



Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ PV OSŽ při ČD, PV OSŽ při ČD Cargo, Ústředí OSŽ, RRS OSŽ, PV OSŽ SŽ

Poslanecká sněmovna schválila návrh zákona na povinný příspěvek zaměstnavatele pro náročné profese 3. rizikové kategorie

V úvodu červnového jednání **Podnikové-
ho výboru OSŽ při Českých drahách** (11. 6. 2025) přivítala Věra Nečasová, tajemnice PV, nové členy Výboru, kteří byli zvoleni na květnové konferenci: Petr Proft ze ZO OSŽ DKV Cheb a Renata Příhodová ze ZO OSŽ Valašské Meziříčí. V části věnované informacím ze zásadních jednání přiblížil předseda PV OSŽ při ČD Štěpán Lev jednání Dozorčí rady ČD, kde byly mimo jiné projednány hospodářské výsledky společnosti ČD za první čtvrtletí. Na jednání odborových organizací s vedením ČD zazněla kritika návrhu na zavedení vlakových spojů bez přítomnosti průvodčích, která se týká vybraných ranních a nočních spojů v Jihočeském kraji.

Následovalo projednání organizačních záležitostí, kde Štěpán Lev předložil ke schválení návrh klíče na složení delegátů na blížící se IX. sjezd OSŽ, který se bude konat v Brně ve dnech 7. a 8. listopadu 2025. Klíč určuje za České dráhy a jejich dceřiné společnosti celkem 54 delegátů. Závěr jednání byl věnován diskusi, v níž členové podnikového výboru zaměřili svoji pozornost na vyřešení témat, projednávaných s Lucíí Bauerovou.

Dne 16. června proběhl první jednání **PV OSŽ ČD Cargo** v novém složení po Podnikové konferenci. Jednání vedla nová předsedkyně Podnikového výboru Marta Urbancová, která v úvodu projednala s členy organizační záležitosti,

se zaměstnavatelem a připravované technické změně Podnikové kolektivní smlouvy v návaznosti na novelu zákoníku práce. Radek Nekola seznámil přítomné s tzv. akčním plánem kolektivního vyjednávání a informoval o směrnici týkající se práce strojvedoucích, která je aktuálně projednávána na půdě Evropské unie.

V navazující diskusi členové výboru projednávali mimo jiné školení zaměstnanců pod vedením DVI, ukončení provozu logistického střediska Kalná Voda a situaci v oblasti obsazení pracovišť osobních oddělení.

Ústředí OSŽ jednalo v Praze 18. června. Úvodem vystoupil Martin Vavrečka s fotografickou prezentací o investicích do rekonstrukce apartmánového domu Orion v Řecku. Rozdíl mezi původním interiérem a nově vybavenými pokoji je opravdu znatelný. Ze zásadních jednání jako první na zasedání Ústředí OSŽ informoval předseda Podnikového výboru OSŽ při ČD Štěpán Lev. Výrazná kritika na jednání PV zazněla směrem k odboru správy majetku (RSM), zejména v souvislosti se správou budov, nedostatečným úklidem a celkovou pasivitou vůči organizačním jednotkám OCÚ a OŘOD. První místopředseda Radek Nekola se zúčastnil posledního jednání Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo. Členy Ústředí informoval o nutnosti úpravy textu Podnikové kolektivní smlouvy z důvodu přijetí flexi novely zákoníku práce. Samotné kolektivní vyjednávání by mělo být zahájeno začátkem července. Předseda Podnikového výboru OSŽ SŽ Miroslav Maincl informoval o schválení 2. změny PKS SŽ na rok 2025, která reflektuje na změny v zákoníku práce. Diskuze se vede nad připravovanou změnou ve zpravování vlaků, kdy dojde ke zrušení šesti pracovišť Centro a vznikne pouze jedno na CDP Přerov. Renata Dousková (NeRV OSŽ) informovala o aktuálním dění na Drážním úřadu a v Dopravním zdravotnictví. Řeší se odměňování zaměstnanců zastupujících kolegy a vyplacení plošných odměn. FKSP má dostatek financí na benefity jako důchodové připojištění, ale zájem je nízký. René Vrána zastupující DPOV informoval, že bylo odvoláno celé



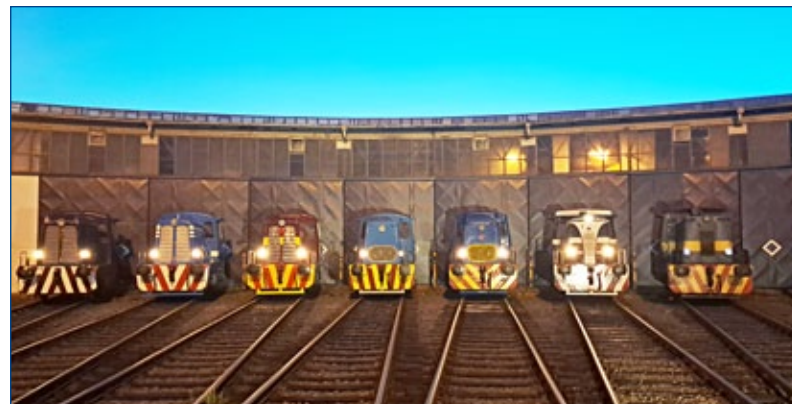
Ústředí se na svém jednání zabývalo rovněž rekonstrukcí rekreačního zařízení OSŽ Orion v řecké Leptokárii
Foto: Daniela Houdková

Hostem jednání byla Lucie Bauerová, vedoucí skupiny benefitů GR ČD, která seznámila přítomné s návrhem úpravy katalogu prací, který by měl být koncem června připraven k projednání s odborovými centrály. Členové PV OSŽ při ČD Lucii Bauerovou doslova zasypali dotazy na žhavá témata: neodstraňování závad, které byly zjištěny při prověrkách BOZP, nejasnosti ohledně připravovaného převodu majetku a zaměstnanců z OCÚ pod RSM. V rámci plánovaného stěhování provozní budovy v Praze hl. n. do prostor Bredovského dvora bylo konstatováno, že přestěže jsou prostory dokončeny, objekt dosud není připojen k IT infrastruktuře, což brání jeho plnému využití a přestěhování všech pracovišť. Dále zazněla informace k problematice převodu povinností z výpravčích Správy železnic (doručování rozkazů strojvedoucím) na dopravce. Lucie Bauerová slíbila, že vznesené připomínky předá příslušným zástupcům na odděleních GR ČD k vyřešení.

především návrh Jednacího řádu a Statutu Podnikového výboru.

Následně se věnovala otázce rozdělení uvolněných položek, které má výbor k dispozici, a informovala o zásadních jednáních, která v předchozích týdnech proběhla mezi zástupci odborových centrál a vedením společnosti. Klíčovým výstupem těchto jednání je rozhodnutí, že v letošním roce ani v roce 2026 nedojde k žádným úpravám zaměstnaneckých benefitů, tak jak bylo původně plánováno. Důvodem je přetrvávající nejistota ohledně budoucího počtu zaměstnanců společnosti ČD Cargo.

