



## Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

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

### Podnikové výbory čekají náročná vyjednávání

Jednání Představenstva OSŽ 3. října v domě Bohemika zahájil předseda OSŽ Mgr. Martin Malý kontrolou úkolů. Vzhledem k důležitým jednáním se zaměstnavateli se jednání Představenstva nemohli zúčastnit zástupci podnikového výboru OSŽ při ČD, a.s., v čele s jejím předsedou Štěpánem Lvem. Za podnikový výbor OSŽ ČD Cargo, a.s., vystoupila tajemnice Bc. Marta Urbancová, která podala informace o jednání expertní komise ze dne 13. září zaměřené na dodávku OOPP pro provozní zaměstnance, a informace z jednání dozorčí rady ČD Cargo, které proběhlo 27. září. Dobrou zprávou je fakt, že byl překročen podnikatelský plán za 1. pololetí, za který případně zaměstnancům odměna 2 000 korun se mzdou za měsíc říjen. Předseda PV OSŽ SŽ Petr Štěpánek krátce připomněl, že na předložení návrhu kolektivní smlouvy na rok 2024 od zaměstnavatele čekají, neboť termín předložení je až 23. října a první kolektivní vyjednávání případně

na začátek listopadu. Dále dostala slovo předsedkyně Nedrážního republikového výboru OSŽ Bc. Renata Dousková, která informovala o začínajících jednáních ohledně kolektivní smlouvy se zaměstnavatelem společnosti OHLA ŽS. Jednání se sice ubírají dobrým směrem, nicméně složitější je proces schválení, kdy konečné slovo má vedení společnosti sídlící ve Španělsku.

V další části jednání vystoupil předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, který se společně s místopředsedou Martinem Vavrečkou zúčastnil plenárního jednání tripartity konané dne 25. září. Mezi projednávaná témata patřil například návrh státního rozpočtu na rok 2024, kde s výjimkou prostředků na obranu a prostředků na mzdy učitelů dochází u všech resortů k úsporám. Odborové organizace tento přístup vlády považují za chybný, neboť velmi pravděpodobně povede k dalšímu poklesu reálných mezd a životního standardu (Pokračování na str. 2)

### Vážené kolegyně, vážení kolegové,



dovolte mi, abych Vás touto cestou oslovil s žádostí o účast a podporu našich kandidátů do dozorčích rad společností České dráhy a ČD Cargo. Víím, že řada z Vás si říká, k čemu je to dobré a proč už se zase konají nějaké volby. Vždyť těch slibů, které slyšíme před každými volbami už je tolik a jejich plnění se ztrácí v nedohlednu. Tyto volby však nejsou o politice a politických stranách, ale o volbě zástupců z řad zaměstnanců výše uvedených společností, kteří v rámci své funkce budou dohlížet a kontrolovat, jak podnik hospodaří, jaké má vize a plány do budoucna. Každý, kdo přijme takovou kandidaturu na sebe bere důležitou zodpovědnost ve svých rozhodnutích.

Byl jsem jedním z těch, které OSŽ před patnácti lety nominovalo do dozorčí rady společnosti ČD Cargo. V tomto období jsem s podnikem prožíval dobré, ale i ty zlé časy. Zvlášť v době, kdy se společnosti ČD Cargo příliš nedařilo jsem si uvědomoval, jak bylo důležité cítit podporu členů Odborového sdružení železničářů, které zastupuje všechny profese na železnici. Je to právě spojení funkce člena dozorčí rady a odborového funkcionáře, co Vám dává značnou podporu při složitém rozhodování ve směrování a vývoji v jednotlivých podnicích.

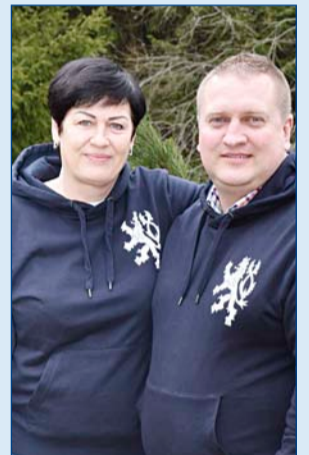
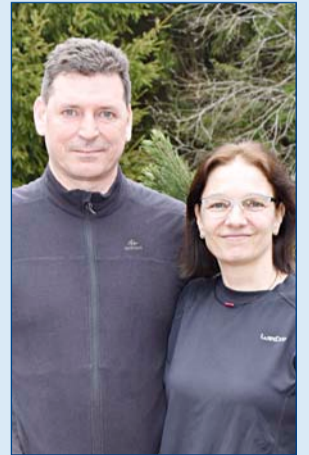
Proto se na Vás obracím se žádostí Vaší účasti v nastávajících volbách. Chci Vás ujistit, že nominovaní kandidáti OSŽ splňují všechny předpoklady stát se dobrými reprezentanty zástupců zaměstnanců a našeho svazu a jsem přesvědčen, že budou plnohodnotně vykonávat tuto náročnou a zodpovědnou funkci.

Děkuji a ještě jednou vyzývám, **PŘIJĎTE K VOLBÁM a PODPOŘTE NAŠE KANDIDÁTY.**

Volby do DR ČD Cargo, a.s., se budou konat ve dnech **23. – 27. 10. 2023** a kandidáti za OSŽ jsou **Bc. Marta Urbancová a Petr Doležal.**

Volby do DR ČD, a.s., se budou konat ve dnech **30.10. – 1. 11. 2023** a kandidáti za OSŽ jsou **Věra Nečasová a Štěpán Lev.**

Radek Nekola



Cargovák se ptá...

## NA AKTUÁLNÍ TÉMA

# Důležitá je vyváženost mezi rozvojem ČD Cargo a spokojeností zaměstnanců – Dnešní turbulentní doba vyžaduje, aby zaměstnanci měli svého zástupce ve vedení společnosti

Volby do dozorčí rady ČD Cargo, a.s. proběhnou ve dnech 23. 10. až 27. 10. 2023

Volby do dozorčí rady ČD, a.s. proběhnou ve dnech 30. 10. až 1. 11. 2023

Marta Urbancová:

**„Jako tajemnice OSŽ řeším vztahy mezi zaměstnavatelem a zaměstnanci...“**

Petr Doležal:

**„Železnici jsem zasvětil celý svůj profesní život...“**

**1) Můžete krátce zdůvodnit svoji kandidaturu?**

**Marta:** Pro mě by zvolení do dozorčí rady znamenalo druhé volební období v tomto orgánu a ráda bych obhájila svůj stávající mandát. Je velice důležité mít relevantní informace a celkový přehled o stavu podniku. V ČD Cargo jsem od jeho vzniku.

