



21. srpna 2023

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉHO SDRUŽENÍ ŽELEZNIČÁŘŮ

Cena 5 Kč

## Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

## ■ Představenstvo OSŽ

## „Ozdravný vládní balíček“ je stále aktuální

I když jsou prázdniny a čas dovolených, členové představenstva se přesto sešli 8. srpna v sídle OSŽ v domě Bohemika. Po zahájení a tradiční kontrole úkolů vyzval předseda OSŽ Mgr. Martin Malý místopředsedy OSŽ a předsedy podnikových výborů, aby přednesli informace ze zásadních jednání.

První dostal slovo místopředseda OSŽ a předseda PV při ČD Štěpán Lev. Ten informoval o kolektivním vyjednávání ze dne 25. července k tzv. inflační doložce podle PKS ČD na rok 2023. Jednání bylo konstruktivní, ale zatím se odborové centrály a zaměstnavatel neshodli na stejné výši mimořádné odměny pro zaměstnance ČD. Druhá informace se týkala schůzky ke vzdělávání, která se uskutečnila dne 26. července. Zástupci Národního pedagogického institutu konstatovali, že je připravována nová koncepce vzdělávání (lycea, gymnázia, vysoké školy), což přítomné rozladilo, neboť vlastně neřeší potřebu železnice – učňovské obory. Počítá se tedy s dalším jednáním.

Poté informoval první místopředseda OSŽ a předseda PV ČD Cargo Radek Nikola o vývoji hospodářského výsledku za první pololetí tohoto roku. Vozba záleží je stále v útlumu, trochu se zvýšila vozba v oblasti automobilu. Na neformálním setkání se zaměstnavatelem se řešil předběžný vzhled nové kolektivní smlouvy.

Místopředseda a zároveň předseda podnikového výboru Správy železnic Petr Štěpánek informoval o jednání se zaměstnavatelem naplánovaném na 29. srpna. Zde se bude projednávat snížení stavu zaměstnanců u Správy železnic chystanému k 1. lednu 2024. Přesné informace budou k dispozici až po tomto jednání, ale už teď je známo, že ke hromadnému propouštění nedojde. Půjde spíš o individuální pozice či zaměstnance.

Jako další vystoupila místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně Nedrážního republikového výboru OSŽ Bc. Renata Dousková s informacemi o blížících se volbách do dozorčí rady v Dopravním

zdravotnictví, které proběhnou 17.–18. října. Za OSŽ kandidují MUDr. Gabriela Ritterová, Bc. Renata Dousková, Jana Mücková a Bc. Filip Hechtberger. Volení budou tři zástupci zaměstnanců za OSŽ.

PhDr. Helena Svobodová stručně informovala o stanovisku ETF k probíhajícímu vyšetřování Evropské komise z nedovolené státní podpory u DB Cargo a SNCF Fret. Dále sdělila, že Evropská komise začala projednávat tzv. „Zelený dopravní balíček“, jehož součástí původně měla být i novelizace směrnice o strojevedoucích, ta se však bude projednávat až koncem roku. Balíček z oblasti železniční dopravy řeší přidělování kapacity infrastruktury pro mezinárodní osobní a nákladní dopravu. EK chce zavést způsob, jak lépe řídit přidělování kapacit na evropské železniční infrastrukturu.

Předseda OSŽ Martin Malý poté informoval o dalším vývoji ve věci prosazování společných připomínek OSŽ a ostatních odborových centrál působících na železnici k vládnímu návrhu ozdravného balíčku veřejných financí.

Projednávání tohoto bodu se na jednání Představenstva OSŽ zúčastnil také předseda ČMKOS Josef Středula. Hlavním závěrem diskuse k této problematice byla shoda na společném zájmu prosadit maximum ze společných pozměňovacích návrhů sociálních partnerů (odborů a zaměstnavatelů) do finální podoby konsolidačního balíčku.

Ing. Ondřej Šmehlík se zabýval využitím rekreačních zařízení OSŽ a upřesnil provozní detaily z nadcházejících Mezinárodních mistrovství, výstav a seminářů USIC.

Vedoucí sociálně-právního oddělení OSŽ-Ústředí JUDr. Petr Večeř připravil k projednání několik žádostí členů OSŽ o přiznání dávek z Podpůrného fondu OSŽ, které byly jednomyslně schváleny.

Na závěr připojila poznatky z probíhající a plánovaných kontrol předsedkyně revizní komise Barunka Balážová.

–RED–

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

## PROJEKT „PREVENTIVNÍ VLAK“ VARUJE PŘEDEVŠÍM MLÁDEŽ PŘED NEUVÁŽENÝM CHOVÁNÍM NA ŽELEZNICI

Asi v polovině května jsme představili již dlouholetý projekt „Preventivní vlak bezpečné železnice“, který každoročně zajíždí na česká a moravská nádraží. Projekt je určen především pro studenty vyšších tříd základní školy a také pro středoškoláky. Když vlak navštívil nádraží Brno-Královo pole, tak jsem se šla blíže seznámit s průběhem prohlídky a naplní přednášky, která byla pro studenty připravena. V prvním vagoně jsem se potkala s vrchním inspektorem Miroslavem Matušem ze Správy železnic, který poutavě přednášel o nebezpečí

na vlakových přejezdech či pohybu na nádražích a v kolejišti. Bohužel inspektor zmínil skutečnost, že mládež přebírá špatný vzor od dospělých. Studenti se zájmem spolupracovali, zapojili se do diskuse a věřím, že si odnesli několik důležitých poznatků. Především si dokáží lépe představit, jak vlak rychle jede, jakou má sílu a jaké škody může způsobit, když lidé podceňují tyto důležitá fakta. Dále venku následovala přednáška hasičů Správy železnic, kteří měli na starosti seznámit studenty s první pomocí a připomenout jim základní pravidla,

jak co nejlépe pomoci zraněnému člověku a zachránit mu tak život. Poslední zastávka byla v druhém vagonu, kde se promítal hraný dokument, který vychází ze skutečných událostí, které se staly na železnici a skončily pro účastníky nehody velmi tragicky. Společný projekt Českých drah a Správy železnic má každoročně velkou návštěvnost. Jen v Brně navštívilo akci cca 500 studentů, kteří určitě v budoucnu budou mít tyto rady na paměti a dají si vždy bedlivý pozor při pohybu okolo železnice.

