



Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ PV OSŽ při ČD, Představenstvo OSŽ

Asociace samostatných odborů mimo jiné usiluje rovněž o navrácení daňového zvýhodnění za příspěvky v odborové organizaci

Podnikový výbor OSŽ při Českých drahách se sešel ke svému mimořádnému prázdninovému jednání 2. července 2025. Hlavními body programu byla předložená změna v Katalogu prací ČD, a.s., v oblasti opravárenství (OCÚ) a přetrvávající problémy RSM vůči OJ OCÚ a OŘOD.

PV již dlouhodobě a opakovaně předkládá návrhy na úpravy Katalogu prací u některých profesí působících v OCÚ. Zaměstnavatel při zpracování změn vycházel z návrhů PV OSŽ při ČD, nicméně ne všechny navrhované úpravy byly do návrhu plně zapracovány.

Katalogu prací ČD, a.s., a vytvářet prostor pro potřebné změny také u dalších profesí jako jsou komandující, osobní pokladní apod.

Součástí jednání PV bylo rovněž projednání přetrvávající nedostatečné komunikace mezi RSM a jednotlivými organizačními jednotkami OCÚ a OŘOD. Bylo poukázáno na dlouhodobé problémy při odstraňování závad, které jsou opakovaně hlášeny – například havárie vody, sekání trávy v kolejišti, nedostatečně uklizené prostory úklidovými firmami a další provozní nedostatky.

ci ČD v oblasti opravárenství (OCÚ) a přetrvávající problémy mezi RSM a organizačními jednotkami OCÚ a OŘOD.

Předsedkyně Podnikového výboru ČD Cargo Marta Urbancová informovala o jednání Dozorčí rady, která se zabývala mj. také problémy dceřiných firem v zahraničí. Předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth informoval členy DR o aktuálním stavu restrukturalizace společnosti. Objem přeprav v příštím roce opět klesne, protože je nedostatek komodit a průmysl stále stagnuje. Odborové centrály působící u společnosti ČD Cargo budou o stavu společnosti informovány na mimořádném jednání. Za Podnikový výbor OSŽ Správy železnic informoval přítomné tajemník PV Dušan Richter. Stručně shrnul body z posledního jednání podnikového výboru v červnu, na kterém se představil kandidát na předsedu Revizní komise Petr Nárožník. Dále informoval o jednání odborových centrál, kde se řešil přechod části zaměstnanců ČD – Telematika pod Správu železnic a připravované změny v úseku řízení provozu. Za Nedrážní republikový výbor vystoupila předsedkyně Renata Dousková s aktuálními informacemi ohledně prodloužení nájemní smlouvy pro bývalé železniční polikliniky (Praha, Plzeň, Nymburk, Česká Třebová, Olomouc, Ostrava) mezi Českými drahami a skupinou Agel na dalších deset let. Dopravní zdravotnictví bude nadále poskytovat zdravotní a preventivní péči pro širokou klientelu a pracovnílékařské služby pro smluvní partnery.

Závěrem jednání doplnil Radek Nekola informace o jednání ASO na Ministerstvu práce a sociálních věcí ČR. Cílem je zajištění 80% pokrytí zaměstnanců v ČR kolektivními smlouvami prostřednictvím připravovaného Akčního plánu na podporu kolektivního vyjednávání. Snahou ASO je rovněž navrácení daňového zvýhodnění za příspěvky v odborové organizaci, které je zatím Ministerstvem financí odmítáno.

–RED–

(Podrobnosti na www.osz.org)

Prázdninové představenstvo se zaměřilo na problematiku Akčního plánu na podporu kolektivního vyjednávání

Foto: Daniela Houdková

Změny se týkají profesí mechanik, elektromechanik, mechatronik a soustružník, přičemž u některých z těchto profesí by mělo dojít k posunu do vyššího tarifního stupně.

PV zároveň zdůrazňuje, že se jedná pouze o první krok. Podnikový výbor považuje za nezbytné pokračovat v aktualizaci i u dalších profesí, například u pozice Mistr kolejových vozidel, aby byl systém tarifního zařazování živý, spravedlivý a odpovídal technologickému vývoji i reálné náplni práce v provozu. Je rovněž nezbytné, aby vedoucí zaměstnanci systém Katalogu prací aktivně využívali a efektivně zařazovali zaměstnance do tarifních stupňů v souladu s jejich odborností a skutečně vykonávanou prací. Za tím účelem bude PV i nadále konstruktivně spolupracovat se zaměstnavatelem na dalším rozvoji

Představenstvo OSŽ jednalo 8. července v Praze za řízení předsedy OSŽ Martina Malého. Úvodem vyslechli členové Představenstva informace z úst Martina Vavrečky o zrekonstruovaném apartmánovém domě Orion v Řecku a schválili návrhy na přiznání dávky z Podpůrného fondu OSŽ a žádosti o poskytnutí právní pomoci. Na vědomí vzali také informace o akcích USIC ve druhé polovině roku.

Radek Nekola, místopředseda ASO, informoval přítomné o připravované mezinárodní konferenci ASO, která se zaměří především na problematiku Akčního plánu na podporu kolektivního vyjednávání.

Štěpán Lev, předseda PV OSŽ při ČD, informoval o jednání Dozorčí rady ČD a o jednání Podnikového výboru OSŽ při ČD. Hlavními body jednání PV byla předložená změna v Katalogu pra-



Mezinárodní železniční veletrh Rail Business Days 2025

Návštěvníci letošního ročníku veletrhu Rail Business Days, který se konal ve dnech 10. až 12. června 2025 v Trojhalí Karolina v Ostravě, se mohli těšit na jedinečnou přehlídku moderních železničních technologií. Na téměř 800 metrech výstavních kolejí bylo k vidění více než dvacet různých kolejových vozidel, která představili přední výrobci, dopravci i instituce z oblasti železniční dopravy.

