



## Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ Ústředí, Podnikové výbory a RRS OSŽ

### V řadě případů není jednoduché řešit problematiku přístupu do datových stránek ZO OSŽ

Jednání Ústředí OSŽ se konalo 22. března v sídle OSŽ v domě Bohemika. Předseda podnikového výboru OSŽ při ČD Štěpán Lev informoval o čerpání sociálního fondu na dovozané dovolené pro zaměstnance a o připravovaném jednání se sociálními partnery o možnosti změny odměňování zaměstnanců. Předseda podnikového výboru ČD Cargo Radek Nekola oznámil potěšující zprávu, že přes osmdesát procent smluvních partnerů má již podepsanou smlou-

vu. Za Správu železnic vystoupil předseda podnikového výboru SŽ Petr Štěpánek s nejčerstvějšími informacemi z jednání Správní rady SŽ a o podepsání smlouvy na poskytování kondičních pobytů. Následovaly informace od předsedkyně NeRV OSŽ Bc. Renaty Douskové, která se mj. zmínila o poradenství ze strany Sdružení ochrany nájemníků SON. Ing. Bc. Petr Toman, BA (Hons) seznámil účastníky jednání s chystanými volbami do do-

(Pokračování na str. 2)



## Když ženy zvládají kreativní ruční práce aneb Velikonoce v režii FISAIC

Toto sdružení zabývající se volnočasovými aktivitami železničářů se mimo jiné zaměřuje i na kreativní ruční práce. Český zemský svaz FISAIC má ve své gesci OSŽ a právě jeho členky své umění plně prokázaly při realizaci velikonoční výzdoby na pražském hlavním a Masarykově nádraží.



Prohlédnout si letošní velikonoční výzdobu přišli 28. března na pražském hlavním nádraží generální ředitel Správy železnic Bc. Jiří Svoboda, MBA a předseda OSŽ Mgr. Martin Malý. Na otázku, jak hodnotí mimopracovní aktivitu svých zaměstnankyň, generální ředitel Správy železnic odpověděl: „Jsem velice rád, že i v letošním roce naši zaměstnanci, naše zaměstnankyň, členky odborové centrály, potvrdily, že ctí tradice. A věřím, že takovéto ctění tradic je symbolem velké komunity – železnice.“



O den později se u velikonoční výzdoby na pražském Masarykově nádraží sešli předseda představenstva, generální ředitel Českých drah Mgr. Michal Krapinec a místopředseda OSŽ, předseda Podnikového výboru OSŽ při ČD Štěpán Lev. Michal Krapinec ocenil výtvořivé schopnosti svých zaměstnankyň slovy: „Přijde mi fajn, že se naše kolegyně dokáží po práci odreagovat a udělat něco pro radost ostatním. Obdivuji jejich zručnost, já bych asi tak šikovný nebyl. Každopádně přeji jim i ostatním zaměstnancům krásné Velikonoce!“ Foto: Milan Sedláček

## Daniela Houdková NA AKTUÁLNÍ TÉMA

### SPOLEČNÉ MEMORANDUM PODNIKOVÝCH VÝBORŮ OSŽ

► Podnikové výbory Odborového sdružení železničářů Správy železnic, s.o., České dráhy, a. s., a České dráhy Cargo, a. s., se zabývaly neutěšenou situací týkající se věkové struktury zaměstnanců na železnici, která může vést do budoucna k nedostatku zaměstnanců potřebných pro bezpečnost a udržitelnost železniční dopravy v České republice.

► Podnikové výbory OSŽ SŽ, ČD, a. s., a ČD Cargo, a. s., vyzývají zaměstnavatele a zainteresované orgány Ministerstva dopravy ČR a Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy, aby iniciovala vznik učebních oborů, které povedou k přípravě studentů pro zaměstnání na české železnici.

► Odborové sdružení železničářů chce být nápomocno při realizaci nových projektů, které povedou k získání nových zaměstnanců napříč českou železnici.

ZA OSŽ: Mgr. Martin Malý

PV OSŽ při SŽ, s.o.: Petr Štěpánek

PV OSŽ při ČD, a. s.: Štěpán Lev

PV OSŽ při ČD CARGO, a. s.: Radek Nekola



Lesní chata v Kořenově přivítala ve svých prostorách 23. března 2023 zástupce všech tří železničních podnikových výborů. Pozvánku také přijali personální ředitelé všech tří společností. A to za Správu železnic, s.o., Ing. Pavel Koucký, za ČD, a. s., Mgr. Blanka Havelková, která je současně také členkou představenstva

této společnosti, a za ČD Cargo, a. s., Mgr. Aneta Miklášová. Ti se k jednání připojili v odpoledních hodinách.

V pořadí druhé společné setkání zahájil a vedl první místopředseda OSŽ Radek Nekola, který účastníky přivítal a seznámil je s průběhem jednání. V první řadě také poděkoval iniciátoru setkání Miroslavu Mainclo-

vi, tajemníku Správy železnic, který s myšlenkou zorganizovat po letech společné setkání přišel již před delší dobou. Pravdou je, že všechny tři firmy trápí několik společných problémů. Ty v zápětí vyjádřil předseda OSŽ Mgr. Martin Malý: „V dnešní době nás dohnala situace z devadesátých (Pokračování na str. 2)

## VŠECHNY TŘI PODNIKOVÉ VÝBORY SPOJOVALO JEDNO AKTUÁLNÍ TÉMA – JAK OMLADIT STÁVAJÍCÍ ŘADY ŽELEZNIČÁŘŮ



Foto: Daniela Houdková

## V řadě případů není jednoduché řešit problematiku přístupu do datových stránek ZO OSŽ

(Dokončení ze str. 1)

zorčí rady ve Zdravotní pojišťovně ministerstva vnitra. PhDr. Helena Svobodová přinesla informace z konference železniční sekce Mezinárodní federace pracovníků v dopravě (ITF). Dále pokračoval Martin Malý, který popsal průběh mezinárodní ekonomické konference ASO 3. března. Dalším příspěvkem na jednání byla prezentace Ing. Ondřeje Šmehlíka o aplikaci Rail Sport.cz. O práci revizní komise informovala předsedkyně Barunka Balážová. Závěrečným tématem jednání se stala diskuse ohledně problematiky s datovými schránkami.

