



Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ Představenstvo OSŽ, PV OSŽ při ČD, PV OSŽ ČD Cargo

OSŽ jde s plným nasazením vstříc IX. sjezdu (r. 2025) – vládní balíček však komplikuje dohody odborářů se zaměstnavateli

Představenstvo OSŽ jednalo 6. února v Praze v domě Bohemika. Vedoucí sociálně-právního oddělení OSŽ-Ústředí JUDr. Petr Večeř informoval o obsazenosti probíháných školení pořádaných OSŽ, o které je velký zájem. Miroslav Maincl a PhDr. Helena Svobodová připravili podrobnou prezentaci tří míst, která plně odpovídají požadavkům blížícího se IX. Sjezdu OSŽ v listopadu 2025. Předseda PV OSŽ při ČD Štěpán Lev informoval o schváleném čerpání ze Sociálního fondu – příspěvek na rekreace pro zaměstnance je 5 000,- Kč, na děti do 19 let 3 000,- Kč a příspěvek na dětský tábor je jedenkrát 3 000,- Kč. Bohužel pro seniory již finanční prostředky k dispozici nebudou z důvodu daňových. V menší míře budou finanční prostředky na činnost základních organizací, pořádání sportovních akcí (regionálních, MČR, USIC) a akce FI-SAIC. Radek Nekola předseda PV OSŽ při ČD Cargo informoval o chystaném jednání s ostatními odborovými cen-

trálami ohledně rozdělení čerpání finančních prostředků na činnost a sportovní akce. Dále oznámil termíny školení ke kolektivní smlouvě ve společnosti ČD Cargo. Informace z dozorcí rady této společnosti přednesla Bc. Marta Urbancová. Špatné zprávy jsou, že společnost ČD Cargo díky vládnímu balíčku zaznamená ve výsledku hospodaření negativní dopad ve stovkách milionů, a to z důvodu odložené daně. Následovaly informace z úst předsedy PV OSŽ při SŽ Petra Štěpánka – k podpisu o čerpání fondu FKSP nedošlo z důvodu nesouhlasu jedné z odborových centrál, která nechce ustoupit ze svého požadavku. Za Nedrážní podnikový výbor OSŽ vystoupila jejich předsedkyně Bc. Renata Dousková, která informovala o jednání RHSD pro zdravotnictví. Jedním z bodů tohoto jednání byla informace týkající se rozporuplného plnění Dohody o navýšení mezd lékařských a nelékařských pracovníků. V další části jed-

nání se Představenstvo OSŽ věnovalo problematice přípravy tzv. flexibilní novely zákoníku práce, kde některé prvky této připravované novely by pravděpodobně přinesly do pracovních vztahů zlepšení, jiné jsou však z pohledu odborů naopak velice nežádoucí – například návrh na zavedení možnosti dát zaměstnanci výpověď z pracovního poměru ze strany zaměstnavatele i bez uvedení důvodu. Předseda OSŽ bude stanovisko OSŽ prezentovat na jednání Poradního týmu tripartity pro hospodářskou politiku.

Na únorovém jednání Podnikového výboru OSŽ Českých drah (7. 2. 2024) členové Výboru vyslechli informace týkající se letošních školení o PKS, změn v Osobním ohodnocení zaměstnanců, schválených centrálních akcí BOZP a Sociálním fondem. Prvním hostem jednání Podnikového výboru byl člen Představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro servis Michal Kraus. Ve svém vystoupení se zaměřil na oblast strategie a investic do opravárenství a s ním spojenou problematiku pracovníků (Pokračování na str. 2)



STOP! negativním krokům stávající vlády

Asociace samostatných odborů na jednání svého předsednictva dne 9. února 2024 odsouhlasila jednoznačnou podporu protestní akce zemědělců, která se dne 19. února 2024 připojila k celoevropským akcím a v souvislosti s tím vyhlásila následující požadavky:

- > **STOP změnám zákoníku práce;**
- > **STOP současné politice důchodů;**
- > **STOP neřešení přijetí evropské směrnice o minimální mzdě;**
- > **STOP drahým potravinám!**

Ve výzvě se ASO obrátilo na všechny odborové svazy se žádostí, aby v rámci odborové solidarity vyzvaly své členy, aby se k této celorepublikové protestní akci aktivně připojili a vyjádřili tak podporu všem předloženým požadavkům.