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

Snímek HR týmu, který vede personální ředitelka ČD Cargo Mgr. Aneta Miklašová (druhá zprava), razícího směr „Po škole k vlakům“, dokumentuje, že i přes pokles zakázek – kdy za první pololetí letošního roku přepravilo ČD Cargo o zhruba 450 tisíc tun jednotlivých vozových zásilek méně především z důvodu poklesu průmyslové výroby v klíčových odvětvích, spojeném s nutností zvyšovat efektivitu přeprav v tomto segmentu – myslí tato společnost na udržování a další zkvalitňování kádry svých zaměstnanců. Zaměřuje se i na mladou generaci.

Reportáž z průběhu veletrhu najdete na www.osz.org v rubrice Cestujeme za poznáním i odpočinkem.

Foto: Bc. Filip Houdek

Na tratích s výhradním provozem zabezpečovače ETCS bylo ujetu již 20 milionů kilometrů

Více než 1 900 vozidel vybavených systémem ETCS na železniční síti ČR, 1 200 km vybavených tuzemských tratí nebo 1 600 vlaků jedoucích pod dohledem ETCS denně. To je aktuální bilance zabezpečovače, který umí v případě chyby strojvedoucího automaticky zastavit nebo zpomalit vlak.

„Půl roku s výhradním provozem tohoto zabezpečovače a po 20 000 000 ujetých kilometrů na tratích s výhradním provozem se již ukazuje, že zavedení tohoto sofistikovaného systému byl krok správným směrem. Kromě vyšší bezpečnosti jízdy vlaků zaznamenáváme plynulejší jízdu v místech, kde vlaky jezdí pod plnou kontrolou systému, zvýšení pohodlí pro strojvedce a jeho vysokou spolehlivost. Odstraňujeme dílčí nedostatky a jed-

náme s evropskými orgány o lepších podmínkách či zjednodušeních pro mezinárodní provoz systému na našich lokomotivách. Navíc rostoucí trend projetí návštějí STÚJ jasně ukazuje, že je třeba ETCS využívat co nejvíce tam, kde je to možné,“ říká ministr dopravy Martin Kupka.

O tom, že Česká republika potřebuje jednotný, plošný a na lidském faktoru nezávislý systém zabezpečení, rozhodlo Ministerstvo dopravy v roce 2017. Od té doby se na zavádění výhradního provozu společně podílejí Správa železnic, všichni dopravci, Ministerstvo dopravy i dodavatelé technologií do lokomotiv i traťové části systému. Ministerstvo dopravy podpořilo dopravce při vybavování lokomotiv tzv. palubními jed-

(Pokračování na str. 2)

Vláda své předvolební sliby nesplnila, dokonce je porušila! Sociální dialog je u ní přítěží! Odbory od nové vlády očekávají zásadní změny!

K základním programovým bodům jednání rady hospodářské a sociální dohody ČR neboli tripartity patří především otázka, jaké dopady na české hospodářství bude mít zavedení emisních povolenek ETS 2, které prosadily vrcholné orgány EU. Druhým hlavním bodem je projednávání Akčního plánu na podporu kolektivního vyjednávání.

„Odbory, od doby, kdy Evropská komise schválila zavedení systému emisních povolenek ETS 2, se netají svým nesouhlasem s tímto opatřením EU, které velice zdraží život obyvatel celé EU, tudíž i v České republice. Na jednání tripartity toto své stanovisko zopakujeme s tím, že po české vládě požadujeme, aby vyvinula v Bruselu úsilí o zrušení tohoto nesmyslného systému,“ říká na to předseda ASO Bohumír Dufek.

„Pokud jde o projednávání Akčního plánu na podporu kolektivního vyjednávání, mohu k tomu říci, že jsem zklamán z velmi nekvalitní obsahové úrovně materiálu, který vláda do tripartity předkládá,“ pokračuje Bohumír Dufek.

Miroslav Svoboda

(Další informace jsou na www.odborny.info)www.odborny.info

Miroslav Čáslavský

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Ministr dopravy Martin Kupka:

„Stavební práce budou probíhat pod dohledem památkářů a výsledkem budou interiéry v podobě, jakou měly při otevření budovy před více než sto lety...“

VLÁDNÍ SALONEK VE FANTOVĚ BUDOVĚ SE ZASKVÍ PŮVODNÍ KRÁSOU

Ve čtvrtek 3. července byla ve Vládním salonku pražského hlavního nádraží slavnostně zahájena závěrečná fáze obnovy Fantovy budovy. Rekonstrukci celé historické budovy, navržené na přelomu 19. a 20. století architektem Josefem Fantou, provádí Správa železnic postupně od roku 2019. Zatímco střecha, fasáda a kulturní sály v severní části budovy již mají rekonstrukci za sebou, na řadu nyní přichází skutečný klenot Fantovy budovy – Vládní salonek a na něj navazující příjezdová hala v jižní části budovy.

(Pokračování na str. 2)



Poklepání na základní kámen ve Vládním salonku

Na tratích s výhradním provozem zabezpečovače ETCS bylo ujetu již 20 milionů kilometrů

(Dokončení ze str. 1)

notkami, které jsou součástí fungování systému ETCS, částkou ve výši přes 10,5 miliard Kč. Celkové náklady na zavádění systému na více než 4 000 km tuzemských tratí do roku 2030 lze vyčíslit na cca 32 miliard Kč.

