



Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ Představenstvo OSŽ

BOZP se zaměřuje na celkové zlepšení pracovních podmínek pro zaměstnance

Představenstvo OSŽ na svém jednání (4. února) úvodem schválilo žádosti o dávky z Podpůrného fondu OSŽ a přiznání právní pomoci zastoupením v řízení před soudem. Dalším aktuálním tématem v novém roce je projednávání nákladů ohledně vydávání čtrnáctideníku OBZOR, kde se počet objednaných novin na rok 2025 snížil o 25%. Radek Nekola, první místopředseda OSŽ, informoval o nově vytvořeném sportovním kalendáři, který bude zveřejněn na stránkách Rail sport i ve čtrnáctideníku Obzor. Ocenil, že o želez-

ničářský sport je stále velký zájem a že se podařilo zajistit dostatečnou finanční podporu. Během jednání bylo schváleno několik důležitých pracovních cest do zahraničí a členové Představenstva byli seznámeni také s aktuálním stavem týkajícím se přípravy IX. sjezdu OSŽ.

V další části jednání seznámil předseda PV OSŽ při ČD Štěpán Lev s proběhlými školeními zaměřenými na novou Podnikovou kolektivní smlouvu a další důležitou problematiku týkající se členů OSŽ. Informoval také o schválených cen-

trálních akcích BOZP zaměřených na celkové zlepšení pracovních podmínek pro zaměstnance, na které v rámci PKS 2025 bylo alokováno 45 mil. Kč.

Dále pokračoval předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola, který momentálně řeší propouštění několika stovek nadbytečných zaměstnanců. Společně se zástupci Federace strojvůdců zaslali dopis předsedovi Rady Asociace krajů ČR s žádostí o schůzku. Informace z Dozorčí rady ČD Cargo podala Bc. Marta Urbancová. Hospodářský výsledek za rok 2024 bude sice kladný, ale tržby z vlastní přepravy jsou hluboko pod plánem. Za podnikový výbor Správy železnic vystoupil tajemník Miroslav Maincl, který podal informace týkající se Aktivitu ke kolektivní smlouvě SŽ na rok 2025 z 15. ledna a také z jednání odborových centrál SŽ z 16. ledna.

Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý podrobněji prezentoval vládou schválený návrh zákona o povinném příspěvku zaměstnavatelů zaměstnancům zařazeným do 3. rizikové kategorie. Dále zákon změkčuje podmínky pro čerpání tzv. předdůchodu pro tyto zaměstnance oproti ostatním občanům tak, aby mohli předdůchod z doplňkového penzijního spoření čerpat i při kratší době spoření. Po diskusi se členové představenstva shodli, že není vhodné bránit přijetí tohoto zákona, neboť v každém případě přináší dotčeným zaměstnancům zlepšení oproti stávajícímu stavu.

Ohledně navrhované novely zákoníku práce, v níž se navrhuje možnost dávat zaměstnancům výpověď vedle dosavadních zákonných důvodů nově také i bez udání důvodu, byly v diskusi znovu

Odborové sdružení železničářů zásadně nesouhlasí s uzákoněním možnosti dát zaměstnanci výpověď z pracovního poměru i bez udání důvodu!

Vážené kolegyně a kolegové, v rozporu s veřejně deklarovaným postojem vlády a MPSV k této problematice skupina poslanců ODS a TOP 09 vnesla 26. 1. 2025 do projednávání tzv. flexinovely zákoníku práce v poslanecké sněmovně pozměňovací návrh, kterým navrhuje zapracovat do zákoníku práce pro zaměstnavatele možnost dávat zaměstnancům výpověď z pracovního poměru kromě stávajících výpovědních důvodů nově i bez udání důvodu s tím, že by v tomto případě náležel propuštěným zaměstnancům minimálně dvojnásobek zákonného odstupného z organizačních důvodů, konkrétně tedy podle doby trvání pracovního poměru 2–6 měsíční odstupné.

Předkladatelé argumentují návrh potřebou „zpružnění“ pracovního trhu. V mediálních diskusích, které předložení tohoto pozměňovacího návrhu předcházely, argumentovali předkladatelé konkrétněji např. potřebou snadněji propouštět lidi ze zaměstnání v případě, kdy pro ně zaměstnavatel nemá dostatek práce z důvodu poklesu zakázek nebo při zavádění nových technologií nebo v případech, kdy pracovník odvádí horší pracovní výkon než ostatní. Z našeho pohledu však tato odůvodnění rozhodně neobstojí, protože ve všech těchto případech může zaměstnavatel dát zaměstnanci výpověď i podle stávající právní úpravy.

V případě nedostatku práce pro danou pracovní pozici může zaměst-



navatel rozhodnout o organizační změně – snížení počtu zaměstnanců na dané pozici s využitím výpovědního důvodu dle § 52 písm. c), a to s 1–3 měsíčním odstupným (podle délky trvání pracovního poměru). Samozřejmě také může zaměstnavatel poskytnout odstupné vyšší, neboť zákon stanoví pouze jeho minimální výši, nikoliv maximální.

Také v případě nedostatečného pracovního výkonu např. i z důvodu nedostatečného osvojení si nových technologií zaměstnancem na dané pozici může zaměstnavatel po předchozím písemném napomenutí dát zaměstnanci výpověď dle ustanovení § 52 písm. f), a to dokonce i bez odstupného.

Stejně tak v případě dlouhodobé ztráty zdravotní způsobilosti – § 52 písm. e) nebo případě porušování právních předpisů, nebo při hrubém porušení jiných povinností může dát zaměstnavatel zaměstnanci výpověď podle stávající právní úpravy, a to opět i bez odstupného – § 52 písm. g) a h).

Kdykoliv se ale také samozřejmě může zaměstnavatel s kterýmkoliv zaměstnancem domluvit na skončení jeho pracovního poměru dohodou včetně dohody na výši odstupného!

Pro jaké případy by tedy vlastní výpověď bez udání důvodu s dvojnásobkem minimálního zákonného odstupného byla pro zaměstnavatele rozumně použitelná?