**Při čtvrtletním setkání (23. 3. 2023)** všech tří železničních společností došlo i na samostatná jednání každé firmy zvlášť. **Podnikový výbor ČD, a.s.**, řídil jejich předseda Štěpán Lev. Jednání se zúčastnila personální ředitelka GR ČD a členka představenstva ČD Mgr. Blanka Havelková.

Bouřlivou diskusí vyvolalo oznámení o prohraném výběrovém řízení na zajištění veřejné drážní dopravy v Jihočeském kraji. Personální ředitelka sdělila, že se představenstvo ČD bude vyzkoušet intenzivně zabývat: „**Historicky tu byla strategie udržet výkony za každou cenu, nyní musíme brát ohled na rentabilitu. Jaký bude mít důsledek ztráta výkonů pro zaměstnance ČD, musíme propočítat. Tato zpráva je pro všechny moc čerstvá. Na příští podnikový výbor jsem ochotna zajistit, aby byl přítomen také náměstek pro osobní dopravu Jiří Jeřeta a možná i generální ředitel Michal Krapinec.**“ Cleonové PV mají obavy, že tato situace nebude ojedinělá, protože na Plzeňsku probíhá také tender na dopravce s nejnižší nabídkou.

Dalším tématem byla častá přechodná práce, možnosti vybírání a plánování směn, nábor nových zaměstnanců, na kterém se usilovně pracuje. Tato témata byla hlavním bodem výjezdního jednání, kde si společnosti mohly vyměnit své zkušenosti, podněty a nápady. „**Také České dráhy čeká dlouhá a náročná cesta, ale pravdou je, že už sklízí první ovoce, kdy nárůst zaměstnanců již několik pracovních dní zaznamenalo,**“ řekla Blanka Havelková. Dále informovala o zřízení pracovních skupin, složených z odborných zaměstnanců a zástupců odborových centrál, které by měly mít za úkol řešit systém odměňování na nastávající období při kolektivním vyjednávání PKS 2024.

Závěrem jednání Štěpán Lev poděkoval všem přítomným za účast a aktivní přístup při jednání a také poděkoval paní personální ředitelce za výbornou spolupráci s OSŽ.

**Na jednání PV OSŽ ČD Cargo**, které se konalo v rámci společného jednání všech podnikových výborů OSŽ, byla přítomna personální ředitelka ČD Cargo Mgr. Aneta Miklašová. Ta se ve svém vystoupení zaměřila na nedostatečný počet zaměstnanců a také na jejich vysokou věkovou hranici. Podle jejích slov ČD Cargo v současné době hledá všemožné cesty, jak stavby pracovníků doplnit a získáváním nových zaměstnanců také jejich stav omladit. Pravdou je, že po rozdělení Českých drah, bylo v očích veřejnosti ČD Cargo upozaděno, k čemuž přispělo i to, že se zabývá pouze nákladní přepravou. Náprava bude postupně prováděna spoty v rozhlasových stanicích, a svým způsobem by měly k náboru zaměstnanců přispět rovněž

poskytované benefity. První místopředseda OSŽ a současně předseda Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo Radek Nekola kritizoval nepravdivost směn. Dříve to bylo den, noc, volno. Nyní jsou směny kratší a nerovnoměrně rozvržené. Hodně jich je také plánováno způsobem zvaným „letmo“, což navíc přináší problém s dopravou na pracoviště (strojvedoucí) i po skončení směny k odpočinku. Kromě diskuse na daná témata, zaznělo i přesvědčení, že se zlepší spolupráce s vedením společnosti, a to na různých stupních řízení, což by se mohlo příznivě projevit při kolektivním vyjednávání pro rok 2024.

**Jednání Podnikového výboru OSŽ při Správě železnic** proběhlo v rámci společného výjezdního zasedání všech tří PV OSŽ, působících na železnici (Kořenov 22.–24. 3.). V samostatném jednání seznámil předseda PV OSŽ Správy železnic Petr Štěpánek členy výboru s nejdůležitějšími událostmi a jednáními, která od předchozího jednání PV proběhla, přičemž nejvíce informací přinesl z jednání odborových centrál, které se uskutečnilo 21. 3. 2023. Následně vystoupil personální ředitel Správy železnic Ing. Pavel Koucký. V krátkosti připomněl, že balení vitaminů pro zaměstnance by měla být v nejbližší době distribuována na jednotlivé železnice. Podal i pravidelnou zprávu o výši mezd v uplynulém období, a to jak celkově, tak podle klíčových profesí. V informaci o C-FKSP uvedl, že enormní zájem o rekreace v minulém roce nepolevil, a v letošním pokračuje. Proto bude muset dojít k úpravě rozpočtu a hledání možností k navýšení u této kapitoly.

**Pravidelné jednání Republikové rady seniorů OSŽ** se konalo ve čtvrtek 23. března v sídle OSŽ v Praze. Předsedkyně Rady Danuše Polášková přivítala hosty jednání, kterými byli místopředsedkyně OSŽ Bc. Renata Dousková a člen Dozorčí rady ČD Vladislav Vokoun. Oba informovali členy Rady o aktuálních událostech na železnici i mimo ni, jakož i o dění v OSŽ. Zodpověděli rovněž řadu dotazů týkajících se života seniorů a převzali také řadu podnětů ze strany členů Rady ohledně jejich zkušeností ze života základních organizací OSŽ, především pak problematiky klubů seniorů. Aktuálním tématem jednání, které komentovala Renata Dousková, bylo nájemní bydlení a zkušenosti s úřady práce v otázce poskytování podpor na bydlení. Vladislav Vokoun přidal informace o Podnikatelském plánu Českých drah na tento rok, rozsáhlá diskuse se poté rozproučila kolem Klubů seniorů, které jsou založeny v rámci ZO OSŽ. Předsedkyně Rady Danuše Polášková připomněla, že zásadním úkolem klubů je jejich těsný kontakt se seniory, kteří prostřednictvím klubů získávají rychlé a komplexní informace. V závěru jednání vyslechli členové Rady informaci o připravovaném třídením výjezdním jednání RRS, které proběhne v květnu v Potštejně a na programu bude příprava na VI. Seniorské hry OSŽ, které proběhnou 4.–6. září 2023.