„Po půl roce výhradního provozu ETCS na páteřních tratích můžeme říci, že systém předčil naše očekávání. Spolehlivost je velmi vysoká a česká železnice je díky němu ještě bezpečnější. Úctyhodných je nejenom víc než 260 tisíc vlaků, které ve výhradním provozu od začátku roku jely, ale i to, že už v několika případech zabezpečovač zabránil vzniku mimořádné události. Nyní se spolu s partnery zaměřujeme na další naplňování Národní implementačního plánu ETCS,“ říká generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Evropský zabezpečovač dohlíží na přibližně 60 tisíc vlaků měsíčně. Nyní převážně na klíčových úsecích hlavních koridorů, což představuje více než 42 procent provozních výkonů vlaků na síti Správy železnic. Postupně do roku 2040, potom na celé železniční síti u nás v úrovni, kterou vlaky na jednotlivých tratích dle parametrů využijí.

„Od 1. května jsme rozšířili opatření, které ukládá dopravcům s vybavenými vozidly a proškolenými strojvedoucími vést vlaky pod dohledem ETCS na dalších úsecích bez výhradního provozu. Jedná se o tratě Ejpovice–Plzeň–Cheb, Bohumín–Dětmarovice–Mosty u Jablunkova, Dětmarovice–Petrovice u Karviné a odbočka Koukolná–odbočka Závada. Z reakcí dopravců vyplývá, že ETCS vnímají jako významné posílení bezpečnosti a přijatá opatření jednoznačně akceptují,“ říká ke startu nového zabezpečovače ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář.

ETCS je jednotný evropský vlakový zabezpečovač, který v případě ohrožení bezpečnosti převezme řízení a vlak zpomalí nebo zastaví. Typicky v situaci, kdy strojvedoucí přehlédne červenou na návěstidle. Funguje díky propojení palubní jednotky a snímačů na lokomotivě s čidly v kolejišti (dobře patrné žluté obdélníky na pražcích) a stožáry podél tratí. Neustále vyhodnocuje dění na trati a stanovuje vlaku automaticky maximální rychlost, kterou v ten daný moment může bezpečně jet i udržuje odstup od dalších vozidel či souprav na stejné koleji. Pro přiblížení lze zjednodušeně říci, že

ETCS na železnici funguje v podstatě podobně jako u nás dostupné adaptivní tempomaty v autech: oba zastaví před dalším vozidlem v koloně bez zásahu člověka. Zavedením povinného provozu všech vlaků pod dohledem tohoto systému dochází i na tuzemských tratích k významnému zvýšení bezpečnosti.

Zavádění systému na české koleje pokračuje. Na instalaci ETCS SŽ intenzivně pracuje zejména na jižním koridoru (Praha–České Budějovice), o víkendu 6.–8. 6. zde proběhly zátěžové testy, během obou nocí se uskutečnilo dohromady 160 jízd. 1. 7. 2025 bude hotový projekt instalace ETCS na trati Praha–Uhřetěves–Praha hl. n. (mimo), v prosinci 2025 přejde do výhradního provozu trať Praha–Kralupy nad Vltavou. Na konci roku očekáváme též spuštění provozu ETCS Regional na tratích Choceň–Litomyšl a Hrádek nad Nisou–Chrastava–Liberec. Na dalších regionálních tratích se na instalaci ETCS Regional pracuje, např. Třebovice v Čechách–Moravská Třebová; Beroun–Nižbor; Ejpovice–Radnice.

Více informací k fungování systému ETCS naleznete na [webu Správy železnic](#).

Mgr. František Jemelka, MD ČR

Ministerstvo dopravy s Drážním úřadem spustilo další průzkum mezi strojvedoucími



Na snímku **Daniely Houdkové** zleva ředitel Drážního úřadu **Jiří Kolář** a Ministr dopravy **Martin Kupka**

Ministerstvo dopravy a Drážní úřad zahájily další dotazníkové šetření mezi strojvedoucími v české železniční dopravě. Navazuje na obdobný průzkum z roku 2022, který přinesl cenné poznatky využité pro zlepšení pracovních podmínek i při zavedení některých opatření pro zvýšení bezpečnosti železničního provozu.

Díky aktuálnímu dotazníku chtějí získat podrobnější pohled samotných strojvedoucích na oblasti, které zásadně ovlivňují jejich každodenní činnost – od pracovních podmínek a organizačních aspektů až po technické zázemí a komunikaci během výkonu služby. Právě osobní zkušenosti zaměstnanců v provozu představují nenahraditelný zdroj informací pro další zvyšování úrovně bezpečnosti i kvality pracovního prostředí.

„Dlouhodobě se snažíme do debat o bezpečnosti na železnici zapojovat přímo ty, kteří jsou klíčovými součástmi železničního systému. Tento průzkum nám umožní slyšet názory strojvedoucích napříč dopravci a zamyslet se nad tím, co je možné dále systémově zlepšovat, jak zvyšovat bezpečnost, zlepšovat podmínky pro práci a omezovat zbytečnou byrokracii,“ řekl ministr dopravy Martin Kupka.

„Od začátku roku zaznamenáváme výrazný nárůst projektů návěští Stůj. Proto považujeme za nezbytné hledat cesty, jak to zvrátit. Jedním z kroků je právě tento dotazník, který nám pomůže získat aktuální zpětnou vazbu od strojvedoucích. Jejich podněty a zkušenosti jsou pro nás klíčovými při nastavování konkrétních a účinných opatření,“ dodal ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář.

V současnosti je v České republice zhruba devět tisíc držitelů licence strojvedoucího. Vzhledem k náročnosti a zodpovědnosti této profese je cílem průzkumu porozumět co nejlépe tomu, s čím se strojvedoucí při výkonu své práce potýkají, co je podporuje – a co naopak může představovat riziko, které je třeba řešit.