(Pokračování na str. 2)



S hlubokým zármutkem oznamujeme, že nás dne 13. února 2025 ve věku 60 let navždy opustil skvělý člověk, kamarád a dlouholetý kolega JUDr. Petr Večeř. Petr byl jedním z pevných pilířů Odborového sdružení železničářů. Se svými zkušenostmi, znalostmi a citlivým přístupem pomáhal železničářům napříč republikou. Petře, děkujeme, že jsi vždy s úctou a trpělivostí pomáhal lidem v často obtížných situacích a vedl jejich kroky správným směrem.

Čest Tvé památce!

Kolegové z OSŽ-ústředí

Průmysl i stavebnictví zaznamenaly v roce 2024 pokles produkce

Průmyslová produkce v roce 2024 meziročně klesla o 1,4% a hodnota nových zakázek se zvýšila o 2,8%. Českému průmyslu se ale dařilo lépe než průměru EU. Stavební produkce meziročně klesla o 2,4%, objem nových stavebních zakázek rostl o 16%.

„Průmyslová produkce v roce 2024 prohloubila svůj meziroční pokles z předchozího roku a klesla o 1,4%. Stojí za tím zejména menší poptávka po produktech z odvětví výroby strojů a zařízení a nižší produkce základních kovů, hutnictví a slévárenství. V obou těchto odvětvích přitom klesla jak produkce, tak i hodnota nových zakázek,“ říká Veronika Doležalová, vedoucí oddělení statistiky průmyslu ČSÚ.

Objem průmyslové výroby v roce 2024 byl o 0,5% nižší než v roce 2021 a v porovnání s předcovidovým rokem 2019 byla loňská produkce nižší o 1,1%. Produkce klesla i ve výrobě motorových vozidel, přívěsů a návěsů. V tomto odvětví však meziročně vzrostla hodnota nových průmyslových zakázek v běžných cenách. K růstu zakázek přispěla i výroba počítačů, elektronických a optických přístrojů a zařízení a výroba ostatních dopravních prostředků. V posledním jmenovaném odvětví se hodnota nových zakázek meziročně zvýšila o čtvrtinu a šlo převážně o dlouhodobé kontrakty na výrobu kolejových vozidel. Dynamika růstu hodnoty nových zakázek však v průběhu roku 2024 postupně klesala, v posledním čtvrtletí byla jejich hodnota na úrovni posledního čtvrtletí roku 2023.

Českému průmyslu se dařilo lépe než průměru Evropské unie, kde v prvních jedenácti měsících loňského roku průmyslová produkce klesla meziročně o 2,5%. Jejich pokles v Česku byl ve stejném období přibližně poloviční. V Německu se pak produkce v tomto období propadla meziročně o téměř 5%.

České stavebnictví bylo v průběhu roku 2024 pod úrovní EU27, podobně jako v Německu, Polsku a na Slovensku. „Stavební produkce v roce 2024 meziročně klesla o 2,4%, a to vlivem poklesu u pozemních staveb. Inženýrské stavitelství se udrželo na úrovni předchozího roku. Orientační hodnota vydaných stavebních povolení loni mírně klesla, ale nová výstavba díky výstavbě bytových domů zaznamenala meziroční růst. Bytová výstavba ve fázi dokončování byla pak v útlumu ve všech kategoriích,“ říká Petra Cuřínová, vedoucí oddělení statistiky stavebnictví a bytové výstavby ČSÚ. Objem nových stavebních zakázek dosáhl úrovně 387 mld. Kč a meziročně rostl o 16%. Je zde tedy předpoklad budoucího mírného růstu.

Zdroj: Český statistický úřad
(Další informace jsou na www.odbory.info)

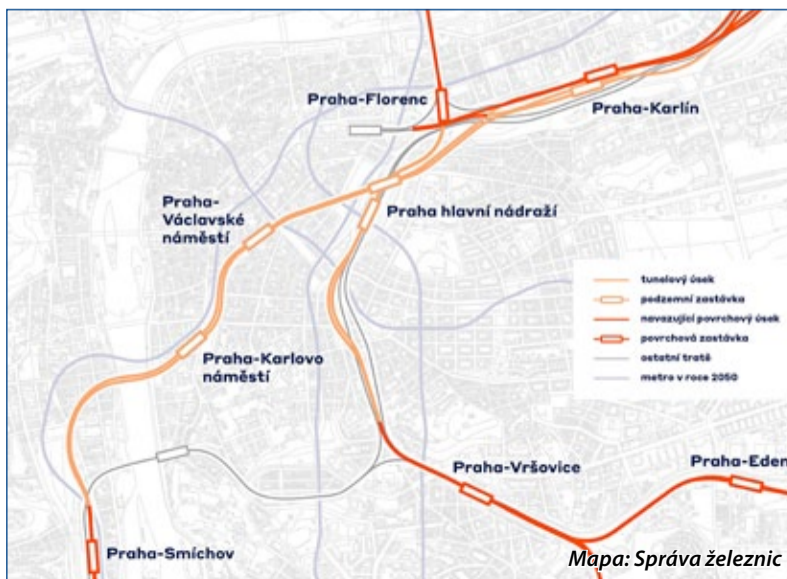
Dušan Gavenda

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Pod hlavním nádražím v Praze vznikne nová dvoupatrová stanice

Ministr dopravy Martin Kupka k tomu říká:

„Centrální komise Ministerstva dopravy vybrala nejvhodnější variantu, v rámci které se v centru Prahy vybudují dvě tunelové trasy v délce 10,6 kilometru a pět nových stanic. Tunely se protnou ve dvou úrovních v centrální stanici pod hlavním nádražím. Jeden povede pod stávajícími podchody na nástupiště, druhý pak bude ještě o úroveň níže. Obě části stanice propojí tunel s eskalátory, vestibuly se budou nacházet na náměstí Winstona Churchilla a v nové odbavovací hale hlavního nádraží...“



Správa železnic představila veřejnosti budoucí podobu nových tratí v pražském železničním uzlu. Ze studie proveditelnosti vybrala Centrální komise Ministerstva dopravy variantu se dvěma samostatnými trasami v tunelech a s dvoupatrovou centrální stanicí pod hlavním nádražím. Navíc ji doplnila o další čtyři podzemní zastávky.

Příměstské vlaky v metropoli využívá stále více cestujících. To je třeba zohlednit i při plánování dalších železničních tratí. Správa železnic proto už před několika lety zadala studii proveditelnosti, která řeší budoucí podobu pražského železničního uzlu.