–RED–

(Podrobnosti na [www.osz.org](http://www.osz.org))

● **STAVEBNÍ PRÁCE** v železniční stanici Pardubice hlavní nádraží v polovině března 2023 probíhaly především tak, že bylo prakticky „zlikvidováno“ 4. nástupiště, zůstaly jen věže nákladních výtahů, což je možné vidět z připojeného snímku. Veškerá osobní doprava na trati Kolín–Česká Třebová se tak odehrává na 3., příp. 2. nástupišti. Za „neexistujícím“ 4. nástupišťem se již rýsuje nové 5. nástupiště, jehož hrubá stavba je hotová. **sh**



● **V ŽELEZNIČNÍ STANICI** Praha–Vršovice probíhá v současné době rekonstrukce bývalé provozní budovy s vodárnou (na snímku ze dne 19. 2. 2023) nacházející se na nuselské straně stanice (šikmo přes kolejiště proti tamní nádražní budově). Tento objekt, jenž je kulturní památkou České republiky, byl vybudován v roce 1882 jako součást původního nádraží Nusle–Vršovice na Dráze císaře Františka Josefa a výhledově tak bude opraven v původním vzhledu. **Tomáš Martínek**



● **V SOUČASNÉ DOBĚ** budí emoce železniční most v Praze na Výtoni pod Vyšehradem (na snímku ze dne 25. 2. 2023). Návozy laické i odborné veřejnosti na jeho novou podobu jsou různé. Tento historický dvoukolejný příhradový ocelový most o délce 196,3 m vystavěný v letech 1900–1901 místními obyvateli přezdívaný „Rámusák“, chce Správa železnic nahradit novou tříkolejnou konstrukcí kvůli plánované modernizaci tratěového úseku Praha hl. n.–Praha–Smíchov. Kvůli této záležitosti vznikly dva znepřáteléné tábory. Na jedné straně se desítky architektů staví proti snesení této ocelové konstrukce, neboť je od roku 2004 na seznamu nemovitých kulturních památek. Zároveň na pražské Výtoni vznikl spolek obyvatel požadující co nejrychlejší odstranění současného mostu, kvůli čemuž vznikla též petice. Oprava stávající konstrukce je ekonomicky neobhajitelná z důvodu značných únavových trhlin, úzkých chodníků, mizerného přístupu na cyklostezku a v neposlední řadě vzhledem k úzkému profilu nemožnost přidání třetí koleje, což je pro rozvoj příměstské dopravy nezbytné nutné. Navíc by se musely části nosné konstrukce rozebrat a pak je z vyměněných dílů poskládat zpět, což by se jistě prodražilo a zároveň by se tím prodloužily opravné práce. Nejideálnější řešením by určitě byla výstavba nové tříkolejné vzhledově identické nebo alespoň podobné makety z odolné galvanické oceli s průběžným kolejovým ložem kvůli eliminaci hluku (záleží jak by to vyhovovalo budoucím dopravním potřebám).

Po rychlém řešení volá kromě dopravců i Středočeský kraj, jenž má v plánu rozšíření příměstské osobní železniční dopravy ve významných směrech, navíc Praha má mít v budoucnu městskou železniční dopravu S-Bahn, díky čemuž je zkapacitnění zmiňovaného mostu nutností, třeba kvůli případnému zavedení městské linky Vršovice–Smíchov. **Tomáš Martínek**



Daniela Houdková

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

## Všechny tři podnikové výbory spojovalo jedno aktuální téma – Jak omladit stávající řady železničářů

(Dokončení ze str. 1)

**let, kdy se na železnici po dlouhou dobu hromadně propouštělo a noví zaměstnanci byli přijímáni jen velmi zřídka. Železnice tak ve společnosti postupně ztratila pověst perspektivního zaměstnavatele, což vedlo kvýraznému poklesu zájmu mladých lidí o studium železničních oborů a následně logicky také k redukcí kapacit železničního školství. Tyto skutečnosti mají za následek, že nyní je na železnici v řadě provozních profesí nedostatek zaměstnanců, většina se již přibližuje k důchodovému věku, ale ve školách se přitom v dostatečných počtech nepřipravují noví odborníci, kteří by mohli železničáře odcházející do penze nahradit.**“ Dále Martin Malý ještě krátce připomněl stanoviska a návrhy OSŽ týkající se vládnou připravované důchodové reformy a stručně také shrnul potřebné kroky, jak postupovat v případě problémů se získáním přístupu do datových stránek základních organizací.

Poté předsedové podnikových výborů představili své tajemníky a předsedy základních organizací. Za Správu železnic vystoupil předseda PV OSŽ Petr Štěpánek. Za ČD, a.s. promluvil předseda PV OSŽ Štěpán Lev a za ČD Cargo, a.s., předseda PV OSŽ Radek Nekola. Každý z nich také podal bližší informace k vypracovaným prezentacím věkové struktury zaměstnanců v jednotlivých společnostech, které předem obdržel každý člen PV.

V průběhu dopoledního jednání také vystoupil místopředseda OSŽ pro majetek Martin Vavrečka. Ten informoval přítomné o jednom z benefitů členství v OSŽ a tím jsou výhodné pobyty v rekreačních zařízeních. Také dodal podrobně vypracovanou prezentaci zahrnující tabulku ohledně návěstivosti těchto objektů, kde se ukázalo, že o rekreaci je velký zájem.