Na jednání přijali pozvání Aneta Miklášová, personální ředitelka ČD Cargo, vedoucí oddělení Pavla Kreischová, Josef Kreische a 1. místopředseda OSŽ Radek Nekola. Aneta Miklášová informovala o změně zařízení technologií a zaměstnanců PaM pod Generální ředitelství, která vejde v platnost 1. července 2025. Pavla Kreischová se věnovala problematice uvolňování členů odborových orgánů k jednáním

**Sraz „Prasátek“ v České Třebové**

V sobotu 24. května se v České Třebové podařilo v rámci letošního prvního regionálního dne železnice uskutečnit sraz „Prasátek“. Nejednalo se o zvířátka, ale o malé dvounápravové posunovací lokomotivy řad T211 a T212, které jsou jako Prasátka nejčastěji nazývány. Hlavním centrem Prasátek bylo od 8 do 16 hodin českořebovské depo, kde je bylo možné vidět na výstavě společně s dalšími historickými a moderními kolejovými vozidly a další železniční technikou. Z Prasátek se veřejnosti představily stroje T211.0503 a T211.0838 Letohradského železničního klubu, T211.0002 a T212.0675 Společnosti železniční při DKV Česká Třebová, T211.0813 Pardubického spolku historie železniční dopravy, T211.1004 Spolku Výchrevně Vrútky a T212.0631 Klubu historické techniky při Rušňovom depe Zvolen. Domáci T211.0002 pak zajistilo vozbu zvláštních vlaků do Opatova a Moravské Třebové. A hostující T211.0838 neúnavně vozilo návštěvníky po celý den vyhlídkovým vlakem. Návštěvníci mohli využít také možnosti povozit se nostalgickým vlakem mezi Českou Třebovou a Moravskou Třebovou v čele s parní lokomotivou 423.041 ve správě Valašské společnosti historických kolejových vozidel.

Martin Kalousek

představenstvo DPOV. Důvodem odvolání je restrukturalizace činnosti ve vedení firmy. Předseda OSŽ Martin Malý informoval, že Poslanecká sněmovna schválila návrh zákona, který zavádí povinný příspěvek zaměstnavatele ve výši 4 % z vyměřovacího základu na produkty spojení na stáří pro zaměstnance v náročných profesích zařazených do 3. rizikové kategorie z důvodu čtyř vybraných rizikových faktorů (chlad, teplo, vibrace a fyzická zátěž). První místopředseda ASO Radek Nekola informoval o nadcházejícím prvním jednání k akčnímu plánu na podporu kolektivního vyjednávání. Zdůraznil potřebu řešit situaci, že osoby, které nejsou odborově organizované, nemohou parazitovat na výsledcích odborového vyjednávání o kolektivních smlouvách ve firmách. Závěrem jednání vystoupil svazový inspektor oddělení BOZP Pavel Antolich, který pozval všechny – zejména nové členy – na školení BOZP plánované na druhé pololetí. Zároveň informoval o pozitivních výsledcích z dosavadních kontrol na pracovištích.

Červnové jednání **Republikové rady seniorů** (19. 6. 2025) se neslo ve znamení informací. Po projednání úvodních for-

malit vystoupil před zástupce seniorů Petr Nárožník, pracovník Ú OSŽ, který byl na konferenci OSŽ Správy železnic navržen jako kandidát na předsedu Revizní komise OSŽ. Předseda RK spolu s dalšími členy celkem devítičlenné komise bude volen na IX. sjezdu OSŽ v Brně. Po představení své dosavadní odborářské činnosti přednesl Petr Nárožník svoji vizi pro budoucí práci revizní komise. Členové rady vyslovili Petru Nárožníkovi a jeho vizi další práce RK podporu na jednání brněnského sjezdu OSŽ.

Dalším hostem jednání RRS OSŽ byl předseda Podnikového výboru OSŽ při ČD Štěpán Lev, který úvodem přiblížil aktuální jednání Ústředí OSŽ (18. 6.), přičemž zmínil zejména dokončenou přestavbu rekreačního zařízení OSŽ Orion v Řecku, kde právě začala rekreační sezóna. Připomněl rovněž blížící se „obří“ veřejnou zakázku na zajištění regionální dopravy v Praze a Středočeském kraji od roku 2029, a to na období následujících 30 let. K naplnění podmínek této zakázky bude nezbytné, aby České dráhy investovaly miliardové částky do modernizace a obnovy železničního vozového parku.

(Pokračování na str. 2)

Ekonomický růst zrychlil

Česká ekonomika v 1. čtvrtletí 2025 dál posilovala. Zlepšovaly se výsledky ve službách i stavebnictví. Dynamika průmyslu ale zaostávala za zbytkem ekonomiky. Potraviny byly hlavním tahounem růstu spotřebitelských cen.

Průměrná hrubá měsíční mzda zaměstnanců v 1. čtvrtletí vzrostla meziročně o 6,7 % na 46 924 korun. Reálně se průměrná mzda zvýšila o 3,9 % a k navýšení došlo ve všech hlavních odvětvích.

Meziroční přírůstek spotřebitelských cen v 1. čtvrtletí mírně zpomalil na 2,7 %. Mezičtvrtletně se ceny zvýšily o 1,3 %. Ve směru posílení celkového meziročního růstu cen působily zejména potraviny a nealkoholické nápoje.

Zdroj: Český statistický úřad

Detaily přináší aktuální analýza Vývoj ekonomiky ČR v 1. čtvrtletí 2025 (Další informace jsou na www.odbory.info)

www.odbory.info

Miroslav Čáslavský

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Ministr životního prostředí Petr Hladík:

„Díky vysoce profesionální práci hydrologů, hasičů a specializovaných firem byl dopad na životní prostředí minimální...“

V HUSTOPEČÍCH NAD BEČVOU OPĚT JEZDÍ VLAKY

Od nedělního odpoledne 15. června 2025 byl obnoven provoz přes železniční stanici Hustopeče nad Bečvou, který zde byl 28. února 2025 zastaven v důsledku havárie a požáru vlaku s benzenem. Po odtěžení kontaminované zeminy pod trati dělníci na přibližně třisetmetrovém úseku položili nový železniční spodek a svršek, instalovali provizorní stožáry trakčního vedení a troleje a obnovili zabezpečovací zařízení trati. Ukončena tak mohla být náhradní autobusová doprava a na trať se po více než třech

(Pokračování na str. 2)



Ministr Petr Hladík a generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda v místě, kde je odčerpáván benzen z podzemní vody

Poslanecká sněmovna schválila návrh zákona na povinný příspěvek zaměstnavatele pro náročné profese 3. rizikové kategorie

(Dokončení ze str. 1)

Předsedkyně Nedrážního republikového výboru OSŽ Renata Dousková informovala o situaci v ZO OSŽ spadajících pod NeRV po květnových konferencích OSŽ. Dále popsala situaci v Dopravním zdravotnictví a nutnost revize některých kolektivních smluv.

