek při řízení auta. Raději zastavte a na chvíli zavřete oči, ať v pořádku dorazíte do cíle



Nezapomínejte dodržovat pitný režim



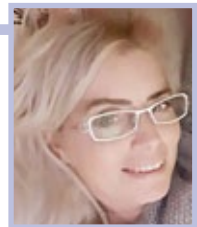
Kvalitní spánek není luxus, ale základní biologická potřeba



Odložte elektroniku alespoň hodinu před spaním. Mozek si myslí, že je den a odkládá hluboký spánek i REM fáze



Vezměte si před spaním raději knihu



Na vodě s kolegy ze ZO OSŽ-ústředí

Začátek léta je ideální čas na výlety a dovolenou. Jeden takový aktivní výlet zorganizoval závodní výbor pro členy Základní organizace OSŽ-ústředí. V čele s předsedou Luděk Šebrle jsme se vydali na jih Čech, konkrétně do Vyššího Brodu, odkud jsme 5. června vyrazili na vodu.

Patnáctičlenná posádka sjížděla Vltavu na raftech, a to z Vyššího Brodu přes Rožmberk až do přístaviště Náhořany. Vodácká akce má v našem kolektivu již několikaletou tradici – a znovu se potvrdilo, že společné chvíle mimo pracovní prostředí přinášejí nejen radost, ale i novou energii do pracovních dní. Ačkoliv se i na vodě často rozebírají pracovní témata, proud řeky, zeleň kolem a osvěžující dávka adrenalinu při sjíždění jezů pomáhají „vypnout“ jinak práci zaplněné hlavy.

Startovní bod, Vyšší Brod, nabízí kromě řeky i kulturní zážitky. Nad městem se tyčí cisterci-

ácký klášter, jeden z nejvýznamnějších v ČR. V jeho zdech se ukrývá nejen bohatá knihovna, ale také relikviář sv. Maura – jeden z nejcennějších zlatnických předmětů u nás.

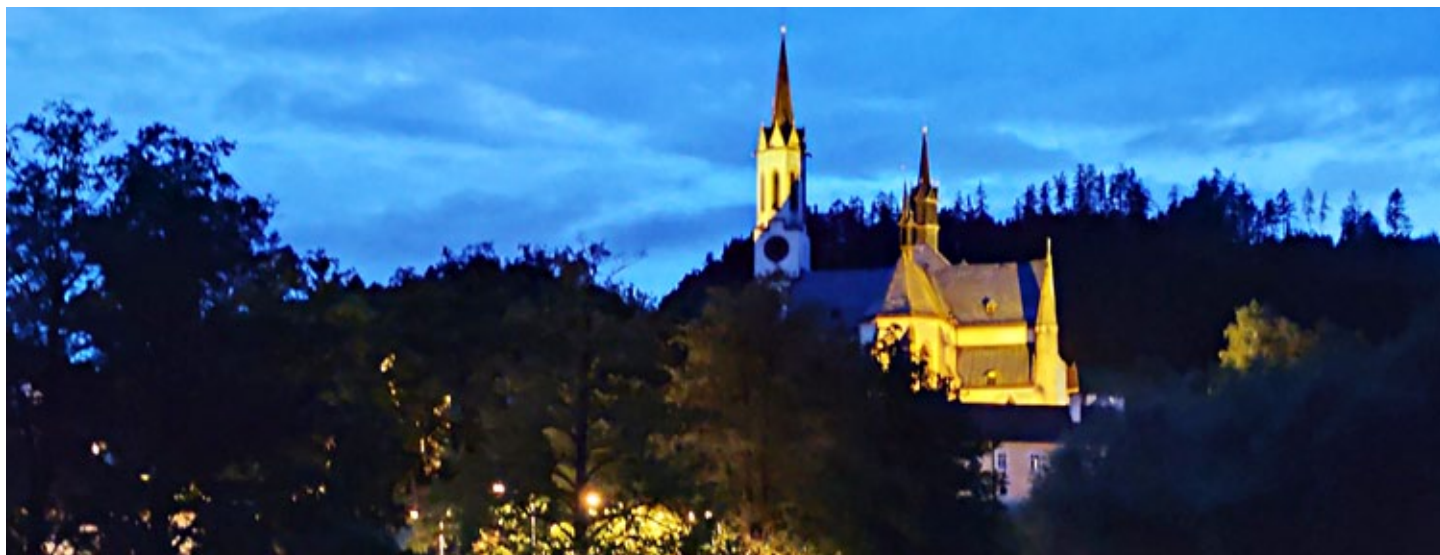
Volné odpoledne jsme si zpestřili procházkou k vodopádům sv. Wolfganga, méně známého, ale malebného přírodního úkazu v šumavském podhůří. Náš vodní výlet nás dále zavedl do Rožmberka nad Vltavou, kde jsme si vychutnali pohled na mohutný hrad tyčící se nad řekou. Než se k němu doplavíte, doporučujeme pauzu u „Bistra u Báby“ na pravém břehu – jejich domácí ovocné knedlíky jsou pověstné!