Pavla Straková, tisková mluvčí DÚ

Všimli jsme si

● **SPRÁVA ŽELEZNIC MÁ V PLÁNU** výhledově započít s rekonstrukcí dvoukolejného traťového úseku Litoměřice dolní nádraží–Ústí n. L.–Střekov o délce 25 km (část tzv. „Labské pravobřežky“). Důležitým krokem k zahájení stavebních prací je dokumentace pro společné územní a stavební řízení, jejímž zhotovitelem jsou firmy Sudop Praha a Strabag Rail. Zmiňovaná investiční akce v hodnotě zhruba 7,6 miliard korun bude zahrnovat výstavbu nových bezbariérových nástupišť a přístupů, přestavbu vybraných mostů a propustků a v neposlední řadě modernizaci zabezpečovacího zařízení (traťového i staničních), přičemž v těsné blízkosti zastávky Litoměřice město došlo zatím k částečné výstavbě nových stožárů trakčního vedení s bránami a polobránami (na snímku ze dne 23. 5. 2025). Zde přestavba nástupišť a jejich zastřešení naváže na nedávno opravenou nádražní budovu vystavěnou ve druhé polovině padesátých let minulého století. **Tomáš Martínek**



● **V UPLYNULÉM ROCE BYLO V TUZEMSKU** dokončeno snížení energetické náročnosti a zvýšení komfortu pro cestující u sedmnácti nádražních budov. Tento projekt zahrnuje též „Rekonstrukci výpravních budov v žst. Teplice v Čechách“ z roku 1858 (na snímku ze dne 7. 7. 2025), na jejíž čelní stěně došlo k obnovení osvětlení historického nápisu názu stанице, byl financován Evropskou unií. O této investiční akci informuje cedule vyvěšená na tamním prvním nástupišti. **Tomáš Martínek**



● **JELIKOŽ PŘEDCHŮDCI SOUČASNÉ** Správy železnic rozprodali developerům v pražských uzlových stanicích většinu rozsáhlých historických kolejíšť, tak není kde odstavovat soupravy, které čekají na souhlas s odvozem. Tak v červnu bylo odstaveno dokonce 16 vozů Tagnpps společnosti D-VTG podaných v dalekém východoslovenském Vranově nad Toplou do německého severomořského Oldenburgu, v žst. Praha-Zbraslav (trať 210, DOZ Vrané). Vozy byly pod celní kontrolou a notně grafitovány. **Martin Kubík**

Žst. Praha-Zbraslav, 26. 6. před polednem, soupravu vozů míjí vlak z Čerčan do Prahy hl.n. v nártěru PID



Miroslav Čáslavský NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Ministr dopravy Martin Kupka:

„Stavební práce budou probíhat pod dohledem památkářů a výsledkem budou interiéry v podobě, jakou měly při otevření budovy před více než sto lety...“

VLÁDNÍ SALONEK VE FANTOVĚ BUDOVĚ SE ZASKVÍ PŮVODNÍ KRÁSOU

(Dokončení ze str. 1)

Vládní salonek v době svého vzniku (1871) sloužil původně jako císařská čekárna, zachovány jsou zde původní malby pražského Starého Města a Malostranského náměstí od malíře Viktora Strettiho, jakož i obrazy Karlštejna a Vyšehradu od Václava Jansy. Celá místnost je obložena dřevem a vyzdobena za-

chovanými secesními plastikami, které vznikly při přestavbě architektem Josefem Fantou na přelomu 19. a 20. století. Díky zachovaným plánům z té doby může být současný Vládní salonek uveden do původního stavu, ve kterém se nacházel v době svého vzniku.

Rozsáhlými změnami projde také na Vládní salonek navazující tzv. ok-

tagonální salon se Sochou Svobody a s ním sousedící původní příjezdová hala pražského hlavního nádraží. V té souvislosti bude zbourán současný strop příjezdové haly, kde tak opět vznikne původní vysoký prostor se secesně vyzdobeným stropem. Tím také zanikne dosavadní kulturní sál ve druhém poschodí, který vznikl v polovině minulého století a je znám mimo jiné také jako místo mnoha jednání OSŽ.

Do dosud opuštěné příjezdové haly se po její rekonstrukci vrátí nový život – bude zde kavárna, restaurace, křesla a stolečky, a i do těchto míst tak zavítá společenský život. Opravený Vládní salonek bude i nadále sloužit různým komerčním akcím, jeho část však bude moci využívat i veřejnost.

Při slavnostním zahájení rekonstrukce této části Fantovy budovy se sešla celá řada zástupců odborné veřejnosti, vedení Správy železnic v čele s generálním ředitelem Jiřím Svobodou, ministrem dopravy Martinem Kupkou, projektant a zhotovitelé stavby – firmy Avers a Geosan GR. „Stavební práce budou probíhat pod dohledem památkářů a výsledkem budou interiéry v podobě, jakou měly při otevření budovy před více než sto lety,“ přiblížil nadcházející práce Martin Kupka. Jeho slova doplnil Jiří Svoboda: „Péče o kulturní dědictví představuje pro Správu železnic rovnocennou prioritu s modernizačním úsilím. Rekonstrukce Fantovy budovy je toho nejlepším důkazem.“

Po těchto úvodních slovech byla slavnostním poklepáním na základní kámen a následným přípitkem rekonstrukce jižního křídla Fantovy budovy zahájena. Všichni účastníci této slavnosti si následně prohlédli všechny k rekonstrukci určené prostory s odborným výkladem pracovníků Správy železnic. Celkové náklady na rekonstrukci přesahují částku 666 milionů korun, financování zajistí Státní fond dopravní infrastruktury. Přestavba by měla být ukončena v roce 2019.