Jako poslední host zavítal na jednání rady vedoucí Mezinárodního oddělení OSŽ Ondřej Šmehlík, který se členy rady dojednal detaily srpnových Seniorských her v Kořenově. Rada dále dojedнала složení družstev, rozhodčíh a celkové organizace her, kterých se zúčastní devět osmičlenných družstev seniorů z celé republiky.

PV OSŽ Správy železnic jednal 19. 6. 2025 za řízení nového předsedy PV Miroslava Maincla, který úvodem seznámil přítomné s průběhem jednání Ústředí OSŽ 18. 6. Přítomný Mikuláš Hubicsák pověřený řízením SPO OSŽ-ústředí informoval o schválených termínech školení zaměřených na hospodaření, pracovněprávní

problematiku a také BOZP. Miroslav Maincl, který se sám některých školení zúčastňuje, je členům OSŽ vřele doporučil, neboť jsou zaměřené na problematiku týkající se odborové činnosti. Další informace týkající se jednání Ústředí OSŽ byly o přípravách na IX. sjezd OSŽ, porovnání fungování revizních komisí v České a Slovenské republice a informace z oddělení BOZP, které přednesl Pavel Antolík, svazový inspektor, jenž informoval přítomné, že u společnosti Správy železnic bylo provedeno 180 kontrol. Miroslav Maincl se dotkl i problematiky u společnosti České dráhy (zejména v souvislosti se Středočeským krajem), neboť se případné vysoutěžené či prohrané tendry úzce dotýkají i zaměstnanců Správy železnic. Tajemník Pavel Lněnička doplnil, že v případě neúspěchu ČD ve Středočeském kraji by došlo k velkým problémům s dojížděním, neboť obrovské množství železničářů, nejen zaměstnanců SŽ, do Prahy vlakem dojíždí.

Na jednání byli pozváni zástupci zaměstnavatele. Personální ředitel Pavel Koucký informoval o změně u Správy že-

leznic v souvislosti s flexí novelou zákoníku práce, na kterou reagovalo vedení SŽ přijetím druhé změny PKS. Velký prostor je podle jeho slov věnován také přípravě na hladký přechod téměř stovky zaměstnanců ČD – Telematiky ke Správě železnic plánovaný od 1. září 2025. Diskutuje se rovněž uplatňování pravidel práce na dálku. Velké změny nastanou také na úseku řízení provozu: přesun části zaměstnanců školitelů, rušení venkovních výpravčích a nakonec rušení pracovišť Centro na jednotlivých OŘ. Počet zaměstnanců u Správy železnic se v letošním roce lehce navýšil, stejně jako průměrná měsíční mzda, ale i přesčasová práce. Po započtení indexu spotřebitelských cen dochází k nárůstu průměrné reálné mzdy u SŽ za období leden až květen tohoto roku o téměř 3%. V závěru jednání dostal slovo Petr Štěpánek, emeritní předseda PV, který popsal přípravuřízení výborů u jednotek SŽF, SŽT, ale i nefunkčního výboru u GR.

–RED–
(Podrobnosti na www.osz.org)

Miroslav Čáslavský

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Ministr životního prostředí Petr Hladík:

„Díky vysoce profesionální práci hydrologů, hasičů a specializovaných firem byl dopad na životní prostředí minimální...“

V HUSTOPEČÍCH NAD BEČVOU OPĚT JEZDÍ VLAKY

(Dokončení ze str. 1)

měsících mohly vrátit osobní i nákladní vlaky, kterých zde za 24 hodin projede více než 70.

litu ministr životního prostředí Petr Hladík. „Z unikátních řešení, která zde byla použita pro záchranu životního prostředí, se od České republiky bude

pletní obnova stanice včetně výhybek a trakčního vedení proběhne v podzimních měsících,“ sdělil Svoboda. Do místa havárie, které je na zhlaví stanice vyznačeno v okruhu o průměru zhruba 300 metrů, je vstup nadále zakázán, mohou sem pouze pracovníci podílející se na odčerpávání vysoce toxického benzenu, jímž je půda nadále zamořena. Přes toto místo projíždějí vlaky sníženou rychlostí a s vypnutou klimatizací. „V současné době je prioritou sanačních prací odstranit volnou fázi benzenu na hladině podzemní vody,“ přibližuje další práce Petr Hladík. Předpokládaná doba trvání této etapy sanace je šest měsíců – kdy bude území trvale vyčištěno, bude možné sdělit po jejím ukončení. Do půdy a ovzduší uniklo v důsledku havárie 250 tun benzenu, 98 procent z toho se podařilo izolovat a za pomoci velkokapacitních nádrží na aktivní uhlík pokračuje odčerpávání benzenu z podzemní vody, která je ohraničena ocelovou štětovou stěnou. Místo, kde se pracuje, je nepřetržitě ve dne v noci střeženo.

Škody, které v důsledku vykojení vlaku s benzenem a následném požáru vznikly, včetně sanace zamořené půdy a vody, se odhadují v řádech stamilionů korun. Samotná oprava trati stála v první fázi 23 milionů korun, podzimní etapa vyjde podle plánů na přibližně 90 milionů.

Foto: Miroslav Čáslavský

ZE SVĚTA

● MEZINÁRODNÍ ŽELEZNIČNÍ SPOJENÍ JSOU STÁLE OBLÍBĚNĚJŠÍ

Železnice rozšiřuje své přeshraniční spojení. To je zjevně dobře přijímáno cestujícími, jak ukazují aktuální čísla. Vídeň, Kodaň, Paříž – cesty do zahraničí s Deutsche Bahn (DB) jsou stále populárnější. „S více než 24 miliony cestujících v přeshraniční dopravě jsme v roce 2024 opět překonali předchozí rekordní rok 2023,“ řekl člen představenstva pro dálkovou dopravu Michael Peterson v Düsseldorfu. Podle DB to bylo zhruba o 250 tisíc více než v předchozím roce. Peterson pokřtil ICE 3neo lahvi piva na „Düsseldorf“ v hlavním městě spolkové země Severní Porýní-Vestfálsko. ICE 3neo používá DB od konce roku 2022

V Šumperku zůstal zachován železničářský protiatomový kryt



Filtroventilační zařízení zajišťovalo čistý vzduch a mohlo být poháněno i lidskou silou

V podzemí původního šumperského zámku (dnes střední škola řemesel) se nachází zachovalý betonový kryt, vybudovaný v naprostém utajení v roce 1963. V době studené války sloužil jako záložní válečné pracoviště Správy Střední dráhy (SSD) Olomouc. V případě válečného napadení měly být tyto prostory využívány pro řízení dopravy na celé Moravě – od Jablunkova až po Znojmo. Hlavní „válečné pracoviště“ bylo sice umístěno v Olomouci, leč Šumperk se jevil v případě napadení jako bezpečnější. Kryt však v praxi nebyl nikdy využit, v současné době je určen pro účely civilní ochrany pro případy mimořádných událostí. Zachován v podstatě v původní podobě (jako skladiště tělocvičného nářadí) zůstal díky vedení železničního učiliště, které v budově „zámečku“ po dlouhá desetiletí vychovávalo budoucí železničáře.