Ústředí OSŽ na návrh představenstva rozhodlo o připojení se ke společné protestní akci zemědělců a Asociace samostatných odborů (ASO), jejíž zahájení bylo naplánováno na pondělí 19. února 2024 v Praze.

Jak již bylo uvedeno, hlavními důvody protestu jsou, z pohledu ASO-OSŽ, mediálně prezentovaný záměr některých představitelů vládní koalice zapracovat do zákoníku práce pro zaměstnavatele možnost dát výpověď z pracovního poměru zaměstnancům i bez uvedení důvodu a dále neřešení problematiky důchodů zatížených profesí v rámci vládní důchodové reformy, která navyšuje důchodový věk a výrazně zhoršuje podmínky pro odchod do předčasněho důchodu.

Po čerstvých zkušenostech z průběhu projednávání vládního ozdravného balíčku veřejných financí v Parlamentu ČR jsou členové OSŽ přesvědčeni, že je nutné jasně veřejně vyjádřit své výhrady k návrhům legislativních změn dříve, než je vláda či ministerstvo postoupí do poslanecké sněmovny. Důležitým principem je také důraz na vzájemnou odborovou solidaritu.

-RED-

(Podrobnosti na www.osz.org)

Flexibilní zákoník práce, podle místopředsedy Poslanecké sněmovny Jana Skopec, zlepšit ekonomiku. Vyhýbáte se odpovědnosti, řekl odborář Vít Samek

„Chceme-li s českou ekonomikou něco udělat, musíme mít mnohem flexibilnější zákoník práce,“ řekl v pořadu 360° na CNN Prima NEWS místopředseda Poslanecké sněmovny Jan Skopeček (ODS). Proti tomu se ale ohradil místopředseda Českomoravské konfederace odborových svazů (ČMKOS) Vít Samek. Podle něho jde ze strany vládní koalice o zástupný problém a vyhýbání se odpovědnosti za ekonomickou nečinnost.

„Zaměstnavatelé právem upozorňují, že je velmi složité propouštět zaměstnance, trvá to velmi dlouhou dobu a je to velmi nákladné, což paradoxně vede k tomu, že jsou velmi opatrní i ve chvíli, kdy by mohli nové zaměstnance nabírat,“ argumentoval Jan Skopeček. Právě neflexibilní zákoník práce, velká míra regulovanosti a zastaralost jsou, podle něho, největší brzdy české ekonomiky.

Podle něho tyto zprávy potvrzují nejen firmy, ale i index ochrany trhu práce, který vydává organizace OECD. „Ten měří dobu a nákladnost toho, jak těžké je propustit zaměstnance. A Česká republika má vůbec jednu z nejvyšších ochrany v rámci země OECD. My jsme země, která je velmi ochranná směrem k zaměstnancům, a chceme-li s českou ekonomikou něco udělat, musíme mít i mnohem flexibilnější zákoník práce,“ prohlásil Jan Skopeček.

S tím ale nesouhlasí místopředseda Vít Samek. „Tvářit se, že zákoník práce je brzdou ekonomického pokroku této země, to je prostě vyhýbání se odpovědností za ekonomickou nečinnost, jinak se to nedá nazvat,“ uvedl Samek. Řešení problému české ekonomiky, podle něho, spočívá v tom, co se nezvládlo. „Nezvládli jsme inflaci, nezvládli jsme ceny, nemáme suroviny. Tam jsou problémy, tam je třeba to řešit,“ konstatoval Vít Samek.

CNN Prima NEWS k tomu ve svém vysílání dodala, že poradci z Národní ekonomické rady vlády (NERV) mají za to, že český pracovní trh není dobře nastaven, a že je to jeden z faktorů, který brzdí českou ekonomiku. Podle nich roste pomaleji, než se předpokládalo, a proto 37 opatření, která NERV vládě navrhuje, aby to mohla zvrátit. Materiál například navrhuje, aby nábor a propouštění byly snazší než nyní.