V druhé části jednání přivítal první místopředseda OSŽ a zároveň předseda podnikového výboru ČD Cargo, a.s., Radek Nekola zástupce zaměstnavatelů, a to výše uvedené personální ředitele. „**Jsem rád, že se toto setkání uskutečnilo, neboť**

**nás všechny trápí udržitelnost železniční dopravy v České republice a je potřeba sesbírat podněty a ty následně přednést personálnímu oddělení, které s nimi může nadále pracovat,**“ poděkoval za účast personálním ředitelům Radek Nekola. Ti dostali prostor říci několik slov úvodem, kdy každý z nich zmínil, že je v dnešní době těžké motivovat uchazeče o práci na železnici. Mladí lidé mají zpravidla jiné ambice než pracovat za jakéhokoliv počasí a na směny v terénu. V posledních letech je velký úbytek učňovských i středoškolských oborů zaměřených na kolejovou dopravu. Pavel Koucký, personální ředitel společnosti Správa železnic, ale zdůraznil, že se v tomto směru nezdávají a se školami úzce spolupracují. Studenti tak mohou využít možnosti stipendijních programů či praxe přímo na pracovištích. Dále nastínil stávající i plánované kroky, které by mohly pomoci při náboru nových zaměstnanců. Hlavním cílem personálního oddělení není jen nové, a především mladé pracovníky získat, ale také je na železnici udržet. „**Je to hodně o individuálním přístupu na konkrétních pracovištích, který neopomíme a snažíme se na něj také zaměřit,**“ shodly se personální ředitelky Blanka Havelková a Aneta Miklašová. Ty přivítaly informace přímo z pracovišť, které naznačily, proč noví zaměstnanci odcházejí ve zkušební době a mnohdy nevydrží ani jeden měsíc. Během diskuse na adresu personálního oddělení cílila poznámka, že železniční společnosti zaspaly dobu. Tento názor však vyvrátila personální ředitelka Blanka Havelková tím, že již od roku 2008, kdy nastoupila k ČD na personální oddělení do vedoucí pozice, intenzivně dohlížela na spolupráci se školami a hledá cestu, jak přilákat mladě k Českým drahám a přesvědčit je, že zde naleznou nejen několik zajímavých benefitů, ale také stabilní a perspektivní práci, kterou společnost v dnešní nelehké době nabízí.

Po společném jednání se podnikové výbory rozdělily a debatovalo se již v rámci každé společnosti zvlášť. Bližší informace najdete v samostatných článcích z jednání podnikových výborů. **Foto: autorka**

## Zpráva o tvorbě a použití Podpůrného fondu OSŽ za II. pololetí 2022

### 1. Tvorbě Podpůrného fondu OSŽ:

Stav finančních prostředků PF OSŽ ke dni 30. 6. 2022 činil **7 826 183,11 Kč**.

#### Příjmy celkem II. pololetí 2022:

Příspěvky do PF OSŽ od ZO OSŽ a jiných právnických a fyzických osob	410 483,84 Kč
Splátky zápůjčky	24 000,00 Kč
<b>Celkem</b>	<b>434 483,84 Kč</b>

#### Výdaje celkem II. pololetí 2022:

Vyplacené dávky z PF OSŽ za II. pololetí 2022	390 000,00 Kč
Vyplacené podpory – tornádo JMK	26 000,00 Kč
<b>Celkem</b>	<b>416 000,00 Kč</b>

Stav finančních prostředků na PF OSŽ ke dni 31. 12. 2022 činil **7 844 666,95 Kč**.

### 2. Čerpání Podpůrného fondu OSŽ:

Z PF OSŽ za II. pololetí 2022 byly vyplaceny dávky celkem 22 žadatelům v celkové částce **416 000,00 Kč**.

Dávky z PF OSŽ byly vyplaceny 21 žadatelům, které se týkaly mimořádných tíživých **sociálních situací** rodin, vzniklých v důsledku úmrtí člena OSŽ nebo rodinného příslušníka, dlouhodobé nemoci, podstoupení operací smyslových orgánů (zrak) z důvodu zachování specifické zdravotní způsobilosti. Celková částka těchto vyplacených dávek dosáhla **390 000,00 Kč**, tj. průměrná částka na jednu schválenou a vyplacenou dávku činí **18 571,43 Kč**.

Z PF OSŽ za II. pololetí 2022 byla dále vyplacena finanční podpora za tornádo v Jihozápadě krajů 1 postiženému, kterému **tornádo** v měsíci červnu 2022 způsobilo újmu na majetku. Celková částka takto vyplacených podpor dosáhla **26 000,00 Kč**.

Všechny žádosti o dávku z PF OSŽ byly prostřednictvím ZV ZO OSŽ zasílány na OSŽ-Ústředí. Tyto žádosti byly vždy ověřeny, potřebné údaje doplněny, individuálně zhodnoceny SPO OSŽ-Ústředím, posuzovány a schváleny Představenstvem OSŽ, popř. poradou předsedy OSŽ. Jednoznačně lze konstatovat, že PF OSŽ plní svůj účel a je nápomocný v tíživých sociálních situacích členů OSŽ a jejich rodin, na jejichž zmírnění, vlastní finanční a hmotné prostředky nestačí.

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

Vyplacení schválených finančních dávek jednotlivým žadatelům bylo bez

vad zajišťováno hospodářsko-finančním oddělením OSŽ-Ústředí, v součinnosti s příslušnými funkcionáři OSŽ.

V průběhu II. pololetí 2022 posílalo své poděkování do sídla OSŽ několik příjemců dávek (finančního příspěvku) z PF OSŽ.