U příležitosti Dne otevřených dveří (7. června 2025) provázeli návštěvníky areálem krytu pracovník městského úřadu Šumperk Jiří Skrbek. V několika podzemních místnostech se nachází vše, co bylo potřebné pro řízení dopravy a úkryt zdejších zaměstnanců krizového štábu. Ti se rekrutovali z řad vedoucích pracovníků SSD, dispečerů a zástupců krajské vojenské správy (KSVD). Přítomen zde měl být také zdravotník, hasič a údržbář. Největší místnost o rozměrech cca 6x4 metrů s obrovskou železniční mapou bývalé Československé republiky sloužila jako konferenční – pro porady štábu. V dalších menších místnostech se nacházela telefonní ústředna, náhradní agregát na výrobu elektrického proudu, filtroventilační zařízení (vzduchotechnika), které zajišťovalo čistý vzduch v podzemí, a rezervuár na pitnou vodu. Kryt byl vybaven také dvěma záchody a dvěma umyvadly a skromným zařízením pro přespaní. V krytu bylo možno s ohledem na stav zásob vydržet tři dny bez pomoci zvenčí. Kryt bezpečně chránil před chemickým útokem, jaderným zádřením a bombardováním. Vstup do něj byl zajištěn tlakovými plynotěsnými pancéřovými dveřmi. Pro případ zásahu bombou byl vybaven lopatou, krumpáčem, pilou, kladivem a sekýrou pro vyproštění ze

závalu nouzovým výletem. Tento kryt byl určen pouze pro nouzové řízení dopravy v rozsahu železnice na Moravě a ve Slezsku, nebyl určen pro úkryt veřejnosti.

Podobné kryty se v době studené války nacházely v každé důležité železniční stanici, v obvodu Moravy a Slezska například v Olomouci, Přerově, Brně, Ostravě a dalších železničních uzlech, i menších. Dnes jsou tyto pozůstatky studené války využívány pro jiné účely, případně chátrají bez využití. Šumperský kryt je tak jeden z mála, který zůstal zachován v prakticky původní podobě.

Miroslav Čáslavský

Všimli jsme si

● **PŘEČETL JSEM SI, ŽE OD 1. 1. 2017** jsou všechny elektrické vlaky v Nizozemsku poháněny energií získanou z větrných elektráren. Že by naše Správa železnic, respektive náš stát někdy brzy usoudil, že ne Sovětský svaz, ale Nizozemské království náš vzor? Toho se asi nedožijí. **Petr Rádl**

● **NA REGIONÁLNÍ TRATI 087** Lovosice–Česká Lípa byl v květnu letošního roku uzavřen klíčový silniční a pěší frekventovaný železniční přejezd P3340 v Litoměřicích v Masarykově ulici (na snímku ze dne 23. 5. 2025), neboť v jeho okolí proběhla firmou Viamont výměna železničního spodku a svršku a pokládka nové pryžové přejezdové konstrukce Strail, přičemž zde pro chodce byla zřízena provizorní dřevěná lávka v místě přechodu pro pěši. Náhradní autobusová doprava byla u obou dopravců České dráhy a AŽD po tuto dobu organizována podle výlukového jízdního řádu dvěma linkami. V úseku Lovosice–Litoměřice horní nádraží byly zavedeny přímé spoje s jednou mezystavávkou v blízkosti vlakové zastávky Litoměřice–Gihelna, mikrobusey obsluhovaly navíc obec Žalhostice. Tento přejezd byl v roce 2023 osazen novým moderním přejezdovým zabezpečovacím zařízením v rámci revitalizace zmiňované tratě jako jeden z posledních na území města Litoměřice.

Tomáš Martinek



● **SPRÁVA ŽELEZNIC V ROCE 2021** přes určité protesty aktivní veřejnosti bezprecedentně památkově znehodnotila výpravní budovy v žst. Dětrichov nad Bystřicí a Moravský Beroun. Budovy sice nebyly památkově chráněny, ale byly typickými pro trať Olomouc–Krnov. Je politováníhodné, že se to stalo právě i v oblasti poškozené rozsáhlým vojenským prostorem Libavá, který vznikl vysídlením původního obyvatelstva. Správa železnic se ubouráním patra v Moravském Berouně a zbouráním budovy v Dětrichově připojila k letité kulturní devastaci této oblasti. Budovy připomínají cestovatelé, jako by se ocitl kdesi ve východních zemích. Doufejme, že SŽ od dalších takových demolic upustí. Naposledy (2024) zbořila více jako 150 let starou výpravní budovu žst. Kladno.

Martin Kubík

Na snímku moderní, avšak památkově znehodnocená budova žst. Dětrichov nad Bystřicí



Tiskový brífing k obnově provozu vlaků přes Hustopeče nad Bečvou



Místo havárie je stále uzavřeno a střeženo 24 hodin denně

V místě však stále platí stav nebezpečí a místo havárie je pro veřejnost uzavřeno. Situace je stále vážná a práce v lokalitě musí probíhat za přísných bezpečnostních opatření. „Díky vysoce profesionální práci hydrologů, hasičů a specializovaných firem byl dopad na životní prostředí minimální,“ prohlásil při příležitosti obnovení provozu vlaků přes zasaženou loka-

tu budoucnost učít celý svět,“ doplnil slova ministra ředitel České inspekce životního prostředí Petr Bejček.

Obrovskou radost vyjádřil také generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda, který poděkoval všem, kteří se na odstraňování následků katastrofy podílejí. Díky tomu bylo možno obnovit provoz na hlavních kolejích přes Hustopeče nad Bečvou. „Kom-

(Dokončení z minulého čísla)

Důležité změny:

► od ledna 2024, je nárok na podporu hned od začátku evidence na Úřadu práce (dále rovněž „ÚP“), i když byl nárok na odstupné,

► mění se podmínky pro nárok na opakovanou podporu (pro nárok na další podporu je nutné odpracovat 5, nebo 9 měsíců v novém zaměstnání),

► zvýší se limit pro přivýdělek z nějaké brigády v době evidence na ÚP (zvysuje se minimální mzda, na ÚP je možný příjem do jedné poloviny minimální mzdy).

Výše podpory v nezaměstnanosti

Výše podpory v nezaměstnanosti se odvíjí od průměrného měsíčního výdělku. Maximální výše podpory v roce 2025 je **26 163 Kč** měsíčně.