Foto: Miroslav Čáslavský



Vizualizace rekonstruované příjezdové haly s nově odkrytým secesním stropem



Z dosavadního kulturního sálu zbyde jen původní secesní strop

ZE SVĚTA

● **ITALOVÉ CHTĚJÍ KONKUROVAT EUROSTARU**

Italská železniční společnost chce provozovat vlaky tunelem pod Lamanšským průlivem mezi Paříží a Velkou Británií. Stále však existují překážky. Italské státní dráhy (FS) plánují od roku 2029 provozovat vysokorychlostní vlaky mezi Paříží a Londýnem a konkurovat tak současnému monopolnímu provozovateli Eurostar. Italská železniční společnost oznámila, že je plánována investice ve výši jedné miliardy EUR a spolupráce se španělskou společností Evolyn. Zahájení provozu závisí na technických a infrastrukturních schváleních. Evolyn dosud nerealizoval své vlastní, dlouho ohlášené plány na vysokorychlostní dopravu tunelem pod Lamanšským průlivem.

Eurostar, kde jsou většinovým vlastníkem francouzské a belgické dráhy provoz zajišťuje tunelem pod Lamanšským průlivem od roku 1994, se dříve konkurenci bránil s odvoláním na nedostatek kapacity v jediném londýnském depu vhodném pro obsluhu vlaků tunelem pod Lamanšským průlivem. Koncem března však Britský železniční úřad (British Rail Authority) zjistil, že v depu Temple Mills, které využívá Eurostar, je stále dostatek místa i pro vlaky jiných společností.

Kromě FS nedávno oznámila plány na provozování vlaků tunelem pod Lamanšským průlivem od roku 2029 i britská skupina Virgin Group. Provozovatel tunelu Getlink se již nějakou dobu snaží přilákat další konkurenční železniční dopravce, kromě Eurostaru, k nabídce vysokorychlostního spojení tunelem, a to i do Německa. O zájemce není nouze, ale železniční společnosti opakovaně odrazují byrokratické a technické překážky.

Z Bahnblockstelle připravil sh

Termíny seminářů OSŽ na II. pololetí 2025

Ústředí OSŽ schválilo termíny vícedenních seminářů (školení) zaměřených na oblast pracovněprávní, hospodářství a BOZP. Semináře jsou organizovány na základě požadavků a potřeb funkcionářů ZV ZO OSŽ. Zvýšená pozornost bude věnována funkcionářům nově zvoleným, kteří dosud žádný seminář neabsolvovali.

Semináře jsou určeny pro předsedy ZO OSŽ, místopředsedy ZO OSŽ, členy ZV ZO OSŽ, výborů OSŽ, pro funkcionáře, kteří v ZV ZO OSŽ zabezpečují činnost na úseku BOZP pro hospodáře ZO OSŽ a pro členy RK ZO OSŽ. Semináře budou zaměřeny na jednotlivé problematiky, aktuální změny v daných oblastech a budou organizovány pro nově zvolené funkcionáře a pokročilé.

15. až 17. září 2025

Hotel Lesní chata – Kořenov

Gestor: Mikuláš Hubicsák – oblast hospodářství (začátečníci)

Třídenní seminář pro hospodáře ZO OSŽ, případně předsedy ZO OSŽ, funkcionáře ZO OSŽ a členy RK ZO OSŽ.

22. až 24. září 2025

Hotel Lesní chata – Kořenov

Gestor: Mikuláš Hubicsák – oblast pracovněprávní

Třídenní seminář pro předsedy ZO OSŽ, místopředsedy ZO OSŽ, členy ZV ZO OSŽ, členy výborů OSŽ se zaměřením na pracovněprávní problematiku, předpisy související, prováděcí, dále vnitřní předpisy

OSŽ, vnitroodborovou činnost apod.

24. až 26. září 2025

Hotel Lesní chata – Kořenov

Gestor: JUDr. Petr Kožmín, LL.M., MBA – oblast BOZP

Třídenní seminář pro funkcionáře ZO OSŽ působící na úseku BOZP.

13. až 15. října 2025

RS Prudká u Tišnova

Gestor: Mikuláš Hubicsák – oblast hospodářství (pokročilí)

Třídenní seminář pro hospodáře ZO OSŽ, případně předsedy ZO OSŽ, funkcionáře ZO OSŽ a členy RK ZO OSŽ.

13. až 15. října 2025

RS Prudká u Tišnova

Gestor: Mikuláš Hubicsák – oblast pracovněprávní

Třídenní seminář pro předsedy ZO OSŽ, místopředsedy ZO OSŽ, členy ZV ZO OSŽ, členy výborů OSŽ se zaměřením na pracovněprávní problematiku, předpisů souvisejících, prováděcích, dále vnitřních předpisů OSŽ a vnitroodborovou činnost apod.

Pokyny pro účastníky seminářů

(školení):

Přihlášky na semináře:

e-mail: monika.vitnerova@osz.org

telefonicky: Monika Vitnerová – 737 275 104

Přednášková činnost bude zabezpečena členy lektorského sboru OSŽ ústředí a externím lektorem. Seminářů

(oblast hospodářství) se zúčastní rovněž členové RK OSŽ, se kterými bude možnost konzultovat tuto problematiku a činnost v působnosti RK OSŽ s důrazem na praktické příklady (kazuistiku).

Účastnický poplatek seminářů (Kč/osoba): do 3 dnů je ve výši 500,- Kč.

Potvrzení o úhradě poplatku obdrží každý účastník od organizátorů daného semináře.

Potvrzení o účasti na semináři obdrží každý účastník od organizátora daného semináře, možno využít ustanovení § 203 odst. 2 písm. c) zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

Refundace mzdy ze strany OSŽ-ústředí se neposkytuje.

Doprava na školení bude uvedena v pokynech na pozvánce na daný seminář.

Žádáme předsedy ZO OSŽ, aby byli nápomocni při zabezpečování účastníků (členů ZV ZO OSŽ) na výše uvedených seminářích. Přihlášky zasílejte v co nejkratší době.