Pracovala jsem v provozních funkcích na Moravě a nyní jako tajemnice OSŽ řeším vztahy mezi zaměstnavatelem a zaměstnanci. Mohu říci, že není vždy jednoduché vysvětlovat našim členům proč a co vedlo zaměstnavatele k určitým krokům, vše je v ČD Cargo spojeno se vším, legislativa, zákony, vyhlášky apod.

Ráda bych i nadále prohlubovala své znalosti – i o tom, jak náš podnik funguje po ekonomické stránce.

**2) Proč by Vás měli zaměstnanci volit?**

**Marta:** Jsem přesvědčena, že mít komplexní a ucelené informace o stavu firmy je velice důležité pro další rozhodování a práci odborů. Zároveň jsme s Petrem Doležalem zástupci všech profesí v ČD Cargo a nikoliv jen vybrané skupiny zaměstnanců.

Po dobu mé činnosti ve společnosti ČD Cargo jsem poznala práci provozních zaměstnanců a v tomto volebním období dozorčí rady jsem měla možnost seznámit se i s prací managementu. Během všech jednání DR jsem vždy usilovala o vyváženost mezi rozvojem ČD Cargo a spokojeností zaměstnanců.

Věřím, že mohu svou praxí a znalostmi přispět ke stabilitě ČD Cargo

a ke zlepšování pracovních podmínek. Záleží mi na tom, abychom měli spokojené zaměstnance, aby měli odpovídající benefity a aby ČD Cargo při plánování myslelo právě na ně. A v neposlední řadě si myslím, že jako žena můžu vnést do problematiky nový pohled.

**Petr Doležal**

je narozen 8. července 1969 v Ústí nad Labem. Je ženatý a má dvě dospělé děti. Ve volném čase se věnuje turistice po českých horách a převážně však Českému středohoří, kde žije. V roce 1986 ukončil Střední odborné učiliště železniční v Chomutově – obor mechanik opravář kolejových vozidel a nastoupil do Depa kolejových vozidel a doplnil si vzdělání na Středním odborném učilišti technickém v Praze – obor dopravní provoz, který byl zakončen maturitou. V současné době je zaměstnán jako uvolněný předseda ZO OSŽ DKV Ústí nad Labem a předseda Výboru OSŽ SOKV Ústí nad Labem.

**1) Můžete krátce zdůvodnit svoji kandidaturu?**

**Petr:** Železnici jsem zasvětil celý svůj profesní život, převážně v opravárenství a částečně i provozu. U ČD Cargo, a.s., jsem od jeho vzniku a dále bych se chtěl podílet na chodu společnosti z pozice člena dozorčí rady zastupující zaměstnance. Jsem z generace která zůstává věrná svému povolání a nejrelevantnější informace o stavu a chodu společnosti lze takto získat, následně přenést komunikaci mezi zaměstnanci a zaměstnavatelem za účelem stability ČD Cargo, a.s., na naší železnici i v zahraničí.

**2) Proč by Vás měli zaměstnanci volit?**

**Petr:** V prostředí voleného zástupce za zaměstnance se pohybují delší dobu a věřím, že své zkušenosti mohu zúročit i v dozorčí radě ČD Cargo, a.s. Ne vždy je lehké rozhodnout, aby byla spokojenost na všech stranách. Těší mě, že společnost jde směrem k pořízení nových kolejových vozidel a technologií, které nám zajistí do budoucna dobrou pozici a toto bych rád podpořil. Společně s Martou umíme zastupovat všechny profese u společnosti a snažit se o jejich spokojenost v pracovním prostředí. Dnešní doba je velice tur-

bulentní a je dobře, že zaměstnanci mohou mít svého zástupce ve vedení společnosti a proto se ucházím o jejich podporu.



Foto: Filip Houděk

### Marta Urbancová

se narodila 4. dubna 1977 v Havířově. Je svobodná, zadaná a ve svém volném čase ráda sportuje a zajímá se o nové technologie mobilních zařízení a jejich vývoj. Ihned po vystudování Střední průmyslové školy v Šumperku, obor železniční doprava a přeprava nastoupila 1.7.1995 k ČD jako tranzitář připravář v Ostravě Svinově. Následně si doplnila odbornou způsobilost pro profesi nákladní pokladník a vozový disponent. Všechny tyto povolání vykonávala až do roku 2009, kdy byla zvolena a následně uvolněna jako tajemnice Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo. V roce 2018 byla poprvé zvolena za zaměstnance do dozorčí rady ČD Cargo.

## Cargovák

**Úvodní sloupek**

Právě začíná se hovořit o obnově železniční dopravy

Nový dopravní infrastruktury České republiky ve světě na Pardubicko. Místní organizace přeměny patří k sítě vzhledem k generaci železničářů, kteří byli v minulosti, ale jsou nyní v rozvoji vzhledem k přechodu z výroby do služeb.

**Obsah**

**Cukrovar Litovel**

03 Pro věštnou kalendář přehledová železnice v minulosti. Důležitá je vzhledem k tomu, že patří k nejstarším a nejvíce vzhledem k kulturnímu dědictví.

## Podnikové výbory čekají náročná vyjednávání

(Dokončení ze str. 1)

zaměstnanců a tím také ke zpomalení růstu celé ekonomiky.

Předsedkyně revizní komise Barunka Balážová objasnila kroky podniknuté v základní organizaci v Rakovníku, kde byla zvolena nová předsedkyně a zahájena náprava fungování této organizace. Martin Vavrečka, místopředseda OSŽ pro správu majetku, přednesl informace o možnostech zimní rekreace na rok 2023/24 v apartmánech Ostrý v Železně Rudě a Gočár v Kořenově a také v penzionu Pacifik v obci Ramzová.

**Kolektivní vyjednávání dvanácti odborových centrál** s vedením podniku České dráhy se uskutečnilo ve dnech 2. až 4. října 2023 v Železně Rudě. Zahájení jednání se účastnil generální ředitel Mgr. Michal Krapinec, který vyzval všechny přítomné k vstřícnému a konstruktivnímu jednání. Za vedení společnosti ČD, a.s., byli dále přítomni členové představenstva Mgr. Blanka Havelková, Ing. Mgr. Lukáš Svoboda a Ing. Jiří Jeřeta.