Samotný hrad Rožmberk, založený ve 13. století, se skládal původně ze dvou částí – Horního a Dolního hradu. Při jeho prohlídce můžete v Rožmberské síni zahlédnout portrét Bílé paní Perchty z Rožmberka, která se podle pověsti na hradě zjevuje.

Kousek za Rožmberkem se nachází Český Krumlov, klenot jižních Čech. Pokud vaše plavba nekončí přímo v jeho srdci, určitě se tam zastavte cestou zpět. Jeho historické centrum s krivolakými uličkami a zámek obklopený meandry Vltavy je právem od roku 1992 součástí Seznamu světového dědictví UNESCO.

Vodácký výlet opět potvrdil, že akce mimo běžné prostředí posilují vztahy mezi kolegy, přinášejí novou perspektivu a zároveň umožňují poznat krásy naší země. Děkujeme všem účastníkům za skvělou atmosféru a těšíme se na další společné zážitky – ať už na vodě, nebo jinde.

Aktivní výlet zorganizoval Závodní výbor ZO OSŽ-ústředí ve spolupráci se zaměstnavatelem nejen pro členy ZO OSŽ-ústředí, ale i pro zaměstnance a funkcionáře OSŽ-ústředí.



Návštěva železničního muzea v Lužné u Rakovníka

Milovníci železnice si rozhodně nesmí nechat ujít návštěvu Železničního muzea Českých drah v Lužné u Rakovníka – největšího svého druhu v České republice. Muzeum sídlí v areálu historického depa a nabízí fascinující expozici lokomotiv, vagonů a dalších železničních zařízení, které ilustrují vývoj české železniční dopravy.

Při své návštěvě jsem měla jedinečnou příležitost projít se mezi muzejními exponáty s výkladem samotného ředitele ČD Nostalgie Ing. Marka Plochého (na fotografii u slavné parní lokomotivy zvané „Kafemlejnek“, která neodmyslitelně patří k symbolům české železniční historie, a na jeho pracovišti), pro něhož jsou historické vlaky nejen pracovním posláním, ale i srdeční záležitostí. O jeho zapálení svědčí i výběr exponátů, které jsou v muzeu nejen vystavené, ale i aktivně opravované. Mezi významné příklady patří lokomotivy 364.008 a 534.323, které zde procházejí renovací.

Expozice zahrnuje i mezinárodní spolupráci – díky výborné spolupráci s kolegy z Železniční společnosti Slovensko se podařilo získat do sbírek muzea unikátní dvousystémovou elektrickou lokomotivu přezdívanou „Gorila“ – 350.002.

Pro návštěvníky všech věkových kategorií je připraven bohatý program – od komentovaných prohlídek přes tematické výstavy až po nostalgické jízdy parním vlakem. Nechybí modelová železnice, interaktivní prvky ani občerstvení stylizované do železničního prostředí.

Muzeum nabízí i možnosti pro firemní či odborové akce – podnikové výbory a základní organizace si mohou pronajmout zasedací místnost pro 20 osob. Pro zpestření lze sjednat i přespaní ve stylovém lůžkovém voze, což dává celé akci neopakovatelnou atmosféru.

Členové OSŽ a jejich rodinní příslušníci mají navíc po předložení členské průkazky nárok na slevu 20 % na vstupném.

Na závěr můžeme doplnit, že další velká akce se v muzeu chystá na první říjnový víkend, kdy proběhne víkend motorových vozidel.

Veškeré aktuální informace o programu najdete na webu [Vlakem na výlet](http://Vlakem.na.vylet.cz). Pro rezervace na akce nebo ubytování pište na e-mail: nostalgie@cd.cz.



NEJVĚTŠÍ ŽELEZNIČNÍ EXPOZICE V ČR

Výlety za historií železnice do křivoklátských lesů



Navštivte ČD Muzeum v Lužné u Rakovníka a zažijte na vlastní kůži jedinečnou atmosféru nostalgické kolejové dopravy.

Těšit se můžete na

- unikátní sbírku parních lokomotiv
- motorové lokomotivy a vozy
- historické osobní a nákladní vozy
- salonní vůz prezidenta T. G. Masaryka
- svezení na úzkorozchodné dráze
- audioprůvodce SmartGuide
- mnoho dalších zajímavostí a exponátů, které se během sezony mění

Pro členy OSŽ a jejich rodinné příslušníky platí zvýhodněné vstupné, stačí se u pokladny prokázat členským průkazem.



www.cdnostalgie.cz



Blahopřejeme

V tomto měsíci slaví narozeniny:

Ilona Kačová – SKANSKA

Zdeněk Maar – JLV

Alena Kapounová – OHLA ŽS TAPS Brno

Petr Dvořák – SKANSKA

Lukáš Chromek – OHLA ŽS Elektro

Zdeňka Prucková – DZ Olomouc