Text a foto: Daniela Houdková

### Koalice kývla na dílčí změny úsporného balíčku

Vládní koalice se dohodla na dílčích změnách konsolidačního balíčku. Podle místopředsedy sněmovního rozpočtového výboru Vojtěcha Munzara si výbor stanovil termín 25. srpna 2023, kdy mohou být podány pozměňovací návrhy, pokud se na nich koalice shodne s tím, že potom, to je na konci srpna, o těchto možných úpravách bude jednat rozpočtový výbor, a na základě jeho verdiktu, poté budou předány do druhého čtení ve sněmovně.

Plánované změny DPH pocítí každý. Ze současných patnácti procent na dvanáct klesne DPH u potravin, staveb pro bydlení a zdravotnických pomůcek. Nižší sazba se bude vztahovat i na léky, vodné a stočné, teplo, dopravu, sport a kulturu nebo ubytovací a stravovací služby. V jejich případě se ale daň zvedá z deseti na dvanáct procent.

Do základní sazby jednadvaceti procent má spadat všechno ostatní. Vedle čepovaného piva i nealkoholické nápoje, kadeřnické a úklidové služby, které nyní patří pod sníženou daň. Pro opraváře prosazuje část koalice nižší sazbu.

Knihy budou od DPH, jako jediná položka, osvobozené. U časopisů bude odvod dvanáct procent, u novin vláda plánovala procent jednadvaacet. Nakonec by ale koalice mohla po dohodě i tuto položku zvýhodnit. Vlastní úpravy změn v konsolidačním balíčku připravují také obě sněmovní opoziční hnutí. Dosud má podaných dvanáct pozměňovacích návrhů, ještě však nějaké přibudou.

O změnách by měli všichni poslanci jednat začátkem září. Definitivně hlasovat o balíčku úspor mohou nejdříve na jeho konci.

Ministr dopravy Martin Kupka při této příležitosti řekl, že se podařilo uspořít více než sto milionů v dotačních programech a šetří se i na provozu samotného resortu.

[www.odbory.info](http://www.odbory.info)

MD ČR informuje

### NA AKTUÁLNÍ TÉMA

## Obhájili své funkce

Ředitelé Drážní inspekce, Drážního úřadu a Státní plavební správy zůstávají

**Vláda znovu jmenovala na pět let do funkce generálního inspektora Drážní inspekce Jana Kučera.**

**Státní tajemník Ministerstva dopravy zároveň od 1. srpna potvrdil na pětileté funkční období v pozici ředitele Drážního úřadu Jiřího Koláře a ředitelku Státní plavební správy Kláru Němcovou. Všichni uspěli ve výběrových řízeních na tyto pozice.**

„Své pozice obhájili profesionálové, kteří mají mou důvěru. Věřím, že stejně jako doposud budou spravovat svoje úřady odpovědně, budou hledat další nutné provozní úspory, zjednodušovat a redukovat agendy a přispívat k další digitalizaci v dopravě,“ říká ministr dopravy Martin Kupka.

Výběrová řízení byla vypsána 16. března letošního roku. Důvodem byla

novela služebního zákona, která stanovila povinnost přesoutěžení pozic vedoucích státních úředníků po uplynutí pětiletého funkčního období.

Mgr. Jan Kučera vystudoval Přírodovědeckou fakultu Masarykovy univerzity v Brně. Na Drážní inspekci nastoupil v roce 2003, od roku 2016 zastává pozici generálního inspektora.

Drážní inspekce je správní úřad podřízený Ministerstvu dopravy ČR.

Zřízen byl 1. ledna 2003 na základě zákona o drahách. Vykonává roli nezávislého národního úřadu pro šetření příčin a okolností vzniku mimořádných událostí na drahách.

Doc. Ing. Jiří Kolář, Ph.D. vystudoval Vysokou školu dopravy a spojů Žilina. V Drážním úřadu pracuje od roku 2014, a to na pozici ředitele.

(Pokračování na str. 3)



# Zapovězená Libavá se otevírá jednou v roce

Vojenský prostor Libavá na Olomoucku je veřejnosti běžně nepřístupný. Po celý rok zde probíhají vojenská cvičení, ostré střelby a výcvik vojenských pilotů. Od roku 1994 se však (s výjimkou roku 2020 – covid) tento dříve přísně zapovězený prostor na jeden den v roce (1. května) zpřístupňuje i veřejnosti a to po všech stránkách, včetně přístupu na velitelské stanoviště. A je třeba říci, že návštěvníci tuto možnost ve velkém počtu využívají. A tak ze všech stran sem proudí davy převážně cyklistů a koloběžkářů, možné jsou i autobusové zájezdy pro seniory, či pro rodiny s malými dětmi. Letos byl obvyklý termín přesunut na 17. června – do té doby zde probíhal výcvik ukrajinských vojáků. Účast byla podobně jako v posledních několika letech velmi vysoká – bezmála čtyři tisíce registrovaných zájemců.

Přístup do této lokality je po silnicích, které vycházejí z obcí, jimiž vede železniční trať z Olomouce do Krnova. Tato trať také od konce 19. století spojovala Libavsko se světem a usnadnila život všem osadníkům této zapadlé lokality, obývané převážně německými osadníky, kteří byli po roce 1945 násilně odsunuti do Německa. Jejich domy byly následně srovnány se zemí a názvy

obcí prakticky vymazány z mapy. Avšak ne tak docela: v posledních letech zde bylo obnoveno (za finančního přispění původních obyvatel a jejich potomků) množství původních kapliček, hřbitovů, křížů a jiných památných míst, kromě jiného také klášter ve Staré Vodě. Mnohé obce však již nebudou pravděpodobně ani symbolicky nikdy obnoveny. Všechna tato místa jsou jedenkrát v roce přístupná i civilní veřejnosti.