9. Příspěvek na dojíždění

K čemu slouží příspěvek na dojíždění

Příspěvek je určen nezaměstnaným, kteří jsou vedeni v evidenci uchazečů o zaměstnání na ÚP. Příspěvek na dojížděku může být poskytován na základě písemné dohody uzavřené s ÚP, a to na náklady, které mohou vznikat v souvislosti s přijetím zaměstnání mimo obec, ve které má žadatel své bydliště. Smyslem příspěvku je pomoci získat jim práci.

Kdo má nárok na příspěvek na dojíždění

Žadatelé musejí splnit několik podmínek, mimo jiné být v evidenci ÚP ales-

poň 5 měsíců nebo přijít o práci v důsledku hromadného propouštění.

Výše příspěvku na dojíždění

Příspěvek je proplácen měsíčně po sjednanou dobu v paušální částce sjednané v písemné dohodě, pokud žadatel prokáže potvrzením zaměstnavatele nebo jiným dokladem (např. výplatní páskou), že zaměstnání v daném kalendářním měsíci trvalo.

Při porušení podmínek, sjednaných v dohodě, vzniká žadateli povinnost příspěvek nebo jeho část vrátit.

10. Příspěvek na péči

K čemu slouží příspěvek na péči

Příspěvkem na péči stát pomáhá zajistit komfort osobám s nepříznivým zdravotním stavem, které nezvládají péči o svou osobu a jsou závislé na pomoci jiných osob.

Kdo má nárok na příspěvek na péči

Nárok na příspěvek má osoba starší 1 roku, která z důvodu dlouhodobě nepříznivého zdravotního stavu potřebuje pomoc jiné fyzické osoby při zvládání základních životních potřeb v rozsahu stanoveném stupněm závislosti.

Tyto stupně závislosti se hodnotí podle počtu základních životních potřeb, které tato osoba není schopna bez cizí pomoci zvládat. Stav žadatele posuzuje ÚP a Správa sociálního zabezpečení (SSZ).

Výše příspěvku na péči

Výše příspěvku se odvíjí od stupně

závislosti a věku žadatele. S výjimkou úplné závislosti platí, že žadatelé do 18 let mají nárok na vyšší příspěvek. O příspěvku rozhoduje krajská pobočka ÚP.

11. Dávky v hmotné nouzi:

Mimořádná okamžitá pomoc

K čemu slouží

Při výpadku pravidelných příjmů je možné žádat o dávky pomoci v hmotné nouzi – příspěvek na živobytí a doplatek na bydlení.

Kdo má nárok

Na příspěvek na živobytí a doplatek na bydlení je nárok v případě, že celkový příjem domácnosti klesne pod životní minimum, nebo pokud žadatelům po uhrazení nákladů na bydlení nezůstane ani životní minimum.

Pokud žadatel o dávku nemá vlivem krizových opatření peníze ani na základní potřeby a jeho sociální a majetkové poměry mu neumožňují překonat nepříznivou situaci, ve které se ocitl v důsledku vydaných opatření proti šíření koronaviru, může na ÚP požádat o mimořádnou okamžitou pomoc, a to i v případě, že jeho příjem neklesl pod hranici životního minima.

Zdroj: MPSV ČR

Luděk Šebrle,

analytik rozborář

Mikuláš Hubicsák,

pověřený řízením SPO OSŽ-ústředí

NA MODRÉM VANDRU BYLO MOŽNO SPATŘIT SOCHU MAMUTÍKA

Na poslední květnovou sobotu (31. 5. 2025) připravily ZO OSŽ ŽST Olomouc hl. n. a ZO OSŽ SDC Olomouc turistické putování Přerovskem a kolem řeky Bečvy. Do cíle v Brodku u Přerova vedly tři cesty: první trasa vycházela z Přerova, měřila 12 kilometrů a vedla podél řeky Bečvy kolem dluhonické rozvodny k pomníku americkým letcům v místní části Vrbovec. Památník se nachází na místě, kde 17. prosince 1944 spadly trosky sestřeleného amerického bombardéru, v němž zahynula jeho čtyřčlenná posádka.

Trasa dále pokračovala přes obec Rokytice u Přerova kolem zdejší železniční zastávky do obce Luková, kde vyvěrá ze země pramen kyselky. Po osvěžení se výletníci vydali přes úrodné hanácké lány k cíli cesty do obce Brodek u Přerova, která je známá výrobou zvonů, které dnes zvoni po celém světě.

Druhá trasa (17 km) byla pečlivými pořadateli připravena do míst, kde roste kvalitní moravský chmel, nalézají se pozůstatky mamutů z doby ledové a pořádají se mezinárodní autokrosově závody do vrchu. Start byl určen opět na přerovské nádraží a přes Předmostí (archeologické naleziště) vedla do obce Čekyně, kde bylo možno spatřit sochu mamutíka Toma. Z Čekyně pokračovala cesta do Kokor (pěštování Zateckého poloraného červeňáku – světově nejžádanějšího chmele) a odsud je již na dohled do Brodku u Přerova, kde byl, stejně jako u první trasy, cíl cesty. Výletníci tam dostali diplom, obcerstvení a příležitost povykládat si nejen o putování, ale sdělit i své zážitky ze zaměstnání. Převážná část výletníků byla totiž pravověrnými železničáři a pravidelnými účastníky Modrého vandru.

Kromě dvou pěších tras byla připravena i cyklotrasa, která vedla z olomouckého hlavního nádraží přes Velkou Bystřici (národopisná hanácká obec), přes Mariánské údolí a Přáslavice (okraj vojenského prostoru Libavá), přes Suchonice do Kokor a opět do cíle v Brodku u Přerova. Cyklisty na cestě čekalo místy pěkné stoupání, ale to už k cyklistice patří – koho by bavilo jezdit jen po rovině?

Všichni účastníci se shodli, že letošní ročník byl stejně jako předchozí opět vydařený, přálo i počasí a neklamali ani osvědčení pořadatelé v čele s Jiřím Janským a Helenou Fabiánkovou. „Příští rok plánujeme Modrý vandr opět, ti skalní účastníci se spolu s námi těší již dnes,“ hodnotí společně letošní ročník.