Miroslav Svoboda
Zdroj: CNN Prima NEWS

Dušan Gavenda

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Na Uničovce už prakticky nedochází k nouzovým zastavením vlaků

Generální ředitel společnosti AŽD Zdeněk Chrdle:

„Je třeba si uvědomit, že celý provoz vlaků na takzvané Uničovce je realizován v ověřovacím provozu. Systémy zde instalované se tedy testují. Požadovat od celého systému okamžitě 100% spolehlivost je nereálné a je třeba přijmout taková opatření, aby mohl být při eventuálním výpadku použit standardní zabezpečovací systém...“

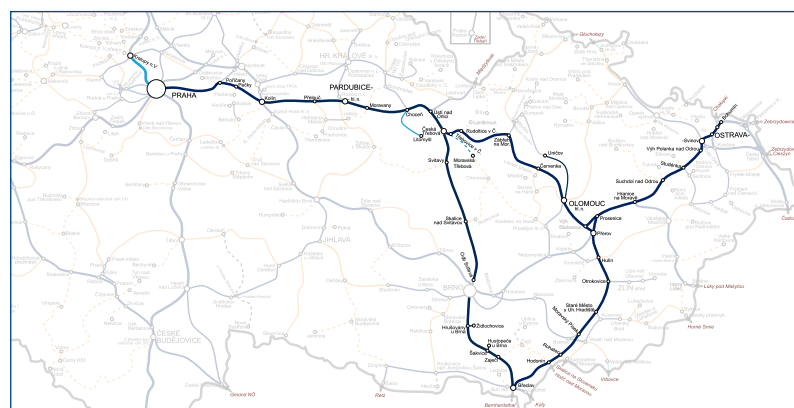
Nedávno zmodernizovaná jednokolejka z Olomouce do Uničova byla vybrána pro pilotní provoz pod dohledem jednotného evropského zabezpečovače ETCS. Jak vyplývá ze statistik Správy železnic, od konce loňského listopadu systém správně fungoval v téměř sto procentech případů. Za poslední dva měsíce se situace zlepšila o více než padesát procent. V souvislosti s přípravou na provoz pod výhradním dohledem ETCS na dalších tratích budou pokračovat také zátěžové testy celého systému.

Na takzvané Uničovce vyjede týdně až pět set osobních a spěšných vlaků. Všechny už více než rok jezdí pod výhradním dohledem ETCS. Od konce listopadu loňského roku zaznamenala Správa železnic pouze jednotky případů týdně, kdy evropský zabezpečovač z různých technických příčin způsobil nouzové zastavení vlaků. Systém tak správně plnil svoji funkci zpravidla ve více než 99 procentech případů.

V posledním lednovém týdnu systém dokonce vykázal stoprocentní funkčnost. Zaznamenali jsme sice jedno nouzové zastavení vlaku, to však bylo kvůli poruše přejezdu. ETCS v tomto případě zafungoval správně.

V polovině ledna provedla Správa železnic zátěžové testy ETCS na koridorovém úseku z Břeclavi do Starého Města

u Uherského Hradiště. Do konce letních prázdnin plánujeme provést dalších šest testů, které pokryjí všechny úseky, na nichž dojde od začátku příštího roku k zavedení provozu pod výhradním dohledem ETCS. Zkoušky se zaměří na ověření funkčnosti nastavení systému, například správnou obsluhu zařízení a komunikaci mezi dopravcem a řízením provozu.



OSŽ jde s plným nasazením vstříc IX. sjezdu (r. 2025) – vládní balíček však komplikuje dohody odborářů se zaměstnavateli

(Dokončení ze str. 1)

v opravných. Reagoval přitom také na dotazy týkající se personální oblasti, kde ubývají vysoce kvalifikovaní opraváři (odchody do důchodu) a vážne zájem o tuto práci z řad mladých pracovníků. Dalšími hosty jednání byly členka představenstva ČD Blanka Havelková a vedoucí skupiny benefitů Lucie Bauerová, které vysvětlily některé otázky týkající se náborových příspěvků a zásad Sociálního fondu. V závěrečné diskusi připomněla Věra Nečasová nutnost začít vnímat zprávy o připravovaném návrhu flexibilní novely Zákoníku práce. Štěpán Lev zmínil podporu, kterou OSŽ poskytl z Podpůrného fondu OSŽ rodině tragicky zemřelého strojvedoucího Dalibora Žáka (člena OSŽ) při nehodě u Dolní Lutyně na Karvinsku. Dále zdůraznil podporu, kterou

OSŽ poskytuje seniorům v oblasti rekreací v zařízeních OSŽ, kde je jim poskytována zvýhodněná cena. Milošlava Pečínková (ZO Olomouc) v té souvislosti vyjádřila lítost nad faktem, že důchodci všech tří firem (ČD, ČD Cargo i Správa železnic) nemají nárok na podporu společenských, kulturních a sociálních akcí ze Sociálního fondu.