Samotné Město Libavá je přístupné celoročně, existuje sem i pravidelné autobusové spojení ze Šternberka, resp. z Domašova nad Bystřicí, kde je návaznost na vlak (v Domašově se dlouhá léta nakládaly a vykládaly vojenské převozy České armády, později okupační armády bývalého Sovětského svazu). V Libavě je možné navštívit větrný mlýn, technickou památku z poloviny 19. století (poslední z 24 větrných mlýnů, které se nacházely na území někdejšího Vojenského výcvikového prostoru Libavá, pozdějšího Vojenského újezdu Libavá, a byly postupně zlikvidovány armádami, které v tomto prostoru působily), kostel Povýšení svatého Kříže, který se v poslední chvíli podařilo zachránit před zbouráním, plánovaným armádou, či pomník 53. pomocnému technické-



Libavské náměstí s pomníkem 53. PTP a cyklozávěsníky 17. června 2023  
Památník z roku 1995 na bývalém hřbitově ve zrušené obci Smilov (Schmeil)



Tanková střelnice na území bývalé obce Velká Střelná (Groß Waltersdorf), zdemolované v letech 1967–1970

Mapa VVP Libavá s vyznačenými bývalými obcemi, vesnicemi, osadami a samotami



mu praporu, který připomíná zřízení 53. praporu PTP ve vojenském újezdu Libavá a byl odhalen 6. června 2002.

Značná část návštěvníků využila, stejně jako v minulých letech zvláštního cyklovlaku, vypraveného Českými drahami z Olomouce do Moravského Berouna. Vypraven byl také

zvláštní vlak z Ostravy-střed do Budišova nad Budišovkou. A díky příznivému počasí byly tyto vlaky plně využity. Takže i železná dráha má nemalý podíl na tom, že se veřejnost mohla seznámit s dědictvím minulosti ve vojenském prostoru Libavá.

**Text a foto: Miroslav Čáslavský**

## PŘEDSTAVUJEME • OSOBNOSTI • TVÁŘE OSŽ



Na snímku zleva předsedkyně ZO OSŽ Hvězdice Dana Jakubjanská s manželem Jiřím. Uprostřed člen ZO a velký sportovec – maratonec Martin Vodrážka, za ním stojí Květa Petrželková s manželem po své pravici, která zastává funkci místopředsedkyně revizní komise. Po její levé ruce stojí vozmistr Vladislav Weiner, který mimo jiné reprezentuje žst. Hvězdice v bowlingu, vedle něj je Marie Kolářová, dlouholetá hospodárka a bývalá vozová disponentka a před nimi je pokladník Bohumila Procházková. U grilu Žaneta Rálišová, které sekunduje rodinný příslušník

## Léto v základní organizaci OSŽ

Asi většina základních organizací v OSŽ chystá pro své členy různé akce, kdy je možnost se potkat i při jiných příležitostech než pracovních. Jednu takovou letní akci připravila předsedkyně ZO OSŽ Hvězdice Dana Jakubjanská, která je ve vedení základní organizace od podzimu 2022. Rozhodnutí ujmout se této zodpovědné funkce nebylo zrovna nejjednodušší, ale s pomocí své pravé ruky Marie Kolářové, která je řadu let ve funkci hospodárky, tohoto kroku dnes nelituje. Letní „grilovačka“, na kterou mě paní Jakubjanská pozvala, není jediná akce v diáři této organizace. Koncem června proběhlo první větší grilování a setkání pro všechny členy (asi 30 členů). Dále také společně se ZO OSŽ Roudnice nad Labem (8 členů), kde je předsedkyně Pavla Marková, pořádají dvakrát do roka výjezdní kulturní akci na muzikálová představení do Prahy nebo každoročně připravují výroční konferenci spojenou s Mikulášskou besídkou a také s oslavami Dne železničářů. Letos ještě čeká členy celorepublikový bowlingový turnaj v Pardubicích. Sport je podporován u členů a jejich rodin také příspěvkem na plavání v krytém bazénu.

Organizace se navíc může pochlubit řádným členem Martinem Vodrážkou, který pravidelně zastupuje železničáře v běžeckých maratonech a ve své kategorii se vždy umístí mezi první pěticí soutěžících.

Dana Jakubjanská pracuje na železnici již od roku 1985, a to stále ve stanici Hvězdice. Začínala na pozici jako „cisternová“, kde měla na starosti pouze cisterny, dále pokračovala jako soupisárka a nyní je již dvacet let staniční dozorkyní. Ve stanici Hvězdice působí 38 let, a navíc se zde seznámila se současným manželem Jiřím, který v žst. Hvězdice pracuje třicet let jako výpravčí, kam přestoupil z Prahy, kde působil jako dispečer. U dráhy je celý svůj profesní život, a to dlouhých čtyřicet tři let.

Na Daně je vidět, že se chopila role předsedkyně zodpovědně, váží si veškeré pomoci svých kolegů a jak sama říká: „**Těším se na další a další akce, které s Maruškou a Pavlou pro naše členy naplánujeme a vymyslíme, aby tyto odbory přinášely svým členům samé výhody a vstupovali k nám další noví zájemci.**“

Štětí, malé město v okrese Litoměřice, kde předsedkyně letní grilování pořádá, není úplně za rohem od Brna, ale i tak jsem za touto partou příjemných lidí přijela velmi ráda, protože není nic lepšího než si popovídat o práci a životě u dobře naloženého a ugrilovaného stejku a zapít to studeným pivem.

Pokud byste chtěli napsat i o vaší základní organizaci a jejích aktivitách či představit předsedu, napište nám a bud přijdeme osobně, nebo váš článek rádi otiskneme.

**Text a foto: Daniela Houdková**



Dana Jakubjanská jako staniční dozorkyně musí stát u každého projíždějícího vlaku, kontrolovat jestli nejsou otevřené dveře, či zda jsou v pořádku podvozky kol. Také vyhlašuje staničním rozhlasem informace pro cestující o příjezdech vlaků. Fotografie byla pořízena při průjezdu mezinárodního rychlíku EuroCity z Drážďan do Prahy

Foto: Bohumila Procházková

## ZE SVĚTA

## Obnova trati Holzhau–Moldava?

Začátkem prosince 2022 byla představena Studie proveditelnosti možné obnovy tratě Holzhau–Moldava v Krušných horách, kde byl přerušen provoz v roce 1945. Z ní plyne, že obnova je spojena s četnými riziky, i když je v zásadě možná. Na 90 % trasy hrozí střety s chráněnými biotopy a ohroženými druhy zvířat. Z pohledu přepravní poptávky lze očekávat pouze zájem turistů. Náklady na obnovu 10 km dlouhé tratě se odhadují na 60 mil. eur (přibližně 1,5 mld. Kč). Někteří se však zdá studie příliš jednostranná a tvrdí, že

podceňuje význam odstranění mezery v mezistátní dopravě i s ohledem na zahrnutí oblasti Krušných hor pod ochranu UNESCO. Také u nás je vyjadřován zájem na obnově německého úseku, neboť by se tím pojistila budoucnost trati na české straně. Saské ministerstvo dopravy však odmítlo podílet se na nákladech na obnovu tratě, protože má malý význam. Navíc ani nevidí možnost využít na obnovu peníze ze spolkového rozpočtu či z fondů Evropské unie.