Socha mamutíka Toma u Čekyně

PORADNA BOZP

Žlutá je dobrá (1)

Je jako čerstvě vylihnuté housle, hřeje a přitahuje oči. My, bezpečáci, ji máme rádi. Úplně všude, nejlépe v kombinaci s elegantní černou v provedení slušivého proužku. Žlutá je v přírodě barvou varování a náš mozek na ni reaguje automaticky, tak jak mu káže tělo trénované miliony let úteků před našťvanými živočichy... Proto je žlutá barva celosvětově uznávaným symbolem hrozičící nebezpečí a její použití pro bezpečnostní účely bylo zakotveno ve směrnici Rady 92/58/EHS, která stanovuje základní požadavky na bezpečnostní a zdravotní značení v pracovním prostředí. Tato směrnice je implementována v právních předpisech ČR, kde ji upravuje nařízení vlády č. 375/2017 Sb., o vzhledu, umístění a provedení bezpečnostních značek a značení a zavedení signálů. Barevné bezpečnostní prvky musí být zejména tam, kde riziko nelze dostatečným způsobem snížit pomocí technických, organizačních a jiných opatření k prevenci rizik, jejichž princip je popsán v § 102 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce. Tento systém umožňuje rychlé a srozumitelné upozornění na hroziící nebezpečí, což je klíčové pro prevenci úrazů. Žlutá barva, příp. oranžová nebo fotoluminiscenční materiály žlutozeleného odstínu, a pro označení střetu s překážkou též žlutočerná nebo červenobílá kombinace barevných pruhů v úhlu 45° jsou na pracovištích běžně využívány pro označení rizikových míst.

Pokud, jako já, zrovna řešíte problémy se stezkami na pracovišti, v drážním prostředí se můžete kromě obecné legislativy opřít i o legislativu speciální a dále tzv. ostatní předpisy – např. předpisy provozovatele dráhy. Můžeme sice použít zákoník práce, ale tentokrát zkusíme něco jiného, a to zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, § 6 odst. 1. Ten mj. stanoví, že **na pracovištích, na kterých jsou vykonávány práce, při nichž může dojít k poškození zdraví, je zaměstnavatel povinen umístit bezpečnostní značky a značení**. Dále použijeme nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky, kde, v Příloze č. 4 bod 2., se píše, že **zaměstnavatel je mj. povinen na pracovišti označit bezpečnostními značkami stožáry, sloupy, konstrukce, pevné objekty, zařízení a jiné překážky zasahující do volného schůdného a manipulačního prostoru** (VSMP). Definici VSMP není těžké dohledat např. v předpisu SŽ Bp 1, ve speciální legislativě či volně dostupných normách pro železnici. Pokud zasahuje (jako v mém případě) do prostoru stezky nějaký kryt šachty a vyčnívá 10 cm nad jejím povrchem, musí být v každém případě označen bezpečnostním náteřem. Proč? Protože povrch stezky je komunikace, což dá nejen zdravý rozum, ale třeba již

uvedený předpis Bp 1 v jeho definici (stezka je určena pro pohyb zaměstnanců). Proto cokoliv je nad povrchem stezky, zároveň to zasahuje do VSMP a je pro pohyb osob nebezpečné. Mohla bych argumenty ještě popsat několik stran, ale zbývá mi bohužel místo jen na pár řádků. Tak ještě rychle použiju nařízení vlády č. 101/2005 Sb. o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí, § 3 odst. 2, kdy **zaměstnavatel při zajištění bezpečného stavu pracoviště vychází z hodnocení rizik vyplývajících z možných zdrojů ohrožení bezpečnosti a zdraví zaměstnanců**, a jeho přílohu, bod 3.3.1, kdy mj. **povrch komunikací musí být rovný**, bod 5.7, **šachty, vpusti nebo jiné nebezpečné otvory na povrchu komunikace musí být zakryty a instalovány v jedné rovině s komunikací** a zcela vynechám tu část opřenou o ČSN 73 6320 – Prostorová průchodnost na dráze celostátní, dráhách regionálních a místních a vlečkách normálního rozchodu – národní požadavky, traťovéké předpisy řady S a celou polemiku o tom, zda ony revizní šachty jsou vůbec v dokumentaci provozovatele dráhy definovány jako nezbytná zařízení, která se mohou ve stezce objevit. BOZP je umění kombinovat zákony, zdravý rozum a trpělivost. Může být zároveň cvičením mozku, rétorických dovedností i plněním bobříků odvahy. Obklopuje nás a chrání... jako ta žlutá na našich pracovištích.

Dana Žáková, SIBP, oddělení BOZP OSŽ-Ú

Od slov k činům je cesta daleká...!

Následujícími řádky chci připojit svůj skromný hlas ke stanovisku 1. místopředsedy OSŽ a předsedy PV OSŽ ČD Cargo Radka Nekoly zveřejněném v č. 10 Obzoru v článku Na aktuální téma. Naprosto s jeho stanoviskem souhlasím.

V dokumentu Dopravní politika ČR pro období 2021 až 2027 s výhledem do roku 2050 je konstatováno, že strategickým cílem EU do roku 2050 je převést 75 % vnitrozemské nákladní přepravy na železnici a vodní cesty... Hezká slova, ale jaká je současná situace? Roste podíl silniční přepravy oproti železnici. Za posledních deset let bylo na území ČR přepraveno nákladními vlaky: 2015 = 34,440 mld. hrubých tunových kilometrů (hrtkm). 2016 = 34,531 mld. hrtkm. 2017 = 35,118 mld. hrtkm. 2018 = 36,461 mld. hrtkm. 2019 = 35,713 mld. hrtkm. 2020 = 32,830 mld. hrtkm. 2021 = 34,534 mld. hrtkm. 2022 = 35,201 mld. hrtkm. 2023 = 32,009 mld. hrtkm. 2024 = 31,213 mld. hrtkm, tedy nejméně za uplynulých deset let.

Dále je uvedeno, že kapacita železniční infrastruktury je již vyčerpána a výstavba nových kapacit je střednědobou záležitostí... K tomu bych dodal, že vyčerpána je kapacita současného způsobu organizace a řízení železničního provozu. Nikoliv kapacita in-

frastruktury. Tu lze i v současnosti přijetím investičně nenákladných akcí zvyšovat. Chce to jen více zapojit do takové činnosti například naše univerzity. Pracuje tam řada skvělých odborníků nezátížených politikou a lobingem zájmových skupin.

Z hlediska využití kvalifikované pracovní síly dokument poznamenává, že strojvedoucí nákladního vlaku dopravuje 30 až 50x více zboží než řidič dálkového nákladního automobilu. Ano, to je suché konstatování faktů. Ale v realitě stojíme před nutností propouštění strojvedoucí i jiný vysoce kvalifikovaný personál dopravců. Na straně druhé je doslova hlad po řidičích kamionů. Nevnáší státní dopravní politika, ale i postoje EU na pracovní trh více chaosu, než by efektivní dělba práce mezi jednotlivými druhy dopravy vyžadovala? Opět hodně slov, ale k činům je cesta daleká.