Dne 8. února zahájil předseda PV OSŽ při ČD Cargo, a.s., Radek Nekola jednání podnikového výboru v Domě Bohemika v sídle OSŽ.

Úvodem informoval o jednání Představenstva OSŽ a fungování OSŽ prostřednictvím příspěvků z fondů FKSP. Porovnával situaci u ČD, která je na tom velmi podobně, což okomentoval velmi pozitivně, protože vzájemná shoda je pro obě společnosti velmi důležitá. Prostředky na činnost

základních organizací dokáží zachovat standardy, na které jsou ZO zvyklé. Také informoval o problémech u SŽ, kde zatím ke shodě kvůli jedné z devíti odborových centrál nedošlo. Stále je v řešení, jak to bude s účastí a financováním seniorů u pořádaných sportovních akcí.

Jedno ze zásadních témat byl návrh na úpravu zákoníku práce, a především vytvoření nového paragrafu o podání výpovědi bez udání důvodu. „Zatím sice jde o pouhý návrh poradní skupiny vlády ČR, ale pokud by došlo na projednávání této novely, obávám se, že se bude opakovat stejný průběh jako u projednávání daňového balíčku. I když odborové organizace s tímto krokem nesouhlasí, bude tato úprava pravděpodobně schválena,“ zdůraznil předseda podnikového výboru.

Tajemnice PV Bc. Marta Urbanová informovala o jednání dozorčí rady společnosti, které se konalo 31. ledna. Velké ztráty u společnosti ČD Cargo spočívají především v oblasti vozby uhlí a dřeva.

V diskuzi členové podnikového výboru opět otevřeli téma fasování pracovních oděvů (OOPP), obuvi či tabletů. Každá profese vyžaduje svoje specifické pracovní pomůcky. Radek Nekola navrhl, aby se v příštím roce udělala tzv. revize toho, kde jaké pomůcky jsou k dispozici a kde jsou potřeba na určitých specifických pracovištích.

V další části se k jednání připojili zástupci zaměstnavatele, a to personální ředitelka Mgr. Aneta Miklašová a vedoucí oddělení Ing. Josef Kreische.

-RED-

(Podrobnosti na www.osz.org)



● **SPRÁVA ŽELEZNIC POSILUJE** tým komunikace v oblasti mimořádných událostí prostřednictvím nového mluvčího hasičů Správy železnic. Stává se jím **Martin Kavka**.

Komentovat bude veškeré nehody na železnici a další práci drážních hasičů, k dispozici bude na čísle **724 134 603**.

Informace o ostatních oblastech budou i nadále komentovat mluvčí Správy železnic Nela Friebová a Dušan Gavenda.

Tým komunikace Správy železnic

Všimli jsme si

● **VE STŘEDU 17. LEDNA** vypravil pardubický hokejový klub „Dynamo expres“ na utkání s pražskou Spartou. Vlak do Prahy-Libně, odkud je to do O₂ areny jen několik set metrů, měl 13 vozů, z toho 5 patrových, a byl velmi pěkně obsazen. Výborná atmosféra vládla i na zpáteční cestě, neboť Pardubice v prodloužení vyhrály 2:1.

Martin Hájek



● **ŽELEZNIČNÍ PŘÍHRADOVÝ** nýtovaný železniční most pod pražským Vyšehradem z roku 1901 (spojuje čtvrti Výtoň a Smíchov), jenž je ikonickou stavbou hlavního města (na snímku ze dne 10. 1. 2024), doplácí na dlouhodobou podudržovanost (poslední antikorozní nátěr zde byl proveden někdy v 60. letech) a neschopnost kompetentních orgánů rozhodnout, zda jej opravit nebo nahradit a rozšířit. Odborná i laická veřejnost je co se týče diskuzí a názorů k této problematice rozdělena na dva tábory.