Kapacita každého tunelu bude až 16 vlaků za hodinu v každém směru.

(Pokračování na str. 2)

BOZP se zaměřuje na celkové zlepšení pracovních podmínek pro zaměstnance

(Dokončení ze str. 1)

probírány argumenty OSŽ proti tomuto návrhu, přičemž bylo konstatováno, že OSŽ je zásadně proti tomuto návrhu. Současně se členové představenstva OSŽ shodli na tom, že pokud by přeci jen došlo k implementaci této možnosti skončení pracovního poměru do zákoníku práce, bude se OSŽ soustředit v kolektivním vyjednávání na zapracování do kolektivních smluv pro tyto případy tak výrazného navýšení odstupného, aby použití výpovědi bez udání důvodu bylo pro zaměstnavatele ekonomicky velice nevýhodné. Závěrem Radek Nekola, místopředseda ASO, shrnul body projednávané na jednání dne 20. ledna.

Poslední ze série školení OSŽ zaměřených na Podnikovou kolektivní smlouvu Českých drah se uskutečnilo 29. ledna 2025 v Praze. Školení byla zaměřena na PKS Českých drah, pracovní právní vztahy, jízdní výhody, pojištění odpovědnosti, právní poradenství „Občan“ a další legislativní změny v České republice.

Na všech školeních byli přítomni předseda PV OSŽ při ČD, a.s., Štěpán

Lev, tajemník PV OSŽ při ČD, a.s., Věra Nečasová a Antonín Leitgeb, který moderoval celý průběh školení OSŽ. Za zaměstnavatele se školení zúčastnila Ing. Lucie Bauerová, vedoucí skupiny benefitů GR ČD, a.s. Za oddělení sociálně právní OSŽ-Ú se zúčastnili Mikuláš Hubicsák a Ing. Ludmila Malinová. V oblasti BOZP poskytovali informace JUDr. Petr Kožmín, MBA, LL.M. (v Plzni), Miroslav Feber (v Olomouci) a Dana Žáková (v Praze).

Účastníci školení OSŽ měli převážně dotazy k PKS, a to konkrétně k podmínkám dělených směn a odpočinku, dovolené a její evidenci v hodinách, dodatkovému volnu, kondičním pobytům, termínu zavedení elektronického provozního záznamu a také ke katalogu prací. Veškeré dotazy zodpověděl Štěpán Lev a Lucie Bauerová.

V oblasti Sociálního fondu ČD bylo nejvíce dotazů směřováno na rekreace pro vybraná povolání, podmínky rekreací a dětských táborů (zde stále platí papírová forma přihlášek). Lucie Bauerová upřesnila, že žádosti se již nebudou podávat v papírové podobě, ale výhradně prostřednictvím

webových stránek ČD travel. Věra Nečasová představila klíčové body Zásad hospodaření se sociálním fondem ČD na rok 2025, které obsahově zůstávají beze změn. Ze sociálního fondu jsou také odváděny příspěvky do Nadačního fondu ČD Železnice srdcem, který podporuje železničáře a jejich rodiny v těžkých životních situacích.

Mikuláš Hubicsák představil Řád právní pomoci OSŽ, Desatero člena OSŽ pro krizové situace v dopravě a možnosti právního poradenství. Zdůraznil také důležitost pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou zaměstnavateli. Připomněl rovněž termíny školení a seminářů pořádaných SPO OSŽ-Ú. Zástupci BOZP informovali o možnosti účasti na školeních zaměřených na bezpečnost a ochranu zdraví při práci a vyzvali zástupce ZO OSŽ k aktivní účasti na prověrkách BOZP na jednotlivých pracovištích.

Letošní školení OSŽ proběhla 21. ledna v Plzni, 27. ledna v Břeclavi, 28. ledna v Olomouci a 29. ledna v Praze. Celkem se jich zúčastnilo 150 zástupců ZO OSŽ z celé republiky.

-RED-

(Podrobnosti na www.osz.org)

Odborové sdružení železničářů zásadně nesouhlasí s uzákoněním možnosti dát zaměstnanci výpověď z pracovního poměru i bez udání důvodu!



(Dokončení ze str. 1)

Domníváme se, že poslanci ODS a TOP 09 navržená úprava ve skutečnosti zřejmě míří zejména na případy, kdy k výpovědi žádný zákonný důvod neexistuje (nebo by byl v případě soudního sporu jen obtížně prokazatelný) a zaměstnanec s ukončením pracovního poměru dohodou ani za podmínky vyplacení odstupného nesouhlasí. Nasvědčuje tomu i v diskusích občas uplatňovaný argument, že zákon je třeba upravit proto, aby jej zaměstnavatelé nebyli nuceni obcházet!

Pravděpodobně by se tedy jednalo zejména o případy, kdy zaměstnanci sice plní své povinnosti a chtějí u zaměstnavatele dále pracovat, ale z nějakého jiného důvodu se dostanou do nelibosti zaměstnavatele. Například pro častější nemocnost či péči o nemocné děti, nebo proto, že si stěžovali na nedobré pracovní podmínky či porušování pracovní právních předpisů zaměstnavatelem nebo kteří třeba chtěli vstoupit do odborové organizace, nebo kteří se dostali z jakéhokoliv důvodu do sporu se zaměstnavatelem, např. o náhradu ušlého výděleku při pracovním úrazu, při řešení náhrady způsobené škody při výkonu práce apod. Stejně tak by novela umožňovala snadněji propouštět zaměstnance v případech, kdy chce zaměstnavatel nahradit starší zkušené a dobře placené zaměstnance na jejich pozicích mladšími pracovníky či třeba čerstvěmi absolventy škol, kteří mohou být ochotni akceptovat nižší startovací mzdy.

Zájem o tento způsob možnosti skončení pracovního poměru ze strany podnikatelských kruhů zřejmě také plyne z toho, že mají nepříjemné zkušenosti ze soudních sporů o neplatnost výpovědi, kdy se jim nepodařilo prokázat důvodnost výpovědi, a nakonec na základě rozhodnutí soudu museli doplácet úšlou mzdu neplatně propuštěným zaměstnancům ve výši odpovídající úšlé mzdě za řadu měsíců, někdy třeba i za celou dobu trvání soudního sporu. Uzákoněním možnosti výpovědi bez uvedení důvodu by se toto riziko uznání neplatnosti výpovědi soudem výrazně snížilo, neboť v případných soudních sporech o neplatnost výpovědi už by se pravděpodobně jednalo většinou pouze o test porušení zákazu diskriminace.