Na úvod se diskutovaly všechny navrhované změny zaměstnavatele a odborových centrál, ke kterým se obě strany vyjadřovaly. Zatím většina sporných bodů zůstává nedořešena. Zaměstnavatel stále hovořil o jednom „koláči“ finančních prostředků, který může nabídnout v celkové výši cca 450 milionů Kč. V posledním návrhu zaměstnavatele je hodně otázniků,

souvisejících s očekávanou novelou Zákoníku práce a připravovaného a zatím neschváleného úsporného vládního balíčku.

Poslední návrh zaměstnavatele zněl: 1% navýšení do tarifů i všech smluvních mezd, navýšení o 1,5% finančních prostředků nad stávající objem osobního ohodnocení všech tarifních stupňů a smluvních mezd. Vzhledem ke změně katalogu prací, týkající se zaměstnanců OCÚ, nabízí pro TOP smluvní mzdy (některých provozních profesí) 30 milionů Kč. Dále chce v katalogu prací navýšit o jeden tarifní stupeň pro strojvedoucí a strojmisty. V zaměstnáních, u kterých bylo v současné době dodatečně volno placené, navrhuje zaměstnavatel pouze dva dny dodatečného volna. Kondiční pobyty zaměstnanců navrhuje převést do formy „light verze“, která nebyla v konečné podobě zaměstnavatelem ještě představena. Součástí návrhu zaměstnavatele tzv. „koláče“ je také mimořádná odměna v celkové výši 7 500,- Kč pro všechny zaměstnance za měsíc leden, ve výplatním termínu v únoru 2024, což v celkové sumě bude činit 1,1% nárůst. Tento návrh zaměstnavatele představuje pro všechny zaměstnance ČD celkový nárůst ve výši 3,6%.

Pro OSŽ je tato navrhovaná varianta nepřijatelná.

–RED–

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



Od srpna postižená žst. MÁV Ipolytarnóc, foto 4. 9. 2022 v 6:02 ráno a dosluhující motor české výroby, dříve zde jezdily i peážní nákladní vlaky s uhlím (asi do roku 2014) Lučenec–Malé Straciny, do roku 1992 (ještě před koncem federace ČSFR) i osobní vlaky ČSD Lučenec–Velký Krtíš. Poslední peážní vlaky by měly být podle potřeby nákladní vlaky z obilného síla v Malých Stracinách (aspoň v roce 2022 jsem je ještě spatřil). Výpravčí MÁV byli obsazeni ve všech žst. na trati, co s nimi bude asi rušitele nezajímá



## ZE SVĚTA

### V Maďarsku kolaps regionálních tratí

V Maďarsku hrozí od srpna kolaps většího množství regionálních tratí, zatím se uvádí důvod, že dožily nerekonstruované motorové vozy české výroby, které u nás jezdily od roku 1973-řady M 152.0 později 810, v Maďarsku byla dlouhá léta označena Bzmot. V Maďarsku byly tyto lehké motory záchranou lokálek, ale MÁV za ně za celou dobu nezařídila odpovídající moderní náhradu. Je to velmi smutný příklad neschopnosti řešit problémy, které MÁV nechalo „vyhnout“. Má osobní domněnka je, že Orbánovo Maďarsko čelí obrovskému tlaku vlivem jeho samostatné politiky vůči zbytku EU a realistické politiky vůči Rusku, tento tlak pozastavuje tok evropských fondů do Maďarska a když se v jakémkoliv státu objeví fatální finanční problémy, začne se okamžitě šetřit na prvním místě na železnici a veřejné dopravě vůbec. To jsme pozorovali v roce 2010 při krizi v Řecku, kde se ze dne na den zastavila většina místních drah, dělo se to v Německu po sjednocení NDR a NSR ve třech vlnách v letech 1991, 1996 a 1998 a poté v roce 2002 (nyní reaktivizace s křížkem po funusu) a v Polsku po roce 1990 (nyní reaktivizace tratí

– hlavně ve Slezsku) a 2003 na Slovensku (Dzurinda). Velmi smutné je, že to vždy odnáší železnice u níž i krátkodobě zastavení provozu má dalekosáhlé následky v poškození tratí zlodějí kovů a propouštění provozních pracovníků, kteří se potom již neseženou.

Zde postižené tratě MÁV, zatím tam snad bude zavedena NAD. Je tam i krásná trať u slovenských hranic Ipolytarnóc–Balassagyarmat – viz dřívější Cestujeme s Obzorem.

<https://iho.hu/hirek/van-egy-listank>  
[https://iho-hu.translate.goog/hirek/van-egy-listank?\\_x\\_tr\\_sl=auto&\\_x\\_tr\\_tl=cs&\\_x\\_tr\\_hl=cs&\\_x\\_tr\\_pto=wapp](https://iho-hu.translate.goog/hirek/van-egy-listank?_x_tr_sl=auto&_x_tr_tl=cs&_x_tr_hl=cs&_x_tr_pto=wapp)

Od srpna asi NAD:

- ▶ 38 – Somogyiszob–Nagyatád
- ▶ 47 – Godisa–Komló
- ▶ 78b – Balassagyarmat–Ipolytarnóc
- ▶ 89 – Miskolc–Tiszaújváros
- ▶ 98b – Abaújszántó–Hidasnémeti
- ▶ 103 – Karcag–Tiszafüred
- ▶ 114 – Mátészalka–Csenger
- ▶ 121 – Mezöhegyes–Újszeged
- ▶ 125a – Mezöhegyes–Battonya
- ▶ 146b – Lakitelek–Kunszentmárton

Martin Kubík

### Sasko chce oživit nevyužívané železniční tratě a pokračovat v elektrizaci

Některé železniční tratě v Sasku začaly po sjednocení Německa rezivět. Na 60 tratích o délce 510,1 km byl od roku 1994 zastaven provoz, protože už nebyl dostatek cestujících. V celém Německu jde o 500 tratí s délkou 5147,6 km. Především v nových spolkových zemích lidé usedli do automobilů, jakoby chtěli dohnat dlouholetý deficit individuálního motorismu. Nákladní přeprava se přesunula na silnice. A nyní by tyto tratě mohly zažít renesanci.

Sasko chce znovu oživit nepoužívané železniční tratě a proto si nechalo vypracovat expertní posudek. „Vždy je třeba vzít v úvahu, že uzavřené tratě v Sasku nebyly uzavřeny vládou. Spíše objednatelé dopravy neobjednali vlaky, protože nebyla dostatečná poptávka ze strany potenciálních uživatelů železnice.“ uvedl 10. září saský ministr dopravy Martin Dulig (SPD). Posudek posloužil vládě k posouzení, zda dochází ke změně v chování lidí v oblasti mobility. Podle ministra dopravy Duliga už existují první závěry. Mezi ministerstvem dopravy a Nossen-Riesaer Eisenbahn-Compagnie GmbH byla v létě 2021 uzavřena plánovací smlouva na reaktivaci tratě z Döbelnu do Mišně, která se v současné době upravuje.