Vzhledem k špatnému stavu je na něm v současné době omezena doprava a zavedena pomalá jízda. Podle posledních informací zde bude nakonec vybudována nová tříkolejová oblouková konstrukce s ohledem na posouzení vlivu na kulturní dědictví. Zachována zůstane pouze spodní část stavby s pilíři. Tato alternativa je levnější a zároveň prodlouží životnost mostu, který tak pojme velkou kapacitu vlaků vzhledem k rozšíření příměstské a městské vlakové dopravy. Na Výtoni současně vznikne nová vlaková zastávka umožňující snadný a plynulý přestup mezi vlaky a tramvaji. Správa železnic s vedením Prahy řeší nové využití původní památkové chráněné nýtované konstrukce pro pěší a cyklisty, přičemž jsou nyní vytvářeny dvě lokality: Modřany, či Velká Chuchle.

Tomáš Martínek



Neúprosný osud to nejdražší nám vzal, jen bolest v srdcích, stesk, prázdný domov a vzpomínky nám zanechal.

V ranních hodinách 24. ledna 2024 došlo u Dolní Lutyně k tragické nehodě, při které jedoucí rychlík na trati Bohumín–Dětmarovice narazil do uvízlého kamionu na železničním přejezdu. Při nehodě přišel o život strojvedoucí Dalibor...

Tak zní strohá zpráva ve sdělovacích prostředcích. Jen málokdo za ní však vidí zmařený život mladého železničáře ve spojení s jeho blízkými, s jeho přáteli a spolupracovníky. Právě pro ně to je nesmírná tragédie, pro ty, co s nimi soucítí, pak hrubě a nenapravitelně přetřena nit lidského bytí. Slabá jsou v té chvíli slova útěchy, zdá se, že nepomohou činy – na vše je pozdě!

Nelze však pouze smutnit. Je třeba oddat se také vzpomínkám na společné chvíle. Učiníme to i my, redakce Obzoru. Pomůže nám k tomu proběhlá korespondence, pomohou nám sociální sítě...

„Vážená paní... reagoval na tuto smutnou událost předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, když kondoloval matce tragicky zesnulého strojvedoucího, **dovolte mi, abych Vám jménem svým a za Odborové sdružení železničářů, jehož byl Váš syn Dalibor členem, vyjádřil upřímnou soustrast ve Vašem hlubokém zármutku nad jeho ztrátou.**

Odborové sdružení železničářů je členem několika mezinárodních organizací a udržuje velmi blízké vztahy s dalšími odborovými centrály v zahraničí.

V souvislosti s tragickou událostí, která se stala 24. ledna 2024, jejímž účastníkem byl Váš syn, obdržel Odborové sdružení železničářů kondolenci od EUROPEAN TRANSPORT WORKERS' FEDERATION (Brusel): „ETF je solidární s Vašimi odbory a se všemi železničáři pracovníky, kteří byli touto nehodou postiženi, a oceňuje úsilí těch, kteří reagovali bezprostředně poté.“

V obdobném duchu byla i kondolence od rakouských kolegů z TRADE UNION VIDA International Dept. (Vídeň): „Byli jsme hluboce zarmoucení tragickou nehodou vlaku na železničním přejezdu v České republice. V této nelehké situaci jsou naše myšlenky a soustrast s rodinou zemřelého strojvedoucího a rádi bychom vyjádřili naši nejhlubší soustrast.“

Dovolte mi, abych Vám závěrem ještě jednou vyslovil upřímnou soustrast, cítíme s Vámi v těchto těžkých chvílích.“

K rychlíkům se dostal nedávno, vzpomínají kolegové na 30letého strojvedce

Vlna smutku zaplavila v souvislosti s úmrtím třicetiletého strojvedoucího z Karviné sociální síť. „Ráno jsem mu psal, že doufám, že to nebyl zrovna on. Odpověď už mi nikdy nenapíše... Budiž mu zem lehká,“ smutní jeden ze strojvedců na facebookovém profilu Strojvedoucí.

Další z pisatelů upozornil, že oběť tragické srážky byla autorem mapy Havířov pro hráče OMSI2, což je autobusová hra. „Upřímnou soustrast rodině a příbuzným. Zemřel fakt mladý,“ dodal na adresu karvinského strojvedoucího pocházejícího právě z Havířova.

To, že minulou středu při nehodě rychlíku s nákladní soupravou, která uvízla na přejezdu, zemřel právě Dalibor, potvrdil Novinkám Jaroslav Vincour, viceprezident Federace strojvedců České republiky a zástupce za oblast Olomouc.