Domníváme se proto, že praktickým „přínosem“ tohoto „zpružnění“ zákoníku práce bohužel bude, že se výpověď bez udání důvodu postupně stane hojně využívaným nástrojem skončení pracovního poměru ve většině případů, kdy se zaměstnavatel se zaměstnancem na ukončení pracovního poměru spolu nedohodnou. Nedobrovolný vyhazov z práce tak bude výrazně více než za současné právní úpravy hrozit například rodičům malých dětí po skončení rodičovské dovolené, zaměstnancům častěji nemocným, zaměstnancům kategorie 50+ a zejména zaměstnancům, kteří se dostanou do jakéhokoliv vážnějšího sporu se zaměstnavatelem bez ohledu na to, zda budou v právu, či nikoliv!

Zřejmě jediným účinným způsobem zabránění tohoto nežádoucího vývoje v případě uzákonění možnosti výpovědi bez udání důvodu potom bude ze strany odborových organizací důsledné prosazování pro tyto případy mnohem výraznější vyššího nároku na odstupné do kolektivních smluv, aby případné zneužívání výpovědi bez udání důvodu bylo pro zaměstnavatele ekonomicky velmi nevýhodné.

Zejména z těchto důvodů proto OSŽ s navrženou novelizací zásadně nesouhlasí a problematikou se podrobně zabývalo 4. února na jednání Představenstva OSŽ a Ústředí OSŽ 19. února 2025.

Mgr. Martin Malý, předseda OSŽ

Všimli jsme si

● **V SOUČASNÉ DOBĚ PROBÍHÁ PŘÍPRAVA** na demolici funkcionalistické obdávovací haly s přílehlým panelovým domem konstrukční soustavy T 02 B v železniční stanici Praha-Krč. Tento objekt (již běžně nepřístupný) pocházející ze 60. let minulého století (na snímku ze dne 27. 1. 2025) bohužel ustoupí novému modernímu dopravnímu terminálu se stanicí budoucí linky metra D a parkovištěm P+R. V souvislosti s tím tu nejprve dojde ke sнесení například zajímavých industriálních hodin nacházejících se na jižní fasádě či dekorativních podlahových krytin z přízemí budovy. **Tomáš Martinek**



● **NA REGIONÁLNÍ TRATI 081 Děčín–Rumburk** vedoucí Chráněnou krajinnou oblastí Lužické hory probíhá postupná obnova prvků železniční infrastruktury. Vedle modernizace sdělovací a zabezpečovací techniky se zde postupně renovuje kolejový svršek a spodek nebo mostní stavby za účelem zvýšení rychlosti a bezpečnosti. Například v žst. Česká Kamenice byla v loňském roce vybudována dvě nová nástupiště s výškou 550 milimetrů a místy položeny nové výhybky. V okolí je také budováno nové odvodnění (na snímku u tamního vjezdového návěstidla ze dne 19. 1. 2025). Zmiňovaná trať byla již v minulosti kompletně vybavena novým fotovoltickým úsporným osvětlením. **Tomáš Martinek**



● **V RÁMCI POSTUPNÉ MODERNIZACE** pražského železničního uzlu byla v roce 2014 malá železniční stanice Praha-Bubeneč situovaná na okraji Královské obory (Stromovky) změněna na výhybnu se stejnojmenným názvem a v těsném sousedství na roztockém zhlaví začala cestujícím současně sloužit nově vybudovaná zastávka Praha-Podbaba. V roce 2018 koupilo tamní osířelou jednoduchou patrovou výpravní budovu v empírovém slohu, vystavěnou podle architekta Severní státní dráhy (NSStb) Antona Jünglinga, hlavní město Praha, přičemž následně byla předána městské části Praha 6, jež zde zprovoznila multifunkční centrum s názvem Stanice 6. (zdroj Moderní železnice 1/2025) Dne 27. 1. 2025 je na tomto místě zachycen odpolední osobní vlak městské linky S41 Hostivař–Libeň–Roztoky u Prahy dopravce RegioJet se zaplňenou německou motorovou jednotkou 845/945 od společnosti Arriva, která zajišťovala provoz na této lince v nedávné minulosti. Snad zde brzy budou nasazeny avizované moderní elektrické jednotky PESA polské provenience, jak je slibováno. **Tomáš Martinek**



Dušan Gavenda

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Pod hlavním nádražím v Praze vznikne nová dvoupatrová stanice

(Dokončení ze str. 1)

„Vzniknou podzemní zastávky v Karlíně, na Václavském náměstí a Karlově náměstí a také částečně zahloubená zastávka na Florenci. Nové trasy pomohou oddělit dálkovou a regionální dopravu. Tím se udrží komfort cestování, navíc při minimálním dopadu na životní prostředí. Předpokládáme celkové náklady této varianty jsou ve výši 185 miliard korun,“ přibližuje ředitel odboru přípravy staveb Správy železnic Pavel Paidar.

Schválený záměr se nyní zanesou do strategických dopravních plánů, při jeho přípravě bude Správa železnic spolupracovat se státními institucemi i samosprávou. Dojde také k úpravám zásad územního rozvoje a územních plánů. „Projekt přináší nové kolejové kapacity přímo v centru města, a to

včetně několika zastávek, které zkrátí docházkovou vzdálenost pro cestující. Výsledkem bude nejen vyšší atraktivita železniční dopravy, ale také uvolnění nejvytíženějších úseků MHD v centru. Posílená železnice zároveň odvede část dopravy ze silnic. Méně aut ve městě znamená méně emisí, méně hluku a výrazné zlepšení životního prostředí,“ uvádí Zdeněk Hříb, první náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast dopravy.

„Největším problémem dopravy v Praze není doprava ve vlastní Praze, ale ta v metropolitním regionu. Pražský modal split je totiž vysoce ve prospěch veřejné dopravy, ale to, co Prahu drtí, je právě regionální doprava, kdy nabídka a kapacita je nedostatečná. Z různých historických důvodů v Praze není regionální a městská doprava dostatečně propojena, a proto je pro-

jekt železničního uzlu Praha velkým průlomem a řešením největšího dopravního problému Prahy. Jsme vděční Ministerstvu dopravy a Správě železnic za odvedenou práci a za nápravu současného stavu,“ konstatuje náměstek primátora hl. m. Prahy Petr Hlaváček.

Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha řešila tři základní návrhy a dodatečně ještě dvě modifikace jednoho z nich. Jedna alternativní varianta obsahovala dvě velké stanice pod hlavním nádražím a Václavským náměstím, mezi nimi by vlaky využívaly společný čtyřkolejný úsek. Druhá počítala s jednou centrální stanicí s názvem Opera. Původní řešení vybrané varianty bylo založeno na rychlejší obsluze s menším množstvím zastávek. ■

Modernizace kolejových vozidel vyžaduje odpovídající servisní zázemí

České dráhy v loňském roce výrazně investovaly do moderního servisního zázemí pro své vlaky. Do nových staveb, technologií a údržby vložily více než jednu miliardu korun a v masivních investicích do servisního zázemí hodlají pokračovat i nadále – do roku 2028 má dopravce připraveno až 10 miliard korun.

Jak v této souvislosti zdůraznil generální ředitel Českých drah Michal Krapinec, moderní jednotky a lokomotivy jsou po strop nabitě elektronikou, a proto je nutné investovat

do moderního strojního vybavení, technologií a zázemí, aby bylo možno je udržovat ve špičkové kondici pro bezpečný a spolehlivý provoz. „Servis a péče o železniční vozidla navíc představuje důležitý pilíř podnikání Českých drah, který chceme nabízet i dalším subjektům,“ připomíná Krapinec.

Slova generálního ředitele doplňuje jeho náměstek pro servis Michal Kraus, který poznamenává, že největší objem prostředků směřoval do nových staveb a infrastruktury. „V průběhu loňska jsme zahájili stavby hned dvou

úplně nových hal pro moderní údržbu, a to v Chebu a také v Havlíčkově Brodě. Letos v tomto tempu budeme pokračovat. Čeká nás zahájení rekonstrukce haly pro údržbu v olomouckém depu a také chceme odstartovat stavbu velké tříkolejné haly v Českých Budějovicích,“ přibližuje konkrétní investice do opravárenství. Jak dále dodává, mezi další významné loňské investice patří také například dokončení rozsáhlé obnovy vjezdové části kolejí Střediska údržby Praha Jih nebo zprovoznění nového měřicího lisu v olomouckém depu, který zajišťuje správné nastavení všech parametrů podvozků železničních vozidel.

Díky rozsáhlému programu modernizace kolejových vozidel bude možné v příštích deseti letech nahradit množství dříve tradičních vozidel novými jednotkami. Právě pro ty je nutné vybudovat odpovídající servisní zázemí.

Miroslav Čáslavský s využitím TZ a snímku Českých drah



Plánovaná elektrizace další části trati 210

Správa železnic začala řešit elektrizaci traťového úseku Praha-Krč-Vrané nad Vltavou-Měchenice, jenž je součástí tratě 210 přezdívané „Posázavský pacifik“. Nyní hledá firmu, která připraví záměr projektu (ten určí, jestli tu bude provedena kompletní, nebo jen částečná elektrizace) a následně projektovou dokumentaci, jak je uvedeno v internetovém serveru Zdopravy.cz. Tato trať je významná jak pro rekreační, tak i příměstskou dopravu. Mezi Prahou a Vraným nad Vltavou je dnes třicetiminutový interval a všechny vlakové spoje mají dnes výchozí a cílovou stanicí Praha hlavní nádraží namísto Prahy Vršovic, kde dříve začínala a končila většina tamních vlaků. Tudiž je tento projekt vcelku na místě. Navíc v Měchenicích, Vraném, Modřanech, Braníku či Kačerově jsou v těsné blízkosti těchto železničních stanic zastávky příměstských autobusových linek, či pražské městské hromadné dopravy, přičemž v blízké budoucnosti vznikne nový dopravní terminál v Praze-Krči. Každopádně půjde o prostou elektrizaci s již

střídavou napájecí soustavou, neboť modernizace této trati proběhla před lety. Je otázkou, jestli by se dopravně ekonomicky vyplatilo úsek Praha-Vrané nad Vltavou také alespoň částečně zdvoukolejnit, zavést tu ve špičkách pracovních dní čtvrt-hodinový interval a vybrané spoje začlenit do plánovaných budoucích městských vlakových linek. Určitě by bylo na místě zauvažovat též o elektrifikaci úseku Čerčany-Týnec nad Sázavou, což by sem umožnilo prodloužit posilové vlakové spoje končící dnes v Říčanech, respektive ve Strančicích a Týnec by tak dostal rychlé a pohodlné spojení s Prahou konkurující dosavadní příměstské autobusové či individuální automobilové dopravě.

V každém případě si tato trať optimalizaci zaslouží už kvůli rozvoji vlakových příměstských linek, pro což má rozhodně potenciál, a zmiňovaný projekt by sem navíc přinesl nové moderní elektrické či hybridní (elektrické s dieselelektrickým nebo akumulátorovou baterií) jednotky.

Text a foto: Tomáš Martinek

PORADNA BOZP

Hmyzáci

Koušou a sají, ve tmě si hrají... jen pomyslíme a už se ošívám, podrbávám a podvědomě šklebím. No fuji! Přesně takový přístup máme my, lidé, k bleškám, svábům, štěnicím a jiným neřádům, protože jejich přítomnost v domácnostech, na pracovištích nebo v kožíšku oblíbeného mazlíka v nás vzbuzuje odpor a podvědomý strach, představu špíny, nepořádku a lokality, kam se chodí jen za bílého dne. A co když se vás to taky týká? Co když si takhle sedíte na židli a najednou je vám jasné, že ten štipanec, co jste právě objevili na předloktí, nebude od komára, co když máček na stole vytáhne nožičky a hop?