Na závěr ještě jedno číslo. Za uplynulých třicet let bylo dle údajů Drážního úřadu zrušeno 738 železničních vleček! Když k tomu připočteme množství zrušených nákladíšť a manipulačních kolejí ve stanicích, pak máme odpověď na to, kde vznikl propad nejen v počtu a ekonomice jednotlivých vozových zásilek. Další komentář jistě není potřeba. **Vladimír Selucký**

O mluvení do dubu

O nedovolených jízdách za návštědla se zákazovou návště, jinak řečeno „projetych“ návštědilech, se již popsalý stohy papíru, uskutečnila řada jednání a porad a namluvílo ještě více. Připomíná to pověstné mluvení do dubu...! Sám jsem se tímto tématem i na stránkách Obzoru zabýval. Výsledek? Počet „projetych“ návštědel nadále stoupá. Za prvních pět letošních měsíců došlo k 77 případům, to je o 17 více než ve stejném období v roce 2024. Situaci za uplynulých deset let znázorňuje tabulka zpracovaná dle dat Drážní inspekce.

Tabulka			
Nedovolené jízdy			
Rok	Celkem	Vlak	Posun
2015	92	63	29
2016	122	83	39
2017	127	84	43
2018	148	110	38
2019	149	104	45
2020	153	102	51
2021	173	114	59
2022	183	137	46
2023	136	82	54
2024	179	124	55
-	1462	1003	459

Panelová výstava na Masarykově nádraží



Ve vestibulu přestavovaného Masarykova nádraží v Praze je propagační výstava k dvacátému výročí firmy Elektrowin, která se zabývá recyklací elektroodpadů. Ani řádek v jednom panelu není, jakou přepravu preferuje, o železnici ani zmínka, nepočítám-li ilustrační fotografii jakési tratě s polskými kilometrovými, propagačně upravené pro firemní výročí. V Obzoru 10 je konečně reklama ČD Cargo, že má možnosti se zabývat přepravou recyklací. Ale stane se tak vůbec někdy a hlavně v celostátním měřítku? Pakliže se zruší tarifní body sebelikvidační tarifní politikou doprovázenou trháním nákladíšť Správou železnic, asi těžko někdo naloží kontejner mimo výluky kdesi na širé trati, že? V Obzoru mi chybí rozhovor s někým přímo z řízení ČD Cargo. Rozhovor s odborářem panem Nekolou byl sice výborný, ale skutečné odpovědi bych viděl od vedení ČD či Ministerstva dopravy. Pan ministr Kupka slíbí cokoliv, ale skutek většinou nenastane. Jako se stalo s demolicí výpravní budovy Kladno, kde mi loni v květnu sliboval při kontrolní pochůzce v Bubnech, že se na to podívá, a pak šlo nádraží k zemi. K zemi jde i Mladá Boleslav přes protesty občanů a možná padne i Kojetín či Chotěboř. Když budovy patily ČD, tak se aspoň opravovalo v historické podobě pod dohledem památkářů, SŽ zatím předvádí boření nebo ubourávání budov nebo vytváří sarkofágy... **Martin Kubík**

Problémem „projetych“ návštědel se zabývá i zajímavý článek na serveru **Zdopravy.cz** pod titulem „**Chyb strojvedoucích dál přibývá. Úřady odpovídají, proč se tak děje a co s tím chtějí dělat**“, který vyšel 7. června. Dovolím si z tohoto článku citovat z vyjádření Ministerstva dopravy a Drážního úřadu k danému tématu:

MD ČR: „...Zásadní je apelovat na zodpovědnost strojvedoucích, což proběhlo. A v komunikaci se strojvedoucími budeme i nadále pokračovat...“

Drážní úřad: „...Vnímáme nárůst případů projetych návštědel zakazujících jízd... Při analýzách jsme neidentifikovali významnější společný jmenovatel události jako například nezkušenost či věk strojvedoucích...“

Zejména vyjádření Drážního úřadu zavání frázemi a je v přímém rozporu s údaji publikovanými ve všech **Výročních zprávách Drážní inspekce** již od roku 2018: „... Z porovnání dostupných údajů o praxi strojvedoucích je patrné, že u většiny mimořádných událostí jsou jejich účastníky strojvedoucí s praxí kratší než pět let...“ (!!!).

Zde se nabízí otázka, zda se Drážní úřad pečlivě zabývá závěrečnými zprávami Drážní inspekce o konkrétních mimořádných událostech a zejména bezpečnostními doporučeními, která DI v souvislosti s těmito MU v souladu se zákonem o dráhách vydává. To by mělo sledovat MD ČR jako vrcholný orgán státní správy ve věcech drážní dopravy. Právě realizace řady bezpečnostních doporučení Drážní inspekce by mohla účinně pomoci problém „projetych“ návštědel řešit. A pokyn k jejich realizaci u jednotlivých dopravců je právě v pravomoci Drážního úřadu jako bezpečnostního orgánu v drážní dopravě.

Vzhledem k možnému rozsahu tohoto zamyšlení není prostor pro rozbor řady činitelů vedoucích až k „projeti“ návštědla. Jak již bylo výše naznačeno, je to především úkolem k tomu povolaných státních orgánů. Je samozřejmé, že k řešení tohoto vážného problému mohou svoji aktivní účast přispět i odborové organizace působící na železnici. Nebojme se do tohoto procesu zapojit. **Vladimír Selucký**

Najdete na **www.osz.org**

Rubrika Postřehy čtenářů:

■ Miroslava Zikmunda trápí odstraňování následků povodní, které ani po třech čtvrtletí roku nespěje ke svému cíli. Zmiňuje se o tom v článku **Po devíti měsících se stále nejedzí**.

K problematice osobní železniční dopravy se také vrací Petr Rádl v článkách **Zjišťování peronu vlaku...** a **Dolní Poustevna...**

Rubrika Cestujeme za poznáním i odpočinkem:

■ Martin Kubík je stále aktivní cestovatel a s řadou hezkých lokomotiv se čtenáři mohou seznámit na jeho fotografiích a přečíst si o nich například v článku **Pražskému dopravnímu dni děti vévodila Rosnička**. Šumavské město Volary, respektive jím procházející železnici, vám přiblíží v článku **Volarské železniční muzeum je v centru města**.

S cestovatelskými zážitky se s vámi podělí rovněž Miroslav Zikmund, a to v článku **Vlakem na letiště v Čáslavi**.

NOVÉ BUBNY

Koncem dubna přistála v mailové poště pozvánka na květnovou „vycházku ze zastávky Výstaviště do Bubny“ s panem ministrem dopravy a generálním ředitelem SŽ. Pozvánka, která se neodmítá, tak jako krásná Angelika nemohla odmítnout pozvání na procházku s Ludvíkem XIV. ve Versailles. . .

Kvůli oběma pánům jsem tam ovšem nešel!

Přístup k nové zastávce Praha-výstaviště z „Letné“ ulicí U Studánky po chodníku mezi školami si vynutil vykoupení části pozemku „mezi ZŠ a MŠ“ . . . (až děti léty dospějí, jistě tohle ocení).

Nově vybudovaný chodník navazuje na lávku nad tratí, z níž je přístup na „severní část“ zastávky. Jižní přístup je od tramvajové smyčky Výstaviště a křižovatky „Dukelských hrdinů“, v místech původního ocelového viaduktu. Bude-li součástí zastávky nějaká „čekárenská zázemí“ pro cestující nebylo patrné.