„Nebyl to sice člen naší Federace strojvedců, byl členem jiné odborové organizace, ale má jméno a příjmení,“ řekl.

Podle Vincoura smrt mladého kolegy poznamenala všechny strojvedce.

„Vždycky když umře někdo blízký, zejména když je to kolega z profese, tak každý, kdo jezdí, si dovede vybavit, co v ten okamžik muselo nastat. A zvlášť když je to takhle mladý člověk, tak to samozřejmě s každým otřese,“ přiznal.

Tragické úmrtí strojvedoucího

Fatální následky srážky pro zahynulého strojvedoucího, pro něhož byly vlaky i autobusy velkou životní vášní, jsou o to horší, že se k dálkovým vlakům Dalibor dostal teprve nedávno.

Domů k rodině se z cesty vlaku InterCity 546 Ostrava už nevrátil. A nenahradí ho ani pomoc od Českých drah, které oznámily, že ji rodině vyplatí z Nadačního fondu Skupiny ČD.

O zbytečné smrti Dalibora debatují už týden na sociálních sítích stovky lidí. „Tragicky zahynul strojvedoucí, fanda lokomotiv a železnice vůbec. Srdce pro svoji práci, stejně jako mnoho dalších kolegů,“ napsal například soudní znalec Jiří Morčínko.

Podle něj neměl mladý strojvedce žádnou šanci srazit s nákladním autem přežít.

„Kdo se zamyslí nad touto a podobnými událostmi? Řidiči, provozovatel dráhy Správa železnic, dopravci? Co se změnilo od srážky pendolina s kamionem ve Studénce (v roce 2008)? Chvilí se o tom píše, politici se vyjadřují, slibují... Za chvíli všichni zapomenou,“ připojil Morčínko, který upozornil, jak je práce strojvedoucího náročná a zodpovědná.

„Stres, únava, narušený biorytmus, málo času na osobní volno, rodinu, zájmy, sport, koníčky... Dělené směny, v noci domů z práce a po půlnoci začátek směny. Odměna za práci, která ničí zdraví

i rodinný život, je spíš k pousmání,“ nastínil soudní znalec.

„Odchod do důchodu se stále prodlužuje, takže z mašiny rovnou do truhly. Už teď je strojvedoucího málo. Jeho svíčka dohořela brzy. Ať odpočívá v pokoji,“ dodal Morčínko.

Vzal zesnulý strojvedce osudnou jízdu jako zások? Kolegové chtějí pomoci pozůstalým

Pro strojvedce je však průjezd místem, kde zemřel jejich kolega, nepřijemný. Pro jeho rodinu založili sbírku.

„Mohl jsem to být klidně já,“ takové myšlenky se honí hlavou strojvedcům, když projíždějí okolo zdemolované

lokomotivy ležící vedle trati. Srážce s návěsem kamionu by zabránit nedokázali, stejně jako se to nepovedlo jejich 30letému kolegovi.

„Byl to člověk, který byl pro práci velice zapálený. Věnoval jí veškerý svůj pracovní i volný čas a byl to, dá se říct, v naší hantýrce, nádražák tělem i duší,“ řekl Jiří Streit, předseda Federace strojvedců v Bohumíně.

Mladý strojvedce údajně ani neměl být v práci, vzal jízdu za kolegu.

„Protože nás ta událost všechny hluboce zasáhla, rozhodli jsme se pro pozůstalé, po tomto našem kolegově, otevřít finanční sbírku,“ řekl Streit.

Mezi prvními reagovalo Odborové sdružení železničářů a v souvislosti s tragickou událostí Představenstvo OSŽ dne 6. února 2024 (na návrh ZO OSŽ ČD DKV Bohumín) jednomyslně schválilo poskytnutí dávky z Podpůrného fondu OSŽ ve výši 20 000 Kč.

Věnujme železničáři, tragicky zesnulému strojvedoucímu Daliborovi společně tichou vzpomínku.