Podle § 102 zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce (dále v textu ZP) je zaměstnavatel mj. povinen **vytvářet bezpečné a zdravé neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky**, a dále dle § 248 ZP je povinen **zajišťovat svým zaměstnancům takové pracovní podmínky, aby mohli řádně plnit své pracovní úkoly bez ohrožení zdraví a majetku a zjistí-li závaždy, je povinen učinit opatření k jejich odstranění**. Určitě se shodneme, že výskyt hmyzu na pracovišti je rozhodně slušnou vadou na kráse, a i když nás naši noví kamarádi neohrožují na životě přímo, znepříjemní nám ho dost. Pro citlivé jedince mohou představovat riziko alergické reakce, riziko přenosu různých neobvyklých chorob, a pro ty ostatní minimálně psychickou újmu a jisté společenské zneemožnění. Nemoci přenášené hmyzem (přenos ze zdrojového zvířete na člověka bez potřebných protilátek) tvoří velkou skupinu infekčních nemocí. Jde mi zejména o blechy, vši a o štěnice, které sice zásadní zdravotní riziko nepředstavují, zato jejich výskyt je pohromou domácnosti i dobrých sousedských vztahů. Napadá mne ještě záležitost svrabová (roztoc), který způsobuje onemocnění zvané svrab neboli prašivina, která žije v lidské kůži, kde si spokojeně kutá chodbičky, a zejména zaměstnanci pracující ve zdravotnictví ví o ní své. Všichni tihle hmyzáci jsou zkrátka zlem, které se stále častěji objevuje, a je úplně jedno, kde nás jejich kousnutí bude svědit... Počet druhů hmyzu se odhaduje na 6–10 milionů a představují více než 90 % všech živočišných druhů na světě. Celkem přesila, co říkáte? Likvidaci

ci těch šestinohých tvorečků se říká desinsekce (hmyz lat. insectus). Může být ochranná, jako součást čištění a běžné údržby, nebo speciální, při likvidaci epidemiologicky významných druhů (§ 55 a § 57 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví). Osoby provádějící speciální ochrannou dezinfekci, desinsekci nebo deratizaci musí mít odbornou způsobilost stanovenou zákonem.

Protože vstupem na pracoviště, kde je prokazatelně zvýšený výskyt hmyzu, vstupujeme zároveň na pracoviště, které neodpovídá požadavku na zdraví neohrožující pracovní prostředí, dostáváme se rázem do oblasti BOZP a k **povinnosti zaměstnavatele závaždy nejen odstraňovat**, ale dle § 108 odst. 1 a odst. 2 ZP **projednat s odborovou organizací podstatná opatření týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a též k povinnosti zaměstnavatele vyslechnout informace, připomínky a návrhy na přijetí opatření od odborové organizace**. Použití nebezpečných chemických látek na uzavřeném pracovišti, jejichž aplikace je vázána stanovenými postupy a požadavkem na odbornou způsobilost osob, takovým opatřením k projednání bezesporu je. Určitě se shodneme i na tom, že pokud má zaměstnavatel rychle zakročit, musíme tento problém především ohlásit. Ale pozor, protože se při jakémkoli souvisejícím onemocnění zaměstnance nebude jednat o pracovní úraz, ale o tzv. jinou škodu, není odpovědností dokazovat vznik případné škody na zaměstnavateli, ale bohužel na zaměstnanci, a u doložených škod na zdraví pak platí pro jejich náhrady ustanovení o pracovních úrazech (§ 217n ZP).

Pokud se vás tato nemilá záležitost nějak týká, postupujte bezodkladně jako při jakékoli závaždy na pracovišti nebo při vzniku pracovního úrazu. Případ zdokumentujte, ohlaste a doložte zaměstnavateli všechny škody, chtějte průběžně informace, a co je nejdůležitější, požadujte též konzultaci s firmou, která desinsekci zajišťuje. Jedině odborník totiž poradí, co dělat, aby ten průšvih zůstal na pracovišti a nenastěhoval se k vám domů. A co poradíme my? Mimo postupu podle zákona samozřejmě nabízíme konzultaci s oddělením BOZP OSŽ-Ú a jako první pomoc např. v boji se štěnicemi i metodiku na stránkách OSŽ (BOZP – ke stažení).

Dana Žáková, oddělení BOZP OSŽ-Ú



Je dobré, že Správa železnic řeší elektrizaci traťového úseku Praha-Krč-Vrané nad Vltavou-Měchenice, což by jistě umožnilo rozvoji tamní příměstské železniční dopravy. Úzkým hrdlem je například 393 m dlouhý „Jarovský“ tunel pod skalnatým vrchem Homole (327 m n. m.) v těsné blízkosti vlakové zastávky Dolní Břežany-Jarov, na snímku ze dne 19. 1. 2024 (před modernizací této tratě byl tamní přejezd osazen legendárními výstražníky VÚD). Samotný záměr projektu tak prověří možnou kompletní nebo jen částečnou elektrizaci. Kupříkladu jmenovaná nedaleká obec Dolní Břežany se rozrůstá o nové bytové domy, čili bylo by vhodné tu nyní autobusové spojení s Prahou doplnit o pohodlnější a rychlejší vlakové spoje jezdící až do centra metropole

Začíná předběžný geologický průzkum pro klíčový Krušnohorský tunel

Správa železnic zahájila přípravy na předběžný geologický průzkum na trase plánované vysokorychlostní trati z Prahy do Drážďan. Jeho výsledky určí způsob ražby Krušnohorského tunelu a také opatření pro ochranu podzemních vod. Nejhlubší vrt bude měřit 485 metrů.

Přípravy na předběžný geologický průzkum území mezi Chabařovicemi a státní hranicí s Německem začnou ještě do konce roku. V úseku se plánuje strategicky důležitý, přes 30 kilometrů dlouhý přeshraniční Krušnohorský tunel, který bude klíčový pro zlepšení železničního spojení mezi oběma zeměmi. Bude sloužit jak pro osobní, tak i nákladní dopravu.

„V první fázi vznikne realizační dokumentace projektu hydrogeologických prací, následně budeme komunikovat s příslušnými úřady a také s majiteli dotčených pozemků. První vrty by se mohly uskutečnit ještě před začátkem vegetačního období, tedy do konce února příštího roku. Největší část jich však začne až na podzim,“ říká ředitel Stavební správy vysokorychlostních tratí Správy železnic Jakub Bazgier.

Odborníci podle projektu plánují 16 vrtů. Ty budou hluboké minimálně 25 metrů, nejhlubší bude měřit 485 metrů. Tyto vrty jsou zásadní pro získání informací o horninovém prostředí a hydrogeologických podmínkách trasy. Data z průzkumu pomohou

při rozhodování o nevhodnějším způsobu ražby tunelu a při stanovení vodního režimu podzemních vod, což je klíčové pro zajištění bezpečnosti a efektivity výstavby a následného provozu.