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

Sociálně-právní oddělení OSŽ-Ústředí konstatuje, že žádosti členů OSŽ o dávku z PF OSŽ, které potvrdí a doporučí příslušný ZV ZO OSŽ, jsou doručovány na odborné oddělení k projednání Představenstvu OSŽ, případně poradě předsedy OSŽ ne vždy zcela úplně, což lze charakterizovat jako dlouhodobý a přetrvávající stav. Pře-

vážně chybí údaje o konkrétní sociální situaci žadatele (rodiny), návrhu na výši dávky a obdržené podpoře ze strany zaměstnavatele (Sociální fond, FKSP) nebo prostředků základní organizace OSŽ. Jako nedostatečné se rovněž jeví doložení jednotlivých žádostí písemnostmi mající charakter listinných důkazů. Skutečnosti výše popsané představují ve svém důsledku nadbytečnou administrativu.

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

V průběhu II. pololetí 2022 byly ve čtrnáctideníku Obzor základní organizace OSŽ i jednotlivci opakovaně vyzváni ze strany vedení OSŽ, aby do PF OSŽ zasílali finanční příspěvky.

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

## Duch Tří mužů přetrvává

Před časem jsem popsali situaci na pražském hlavní nádraží, která připomínala humoristickou scénu z knihy Tři muži ve člunu, o psu nemluvě. V neděli 19. března 2023 nádražní rozhlas inzeroval odjezd Elefantu v 8:21 do Berouna z 1. nástupiště Jih, dokonce zaznělo, že vlak je na tomto nástupišti přistaven. Ale žádný vlak tam nebyl a logika občasných zákazníků nádraží prezidenta Wilsona na-

povídala, že by už pár minut před odjezdem měla být vlakem do Berouna spíše souprava, která před chvílí došla z Berouna na nástupiště 1a. A tak za další chvíli se ukázalo, že odhad občasných cestujících byl správný a rozhlas ohlásil změnu nástupiště a všichni nehuší cestující přebíhali na vedlejší peron. Nutno ale říci, že i odjezdová tabule se správně změnila. Jinak občasný cestující z hlavního

nádraží je celkem spokojen, stále ale je zvláštní, že střídavě nejezdí jezdicí schody na některý z peronů či v hale, myslím ty na jihozápadě. A na holuby v horní hale jsme si už zvykli, občas sletí i do dolní haly a nedávno jsem jednoho fotil i ve zdejším Bille, snad to není podnět pro hygieniky. **Petr Rádl**

## Zajímavá výluka

Celkem zajímavá výluka se objevila na stránkách „Omezení provozu“ Českých drah. Je zde uvedena neplánovaná výluka na úseku železniční trati Poříčany–Kolín, a to dne 21. března 2023 od 23:10 do 23:59, dne 22. března 2023 od 0:00 do 4:00 hodin, od 23:10 do 23:59 a dne 23. 3. 2023 od 0:00 do 4:00. Důvod výluky: oprava havarijního stavu!

Že se asi vloučila chyba při uvádění času, když mezi 23:59–24:00 (0.00)

hod. výluka není, ponechám stranou, může se stát, nebo se na železnici mění čas nějak jinak, nevím? Co mne ale více zaujalo je, že havarijní stav (nic bližšího není uvedeno) se vyskytne na úseku trati, který byl několik let vyloučen a renovován pro zřízení výhyben. To se na možnost vzniku havarijního stavu nemohlo přijít při těchto rekonstrukcích? Nebo byla odvedena nekvalitní práce? **sh**

## Absurdní – kde zůstal zdravý rozum, s nímž přicházíme na svět

Dne 12. března začala výluka na trati 120 mezi pražskými stanicemi Bubny–Dejvice (ve stávající trase možná na věčné časy) spojená s odřeknutím všech vlaků z Masarykova nádraží do Dejvic.

Od téhož dne platí aktualizace jízdního řádu vydaná Správou železnic, která – navzdory výluce SŽ obsahující vlaky, které ve skutečnosti do konce platnosti JŘ nejedou. V elektronických vyhledávacích obsahujících data českých dopravců ovšem vlaky v uvedeném úseku uvedeny nejsou.

Jelikož tohle zdravý rozum nebere, vznášel jsem dotaz na kontaktní místo SŽ:

#### Předmět:

Jízdní řád na trati 120 platný od 12. března 2023

#### Zpráva:

Dne 12. března 2023 začíná výluka Bubny–Dejvice trávající do 9. prosince 2023. Proč tato skutečnost = nickolejný provoz ROV 63006 mezi nádražím Bubny a Dejvice, není zohledněna v aktualizaci JŘ, ale cestující jsou uváděni v omyl, vIDOSu vlaky z TGM uvedeny nejsou.

#### Odpověď:

*Dobry den, Správa železnic, státní organizace, obdržela Vaše podání, ke kterému Vám sdělujeme, že Správa železnic konstruuje jízdní řád veřejné osobní dráží dopravou postupem definovaným příslušnými ustanoveními zákona*

č. 266/1994 Sb., o dráhách (dále jen „zákon o dráhách“).

*Při konstrukci jízdního řádu vychází z žádostí dopravců o kapacitu dráhy, tyto žádosti o kapacitu není Správa železnic oprávněna měnit, či upravovat jinak, než zákonem stanoveným způsobem.*

*V řešeném případě obdržela Správa železnic žádost o kapacitu dráhy a tuto zákonným způsobem vypořádala jejím vyhověním. Následně došlo, postupem dle ustanovení § 23b a násl. zákona o dráhách, ke schválení návrhu plánu omezení provozování dráhy, pro činnosti související se stavební činností na dráze, které drážní dopravu na definované části dráhy vylučují. Dopravci přidělená kapacita dráhy však není postupem dle ustanovení § 23b a násl. zákona o dráhách odejmuta, schválení plánu omezení provozování dráhy pouze zákonem souladným postupem znemožňuje její účelné využití. Dopravce může na takový stav reagovat buď žádostí o takovou změnu jízdního řádu, která daný stav reflektuje, nebo ponechat přidělenou kapacitu dráhy v platnosti a omezit se na řešení nástrojů, kterými aparát jízdního řádu disponuje pro řešení krátkodobých výluk, které se z principu do tabulek jízdního řádu nepromítají (a ani to není technicky možné).*