Odborníci vidí potenciál také v případě tratí z Marienbergu do Pockau-Lengefeld a z Beucha přes Brandis do Trebsenu. „Analýzy ukazují dostatečný potenciál cestujících, mírné investiční náklady a dotační požadavky na obě tratě.“ uvedli v posudku. V případě Marienbergu by investiční náklady činily 15 milionů eur, u tratě Beucha pak 32 milionů eur. Reaktivace tratě z Beucha by však i přes poměrně dobré a srovnatelné parametry měla být zatím odložena.

Ministerstvo dopravy oznámilo, že začaly plány na elektrifikaci tratě Kamenz–Hosena. Vypracovává se předběžná studie na reaktivaci tratě „Muldentalbahn“ mezi Großbothen, Rochlitz a Narsdorf. Naopak u tratí mezi Löbau a Ebersbach a také mezi Niedercunnersdorfem a Oberoderwitz („Herrnhuter Bahn“) nezjistili hodnotitelé ekonomický potenciál.

„Lidé chtějí cestovat vlakem. Nejen proto, že je to dobré pro životní prostředí, ale stále více proto, že to prostě šetří peníze,“ řekl šéf SPD Hennig Homann, který je v zemském poslaneckém klubu své strany zodpovědný za dopravní politiku. S jízdenkou Germany Ticket je mobilita autobusem a vlakem levnější a jednodušší než kdykoli předtím. „Nyní chceme nabídku postupně rozšiřovat a začít znovu využívat staré tratě tam, kde to dává i ekonomický smysl.“

Jörg Markert, odborník na cestovní ruch za poslanecký klub CDU v zemském parlamentu, byl potěšen zejména možným oživením spojení z Marienbergu do Pockau-Lengefeld. „Je to pozitivní signál zejména pro region kolem Marienbergu, který také hodně spoléhá na turistický ruch. Řada rekreantů preferuje cestu do města a z města vlakem. A pro jednodenní výletníky z oblasti Chemnitz by mohla být v dohledné době k dispozici opět i železnice, která představuje skutečnou alternativu v zájmu udržitelné mobility. Z toho by pak mohly těžit celé Krušné hory.“

ZDROJE:

<https://www.saechische.de/wirtschaft/sachsen-will-stillgelegte-bahnstrecken-reanimieren-5906126.html>  
<https://www.medien-service.sachsen.de/medien/news/1069310>

doc. Dr. Roman Štěrba

## Všimli jsme si

● **NA ZAČÁTKU LETOŠNÍCH** letních prázdnin se rozběhly práce na zdvoukolejnění tzv. Branického mostu (na snímku ze dne 26. 8. 2023 v těsné blízkosti žst. Praha-Braník) nacházející se mezi žst. Praha-Radotín a Praha-Krč, jež mají trvat 13 měsíců. Tato investiční akce spolufinancovaná Evropskou unií vedle zřízení druhé koleje zahrnuje také vybudování nového přemostění Údolní ulice, nových technologických objektů v Krči a na Spořilově, či odbočky Spořilov (umožní přejíždění z jedné koleje na druhou). Zároveň dosud jednokolejná zastávka Praha-Kačerov na trati 210 získá nové druhé nástupiště o délce 220 m (přestup na metro C a autobusy MHD zajistí nově vybudovaná lávka).

Zkapacitnění zmiňovaného „Mostu inteligence“ o délce 900 m pocházejícího z poloviny minulého století (vystavěn byl v letech 1949–1955 podle projektu Jiřího Klimeše původně pro dvoukolejný provoz, avšak nakonec jako jednokolejný byl zprovozněn až v roce 1964, kdy byla dokončena navazující infrastruktura. Na jeho výstavbě se tenkrát podíleli různí úředníci a příslušníci inteligence v rámci nucených prací), jež je součástí nákladního průtahu Prahou, přinese též možnost zavedení nových tangenciálních (městských) vlakových linek, přičemž tudy bude odkloněna veškerá doprava po uzavření traťového úseku Praha-Smíchov–Praha hl. n. během plánované rekonstrukce mostů pod Vyšehradem.

Tomáš Martínek



### ● TŘETÍ VÍKEND V ČERVNU (17.–18. 6. 2023)

se depo v Turnově těšilo velkému zájmu návštěvníků a médií, neboť se tu konaly oslavy 50 let od zahájení výroby prvních motorových vozů řady 810 (tyto nejrozšířenější motorové vozy lehké stavby určené zejména pro regionální tratě byly vyráběny ve Vagónce Tatra Studénka v letech 1975–1983, přičemž prototypy vznikly v roce 1973. Bylo jich vyrobeno celkem 680 kusů včetně dvou pro široký rozchod), jež pořádal tamní železniční spolek Kolej-klub (40 let zároveň oslavil motorový vůz M 152.0604 patřící jmenovanému spolku). Kromě bohatého doprovodného programu byla součástí těchto oslav prezentace zúčastněných vozidel na točně (na snímku ze dne 17. 6. 2023 jsou zde zachyceny vozy inventárních čísel: 618,231,141,625), včetně nočního focení a v neposlední řadě bylo v okolí vypraveno několik zvláštních vlaků. Této akce se rovněž zúčastnily motorové vozy M 153.0, M 131.1, M 240.0, 811 (ten po oba dny zajišťoval kyvadlovou dopravu ze železniční stanice do depa a zpět). Ke zmiňovanému výročí, které připadlo právě na letošní rok, též vznikla turistická známka. Veliké díky patří železničním spolkům, firmám, či jednotlivcům, kteří zorganizovali tuto velice povedenou akci.

Tomáš Martínek



## NAVŠTÍVILI JSME

### Leptokaria



Ve dnech 14. až 17. září se uskutečnil v Řecku v Leptokarii, v zařízení OSŽ ORION seminář členů FISAIC, členů ČŽES a skupiny výtvarného umění.

Semináře se zúčastnilo 17 esperantistů a 7 členů skupiny výtvarného umění.

V rámci semináře proběhl kurz esperanta, který vedl Ing. Jaroslav Pokorný za přispění Ing. Viktora Dvořáka. Účastníci obdrželi brožuru „Esperanto máš v kapse“, ve které je uvedena gramatika jazyka, návod jak se jazyk naučit, cvičení, základní slovní zásoba, a to vše na čtyřech listech A4. Jsou tam i další informace o esperantu, kde je možné se dovědět o možnosti studia i členství v esperantských organizacích.