Provoz na trati z Masarykova nádraží do Dejvic, resp. odbočku „Stromovka“ by měl být obnoven 2. srpna 2025. Cestující směr Kladno si vlaků z Masaryčky zase tolik neužijí, protože po vyřízení stavebních formalit bude pokračovat stavba dvojkolejné trati směrem k dejvickému nádraží. Most s jednokolejným klenutým průjezdem umožňující přístup do Královské obory bude zbourán (bude-li nějak nahrazen = ???), stávající jednokolejný tunel ve Stromovce bude „přeražen“ na dvojkolejný (podobně jako levý tunel směr Čadca v Mos-tech u Jablunkova). Na povrch již nevystoupí, „budoucí

zastávka Praha-Dejvice“ je situována v podzemí s návazností na metro A „Hradčanská“ a pokračování trati „k Veleslavíně“ je naplánováno v tunelové verzi.

Vlaky „z Výstaviště“ do Bubny pojedou po estakádě, v době vycházky na ní stál montážní vlak EŽ, který přijel přes Hostivice. Nová stanice má čtyři koleje se dvěma bočními a jedním ostrovním nástupištěm. Přístup po pevných i pojízdných schodech, bezbariérově výtah. Osvětlení částečně přirozené kulatými průhledy „do nebe“, díky nimž dostala budova přezdívku „ementál“ – příhodné.

Nová staniční budova Bubny dispozičně počítá s přístupem z budoucího severního vestibulu stanice metra C „Vltavská“, přístupem ze zastávky TRAM (přeložka tramvajové trati vedoucí po Bubenském nábřeží) na jižní straně, souvislost s revitalizací území a stavbou „Vltavské filharmonie“.

V syrovém rozpracovaném stavu působila nová staniční budova poněkud megalomansky. Statické stavební založení budovy v budoucnu umožní několikapatrovou nástavbu.



Z bývalého rozsáhlého kolejíště žst. Bubny nezbylo nic. Stavební stroje likvidují i provizorní násep, po němž do půlnoci 2. března jezdily vlaky z Masaryčky.

Nostalgická vzpomínka na rok 1996, kdy jsem dostal na víkend studii SUDOPu Praha – modernizace trati na Letiště – s takto pojatou koncepcí nepočítala.

Text a foto: Miroslav Zikmund

Návštěva železničního muzea v Lužné u Rakovníka

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

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

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

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

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

Členové OSŽ a jejich rodinní příslušníci mají navíc po předložení

Nejužitečnější ze všech umění je být užitečným.

Benjamin Franklin

–bl–

členské průkazky nárok na slevu 20% na vstupném.

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

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

Text a foto: Daniela Houdková



Nešlo přehlédnout!

Cestoval jsem v neděli v oblasti Podkrkonoší vlaky Českých drah (ČD), a to mne přivedlo na myšlenku, abych se o tento zážitek podělil. Bohužel „podnikové plátky“ jsou již převážně uzpůsobeny na sdělování úspěchů, tak mi zbyl jediný Obzor, kde se ještě dnes „hlas lidu“ může objevit.

Do Martinic v Krkonoších jsem přijel vlakem 15503 z Jilemnice a chtěl pokračovat spěšným vlakem 1802 do Staré Paky. Na těchto spěšných vlcích Trutnov hlavní n.–Stará Paka–Chlumec nad Cidlinou od jízdního řádu 2024/2025 jezdí „Lišky“ (řada 847). Ze staničního rozhlasu se však ozvalo hlášení, že Sp 1802 bude asi 20 minut opožděn z důvodu „technické závady na vlaku“. Po mých letitých zkušenostech z cestování vlaky jsem si představil, že asi s vlakem nebude něco v pořádku a začal se obávat, jak asi bude moje další cestování vypadat. . . Vlak skutečně z Trutnova hl. n. odjel asi 21 minut opožděn, ale po údajích z aplikace GRAPP SŽDC (aplikace SŽ, která v tomto případě používá stále starou zkratku), že si vlak „drží“ svých 21 minut, jsem se zeptal pana výpravčího, zda vlak opravdu „má závadu“, nebo se jedná jen o náhradní řešení za soupravu „Lišku“ 847 jede Regionova řady 814? A že svým hlášením vlastně vyvolává „poplašnou zprávu“, co se s vlakem děje. Moji domněnku o náhradní soupravě 814 pan výpravčí potvrdil, na „poplašnou“ zprávu ne-reagoval.

A tak mne tento zážitek přivedl na myšlenku, zda SŽ, kam výpravčí dnes patří a která jeho prostřednictvím je zprostředkovatelem hlášení pro cestující (zde dopravce ČD), musí na veškerá hlášení používat „předehraná“ hlášení a zda by občas nemohli výpravčí atd. SŽ použít „vlastní hlavu“ a skutečnou příčinu čehokoliv nahlásit „vlastním hlasem“? V tomto unifikovaném hlášení se stejně neobjevilo, že vlak nevezve oddíl 1. třídy a další lepší „věci“ oproti řadě 814. A samozřejmě jednu dobu byla i dříve omluva za „tyto rozdíly“. Ale tato slušnost se už dávno na síti SŽ nepoužívá.

P. S. A jak cesta dopadla? Všechny přípojné vlaky na trase Martinice v Krkonoších–Chlumec n. Cidlinou byly zachovány i díky jízdě pana strojvedoucího a dopravním zaměstnancům na trati, natož aby se během jízdy vyskytla nějaká „závada“ na vlaku.

St. Hájek, Pardubice

NEJVĚTŠÍ ŽELEZNIČNÍ EXPOZICE V ČR

Výlety za historií železnice do křivoklátských lesů



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

Těšit se můžete na

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

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



www.cdnostalgie.cz



OBZOR
www.osz.org

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. Šéfredaktor Milan Sedlák (e-mail: misedlak@seznam.cz), redakce: Daniela Houdková (tel.: +420 776 325 731, email: osz.obzor@email.cz), Miroslav Čáslavský (tel.: +420 737 275 086, e-mail: miroslav.caslavsky@osz.org), inzerce a předplatné: Bc. Eliška Kopecká (tel.: +420 735 153 466, e-mail: predplatne.obzor@osz.org, eliska.kopecka@osz.org), expeduje Typa. Webové stránky: www.osz.org. Předseda redakční rady Mgr. Martin Malý, předseda OSŽ. Tisk: Tiskárna ČD Olomouc, Táborská 191/26, 779 00 Olomouc. Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p., Odštěpným závodem Střední Čechy v Praze, čj. 306/97-P ze dne 23. ledna 1997. Nevyžádané rukopisy se nevracejí. Uveřejněné příspěvky se nemusi shodovat s názorem vydavatele a redakce. MK ČR E 5063 ISSN 0862-738X