*V řešeném případě použil dopravce druhou možnost a přidělenou kapacitu dráhy v celé trati ponechal v platnosti; proto ani tabulky jízdního řádu pro cestující nedoznávají změn. Elektronické informační systémy, které zmiňujete, zohledňují rovněž aktuální informace a dopady aktuální výlukové činnosti – nejde tedy o poskytování jiných informací, jak naznačujete, jde o poskytování informací aktuálních (když provádění opatření souvisejících s realizací výluk na základě schváleného plánu omezení provozování dráhy, není, byť to již právní úprava nezmiňuje explicitně, změnou jízdního řádu), aby se předešlo možnosti omylu, jak naznačujete.*

## Novelizace Metodiky zásad hospodaření ZO OSŽ

Vážení členové OSŽ,  
z důvodu chystané novelizace Metodiky zásad hospodaření pro ZO OSŽ, žádám touto cestou všechny ZO OSŽ, a zejména jejich funkcionáře, aby veškeré podněty a připomínky týkající se problematiky hospodaření ZO OSŽ posílali na **e-mail: sasinnovab@seznam.cz**  
Děkuji za podněty!

*prezidentka RK OSŽ*  
**Barunka Balážová**

Takže provozovatel dráhy úplně zastaví provoz na trati z důvodu stavebních prací na straně SŽ do konce platnosti JŘ, nicméně ke změně tištěného jízdního řádu – zpracovatelem je táž SŽ – pro cestující = vlaky uvedeny v úseku Masarykovo nádraží–Dejvice nebudou, místo nic bude uvedena poznámka ohledně NAD – je třeba, aby se množina dopravců vzdala přidělené kapacity dráhy...

SŽ není oprávněna kapacitu, o níž dopravci požádali, měnit, nicméně ze zákona o dráhách neplatí, že v tištěném vydání změny JŘ musí být tato kapacita dráhy zachována, pokud jsou vlaky **bez náhrady do konce platnosti JŘ vnitřním opatřením SŽ (ROV) odřeknuty**.

Vzpomínáte na rané mládí a pohádky o občanech Kocourkova? Mám pocit, že aparát Správy železnic se neliší od občanů fiktivního Kocourkova...

**Miroslav Zikmund**

## PARADNA BOZP

## KOČKOPSI

Možná se ve světě domácích mazlíčků orientujete lépe než já, ale pokud se jedná o takového kočkopsa, dosud není na světě ani jedna encyklopedie zvířat, která by si s ním poradila. Můžeme se pouze dohadovat kde žije, co jí a jak se vlastně rozmnožuje, ale určitě o ně není nouze. A protože takový kočkops ploidí jen a jen kočkopsa, ani snaha o dodržení zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce (ZP), § 278–§ 280 a § 287 ze strany zaměstnavatele se nutně nemusí setkávat s představou základní odborové organizace o naplňování práva na informace a projednání. Na základě indicií o výskytu těchto zvláštních živočichů i na společných jednáních ZV OSŽ se zaměstnavatelem, zejména pokud se jedná o oblast BOZP, jsem se rozhodla

pomocí článku lehce osvětového přispět ke snížení jejich populace.

Ano, právo na informaci a projednání se může někomu zdát jako jedno a totéž, ale rozhodně tomu tak není. Zatímco informace je široký pojem, který se užívá v různých významech a v ZP je použit ve smyslu zprávy či sdělení, tedy prezentace záměrů zaměstnavatele za poskytnutí nezbytných údajů v dostatečném předstihu a vhodným způsobem, aby je ZO OSŽ mohla posoudit, popřípadě se připravit na projednání a vyjádřit své stanovisko před uskutečněním opatření (ZP § 278 odst. 1), definici projednání najdeme v ZP § 278 odst. 3 a odst. 4, kdy projednáním se rozumí jednání mezi zaměstnavatelem a ZO OSŽ a jedná se o výměnu stanovisek a vysvětlení s cílem dosáhnout shody. Zaměstnavatel je pak mj. povinen zajistit projednání v dostatečném předstihu a vhodným

způsobem, aby ZO OSŽ mohla na základě poskytnutých informací vyjádřit svá stanoviska a zaměstnavatel je mohl vztít v úvahu před uskutečněním opatření a odborové organizace mají při projednání právo obdržet na své stanovisko odůvodněnou odpověď a před uskutečněním opatření zaměstnavatele mají zaměstnanci právo požadovat dodatečné informace a vysvětlení. Objem informací a projednání, který se týká oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, určuje ZP, a to v rozsahu stanoveném v § 101 až § 106 odst. 1, v § 108, a též v zákoně č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, § 9 odst. 4 e). ZP zaručuje zaměstnancům právo účastnit se na řešení otázek souvisejících s BOZP i prostřednictvím odborové organizace – tedy zaměstnavatel je povinen ZO OSŽ umožnit např. účast při jednáních týkajících

se BOZP, vyslechnout její připomínky a návrhy na přijetí opatření a projednat s ní nebo je informovat o všech záležitostech, které mohou podstatně ovlivnit BOZP (rizika práce a opatření ke snížení jejich působení, kategorizaci práce, organizaci školení, určení odborné způsobilé fyzické osoby k prevenci rizik, zajištění PLS, přidělování OOPP, pracovní úrazových, nemocí z povolání, zajištění první pomoci a organizaci PO apod.). V tomto místě si tradičně dovoluji připomenout nutnost soustavného vzdělávání zástupců ZO OSŽ (ZV OSŽ a inspektorů BOZP ZO OSŽ), protože povinnost odborové organizace spolupracovat se zaměstnavatelem a s odborně způsobilými fyzickými osobami k prevenci rizik, jak ji požaduje ZP § 108 odst. 4, lze kvalifikovaně zajistit pouze členy ZO s odpovídajícími znalostmi o bezpečnosti práce a o ochraně zdraví při práci.