**Z Bahn-Report přeložil Martin Hájek**

## Všimli jsme si

● **V ROCE 2006 BYLA DOKONČENA** elektrifikace dvoukolejného traťového úseku Karlovy Vary–Kadaň, kdy se zde zároveň přešlo na pravostranný provoz. Avšak osobní vlaky v relaci Cheb/Karlovy Vary–Klášteřec nad Ohří/Kadaň–Pruněřov/Chomutov jsou stále vedeny v motorové trakci jednotkami RegioShark, či RegioNova, byť byly v nedávné minulosti v Karlovarském kraji nasazeny nové dvouvozové elektrické jednotky RegioPanter. Obměnu vozového parku na zmiňovaném rameni lze očekávat s náběhem nových smluvních kontraktů, které budou uzavřeny s příslušným dopravcem provozujícím drážní osobní dopravu v Ústeckém a Karlovarském kraji, přičemž prvně jmenovaný kraj poptává na zajištění základní dopravní obslužnosti na tamních elektrifikovaných tratích (od roku 2026) dvousystémové elektrické jednotky obdobné vozidlům řady 640/650, jež by na straně Karlovarského kraje mohly být využity po ukončení současného smluvního vztahu mezi zmiňovaným krajem a Českými drahami v roce 2029. Na snímku ze dne 11. 4. 2023 je zachycen Os vlak 7057 relace Karlovy Vary–Chomutov vedený motorovou jednotkou RegioShark na nestabilním náspu u žst. Hájek, kde je nyní zavedena rychlost 50 km/h. Dle zápisu z přípravy staveb Stavební správy Západ je v termínu 3/2025–10/2025 naplánována revitalizace předmětného traťového úseku od zhlaví zmiňované železniční stanice po km 181, 100 spočívající v úpravě nevyhovujícího stavu drážního tělesa (zabezpečení stability), přičemž zde byl proveden podrobný inženýrskogeologický průzkum, jež je podkladem zpracovaného záměru projektu. Závady na trati jsou způsobené změnami okrajových podmínek v nejbližším okolí ochranného pásma dráhy, jak v loňském roce uvedl server Zdravoty.cz.

**Tomáš Martínek**



● **V LETOŠNÍM ROCE** byla zahájena modernizace trati 120 Praha–Kladno v traťovém úseku Praha–Bubny–Výstaviště v hodnotě zhruba 3 mld. Kč (dotace z Evropské unie činí 85 %), díky čemuž tu vznikne nová dvoukolejná a elektrifikovaná trať, která z velké části povede na mostní estakádě (náhrada původního náspu), což umožní rozvoj území Prahy 7 a jeho lepší propustnost. Součástí této stavby je vybudování zastávky Praha–Výstaviště a v neposlední řadě nového dopravního terminálu Praha–Bubny v těsné blízkosti stanice metra C. Dosavadní zmiňovaná jednokolejná trať tak bude postupně zcela vytrhána, přestože má místy moderní kolejový svršek sestávající z betonových pražců a pružnicového upevnění kolejnic (na snímku ze dne 11. května 2023 v km 2 v zárezu v pražské Stromovce).

**Tomáš Martínek**





# Poskytnutí úplných informací od členů OSŽ je předpokladem smysluplného poradenství

Někteří členové OSŽ v rámci právního poradenství při řešení pracovních právních otázek se prvotně neobrací na odborový orgán (Závodní výbor ZO OSŽ, dále rovněž „ZV ZO OSŽ“) nebo se na něj obrátí, ale poté požadují poradenství i od funkcionářů OSŽ, sociálně-právního oddělení OSŽ-Ústředí (dále rovněž „SPO OSŽ-Ústředí“) nebo smluvních advokátů (což je v souladu s Řádem právní pomoci OSŽ /dále rovněž „ŘPP OSŽ“/). Dále ovšem postupují tak, že následně oslovené subjekty neinformují (někdy dokonce i úmyslně zamlčí) o průběhu a stavu řešení své záležitosti s jinými subjekty nebo odborovými orgány, což není v souladu s ŘPP OSŽ (kapitola I. článek 1.<sup>1</sup>).

Na základě neúplné informovanosti (nebo zduřazení některé oblasti) u jednotlivých subjektů, kteří poskytují bezplatné právní poradenství mohou členové OSŽ obdržet různé i protichůdné porady a stanoviska, která ve svém konečném důsledku ne vždy musí vést k vyřešení věci a k poskytnutí smysluplné právní porady a ochrany členovi OSŽ.

SPO OSŽ-Ústředí **konstatuje**, že:

■ OSŽ poskytuje podporu a ochranu členům OSŽ v pracovněprávních otázkách a věcech sociálního zabezpečení, souvisejících s pracovněprávními vztahy, s cílem nalézt co **nejvýhodnější a efektivní způsob řešení** pro členy OSŽ;

■ pro poskytnutí smysluplného poradenství členům OSŽ je potřebné doložit komplexní materiály a **úplné, nezkrácené informace** o skutečnosti (věci) ve které žádá člen OSŽ o poradenství;

■ subjekty, které poskytují právní poradenství, nejsou určeny k tomu, aby potvrzovaly názory a předsta-

vy členů OSŽ, které jsou v rozporu s právním řádem České republiky.