Současně SPO OSŽ-ústředí nabízí ZO OSŽ, jejich ZV ZO OSŽ a dalším odborovým orgánům (obdobně jako v minulosti), možnost uspořádání jednodenních seminářů z pracovněprávní oblasti/event. z oblasti hospodářství, na základě schválení a možné volné kapacity externího lektora, dle jejich požadavků (např. místo, téma apod.).

Gestor: Mikuláš Hubicsák



Nové a modernizované vlakové jednotky určené pro Ústecký kraj jsou již opatřeny korporátním nátěrem DÚK a zajíždějí i do sousedního Libereckého kraje (na lince U11 do České Lípy, jejíž vybrané spoje jsou přes léto prodlouženy do Doks) a Středočeského kraje (na lince U12 do Rakovníka). V roce 2015 rekonstruované žst. Litoměřice horní nádraží s ohledem na výhledový dopravní model je dne 12. 6. zachycen modernizovaný Regio-Spider na Os vlaku relace Postoloprty–Česká Lípa, vpravo je zdokumentován humanizovaný RegioSprinter 848 společnosti AŽD Praha obsluhující linku U10 Litoměřice horní nádraží–Most (po tzv. „švestkové dráze“).

DESET LET DOPRAVY ÚSTECKÉHO KRAJE

Při příležitosti desátého výročí integrovaného dopravního systému Doprava Ústeckého kraje (s mírným přesahem do Středočeského a Libereckého kraje), jehož zřizovatelem je Ústecký kraj, je v letošním roce pro cestující připravena série akcí po celé této oblasti (10 let, 10 měst, 10 jízdy). V každém tamním větším městě (jako první byla v tomto krajském integrovaném dopravním systému od 1. ledna 2015 integrována MHD v Teplicích) je v určený den vždy od 12 do 17 hodin v blízkosti vlakového či autobusového nádraží připraven doprovodný program, v jehož rámci lze například získat celokrajskou volnou jízdenku na vybranou sobotu v případě správného vyplnění kvízu (k rozdělení je 100 kusů v každém městě), svést se zcela zdarma na vybrané lince, vytočit dárek na kole štěstí nebo si pořídit fotografii ve zdejším fotokoutku. Naplánováno je celkem deset fotozastávek (pět v květnu a červnu, pět po letních prázdninách), kde bude mimo jiné pojízdná informační kancelář DÚK mobil, maskot DÚKček a v neposlední řadě vyhrávat hudba.

Tyto oslavy desátého výročí zmiňovaného integrovaného dopravního systému (podrobnější informace o nich jsou dostupné na facebookové stránce nebo instagramu DÚK), jemuž předcházela zejména postupná optimalizace veřejné dopravy a zavedení turistické síťové jízdenky Labe/Elbe, jsou skvělou příležitostí k poděkování zdejším cestujícím za využívání veřejné dopravy. V rámci zkvalitňování tamní veřejné dopravy by byla ve vestibulech železničních stanic (zejména např. v Teplicích, Litoměřicích městě i horním nádraží, Děčíně hl. n., Ústí n. L. hl. n., Bílíně atd.) potřebná instalace vizuálního elektronického informačního systému zobrazujícího odjezdy nejbližších návazných autobusových spojů či MHD, neboť nemalou část klientů vlakové dopravy odváží do okolních středisek.

Tomáš Martinek

NÁZORY ČTENÁŘŮ • POSTŘEHY • DISKUZE

Opatrně na podvodníky s „mrtvolami“!

Nádraží vždycky přitahovala, zejména ta velká, problémové lidi. Od prodejců ledasčeho včetně svého těla přes falešné oficiální nosiče po neautorizované taxikáře, od kapsářů přes dealery drog po znečišťovatele každého kouta. Bohužel, zákeřnost nezná mezí. Zákeřnost, která zneužívá tak smutného fenoménu jako jsou sebevražedné skoky pod vlak. Dost však negativ, článek nemá za cíl si libovat ve smutku; má mít charakter protiopatření.

Zákaznický personál (nebyl jsem toho svědkem) se setkal během pár hodin hned s několika cestujícími, kteří si postesklí, že vlaky na východ od Prahy nejedí kvůli srážce vlaku s osobou. Nebyla to pravda. Nešlo však o škodolibé šíření poplašné zprávy, jak dokazuje vyjádření jedné starší paní: jeden pán jí to řekl s tím, že by jeho dcera na telefonu byla ochotná babičku odvézt, a tak mu dala tisíc korun. Za to, a předem. Asi není překvapující, že paní nakonec musela jet vlakem. A bohužel ani nepřekvapí, že nebyla ochotná svou situaci sdílet s bezpečnostními složkami.

Proto pozor! Až vám bude na nádraží někdo tvrdit, že vlaky nejedou, ověřte si to. U zaměstnanců nebo v elektronických zdrojích. Nikdy však nevěřte cizímu člověku, který vám vzápětí začne nabízet řešení vaší situace! Řešení obsahující finanční transakci od vás k němu... A mějte na paměti, že jde o velice propracovaný trik: z psychologického hlediska osoba na telefonu nepůsobí tolik předem domluvená s přítomnou osobou, jako kdyby byly přítomny osoby obě. Na oběť dost zapůsobí i charakter situace: predátor ji definuje jako mimořádnou, v níž improvizuje, a tedy nemůže jednat podle předem daného schématu. Současně je téma zastavení provozu kvůli srážce s osobou velmi častá záležitost, a tak nevypadá nikterak podezřelě. Až potkáte někoho, kdo vám bude nabízet drahý transfer v jím popsané pro vás patové situaci, neopomeňte to oznámit těm, kteří by měli chránit vaše blaho.