Účastníci projevívali velký zájem a někteří se rozhodli esperanto i dále učit.

Dále byl připraven pro účastníky test v esperantu i v češtině, který v deseti otázkách prověřil jejich znalosti z různých oblastí. Nejvyšší možný počet bodů v obou jazycích získala Dagmar Potišková, členka ČŽES.

Člen výtvarného umění Jaroslav Mokřý v průběhu pobytu namaloval pět obrazů a za účasti všech přítomných proběhla jejich vernisáž.

Seminář byl kladně hodnocen všemi účastníky a zároveň paní Abelovská, která se starala o jeho hladký průběh, poděkovala Ústředí OSŽ za možnost jeho absolvování.

Anna Abelovská,  
tajemnice ČŽES

Foto: Jan Týc,  
vedoucí skupiny foto FISAIC



## Postup při změně zapisovaných údajů ve veřejném rejstříku

Evidence odborových organizací je v současné době vedená Ministerstvem spravedlnosti (MS ČR) dle zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, dle kterého jsou organizační jednotky s právní osobností (subjektivitou) od uvedeného data povinny oznamovat MS ČR datum svého vzniku, název a sídlo, jakož i změnu názvu, sídla a datum zániku. Od 1. 1. 2018 byl novelou zákona zrušen pojem pobočná odborová organizace a tím došlo k tomu, že jednotlivé ZO OSŽ jsou převedeny z evidence u Městského soudu v Praze k příslušným krajským soudům (Praha a Středočeský kraj zůstává u Městského soudu Praha).

Pokud ZO OSŽ požaduje změnu některých zapsaných údajů ve veřejném rejstříku a po roce 2016 ještě žádné změny neprovedla, pak je potřeba požádat o zapsání změny do spolkového (veřejného) rejstříku. Žádost podává **odborová organizace (ZO OSŽ)**, a to na oficiálním formuláři. O metodickém pomoci s vyplněním lze požádat na oddělení SPO OSŽ-ústředí (doporučujeme).

Ke změně údajů ZO OSŽ jsou potřeba následující **dokumenty**:

1. Zápis z poslední volební členské schůze nebo konference (s vyznačením zapisovatele a ověřovatele) – ověřený jako listina,

2. Usnesení členské schůze nebo konference (volební, s vyznačením zapisovatele a ověřovatele) – ověřený jako listina,

3. Prezenční listina z této členské schůze nebo konference – ověřená jako listina,

4. Protokol o volbě předsedy ZO OSŽ – ověřený jako listina,

5. Zápis, usnesení a prezenční listina schůze, kde byla schválena změna, musí obsahovat přesný název ZO OSŽ, který má být zaregistrován, včetně ad-

resy, případně jiné požadované změny – ověřená listina,

6. Čestné prohlášení zapisovaného předsedy ZO OSŽ (případně čestné prohlášení dalších zapisovaných osob – místopředsedy, hospodáře, jednatele apod.) – s ověřeným podpisem zapisované osoby,

7. Čestné prohlášení zapisovaného předsedy RK ZO OSŽ – s ověřeným podpisem,

8. Výpis z katastru nemovitostí (objekt, ve kterém má sídlit ZO OSŽ) – list vlastníka,

9. Souhlas majitele nemovitosti s umístěním sídla ZO OSŽ (podepsaný osobami oprávněnými jednat jménem vlastníka dle veřejného rejstříku nebo na základě plné moci, pouze pokud je sídlo ZO OSŽ v budově jiného vlastníka než je zaměstnavatel – s ověřenými podpisy, vč. kopie pověřovací listiny) – ověřená listina,

10. Stanovy OSŽ, v platném znění – ověřené.

Změna údajů odborové organizace je završena poté, co bude příslušnému rejstříkovému soudu doručeno **oznámení o změnách údajů odborové organizace** („Návrh na změnu zapsaných údajů do spolkového rejstříku“), ke kterému se připojí Stanovy OSŽ v ověřené kopii a soud změní tyto údaje ve spolkovém (veřejném) rejstříku. **Na tuto změnu má soud ze zákona 30 dní.**

Adresa sídla odborové organizace musí odpovídat **registru územní identifikace adres a nemovitostí** (dále jen „RUIAN“).

Ověření listin a podpisů je ze zákona pro odborové organizace osvobozeno od poplatků, a to na **obcích a městských úřadech**. Podmínkou je předložení Stanov OSŽ (většinou jsou potřeba ověřené, lze vyzvednout na OSŽ-Ústředí).

Soud většinou požaduje zápis všech členů ZV ZO OSŽ a RK ZO OSŽ. Pokud to nebudete požadovat, kontaktujte SPO OSŽ-Ú a zde Vám bude vypracovaný dopis s odůvodněním pro soud.

**Bc. Alena Šimáčková,**  
odborná referentka SPO OSŽ-Ústředí  
**JUDr. Petr Večeř,**  
vedoucí SPO OSŽ-Ústředí

## Přípoj ujíždí, jezděte autobusy či auty

Dne 4. října jsem jel vlakem přes Plzeň do Strakonice a chtěl pokračovat se společností GW Train Regio do Volyň, kde jsem chtěl stihnout různé neodkladné věci. R 663 byl na poslední chvíli nahrazen z důvodu neukončení výluky z noční bouři před odjezdem vlaku v 8:03, autobusy NAD byly zavedeny v úseku Plzeň hl. n.–Nepomuk, stačilo než se dostaly z Plzně, celkové zpoždění bylo 30 minut. Do Strakonice přijel rychlík v 9:36, za celou dobu se mi nepodařilo kontaktovat průvodčího o čekání přípoje, v pokladně ČD v Plzni mi bylo slibováno, že přípoj Gw train na Volary v Strakonici čeká. Ten byl navíc 4. října veden NAD, odjel ze Strakonice včas v 9:25, tím ČD/Gw Train Regio poškodilo několika lidem výlet na Šumavu, viděl jsem, že někteří chtěli jet až někam na Kubovu Huť, těm odmítla pokladní Gw Train Regio v Strakonici navíc vrátit nevyužitou jízdenku, že prý oneticket vydalo ČD a jí to nezajímá!! Já jsem našel stihl rychlíkový autobus relace Praha–Volyň–Prachatice. Ujíždění přípojů má jediný cíl, aby lidé jezdili na Šumavu auty nebo autobusy, což je v době green dealu docela troufalost. Stejně tak JI-KORD/Středočeský kraj poškodil uzel Blatná, kde absolutně nenavazují vlaky od/do Strakonice, čeká se v Blatné i víc jak hodinu. Za hodinu je řidič autem