Průzkum bude probíhat v katastrálních územích Krásného Lesa v Krušných horách, Větrova u Krásného Lesa, Telnice, Stradova u Chabařovic, Chlumce u Chabařovic a Chabařovic. Tyto lokality byly vybrány pro svou strategickou polohu a specifické geologické podmínky, které je nutné detailně prozkoumat před zahájením stavebních prací.

Realizaci projektu a následných geologických prací provede společnost GP Krušnohorský tunel.

Nela Eberl Friebová

NÁZORY ČTENÁŘŮ • POSTŘEHY • DISKUZE

Příkladná pomoc

Následujícími řádky navazují na článek „Jen centimetry od smrti“ otištěný v č. 3/2025 Obzoru. Popisoval mimořádnou událost – srážku vlaku č. 24836 s odlomenou částí mohutného dubu mezi stanicemi Olbramkostel-Šumná na trati č. 241 Znojmo-Okříšky, ke které došlo 22. ledna 2025.

Vlak dopravoval vlakvedoucí Lukáš Holacký ze střediska vlakových čet Znojmo. Po srážce, kdy unikl jen o vlásek zásahu stromem, který prorazil vozovou skříň řidičského vozu 914 199-5, zjistil, zda nebyl zraněn některý z cestujících. Pak poskytl příkladnou pomoc těžce zraněnému strojvedoucímu. Na základě telefonických instrukcí operátorky zdravotnické záchranné služby pečoval o zraněného kolegu a zajistil jeho základní životní funkce až do příjezdu složek integrovaného záchranného systému.

Kolega Lukáš Holacký při této mimořádné události plně prokázal svoji profesionalitu. Lze oprávněně hovořit o tom, že bez jeho přítomnosti a rychlého jednání mohla mít tato nehoda tragický konec. Veřejné ocenění a poděkování za jeho příkladnou pomoc je jistě oprávněné.

V souvislosti s touto mimořádnou událostí vyvstávají otázky směřující k technologii doprovodu vlaků bez vlakové čety, kterou prosadil Jihomoravský kraj nejen při provozu elektrických jednotek řady 530, ale i v motorové vozbě na některých tratích, kde kraj objedná dopravu v rámci IDS-JMK.

Kdo bude při neschopnosti strojvedoucího organizovat a poskyto-

vat první pomoc případně zraněným cestujícím? Kdo bude kontaktovat složky integrovaného záchranného systému. Kdo zajistí vlak proti nežádoucímu pohybu, když zastaví v nepřístupném terénu na trati se sklonově náročnými podmínkami? Těch otázek je samozřejmě víc. Bude se odpovědi někdo vážně zabývat?

Vladimír Selucký



Odstraňující fotografie nehody, která byla následkem pádu poškozeného stromu do kolejiště, kolují internetem a dokumentují nebezpečí, které hrozí na řadě tratí naší železnice.

Arogance a vyhozené státní peníze

Na první stránce Obzoru č.2/2025 je článek „I tříkolejný most na pražské Výtoni už má svého projektanta“ od tiskové mluvčí Správy železnic paní Nely Eberl Friebové, a to v rubrice Na aktuální téma.

V pojednání zcela chybí skutečnost, že výstavbou tohoto, mimochodem zcela zbytečného, nového mostu hrozí Praze vyřazení z památek Unesco, neboť most s panoramatem Vyšehradu stojí v širším centru hlavního města, které je v původní podobě Unescem chráněno. Za druhé most je chráněnou kulturní památkou České republiky. Tyto dvě skutečnosti nijak neovadí arogantní státní organizaci, která pravděpodobně schválně památný most neudrzuje a čeká, až dospěje do havarijního stavu a za státní peníze most zbourá a možná přesune a postaví most nový, který ani trochu nedodrzuje vzhled původního mostu.

Arogantní státní organizace zcela ignoruje petice odborníků a kulturních kapacit, dokonce ignoruje i projekt opravy starého mostu s přístavbou třetí koleje od nejlepších našich mostářů a odborníků ze Švýcarska a Británie, který by byl o hodně levnější než megalomanská stavba mostu nového. Další náklady, které půjdou z našich kapes, bude šetrné bourání starého mostu a jeho přesouvání někam k Neumětélům, kam kdysi uháněl bájný Šemík s Horymírem v sedle. Škoda, že po zbourání Těšnovského nádraží, patrně nejkrásnějšího ve střední Evropě, jsem se dočkal v hlavním městě dalšího barbarického bourání. Doufám, že ta další bourání už neuvídím, loni jsem našťastí dosáhl věku průměrného dožití mužů v České republice.

Petr Rádil

Najdete na www.osz.org

Rubrika Postřehy čtenářů:

■ Tentokrát nahlédneme na pracoviště, kde dosahovat odpovídajících výsledků nemusí být pro každého zrovna růžové. Slovo si bere Hana Dostálová v článku **BOSSING a silný protihráč**.

Rubrika Cestujeme za poznáním i odpočinkem:

■ Máte rádi modelovou železnici? Potom neváhejte a opět s Martinem Kubíkem vyrazte na návštěvu klubu železničních modelářů v žst. Roztoky u Prahy. Bližší informace najdete v jeho příspěvku **Pozoruhodné modelové kolejiště v Roztokách u Prahy a vzpomínky na hradlo**. V článku čtenářům rovněž přiblíží obec Roztoky.



Zdraví neznamená pouhou nepřítomnost nemoci, ale je stavem fyzické, duševní a sociální pohody.
Světová zdravotnická organizace
-bl-

Přechod Brd

V sobotu 25. ledna 2025 se konal tradiční skautský zimní přechod Brd. V rámci očekávaného zájmu skautských oddílů a dalších cestujících byla mimořádně vypravena jiná souprava. Proto se na spoji 19053 z Prahy hlavního nádraží do Dobříše a spoj 19058 zpět objevila změna.

Místo motorové jednotky „Regio-nova trio“ byla nasazena souprava čtyř patrových vozů řady „Bmto“ s „Brejlovcem“ 754.076-8 v retro zelenošedivém nátěru.