Člen OSŽ se může v rámci právního poradenství obrátit na následující orgány, funkcionáře, zaměstnance OSŽ a smluvní advokáty OSŽ:

- ZV ZO OSŽ
- Výbor OSŽ
- Podnikový výbor OSŽ (NeRV OSŽ)
- Představenstvo OSŽ
- Ústředí OSŽ
- předsedu ZO OSŽ (popř. členy ZV ZO OSŽ)
- předsedu Výboru OSŽ
- předsedu PV (NeRV) OSŽ; tajemníky PV OSŽ
- předsedu OSŽ
- odborná oddělení OSŽ-Ústředí (zejména SPO OSŽ-Ústředí, BOZP OSŽ-ústředí, KP OSŽ)
- smluvní advokáty OSŽ

SPO OSŽ-Ústředí zdůrazňuje, že členové OSŽ by měli při svých žádostech o právní poradenství **zachovávat posloupnost a pravidla** (např. prvotně ZV ZO OSŽ, po možném nevyřešení následně Výbor OSŽ nebo SPO OSŽ-Ústředí apod.) **ve smyslu ŘPP OSŽ.**

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

<sup>1</sup> „...Právní pomoc (resp. poradenství) poskytuje především závodní výbor základní organizace OSŽ (dále jen „ZV ZO OSŽ“).

Každý člen OSŽ má právo, není-li záležitost řešena nebo řešitelná na úrovni ZO OSŽ, obrátit se na kterýkoliv odborový orgán v rámci OSŽ, včetně sociálně-právního oddělení OSŽ-Ústředí (dále jen SPO OSŽ-Ústředí), kde mu bude poskytnuta porada nebo řešena jeho stížnost. V této souvislosti je člen OSŽ povinen informovat o průběhu a stavu řešení své záležitosti vždy další odborový orgán, na který se obrátí...“

lupněji dostat. Naštěstí pokud jede jen jeden cyklista, personál mu umožní vstoupit i s kolem do autobusu.

Fascinující je přestup u spojů, které jezdí jen do stanice Čejč. Přestupuje se totiž do autobusu na pouhých posledních sedm kilometrů. Vlastně nyní osm, protože

po silnici je to dál. Kraji šlo o úsporu v počtu zapojených motoráků, a ten jeden, co ještě na trati ze Zaječí objednávají, nestihá s aktuálním řádem zajíždět do Čejče. Takže autobus se otočí šestkrát navíc jenom proto, že se lpí na přípojkách v Zaječí od k rychlíkem Moravan. Na těch se lpět musí, neboť jsou jediným smysluplným spojením z dané trati do Brna od dob

## Ze Zaječí do Čejče příště dostavíkem?

změn koncepce, kdy se zrušily přímé osobní vlaky ze Zaječí do Brna a další přestup v šest kilometrů vzdálených Šakvicích je problém ne kvůli pohodlí, ale kvůli návaznostem. Jízdní řád obsahuje na první pohled mnoho rezerv mezi Zaječím a Čejčí – hned v pěti úsecích se liší jízdní doba až

o dvě minuty, ačkoli není s čím křížovat. Ale! Ani při odbourání všech prostojů se nedosáhne takové jízdní doby, aby se s vratnou regionovou stihl obrát od Moravanu k Moravanu. Pokud nechceme znepříjemnit život ještě více lidem posouvajícím taktové rychlíky, pak už nezbyvá, než přestupovat na autobus. Už v Ko-

## PORADNA BOZP

## ŽBLUŇK!

Jestli patříte k těm, co dokážou spočítat hloubku studny pomocí vhozeného kamínku, klobouk dolů. Já se do výpočtů zamotala a za mne – tudy cesta nevede. Zajímavá informace, mimo nálezu strašidelně vypadajícího vzorečku, ale byla ta, že při pokusu s volným pádem ve vakuu, kulička i peří dopadnou ve stejný okamžik, což dokazoval už v 17. století Galileo Galilei (1564–1642). Nicméně, předmětem mého dnešního průzkumu jsou povinnosti provozovatelů veřejných i soukromých studní využívaných k podnikatelské činnosti, což se v našem případě týká zajištění kvality pitné vody na těch pracovištích, kde není ani veřejný vodovod ani dodávka balené vody a studna je jediným zdrojem zásobování pracoviště pitnou vodou.

Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, § 53 odst. 1, mj. říká, že

**prostor určený pro práci musí být zásoben pitnou vodou v množství postačujícím pro potřeby pití zaměstnanců a zajištění předlékařské pomoci a teplou tekoucí vodou pro zajištění osobní hygieny zaměstnance.** Co pitná voda je, stanoví zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, § 3, odst. 1, je to mj. **veškerá voda v původním stavu nebo po úpravě, která je určena k pití, vaření, přípravě jídel a nápojů, voda, která je určena k péči o tělo, k čištění předmětů, které svým určením přicházejí do styku s potravinami nebo lidským tělem, a k dalším účelům lidské spotřeby** a požadavky na její zdravotní nezávadnost a čistotu se stanovují hygienickými limity (mikrobiologické, biologické, fyzikální, chemické a organoleptické ukazatele). Teď pozor, z hlediska zákona **tzv. užitková voda je použitelná pouze pro splachování toalet a pisoárů, praní, úklid, mytí vozidel, závlahu, vodní prvky nebo kropení komunikací** (zá-

kon č. 258/2000 Sb., o veřejném zdraví, § 3 odst. 7), tedy určitě ne k mytí rukou nebo nádobí. Pro pořádek připomínám, že ochranné nápoje jsou zcela jinou disciplínou. Ale abych se vrátila ke studnám... Protože podle poznatku akreditovaných laboratoří stále více než 80% analyzovaných vzorků vody neodpovídá hygienickým požadavkům, je důležité z hlediska ochrany lidského zdraví vědět, jak na tom právě ta naše studna je. Z vyhlášky č. 252/2004 Sb., kterou se stanoví hygienické požadavky na pitnou a teplou vodu a četnost a rozsah kontroly pitné vody vyplývá, že **nejméně jednou ročně je třeba zajistit technickou prohlídku studní a jejich nejbližšího okolí a odstranění zjištěných závad.** Nejedná se tedy pouze o kontrolu kvality vody, ale také o to, zda je studna vodotěsně krytá, nepřístupná manipulacím a nedochází k průniku povrchové vody a nečistot. Dále je třeba zkontrolovat, zda plocha kolem studny do vzdálenosti 10 m není konta-

minována a nejsou na ní dovoleny činnosti, které by mohly kvalitu vody zhoršovat (např. použití herbicidů, hnojiv nebo jiných nebezpečných látek). **Rozbor vody ve zkrácené formě je legislativou stanoven 1 x ročně**, na základě vyhlášky č. 428/2001 Sb., kterou se provádí zákon č. 274/2001 Sb., o vodo-vedech a kanalizacích, a úplný rozbor se provádí v termínech odpovídajícím rizikům znečištění, které stanovuje vlastník/provozovatel studny. Ten pak zpracovává i provozní řád podle vyhlášky č. 216/2011 Sb., o náležitostech manipulačních řádů a provozních řádů vodních děl (kde jsou mj. uvedeny základní údaje o používaných chemických přípravcích, podmínky údržby, plán kontrol provozu a technického stavu studny a rozvodu vody apod.) a v určitých případech má studna dokonce provozní řády dva, pokud je napojena na vodovod pro veřejnou potřebu (zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví).