Autobus firmy Švarc v zastávce ve Volyni, který jsem musel použít proti své vůli 4.10. dopoledne, někteří turisté, kterým ujel přípoj, s ním jeli také, příště prý vlakem nepojedou!

třeba až 90 km jinde! Největší paradox je informační systém v terminálu u žst. Strakonice – autobus, který přijede se zpožděním z tabule náhle zmizí, takže si cestující myslí, že byl nečekaně zrušen, to se stalo i mému autobusu

v 10:00 směr Prachatice, zmizel přesně v 10:00 z tabule a já silně znejistil! Jedna místní osoba mi přála: „**To je tady normální, čekejte dál!**“ To se našťastí na tabulích Správy železnic zatím(?) nestává. **Text a foto: Martin Kubík**

## Špatné večerní spojení Ostravy a Prahy

V neděli 10. září jsem se rozhodl pro výlet do Moravskoslezského kraje. Jak to na výletech bývá, člověk dopředu neví, který vlak přesně stihne pro cestu zpět. Nicméně pro jistotu jsem si chtěl v neděli v poledne pořídit místenky do posledního vlaku, který spojuje Ostravu a Prahu, a sice SC Pendolino, které jede z Košic do Prahy a Ostravou projíždí po 19. hodině. Zjistil jsem však, že v tu dobu již bylo zcela vyprodáno včetně 1. třídy! Nezbyvalo tedy, než odjezd z Ostravy směřovat už k EC 112 s odjezdem po 18. hodině. Tento vlak jsem nakonec stihl, nicméně mě překvapilo, že vůbec nečekal na 18 minut zpožděný R 344 ze Žiliny. Tedy kdo jel tímto rychlíkem např. z Třince či Karviné a chtěl pokračovat do Prahy, tak ten den už neměl žádnou šanci! Pendolino vyprodané a další vlak až v pondělí ráno ve 4 hodiny! Že byl EC 112 plně obsazen a stálo se v něm, asi není nutno dodávat.

Tímto příspěvkem jsem chtěl jen poukázat na zcela nedostatečné spojení ostravské aglomerace s Prahou (ale platí to i opačně) v okrajích dne. Zatímco v průběhu dne se na trase „bijou“ až tři přímé vlaky ČD, RJ a LE za hodinu, večer, v noci a brzy ráno je mezi oběma městy asi osmihodinová prodleva, kdy nejede vůbec nic. Zatímco z a do jiných krajských měst se lze díky ministerstvem objednaným rychlíkům dostat i pozdě večer či brzy ráno, tak na této nejvytíženější relaci v zemi je vše ponecháno volnému působení trhu a spojení neexistuje. Nevěřím tomu, že by se i v těchto okrajových časech nenašla frekvence pro další pár spojů, který by tuto prodlevu zaplnil. Snad se ho někdy dočkáme, ať už objednávkou z ministerstva či zavedením na komerční riziko. Optimálně by měl vlak Prahu a Ostravu spojit v noci tak, aby v uvedeném úseku v obou směrech projel cca mezi půlnocí a 5. hodinou ranní, čímž by v obou koncových místech zajistil spojení na všechny navazující ranní vlaky a také by tím vznikla možnost dopravy na ranní odlety z Prahy.

**Martin Hájek**

## Železniční mosty na Smíchově

Jestli mi z cestování vlakem před dávnými lety za studií v Praze něco nejvíce zůstalo v paměti, tak přestože kolikrát vlak jel až na Wilson, tak jsme vystoupili na Smíchově a po železničním mostě šli na Výtoň, kde jsme se teprve rozdělili na různé tramvaje. Také lávku přes Smíchovské nádraží jsme hojně využívali, nakonec pak jsem po ní denně chodil na adresu Křížová 59, kde sídlil můj první ČSD zaměstnavatel. Osud obou mostních staveb se pomalu naplňuje. Dnes je poslední den (8. října 2023), kdy se můžeme po lávce projít, přestože byla víckrát opravovaná, udržovaná a rekonstruovaná, holt developer má přednost a lávka stavbám novodobých Sekyrových paneláků překáží. Správa železnic prý vyhodnotila, že nová lávka se na žádném dalším ze čtyř navržených míst postavit nedá a tak lávku ve střední Evropě ve 21. století nahradí patrně ekologičtější autobus. Sice se neví, kdo ho bude platit, jaké jízdenky revizoři budou uznávat atd. Tak si jeden říká, že jen schází, aby bus 232 Správa železnic vybavila modrým světlem, aby se aspoň trochu jízdní doba přiblížila době pěší chůze přes lávku. Navíc koleje z železničního mostu na severní smíchovské nástupiště (zastávka pražského Semeringu) zmíněnému developerovi také překáží, a tak se cestujícím této úžasné trati prodlouží doba cesty domů o nejméně 10 minut.

No a jak se udržoval slavný železniční most pod Vyšehradem? Jak asi už všichni víme, tak přes protesty a petice, chráněná kulturní památka, železniční most, stejně jako lávka půjde k zemi. Jak známo, tak kultura národa se také pozná podle vztahu ke své minulosti. Tak tahle země, tak kulturní, kam ještě před cca třemi lety nesměl přijít žádný emigrant, si patrně myslí, že v té jmenované státní organizaci rozhodují lidé s aspoň minimem kulturmosti.

**Petr Rádil**



### Odjezdová tabule v Planě

Pro cestující pod metr sedmdesát není kvůli „impozantnímu“ kontejneru – prý po dobu tří let – pořádně vidět na odjezdovou tabuli. Zpředu je v okénku pokladna ČD, ze zadu vchod do čekárny velikosti kupé ve vlaku...

**Text a foto: Petr Rádil**

## PORADNA BOZP

# GORDICKÝ UZEL

Tímhle legendárním uzlem přivítal Gordius, vládce Frýgie, vůz slunečního boha v chrámu Diově, a tehdy mladý Alexandr Veliký, ten zapeklitý uzel prostě rozetnul mečem. Byl nejspíš stejný jako všichni s čerstvou občankou – prudký a rozhodný (rozuměj – jednal bez rozmyslu a zkušeností) a nějaké dlouhé uvažování a šmoudrčání ho zdržovalo v rozletu. Nám, co věříme v platnost zákonů a jejich nutnou aplikaci v praxi, už občanský průkaz většinou prošel několika verzemi stejně, jako legislativa, kterou vor vás sledujeme. I proto se snažíme poctivě pročítat všechny předpisy a interní dokumenty, které nám vaši zaměstnavatelé posílají k připomínce. O to víc nás trápí, když na ně dostáváme tu a tam odpovědi, které to tzv. rozseknou, aniž by někdo přihlédl k tomu, že jsme rozpletli požadavky zákonů a norem a navrhli odpovídající úpravu textu. Proto mne dnes napadlo napsat článkuček o tom, proč vznikají drážní předpisy a kde pramení ten potůček, který se tak rychle přeměňuje v mohutný proud slov a obrázků, deroucí se k nám skrze školení, požadavky na kvalifikace a předpisy a jiné drážní libůstky obecně.