Tuto zajímavou jízdu vlaku pod vrcholky střeodočeského pohorí Brd si nenechali ujít všichni příznivci železnice. Za oblačného počasí čekali na trošku sluníčka hlavně fotografové. Sněhová nadílka by patřila k lednovým dnům více než toto spíše jarní počasí.

Díky velkému zájmu cestujících a skautských oddílů pevně věříme, že se jízdy klasické soupravy budou pravidelně opakovat i v příštím roce.

Vít Mareš



Jiří Menzel (1938–2020) je znám snad všem železničářům oscarovým filmem *Ostře sledované vlaky* z roku 1966. V posledním filmu z roku 2018 *Tlumočník* byl obsazen jako herec, poslední film, co režíroval, byl v roce 2013 *Donšajni*. Artefakty z *Ostře sledovaných vlaků* – výpravka a razítko – má umístěny na hrobě, stejně tak poslední klapku z filmu *Došajni*. Hrob můžeme spatřit na nejdůstojnějším pražském hřbitově Královské kapituly Vyšehrad. Na Vyšehradě má hrob také „Přednosta stanice“, herec a komik Vlasta Burian (1891–1962). Jeho hrob směl být na Vyšehradě až po roce 1989, od roku 1945 do své smrti byl částečně umlčen a jeho komický talent se již v 50. letech nemohl naplno projevit.

▲ Hrob Vlasty Buriana a jeho manželky Niny, která zemřela jen pár měsíců po něm v roce 1962

◀◀ Hrob Jiřího Menzela, v pozadí hrobka Maltézských rytířů

Text a foto: Martin Kubík

Zimní fotovlak v Jeseníkách

První únorový víkend tohoto roku byl zorganizován, pro naše i zahraniční příznivce železnice, letošní první fotovlak. Tentokrát brázdil zimní krajinu v Jeseníkách s parní lokomotivou 464.202 zvanou „Rosnička“.

Tato unikátní lokomotiva byla vyrobena jako druhý prototyp řady 464.2 rychlíkových lokomotiv pro ČSD již v roce 1956 v tehdejších závodech V. I. Lenina Škodovky Plzeň. V té době už Škodovka a ČKD zahájily výrobu elektrických a motorových lokomotiv. Řada lokomotiv 464.2 však patřila ke konstrukčně nejlepším parním lokomotivám u nás. Díky zelenému nátěru už tehdy dostala tato lokomotiva přezdívku „Rosnička“.

Ve službách ČSD začala „Rosnička“ jezdit v depu v Jihlavě, koncem 60. let sloužila v depu v Brně. V roce 1972 se mašina 464.202 naposledy přesunula do depa v Olomouci. V pravidelném provozu jezdila po trati se spěšnými vlaky z Olomouce přes Šumperk a Hanušovice do Jeseníku.

V současné době patří „Rosnička“ Národnímu technickému muzeu v Olomouci, kde se o ni s láskou starají opravdoví nadšenci. O víkendu 1. a 2. února 2025 se příznivci železnice přenesli

do sedmdesátých let minulého století, kdy „Rosnička“ jezdila se soupravou služebního vozu Dsd a tří vozů řady Bai. V sobotu večer ve stanici Lipová Lázně probíhalo na točně v depu noční focení na paprscích před topírnou. Lokomotiva si tu hrála na modelku před objektivy fotografů.

Organizátorům a personálu ve stanicích na zmíněné trati, vlakové četě a četě na lokomotivě patří velký dík za nádherný víkend v Jeseníkách. Přestože zamračené počasí a půda bez sněhu připomínala spíše začátek jara než zimu, příznivci starých lokomotiv si to náležitě užili.

Vít Mareš



Osobní vlak 19058 na čele s Brejlovcem 754.076-8 projíždí po trati 210 mezi stanicí Dobříš a zastávkou Stará Huť

Foto: Vít Mareš



Noční focení olomoucké Rosničky 464.202 v depu ve stanici Lipová Lázně. Parní vlak projíždí po trati 292 mezi stanicí Branná a stanicí Ostružná.

Foto: Vít Mareš



Při návštěvě Národní galerie ve Veletržním paláci v Praze je možno spatřit i železniční a tramvajové kolejnice, které využil pro výtvarné umění železo-sklo sklářský umělec Vladimír Kopecký (naroz. 1931). Kopecký vyzdobil ranými uměleckými díly i odbavovací halu v žst. Haviřov a Vítkovice v 60. letech 20. století.

Martin Kubík

Nenechte si ujít



Pronajmeme k týdennímu pobytu rekreační chatu v obci Hamr na břehu Lužnice. Chata je plně vybavena pro max. osm osob. Parkování u chaty zajištěno. Celá chata na jeden den 800 Kč + el. energie. Bližší informace na tel. 606212544.

NEUVĚŘITELNÉ!
VAŠE
HRY
NEKONČÍ!



ŽH 2025
MLADĚJOV
Železničářské hry
19. – 21. 5. 2025 XIV. ročník
Mladějov

Vaše oblíbená soutěž se koná díky našim partnerům i nadále!

Počasí garantovat neumíme, ale dobrou náladu a skvělé zážitky ano. Oblíbená soutěž pro Vás je opět připravena. Znovu čekají výzvy a přátelé.

Opět něco navíc!

- ubytování s plnou penzí
- využití okolí a sportovišť
- bohatý program, kterého jste součástí
- dobrá nálada a skvělé vzpomínky

Soutěž je určena pro čtyřčlenné smíšené týmy. Příjezd do místa je individuálně, akce začíná 19. 5. v 15.00 hod. a končí 21. 5. 2025 v 10.00 hod. Využijte výhodnou dopravu vlakem (Mladějov v Čechách). Místo ubytování: Kemp Zelené údolí.

Přihlášky na e-mail: olympiada@osmb.cz, telefonní číslo 605 245 783 (v síti OSŽ MB zdarma) nejpozději do 15. 4. 2025.

Kapacita je omezena, proto s přihláškou neváhejte.

Každý účastník uhradí letos osobně částku ve výši 1000 Kč, s náklady pomáhá náš významný partner.



OBZOR
www.osz.org

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. Šéfredaktor Milan Sedláč (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: 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 nemusejí shodovat s názorem vydavatele a redakce. MK ČR E 5063 ISSN 0862-738X