Protože kvalita pitné vody je životně důležitá, vztahuje se na tuto problematiku úměrně velké množství legislativy a norem, které by zde zabraly velké místo. My si však tradičně vystačíme se zákonem č. 262/2006 Sb., zákoník práce, a jeho § 102 (povinnosti zaměstnavatele zajišťovat mj. ochranu zdraví), § 106 odst. 1 (právo na ochranu zdraví zaměstnanců) a § 322 (právo odborových organizací na výkon kontroly nad zaměstnavatelem v oblasti BOZP). Z výše uvedeného dostatečně vyplývá, že zaměstnanci i ZO OSŽ mají právo na odpovědi od zaměstnavatele, i když není přímo vlastníkem studny.

Pokud se někdo při čtení těchto řádků orosil (a nemyslím z toho vedra, které je teď venku), můžu ho uklidnit, že se nic z toho nevztahuje na soukromé studny, pokud nejsou využívány k podnikání. Ale kontrola toho, co máme doma a v práci je určitě nutná, minimálně pro čisté svědomí a čistou vodu...

**Dana Žáková** – oddělení BOZP OSŽ

## Obhájili své funkce

(Dokončení ze str. 1)

**Drážní úřad** je správní úřad s celostátní působností podřízený Ministerstvu dopravy ČR. Drážní úřad byl zřízen zákonem o dráhách 1. ledna 1995. Vykonává činnosti národního bezpečnostního úřadu pro provozování drah a drážní dopravy.

**Mgr. Klára Němcová** vystudovala Právnickou fakultu Univerzity Karlovy. Ve Státní plavební správě pracuje od roku 2000, od roku 2016 zastává pozici ředitelky.

**Státní plavební správa**

je správní úřad podřízený Ministerstvu dopravy ČR. Zřízen byl zákonem o vnitrozemské plavbě 1. října 1995. Vykonává státní správu a státní dozor při provozování plavby na vnitrozemských vodních cestách a šetření nehod v plavebním provozu.

**Mgr. František Jemelka,**  
Odbor komunikace MD ČR



Ředitel drážního úřadu doc. Ing. Jiří Kolář, Ph.D. ve své pracovně  
Foto: Jan Buchta

## Drážní úřad spustil nové webové stránky

**Drážní úřad tento týden spustil nové webové stránky. Poskytnou uživatelům lepší komfort při vyhledávání informací ke všem agendám Drážního úřadu. Novinkou je možnost požádat o zaslání avíza o vložení nových informací na web.**

Webové stránky jsou uspořádány tematicky podle oblastí, kte-

ré uživatel hledá či potřebuje vyřídit. Nově je na stránkách k dispozici také samostatná sekce se seznamy dopravců, provozovatelů drah a dalších přehledů, které Drážní úřad eviduje.

Vložení e-mailové adresy do kolonky „Odběr noviniek“ si může uživatel požádat o zaslání týdenních

informačních mailů, ve kterých se dozví, co bylo daný týden uveřejněno v rámci aktualit, tiskových zpráv, úřední desky nebo nabídky volných míst.

Navštivte [www.ducr.cz](http://www.ducr.cz)

**Pavína Straková,**  
tisková mluvčí  
Drážní úřad

## NÁZORY ČTENÁŘŮ • POSTŘEHY • DISKUZE

## Knížecí nabídka ČD a KS (Koleje Ślaskie)

Jako knížecí rady se označují jakási doporučení osoby, které se daný problém příliš individuálně netýkal, která však, a to především, za své rady nenesla odpovědnost, a ještě navíc její rady byly drobet hloupé.

Podobně lze označit níže uvedenou „atraktivní“ nabídku:

Se změnou JŘ k 11. červnu 2023 se na trať Bohumín–Chalupki vrátily „místní“ osobní vlaky vedené – světě div se – motorovým vozem řady 810 (ex M 152.0) s trvalým bydlíštěm v depu Bohumín, leč personálně obsazovaným – světě div se – polským strojvedoucím. Všechny výkony obsazují strojvedoucí Koleje Ślaskie.

Několik dnů poté v Turnově proběhla oslava 50. výročí nasazení těchto vozidel do pravidelného provozu.

V souvislosti s obnovením provozu byla reaktivována jízdenka MPS (malý pohraniční styk) v přijatelné ceně 20 Kč (tarifní vzdálenost 5 km), poloviční 10 Kč.

Platnost podobné nabídky MPS do polského Těšina je pozastavena, jezdí se dle běžného tarifu ČD – zcela neobyklé vítězství zdravého rozumu „kdo jezdí, toho tarif platí“, podobně jako v zemích západně od Šumavy a Krušných hor za někdejší železnou oponou.

Jenže nad nabídkou zůstává rozum stát – přeprava kola stojí 50 Kč, přeprava psa 35 Kč. Cyklistická vzdálenost mezi oběma ŽST je srovnatelná a podle vyhledávače tras MAPY.CZ jí cyklista ujede za cca 20 minut... a ušetří 70 Kč.

V podmínkách použití se dočteme: „Jízdu je nutno nastoupit v první

den platnosti, přerušení jízdy není dovoleno“. Jak lze přerušit jízdu v úseku Bohumín–Chalupki je mi záhadou!

Jízdenka platí pouze ve 2. třídě osobních vlaků. Budiž, ale v tom je problém. Vlaky z Bohumína odjíždějí v úžasných časech – denně 8:17, 12:21, 20:24 (pondělí–sobota), v neděli 21:10/21:35 (různá datová omezení). Pro vlak 2965 (1–5) se do Chalupek jezdí soupravově, od vlaku 2964 (1–5) se jede soupravově z Chalupek, v neděli je variantou vlaku ve 20:24 soupravová jízda v témže čase pod jiným číslem, od nedělního vlaku 2966 návrat jak jinak než soupravově.