Vít Patrák, informátor železniční dopravy

PORADNA BOZP

Žlutá je dobrá (2)

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

Vidím, přemýšlím, reagují... ale jak rychle? Než mozek zpracuje, co oko zahlédne, uplynou pouhé zlomky vteřiny (cca 0,2 až 0,3 sec). To je čas, který potřebujeme pro zaznamenání podnětu. Pokud jde o rozhodnutí, které nevyžaduje náš pohyb, dopřáváme si asi 0,5 sec na rozmyšlenou. Ale pokud jde o zpětnou vazbu – třeba šlápnutí na brzdu, uskočení nebo cuknutí rukou, může to trvat až 1,5 sec. A to je pěkně dlouhá doba na to, aby se z nic se neděje stalo taaak, a už je pozdě! Proto se bezpečnostní značení neřídí jen náladami designérů, ale využívá psychologii barev a to, jak na ně instinktivně reagujeme. Žlutá a oranžová jsou skvělé v tom, že je mozek zachytí ze všech barev nejrychleji. Červená barva je královnou STOPek. Vnímáme ji jako výstrahu, protože od pravěku evokuje krev. Zelenou mozek spojuje spíš s přírodou a klidem, a proto je symbolem bezpečí a nouzových východů. Ještě si rychle osvěžíme příslušnou legislativu – **základní informace, včetně tvarů značek, barevných kombinací, možnosti použití zařízení určených k vysílání světelných a zvukových signálů a sig-**

nálů dávaných hlasem a rukou, najdeme v nařízení vlády č. 375/2017 Sb., o vzhledu, umístění a provedení bezpečnostních značek.

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

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

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

Dana Žáková, ŠIBP, oddělení BOZP OSŽ-Ú

Na dvou peronech (reakce)

Černá v Pošumaví

l šumavská žst. Černá v Pošumaví, kde se vždy nakládalo dřevo, je postižena doplňujícím tarifním poplatkem ČD Cargo 6 tisíc Kč/vůz, nejméně tři vozy k podeji. Ještě než byl tento poplatek zaveden, vidával jsem na složišti nakládku dřeva, při posledních cestách na Šumavu jsem viděl místo vozu stát na složišti naložený kamion dřevem. Nejprve přestala již asi před 15 lety nakládat na vozy pila na vlastní vlečce, patrně také kvůli poplatkům za přistavení vozu na vlečku, vlečné a další poplatky, které jsou nelogicky spojené s užíváním vleček v České republice, tyto poplatky slouží jedině k tomu, aby se vše, co jen trochu jde, vozilo po silnici. A ono jde vozit asi už úplně všechno, protože i dopravní podniky, které prodávají ojeté tramvaje na Ukrajinu, je vozí po silnici, v Německu se vozí po silnici běžně i úzkokolejná parní lokomotivy do dílen, o tramvajích ani nemluví. Ať žije železnice Evropa a tisícové sliby politiků, jako že se přeloží kamiony na železnici! Pcha! A proto se zruší a vytrhá, co se dá, čemuž sekundují i regionální politici jezdící služebními vozy, jejichž hlavním koníčkem je cyklostezka notabene na tratích co předtím zlikvidovali svou dopravní neschopností (Žďánice, Nový Jičín horní nádraží a nyní Loket a jedeme dál!).

Martin Kubík



Kamion naložený dřevem v žst. Černá v Pošumaví (DOZ) – 29. května 2025



Léta nepoužívaná zarostlá vlečka na pilu v Černé v Pošumaví, našťastí je stále zapojena do sítě Správy železnic, jen chytí...

Pokoušel jsem se získat „oporu v zákoně“ pro můj výklad, ale bylo mi sděleno, že to není tak jednoduché a že SŽ je vlastně „vlastníkem“ infrastruktury, takže si zde „může dělat, co uzná za vhodné“. Takže vlastníkem a provozovatelem železniční infrastruktury v České republice (ČR) je Správa železnic (SŽ). Bohužel na stránkách MD jsem nic více nenašel, ani v zákoně č. 266/1994 Sb. o drahách, ani v zákoně č. 379/2005 Sb.

Asi je to nový „trend“ SŽ pro modernizace stanic a zastávek, který se uplatňuje, nic nového nevíme? Kritika pana Rádl tak nevím, jak dalece má oporu v zákoně. Boj proti kouření na železnici v zastávkách a stanicích je, si myslím, „nekonečný boj s větrnými mlýny“. Asi to vadí jen mně a panu Rádlovi...?

sh

Test, nebo legráčka...?

Nedávno jsem si přečetl nejdelší jméno zastávky na síti Správy železnic, tedy po širé, krásné a prosperující i na železnici České republiky. Tak to je ten test pro čtenáře. Pravda, to nejdelší na celém světě je prý ve Walesu a ke své hanbě se přiznávám, že tou zastávkou jsem někdy v 90. letech projížděl, ale nevystoupil (mladická nerozvážnost – ještě mi nebylo 50). A teď, co už vůbec nechápu, že jsem na tak úžasné místo nezavezl žádný ze svých anglosaských zájezdů v následujícím desetiletí. Ale zpět k nám, jde prý o zastávku Kamenný Újezd u Českých Budějovic, kde aby byla legráčka: za rok žádný vlak ještě nezastavil a nezastaví. Mohlo by to být i do rubriky *Všimli jsme si*, ale to ne, když jsem si toho nevšímal já, ale někdo všímavější.

Petr Rádl

Najdete na
www.osz.org

Rubrika Postřehy čtenářů:

■ K problematice osobní železniční dopravy se i tentokrát vyjadřuje Petr Rádl v článku **Výlet za injekcí do Prahy... a nechybí ani odpověď Mgr. Petra Štáhlavského z Českých drah**, kterou si naším prostřednictvím Petr Rádl vyžádal. **Rubrika Cestujeme za poznáním i odpočinkem:**

■ Martin Kubík se ve svém článku **Do Pošumaví za památkami i současností** věnuje zastávce Malenice a podél říčky Volyňky se vydává do Volyně.