... Tak tedy, před dávnými a dávnými časy, v Mezopotámii, se objevil malý pramínek pracovního práva v Chamurapiho zákoníku (přibližně z roku 1686 př. n. l.), který mj. řešil právní otázky ohledně soukromého vlastnictví, obchodu, mezd, půjček a postavení různých společenských vrstev. Pak následovalo římské právo, středověk s právem horním (hornictví) a cechovními předpisy, a na konci feudalismu, kdy nastává rozvoj pracovních vztahů, je z toho už slušná řeka. Ve druhé polovině 19. stol. je na vzestupu dělnické hnutí a stát začíná plnit funkci regulátora vztahů mezi zaměstnavatelem a zaměstnanci, nejspíš proto, aby byl klid a dělníci se nebouřili – a tady jsme jen kousek od zrodu tzv. starého zákoníku práce, tedy základního českého pracovního-právního kodexu – zákona č. 65/1965 Sb., zákoník práce. A právě ten vládě nařizuje dle § 134e odst. 2, aby stanovila svým nařízením způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit. Možná si teď říkáte no a co a ten kýžený ahaefekt se nedostavil, tedy mi nezbyvá než připomenout, že právě dokola omílaný předpis Op 16,

který stále žije v různých modifikacích dopravců a provozovatelů drážní dopravy dál a nejspíš navěky, je z části přesnou kopií **nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organiza-**

**ce práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky,** které právě původní (tzv. starý) zákoník práce požadoval. A protože v tomto nařízení vlády je **Příloha č. 4, další požadavky na způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dráhy, drážní dopravy a dráhy průmyslové,** a v ní kompletní a konkrétní požadavky na bezpečnost práce na železnici, vybavení **výstražnými oděvy, označování zařízení bezpečnostními značkami a nátěry a povinnost zaměstnavatele zajistit způsob organizace práce a pracovních postupů při provozování dráhy, drážní dopravy a dráhy průmyslové s ohledem na obsluhu, doprovod, údržbu a opravy drážních vozidel, zvláštní technologie používané při provozování dráhy, práci v kolejišti, na trati, v obvodu dráhy, včetně určování a označování přístupových a manipulačních cest a stezek a zabezpečení bezpečného pohybu po přístupových cestách i při nepříznivé povětrnostní situaci, stavební činnosti, údržbě, překládce a vykládce nákladu, při připojování a odpojování drážních vozidel, posunu, zajišťování drážních vozidel proti náhodnému pohybu a při specifických činnostech,** myslím, že už chápete, proč předpisy, které si kolem jen tak proplouvají, ale umí i utopit, jsou naším a vaším pracovním životem.

Pokud neuleháte do postele s myšlenkou na spletnost zákoníku práce (nově zákon č. 262/2006 Sb.) nebo nesváčíte nad čerstvě schválenou legislativou, jakákoli zapeklitá situace, která požaduje právě její znalost, vás může zaskočit. Velmi důležitá je také orientace ZV OSŽ v předpisech zaměstnavatelů např. při šetření pracovních úrazů a ochraně členů před nepříznivými důsledky v podobě mimořádných událostí a vymáhání způsobených škod. V tu chvíli je dobré nejen pomyslet na benefity OSŽ v podobě nás, bezpečáků, ale tuto myšlenku převést do praxe – zavolat, napsat nebo se jednoduše zastavit, až půjdete kolem. My se v těch zákonech dennodenně brodíme a za ty roky strávené v oboru BOZP už v nich dokážeme i slušně plavat...

**Dana Žáková, SIBP,**  
oddělení BOZP OSŽ-Ú

# Mezinárodní mistrovství USIC v tenise



*Kdo víno má a nepije,  
kdo hrozny má a nejí je,  
kdo ženu má a nelíbá,  
kdo zábavě se vyhýbá,  
na toho vemte bič a hůl,  
to není člověk – to je vůl!*

Jan Werich

-bl-

Ve dnech 18.–24. 9. 2023 se v Bulharské Albeně konalo Mezinárodní mistrovství USIC v tenise, kterého se zúčastnili hráči Indie, Francie, Rakouska, Německa, České republiky, Švýcarska, Slovenska a Bulharska. Stejně pořadí nakonec bylo i po odehrání poslední výměny. Za krásného spíše letního než podzimního počasí jsme byli svědky vynikajících výkonů. Finále mezi vítěznou Indií a Francií mělo opravdu vysokou úroveň a přilákalo spoustu diváků. Naši hráči po dobrých výkonech v silné konkurenci obsadili krásnou pátou příčku. Všem členům výpravy patří velké poděkování za vzornou reprezentaci České železnice.

Vedoucí výpravy **Miroslav Maincl**,  
tajemník PV OSŽ Správy železnic

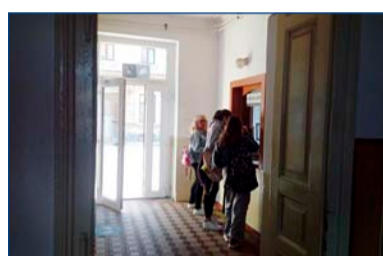
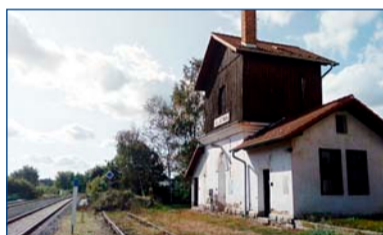