Proč jsou výkony obsazovány polským strojvedoucím se pouze domýšlím – využití „prostoje“ mezi dálkovou vozbou.

**Miroslav Zíkmund**

bylí, protože Brumovice nejsou stanice v dopravním slova smyslu, ačkoli právě zde je ideální nástup na autobus – stříška slouží cestujícím z trati i ze silnice.

Začínám se lekat, jak negativně tohle všechno vyznívá. Vždyť díky OneTicketu jsem se mohl odbavit už ve Středních Čechách (Jihomoravský kraj zamítá uznávání většiny tarifů ČD na území své objednávky) a nemusel tak hledat zelené pruhy usměrněného nástupu, které jsem spatřil i na dvouvozové soupravě, kde bych je opravdu nečekal. Pořád to bylo všechno krásně logické a já se dostal kam chtěl, aniž bych byl rozhrkaný jak z dostavníku, který mi logo místní integrované dopravy připomíná. Spíš se jen obávám, na jakou dopravní koncepci tam narazím příště.

**Vít Patrák**



# USIC BOWLING BERLÍN

Ve dnech 19.–23. července 2023 se zúčastnila výprava českých železničářů Mezinárodního mistrovství USIC v bowlingu, které pořádalo Německo v Berlíně, za účasti družstev Bulharska, Dánska, Polska, Slovenska, Francie, České republiky a domácího Německa. Naši sportovci podali bojový výkon a pod skvělým vedením trenérky Radky Kobylákové se v hodnocení družstev umístili na čtvrtém místě, o 87 sražených kuželek za třetími Francouzi s 13 064 sraženými kuželkami. Na prvním místě se umístilo družstvo domácího Německa výkonem 13 809 sražených kuželek a druhé místo obsadilo družstvo Dánska

s celkovým počtem 13 285 sražených kuželek.

V soutěži jednotlivců se nejlépe umístil Stanislav Peřina, který obsadil třetí místo výkonem 2 413 sražených kuželek a Libuše Hrušková, která skončila těsně pod stupni vítězů výkonem 2 047 sražených kuželek.

Celá akce proběhla v přátelské atmosféře a ze strany pořadatelské země byla bezchybně zajištěna.

Děkují našim sportovcům za předvedené sportovní výkony a vzornou reprezentaci železničního sportu České republiky.

**Dušan Richter,**  
tajemník PV OSŽ SŽ, vedoucí výpravy



Je to ale smutná epocha,  
když je snadnější rozbít atom,  
než zničit předsudky.

Albert Einstein

–bl–

## Parní vlak 534.0323 – poslední jízda před opravou

Podle informací ředitele Muzea ČD Lužná u Rakovníka Marka Plochého konečně pominul vlivem trvalého deště zákaz jízdy parních lokomotiv ve Středočeském kraji, proto Muzeum Lužná mohlo vypravit 5. srpna před polednem parní vlak relace Lužná–Rakovník–Nižbor a zpět, a to s parní lokomotivou 534.0323 (mimochoodem až do ukončení parního provozu v depu Lužná v roce 1981 měla domovské depo právě tam). Lokomotivě propadá technická způsobilost právě v polovině srpna, takže to byla i jízda rozlučková, před opravou. V příští sezoně by měla být opět provozuschopná. O parní akci do Nižboru informoval ředitel v Českém rozhlasu v sobotu ráno, což byl pěkný tip na výlet kolem Berounky. Z Nižboru zdraví autor (na snímku před lokomotivou).

**Martin Kubík**

## LEGIOVLAK V ŘEVNICÍCH

Muzejní legionářský vlak byl přesunut 31. července včele s lokomotivou 431.032 (rok výroby 1927, lokomotivka StEG Vídeň) z Nižboru do žst. Řevnice na manipulační koleji č. 5. Výstava ve vlaku byla zpřístupněna od 1. srpna do 6. srpna. V posledním voze je i nová výstava k 80. výročí bitvy u Sokolova (bře-

zen 1943), na panelech je možno vidět aktéry bitvy z řad Rudé armády, čs. jednotky generála Svobody (\*1895, †1979) i wehrmachtu a armády vojsk SS (generálporučík SS Heusser – \*1880, †1972). Legionáři z 1. světové války se podíleli na bojích s bolševiky na Transibiřské magistrále do roku 1919. Lokomotiva

431.032 sloužila celý provozní život na ÖBB, naposledy v roce 1977 v pohraniční přechodové stanici Gmündu-České Velenice, od roku 2018 je v majetku společnosti historických strojů Žamberk Vonwilerka, výtopna Dolní Lipka. Další zastávka Legiovlaaku viz <https://www.csol.cz/projekty/legiovlak/>.

Lokomotiva 431.032 přesunuje Legiovlak, s vlakem zůstává na místě a „udělaná“ studená, před odsunem je v předstihu opět zatopena a jede se dál.

**Martin Kubík**

**Foto:** Legiovlak v Řevnicích – ve vlaku je řazen např. vůz polní pošty, lazaretní vůz, kovárna, salon, kinovůz s dokumentárním filmem o legionářích...