ŽELEZNICE V KLDNĚ

První koněspřežní dráhu s rozchodem koleje 1 200 mm provozovala Pražská železniční společnost a její provoz byl zahájen 21. července 1831. Trať vedla z Brusky (poblíž dnešního nádraží Praha-Dejvice) do stanice Pině (polesi) u Lán. Provoz koněspřežky byl nerentabilní a již v roce 1836 byl zrušen. V letošním roce to bude 170 let, kdy v roce 1855 získala koncesi na provoz pražskolánské koněspřežky Buštěhradská železniční společnost, v níž byly kapitálově zastoupené těžářské společnosti. V roce 1863 byla dráha přestavěna na normál-

Železniční stanice Kladno-Výhybka byla do loňského roku hlavní nádraží budou v Kladně. Postavena byla již začátkem 19. století a kvůli sporům při výstavbě koněspřežní dráhy byla vzdálená několik kilometrů od tehdejšího středu města. Mezi Kladnáky je nádraží Kladno označováno stále jako „Vejhybka“. Po-

jménování „Vejhybka“ vzniklo také proto, že v roce 1856 byla v místech nádraží vybudována výhybka umožňující přechod železničních vozů z železnice kladensko-kralupské s rozchodem 1435 mm. Trať z Kladna-Výhybky do Dubí byla otevřena 5. listopadu 1855 a další část trati do Kralup nad Vltavou 23. února 1856. Úsek trati z Kladna-Výhybky spolužívaly společnosti Buštěhradské dráhy a Kladensko-nučické dráhy.



Senioři OSŽ Liberec ani v letošním roce nezapomněli na své členy a 17. června uspořádali výlet do Lučan n. Nisou, kdy navštívili Auto-moto muzeum. Toto muzeum vzniklo v krásně zrekonstruované budově bývalé sklárny postavené na přelomu 19. a 20. století. Prohlídka byla komentovaná a velice zajímavá. Dozvěděli jsme se i to, jak se zrodil nápad a jeho realizace. Exponáty jsme měli s výkladem i doplněné přímým účastníkem Dakaru. Věřím, že byli senioři spokojeni, líbilo se jim nejen muzeum, ale i to, že si mohli popovídat a zavzpomínat na aktivní činnost v ČD



Budova nádraží Kladno byla bombardována 17. dubna 1945 a opakovaně byla opravována a modernizována. Budova byla v roce 2024 zbourána a na jejím místě bude postavena nová nádražní budova s podchody k nástupištím a přednádraží. V letošním roce tedy má železnice v Kladně hned několik významných výročí.



Žlutý dopravce „modrá a dualizuje“

Lokomotiva 362 212-3 byla vyrobena pro ČSD v roce 1991, výrobní číslo 8853 jako 163 112. Patřila do 60 kusové série „nechtěných“ lokomotiv řady 163 (061–120), jejichž nákup nebyl „po politických změnách koncem roku 1989“ kryt v rozpočtové kapitole FMD potřebnými finančními prostředky, mimo jiné i z důvodu mnohonásobného zvýšení ceny jedné lokomotivy (důsledek událostí roku 1989). Po rozpadu společného státu / zániku ČSD připadla v rámci dělení parku kolejových vozidel tehdejšímu ŽSR. Ty, ze stejných finančních důvodů, odmítaly lokomotivy převzít. Zatímco ČD „svě“ lokomotivy nakonec převzaly, ŽSR se spokojily s 11 kusy. Zbýlých 9 zůstalo v Plzni do roku 1995, kdy je odkoupil dopravce Ferrovie Milano Nord (v současnosti Tre Nord) a po tzv. italizaci (přemístění řidičského pultu na levou stranu a další úpravy) jezdily na tratích tohoto dopravce kolem Milána jako řada 630.

Nedávno prošla lokomotiva další rekonstrukcí na lok. 362 212-3 a dostala pro lokomotivní řadu 362 (ex 363) původní barevnou modro-žlutou kombinaci. Žlutý pruh měl v rámci barevného provedení „bezpečnostní“ význam, lokomotiva se žlutým pruhem na čele je z dálky za denního světla lépe viditelná.

Miroslav Zikmund,
foto: autor

-*bl*-

Rozloučení s Princeznou Dášou

Jeden moudrý člověk kdysi prohlásil: vlak má být barevný, musí zaujmout, aby člověk dostal chuť takovým vlakem cestovat. Náзор, že unifkovaný nátěr lokomotiv identifikuje národního dopravce od konkurence, je hloupý. Vozidla národního dopravce od vozidel konkurence nepřehlednutelně odlišuje především LOGO ČD umístěné na čele hnacího vozidla a případné bočnicích, u vozidel tažených/hnaných pak na bočnicích. Konec konců i největší konkurent ČD – žlutý dopravce – svoji dualizovanou lok. 362 212 (ex 162 112) nechal opatřit „původním“ výrobním modrozlutým nátěrem lok. řady 363 a i dítě rozezná komu lokomotiva patří podle nápisu na čele.

Společně se sestrou Mášou (263 001-0) se v roce 1995 odstěhovala do depu v Maloměřicích. Své působení v depu „pod kopcem“ obě ukončily v roce 2022 a vrátily se domů, do Plzně, kde byly v roce 1984 vyrobeny – výrobní štítek uvádí rok 1985.

Poslední provozní nasazení Dáši bylo na trati císaře Františka Josefa I. mezi Plzní a Českými Budějovicemi na rychlících 665/666 (Plzeň–Brno–Plzeň).

Jízdu „posledním“ vlakem R 666 v čele s lok. 263 002-8 (ex S 499.2002) pojmenované Dáša jsem si ujit nenechal. Poslední jízda krajem rybníků a kolem slunečného dne krásně uběhla. Fotiče kolem trati zdravil strojvedoucí zápisáním...

Miroslav Zikmund,
foto: autor