## Železniční stanice Blatná není jen regionálním železničním uzlem

Žst. Blatná není jen regionálním železničním uzlem, ale i depem (OCÚ), kde jsou nyní domovské vedle řady 814 také čtyřnápravové nyní cíleně dožívající kvalitní motory řady 842, které jsou nasazovány i na výkony na regionální trati Nepomuk–Blatná. Uzel Blatná je vinou hranic Středočeského a Jihočeského kraje poškozen nepřipojí mezi vlaky relace Strakonice–Blatná a Blatná–Břežnice–Beroun. Dle návrhu nového GVD se bude situace nepřipojí opakovat, navíc dojde k rozvázání dosud zachovaných přípojů v žst. Břežnice ve směru Jihočeského kraje od do Mirovic–Písku–Protivína. V Břežni-

ci si budou vzájemně ujíždět některé osobní zastávkové vlaky v režii ČD a.s. „o deset(!) minut, další pojedou za dvě hodiny. V Břežnici je navíc uzavřena v odpoledních hodinách i pokladna včetně čekárny. O co krajům jde? O cestující a cestování vlakem rozhodně ne. Pak kraj řekne - prázdný vlak zrušit! Správa železnic při zavedení DOZ v trati Břežnice–Blatná (mimo)–Strakonice zbořila kvalitní drážní budovy – k zemi šla Radomyšl i Bělčice (nahrazeny betonovými objekty – antivandal), naopak se nyní pěkně opravuje Mačkov, proč to nešlo všude?!

Text a foto: **Martin Kubík**



Všechna foto z žst. Blatná a OCÚ Blatná, v Blatné je našťastí zachována osobní pokladna – i to je čím dál větší vzácností po bezmezném rušení pokladen

## Muzeum trati Loděnice

V žst. Loděnice (DOZ) je i v letošním roce v provozu Muzeum tratě a Ostře sledovaných vlaků otevřeno o sobotách a nedělích od 9–17 hod.

Muzeum oživilo revitalizovanou stanicí, v obvodu žst. je zachráněna i bývalá vodárna pro parní lokomotivy,

kterou vlastní soukromý subjekt, v žst. Loděnice je i vlečka do výroby maltových směsí, bohužel všechnu produkci vozí kamiony, což není příspěvek k ochraně klimatu.

Co na to ČD Cargo?

Text a foto: **Martin Kubík**



Vzorně upravený vstup do Muzea tratě v Loděnicích (trať Praha–Smíchov–Rudná–Beroun, tzv. Hrbatá je konečně zařazena do elektrizace provozu, aby při výlukách nahradila hlavní trať na Beroun)



Zachraňovaná vodárna v žst. Loděnice, vlečka do výroby maltových směsí odbočuje vlevo – stav 12. 7. 2023



Výbor seniorů OSŽ Liberec uspořádal pro své členy 27. září výlet do elektrárny Spálov. Bylo hezké podzimní počasí a třiatřicet seniorů zavítalo na prohlídku. Zde nás pracovník ČEZ seznámil s historií elektrárny a jejím současným provozem. Stavba probíhala v letech 1921 až 1926

a zajímavostí je, že voda na turbíny je přiváděna raženou štolou a zděným kanálem o celkové délce skoro dva kilometry. Až do roku 1998 zde byly dvě Francisovy turbíny, které byly rekonstruovány v témže roce nahrazeny dvěma Kaplanovými turbínami. Za povšimnutí stojí také budova elektrárny, která je historicky v secesním stylu a je vyhledávaným místem turistů.

Po prohlídce elektrárny a obědě v nedalekém hotelu se část účastníků vydala k památníku obětem železničního neštěstí v roce 1990 a zde vzpomínali na strojevedoucího Eduarda Vraštila, který byl jedinou z obětí tragédie, a zapálili svíčku.

Věříme, že se výlet vydařil a senioři byli spokojeni. –HJ–

## Vyhledávaným cílem turistů je vodní elektrárna Spálov

## Cyklověž u olomouckého nádraží se zatím neplánuje

O tom, že cyklo doprava je na vzestupu nelze pochybovat. Nemalá část cyklistů využívá své kolo k dopravě na nádraží, kde pak přesejdou na vlak. Problémem však bývá, kam kolo odstavit, aby bylo bezpečně uschováno. Řešením bývají cyklověže, které se v posledních letech objevily před nádražími několika menších i větších měst v republice. Doposud jich bylo postaveno devatenáct. Oproti běžnému stojanu na kola má cyklověž řadu výhod. Kolo je chráněno před krádeží nebo povětrnostními vlivy. Celou dobu jsou kola i monitorována kamerovým systémem. Po dobu úschovy jsou i pojištěna proti poškození nebo krádeži. Na kole lze při uschování nechat veškeré příslušenství, včetně světel nebo brašny. Na říditka můžete pověsit přilbu nebo na nosiči nechat tašku s nákupem. Celý proces úschovy kola trvá

zhruba 25 sekund a stará se o něj robotický systém. Každá věž má kapacitu 118 kol, z toho 16 kol dětských. Doba úschovy kola ve věži je až 30 dní, cena úschovného za jeden den je ve většině věží 5 korun.

Ne všechna města však mají pro cyklověže pochopení. Příkladem může být Hradec Králové, kde byly postaveny a následně rozobrány dvě cyklověže pro nezáměstnané. Podobný přístup k cyklověži panuje i v Olomouci, kde zájem o bezpečné uschování kola stále vzrůstá. Zatím se však musí cyklisté spokojit s nezabezpečenou a nehlídanou úschovou kol v blízkosti prvního nástupiště, kde je naprostým rizikem odstavit nějaké dražší kolo. Město však o zřízení cyklověže před nádražím nemá zájem. Podle slov Stanislava Loserta, cyklokoordinátora na odboru strategie a řízení Magistrátu města Olomouce, město s cyklověží nepočítá. „V Olomouci jsou problémy s nalezením vhodného pozemku a to je hlavní důvod proč je výstavba takového zařízení zatím vzdálená,“ zdůvodňuje nezáměstnaný Stanislav Losert. Přitom při troše snahy by se místo na cyklověž, která má v průměru

něco přes osm metrů, určitě na rozlehlém přednádražním prostoru mohlo najít.

Zatím však cyklisté v Olomouci místo na kole míří k nádraží auty, zaplňují parkoviště, působí dopravní zácpy a tiše závidí menším městům v okolí, která před nádražím cyklověže mají (Přerov, Hrani-

ce na Moravě, či Šumperk). České dráhy výstavbu věží podporují například tím, že cestující s In Kartou mají úschovu kola prvních 24 hodin zdarma, jinak však mají ČD v této záležitosti prázdné ruce – vše je v rukou měst a obcí, které na pořízení cyklověže mohou získat až 85% dotaci. **Miroslav Čáslavský**



Rozlehlé olomoucké přednádraží údajně neumožňuje výstavbu cyklověže



V nezabezpečené úschově na olomouckém nádraží se většinou nacházejí jen starší, ojetá kola