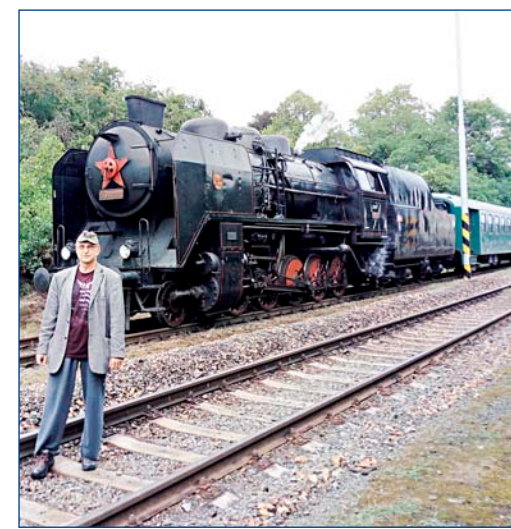
## Železnice může být také atrakcí

Cesta může být cíl, aneb i tak by se dal nazvat výlet vlakem na léta opuštěnou železniční trať z Uhřetěpele u Kyjova do Čejč, kterou koupila v roce 2019 společnost TMŽ. Vlakem se teď dá opět po letech svést v úseku Uhřetěpele u Kyjova–Krumvíř o sobotách a nedělích do konce letních prázdnin, kdy několikrát za den vyrazí z Uhřetěpele u Kyjova historický motorový vůz 820.113 (na snímku). Vlak na rozdíl od jiných turistických linek nefunguje

v režimu dopravní obsluhy, a tak není možné v Krumvíři vystupovat ani nastupovat. Vlak jezdí čistě jen pro potěšení cestujících jako atrakce s nástupem a výstupem v Uhřetěpele u Kyjova, kde je u nádraží pro děti i řadu dalších atrakcí. Nastoupit nebo vystoupit se nedá ani v Kloboukách u Brna, kde k nádraží už bohužel není pro veřejnost možný přístup, protože byly okolní pozemky prodány jinému zájemci. Jízdenky na zážitkové

jízdy je dobré rezervovat předem telefonicky dle instrukcí na [www.zazitkovazeleznice.cz](http://www.zazitkovazeleznice.cz), kde najdete i jízdní řád, aktuální a další informace. V letošním roce se jedná o tzv. předzkusební provoz s vyhlídkou rozšíření provozu v příštím roce na další dny. Rozšířit by se měl postupně i počet atrakcí podél trati a na své si přijdou také dospělí. Pokud se zážitkové železnici bude dařit, může inspirovat další možné zájemce z řad podnikatelů a dobrovolníků, jak využít i další železniční tratě, kde byl provoz zastaven.

**Martin Kalousek**



## Z Bratislavy do Komárna na kole

Do Bratislavy se s bicyklem dostane nejlépe přes Břeclav mezinárodním rychlíkem, směřujícím do Maďarska. Nutná je ovšem rezervace místa pro jízdní kolo. Po příjezdu vlakem na bratislavské hlavní nádraží (Bratislava hlavná stanica) sjedeme labyrintem bratislavských ulic dolů k přístavu a od něj již vede po levém břehu Dunaje kvalitní cyklostezka přes Žitný ostrov prakticky až do cíle v Komárně. Celá cesta je určena pro otrlé cyklisty, kteří se nezaletnou sice pohodlně, nicméně však fádni cesty, která vede po levobřežní hrázi Dunaje, resp. vodního díla Gabčíkovo. Proč ono přídavné jméno „otrlí“? Cesta totiž vede sice výhradně po rovině (resp. nepatrném spádu), po většinu cesty však nevidíte nic jiného než vpravo vody Dunaje, vlevo pak nekonečné pole slunečnice, kukuřice a jiných zemědělských plodin. Dlouhé desítky kilometrů žádná zatáčka, žádné zpestření cesty. Pouze na začátku gabčíkovské přehradní nádrže, která začíná pár kilometrů za Bratislavou se lze kochat množstvím ptáků, kteří na širokanské vodní ploše mají své bezpečné útočiště. Při jízdě můžeme pozorovat po hladině se pohybující tažné remorkéry, ale také sportovní lodě, čtyřveslice nebo osmiveslice, plující po tom-

to širokanském, uměle vytvořeném vodním toku, dokončeném v roce 1992. Původní Dunaj teče asi o dva kilometry jižněji, po slovensko-maďarské hranici.

U přívozu v Kyselci se na levobřežní cyklostezku napojuje cyklostezka, vedoucí po pravém břehu Dunaje, resp. gabčíkovské přehradní nádrže. Další možnost přejetí široké vodní plochy, kterou nádrž tvoří, je až na hrázi samotné gabčíkovské vodní elektrárny. Cestu je možné po zhruba padesáti kilometrech jízdy přerušit noclehem například v obci Velký Meder (Nagymagyar), kde jsou nejen známé termální lázně, ale i množství ubytovacích nabídek. V této obci (jakož i po celém úseku cesty do Komárna) žije sice kolem osmdesát procent slovenských Maďarů, domluvíte se s nimi však bez zvláštních problémů – česky i slovensky.

Po celé dlouhé cestě narazíte jen velmi výjimečně na možnost občerstvení, kdo by se zde ostatně zastavoval? Za největší pozornost zde stojí již zmíněná přehradní nádrž Gabčíkovo, jejíž přehradní hráz se nalézá asi 20 km jižně od této obce. Přípravy na zahájení tohoto československo-maďarského vodního díla se datují již do roku 1952 a snaha o jeho výstavbu byla posílena v roce 1954 a 1977, kdy Žitný ostrov,

propletený sítí dunajských ramen, postihly ničivé záplavy. Práce na výstavbě zahájili na Slovensku v roce 1978, v Maďarsku o dva roky později, po devíti letech (1989) však maďarská strana práce zastavila. Přehrada tak byla na slovenské straně dokončena v roce 1992 a v témž roce byla spuštěna vodní elektrárna do provozu. Vyrobit deset procent elektrické energie, kterou Slovensko spotřebuje. V současné době zde probíhá výstavba nových plavebních komor, 257 metrů dlouhých a 34 metrů širokých.

Po příjezdu do cíle v Komárně můžeme obdivovat pevnosti na maďarské straně, jakož i samotné historické centrum Komárna. Pozornost si zasluhuje i železniční a silniční most, spojující Slovensko s Maďarskem a určitě i soutok Dunaje s druhým slovenským veletokem – Váhem.

Pro cestu zpět můžeme opět zvolit vlak, nejprve osobáčkem do nedalekých Nových Zámků a odsud pak již mezinárodním rychlíkem z Budapešti přímo přes Bratislavu až do Břeclavi a odsud dále do celé České republiky. Pro cestu mezinárodním rychlíkem je však třeba rezervovat si ve vlaku místo pro kolo.

**Text a foto:**  
**Miroslav Čáslavský**



Trajekt v Kyselci zajišťuje převoz na pravý břeh gabčíkovské přehradní nádrže



Železniční a silniční most z Komárna do Maďarska



Výstavba zdymadla



Dlouhá cesta podél nádrže Gabčíkovo



Gabčíkovská elektrárna je již na dohled