Jak je vidět, k omezení výskytu kočkopsů není nutné povolení k odstřelu, odchytu či likvidaci pomocí pastí, ale postačí si přečíst pár paragrafů zákoníku práce a jejich naplnění požadovat i v praxi. Respekt, s jakým je mnohdy k jednáním se zaměstnavatelem přistupováno, je pochopitelný, ale je potřeba pamatovat i na to, že zákon zaručuje právo odborovým organizacím na informace a projednání hlavně z důvodu zajištění rovnováhy sil mezi zúčastněnými stranami – na jednáních, která kladně ovlivňují zajištění bezpečných a zdravých neohrožujících pracovních podmínek a pracovního prostředí pro všechny.

PS. Věděli jste, že za kočkopsa je někdy žertovně chovateli označován ragdoll (kříženec perské kočky a birmy posvátné), který povahově vlastnosti obou plemen (tedy psa a kočky) vykazuje?

**Dana Žáková, oddělení BOZP OSŽ-Ú**

## Pozvánka do železničního muzea v Ostravě

Po zimní přestávce se 1. března opět otevřely brány Železničního muzea moravskoslezského. Muzeum má své sídlo v železniční stanici Ostrava-střed a pro svoje návštěvníky má připravenou celou škálu zajímavostí z historie železnic. V současné době zde probíhá výstava, věnovaná železniční trati Olomouc-Krnov-Opa-va, která v loňském roce oslavila 150 let od zahájení provozu. Od dubna se pak budou moci návštěvníci seznámit s historií „Osoblažky“ (úzkokolej- ná trať Třemešná ve Slezsku-Osob- lahla). Kromě těchto tematických výstav, které jsou průběžně obmě- ňovány, najdou návštěvníci v muzeu

nepřeberné množství historických předmětů a artefaktů, mezi něž patří například sbírka zabezpečovací tech- niky od mechaniky až po reléovku, historické vybavení dopravní kance- láře, či osobní pokladny, jakož i uká- ku lokomotivní techniky. Nechybí ani modelové kolejiště a trenažér stroje- vedoucího. Pýchou muzea je také historická parní lokomotiva řady 310, která je vystavena na prvním nástu- pišti železniční stanice a je v majetku CHV Lužná u Rakovníka.

Muzeum je otevřeno ve středu a ve čtvrtek od 10–16 hodin, a v so- botu a v neděli od 9–16 hodin.

**Miroslav Čáslavský**



Foto: Historická lokomotiva 310.001 na nástupišti Ostrava-střed

Žít v budoucnosti znamená promíchat přítomnost

Tereza Mathiasová

Vybrala Bc. Blanka Lomnančíková

## OHLÉDNUTÍ Příběhy a poezie mezi čarami grafikonu

Dne 20. října 2022 ujel na pražském Hlavním nádraží rychlík do Klatov jedné cestující, kterou přilákala hudba znějící z prvního nástupiště. U sousedí Nicholase Wintona na prvním nástupišti tu totiž vyhrávala kapela ČZS FISAIC JEDETO! Již za hodinu zde začne slavnostní akce: „Křest a autogramiáda knih Literátů na trati“.

Setkání ve vládním salonku, který „přeplnilo“ téměř devadesát osob, mimořádně zahájil a mode- roval zástupce vedoucího literární skupiny Českého zemského svazu pro kulturu a volný čas železničářů FISAIC Josef Schrötter.

V úvodu přivítal přítomné a po- děkoval všem, kteří se na přípra- vě knih podíleli a pomohli jejich vzniku. Zejména železničním spo- lečnostem, které činnost FISAICu podporují, Odborovému sdruže- ní železničářů, které jeho činnost organizuje, železničnímu tisku za propagaci, speciálně mediální- mu oddělení ČD za zajištění pro- storu salonku, literárním organiza- cím, hudebníkům, autorům, všem přítomným i nepřítomným, které zde nelze všechny vyjmenovat...

Za dobu činnosti Literátů na trati bylo vydáno celkem čtrnáct knih. První čtyři byly společné pro prózu i poezii, každý následující rok byla vydána samostatná kniha příběhů a kniha poezie. Ani loni tomu ne- bylo jinak. Za devět roků v knihách publikovalo 817 autorů. Někteří projekt opustili, jiní se přidali, ale jsou i tací, jejichž dílo nalezneme ve všech čtrnácti knihách.

Po představení loňských publi- kujících krátce pohovořila o FISAICu a jeho činnosti výkonná tajem- nice ČZS FISAIC Jarmila Šmerhová. Na ni navázali několika slovy tři kmotři knihy: Štěpán Lev – místo- předseda OSŽ, Vladislav Vokoun – předseda ČZS FISAIC a Pavel Koren – přední akordeonista Izraele, který dnes doplnil skupinu JEDETO. Jme- nované při křtu doplnil František Tylšar – vedoucí literární skupiny a jeho pravá ruka Josef Schrötter.

Kniha byla pokřtěna šumivým mokem, proběhlo společné foto- grafování a následná volná zábava. Autoři podepisovali knihy, navazo- vala se nová přátelství, lidé si poví- dali, diskutovali... O tu správnou atmosféru se opět postarali kluci z JEDETO, společně s občas- tvením, které i tentokrát zajistilo Od- borové sdružení železničářů.

A protože byl vyhlášen již desátý – jubilejní ročník Literátů na trati, neváhejte a připojte se k nám! Le- tos se tu opět setkáme! =FJB=

## Signalisté ve Smiřicích přišli o kliku

Signalisté stavědla 2 ve stanici Smi- řice sice přišli začátkem března během nepřetržitých výluky o kliku, ale nebyla to ta od dveří, ale od závor, kterou mu- seli točit před každým zamýšleným posunem nebo vlakovou cestou, tak aby došlo k uzavření závor v železnič- ním přejezdu na silnici č.3089 v uli- ci Hankova. Jednalo se o jednu z po- sledních mechanických závor na trati Jaroměř-Hradec Králové, které obslu- hovali právě signalisté ze St 2 stanice Smiřice. K náhradě zastaralé technolo- gie, která přežila až do dnešních dnů, došlo v rámci rekonstrukce přejezdu od 8. 3. do 17. 3. 2023. Snímek mecha- nických závor ve stanici Smiřice tak dnes už patří minulosti a můžeme jen vzpomínat.

**MK**



## Libeň dolní nádraží

Bývalá žst. Praha-Libeň dolní nádraží ležela od roku 1872 na trati Praha-Vy- sočany-Praha-Těšnov. Na trati byla od 1. července 1972 zastavena osob- ní doprava a od 3. června 1984 i ná- kladní doprava. Z celé trati již zbylo jen pár fragmentů a dvě bývalá ná- draží – Libeň-dolní nádraží, náklado- vé nádraží Těšnov na Rohanském os- trově, dvacet metrů náspu v Karlíně a patky mostu přes Rokytku. Je potě- šitelné, že bývalé nádraží Libeň-dolní se vrací obloukem opět do dopra- vního provozu – ne však pro železni- ci, ale jako odpočinkové místo řidičů

tramvaj DP Praha. Budova je citlivě renovována včetně původního ná- zvu nádraží. Výpravčí byl na dolním nádraží zrušen někdy v březnu 1973 v souvislosti s ukončením parního depa na Těšnově.

Pak na dolním nádraží sloužil pou- ze závorář/dozorce výměn, a to až do úplného zrušení tratě. Trať moh- la sloužit pro dopravu linek S, ale tehdy byla jiná koncepce dopravy, která nepárala tramvajím ani železni- ci v městě. Výsledkem je magistrała středem Prahy, kvůli níž byla zrušena i trať na Těšnov.

**Martin Kubík**



Nově opravená bývalá žst Praha-Libeň dolní nádraží, stav z 23. 3. 2023



Výklenková kaple sv. Václava zachráně- la fragment náspu tratě v Karlíně před Invalidovnou, kaple stále stojí na svém místě již před vznikem tratě v roce 1872 a i po jejím zrušení v roce 1984

## Motorová legenda české železnice – Zamračená

Poslední neděli v únoru, to jest 26. února 2023, byl vypraven zvláštní nákladní vlak mezi Křincem a Měst- cem Králové. Na čele soupravy vozů řady Tdgnz patřící ČD Cargo a slu- žebního vozu Da-k se představila motorová legenda české železnice 751.033-2 „Zamračená“ či „Barbo- rka“ společnosti KZC. Aby vlak navo- dil dobu provozu devadesátých let minulého století, byla lokomotiva na čelech a boku označena logy ČD. Hlavním motivem této fotoakce bylo

zdokumentovat tento nákladní vlak na zajímavých místech trati mezi Křincem a Městcem Králové. Největ- ším lákadlem se stala odbočka Obo- ra, na které jsou funkční mechanická návštěvnická a mechanické závory. Organizátorům, dopravčům a lidem, kteří měli daný den službu, patří vel- ký dík za nádherný den strávený fo- cením jízdy vlaku. Sluníčko zahřá- lo svými občasnými paprsky v jinak studeném počasí.

**Vit Mareš**



Na snímku vlevo Zamračená se svou soupravou nákladního vlaku projíždí po trati 061 z Křince směrem na Rozďalovice odbočkou Obora. Vpravo táž Zamračená je na trati směrem Městec Králové kolem mechanického návštěvnická na odbočce Obora



## Studenti soutěžili o nejlepší návrh dřevěného přístřešku pro českou železnici

V Masarykově salonku stanice Praha- Dejvice se uskutečnilo vyhlášení vý- sledků studentské soutěže o nejlep- ší návrh nového dřevěného přístřešku pro českou železnici. Jejím pořadatelem byla kromě Správy železnic také Fakulta lesnická a dřevařská ČZU Praha. Cílem bylo motivovat studenty, aby se aktiv- ně zapojili do změny vnímání železnice a současně podpořili využití dřeva jako hlavního stavebního materiálu na vla- kových zastávkách.

Soutěž byla určena pro tříletné týmy, kdy vždy dva studenti Fakulty les- nické a dřevařské ČZU přizvali ke spo- lupráci jednoho studenta architektury zapojených vysokých škol. Výsledkem jejich snažení měl být návrh nového dřevěného přístřešku, který se po spl- nění daných požadavků stane součástí typizovaných staveb na české železni- ci.

Zadáním soutěže bylo navrhnout př- ístřešek pro využití v horských a podho- rských oblastech nebo v chráněných kra- jiných a přírodních lokalitách. Celková

cena neměla překročit 500 000 korun, a to včetně realizace stavby. Jako ma- teriál se mělo v maximální možné míře použít dřevo z místních zdrojů. Por- ta rovněž hodnotila originalitu návrhu, jeho designové zpracování, komplex- nost řešení a také provedení umožňující snadnou údržbu.

Soutěže se zúčastnilo šest týmů. Odborná komise ocenila jako nejlep- ší návrh dřevěného přístřešku od tro- jice ze složených **Alexandra Horáčko- vá, Michaela Andrlová a Jan Rous.**

**Tisková zpráva Správy železnic**



## Vzpomínky konstruktéra lokomotivky Škoda

Petr Lapáček

### ODBORNĚ O ŽELEZNICI

Vzpomínky jedné z nejvýznam- nějších osobností české konstruktérské školy Ing. Františka Palíka.

Ing. František Palík je jedním z nejvýznam- nějších konstruktérů lokomotiv českosloven- ské poválečné éry. Svůj profesní život zasvětil concernu Škoda, kde se od píky postupně vy-

pracoval až na technického náměstka ředitele. Jeho technické i manažerské dovednosti pomá- haly šířit slávu našich lokomotiv do celého svě- ta. Tato kniha je jeho osobní vzpomínkou na léta strávená ve Škodovce a text s autorskou úpravou Petra Lapáčka je doprovázen množstvím rarit- ních fotografií i technickou dokumentací.