Redakce Obzoru

Zdroj: Novinky.cz, 30. 1. 2024, 16:09; Pavel Karban CNN Prima NEWS 2. 2. 2024



Foto: Drážní inspekce

„Upustte od liberalizace, nesplnila očekávání!“ vyzvala ETF evropské politiky

Dne 18. ledna 2024 se v Bruselu uskutečnila závěrečná konference k projektu ETF „Socialland“, který se zabýval posílením schopnosti odborových organizací řešit sociální výzvy v pozemní dopravě a platformové ekonomice v Evropě. Realizátorem projektu financovaného z prostředků EU byla vzdělávací agentura německých železničních EVG odborů EVA.

Projekt trval 18 měsíců a zahrnoval čtyři pilíře, které se zabývaly specifickými výzvami odvětví v oblasti pozemní dopravy: železniční, silniční, městské hromadné dopravy a platformové ekonomiky. V železniční sekci bylo hlavním zadáním popsat dopady liberalizace a privatizace na pracovní podmínky a kolektivní vyjednávání. Do výzkumu bylo zapojeno 6 západoevropských zemí (Francie, Itálie, Německo, Rakousko, Švédsko a Velká Británie) a 3 východoevropské země (Česko, Polsko a Rumunsko).

Analýza liberalizace železnic v EU a vzniku konkureschopných železničních trhů v Evropě v posledních třech desetiletích ukazuje, že **proklamované výhody liberalizace** a otevření trhu, které měly přinést úsporu nákladů, flexibilitu, efektivitu a kvalitu služeb, zdaleka **nebyly prokázány**. V letech 2007 až 2019 **nedošlo k nárůstu celkového objemu železniční dopravy**. Vzhledem k silnému negativnímu dopadu pandemie COVID-19 a války na Ukrajině na železniční dopravu, nelze v následujících letech očekávat výrazné změny.

Oddělení infrastruktury a otevření přístupu pro všechny dopravce, jakož i soutěže výrazně změnily

dříve integrované systémy železničního provozu a řízení infrastruktury. Došlo k posunu od veřejného prospěchu a spolupráce v rámci integrovaného systému k hospodářské soutěži a zisku. Roztříštěnost odpovědností vedla k mnoha problémům.

Výzkum se dále zabýval dopadem liberalizace na pracovní podmínky, zaměstnanost a odměňování ve výše uvedených zemích. To odráží velkou změnu - přechod od veřejné vlastněné společnosti sloužící veřejnosti k zájmu soukromých konkurentů a dceřiných společností zahraničních, sátem vlastněných železnic, jejichž hlavním účelem je dosáhnout návratnosti investic a zisku.

Nedostatek pracovních sil je na železnici obrovským problémem v železničním provozu a řízení infrastruktury ve většině evropských zemí. Nedostatek strojevedoucích i dalších provozních profesí negativně ovlivňuje účinnost a bezpečnost železničního systému.

Kromě snižování počtu pracovních míst a zhoršení platových a pracovních podmínek se rozšířilo v železničním sektoru v celé Evropské unii používání agenturních zaměstnanců příležitostných pracovních pozic z důvodu konkurence založené výhradně na cenách a nákladech, což vede k sociálním podvodům a dumpingu. Odborové svazy zaznamenaly, že zejména v sektoru nákladní dopravy, kde je cenová konkurence obzvláště tvrdá a struktura podniků velmi roztržitá, dochází velmi často k nedodržování pracovní doby a dalších sociálních norem.

V odpolední části konference byly na **programu kulaté stoly**. Tématem první diskuse bylo:

„Hromadná mobilita – klíč ke snížení emisí v osobní dopravě“. Prezident železniční sekce ETF Giorgio Tuti (SEV – Švýcarsko) zdůraznil, že veřejná hromadná doprava musí být kvalitní, spolehlivá za přiměřené ceny a dostupná pro všechny. Především to musí být služba veřejnosti, nikoliv zdroj zisku. „**Je třeba napravit škody, které za třicet let liberalizace způsobila**“, dodal Tuti.

Dirk Schloemer, prezident sekce MHD ETF (EVG – Německo) konstatoval, že v Německu sice vzrostl počet cestujících na železnici o 40 %, ale chybí infrastruktura a investice do infrastruktury, kolejová vozidla a zvyšuje se tlak na výkon. Dle Dirka Schloemera se nepotvrdilo, že konkurence na trhu vše vyřeší. Dopravci DB a DB Regio mají dohromady podíl na německém trhu 58,8 %, jejich konkurenci jsou zahraniční národní dopravci. „**Jaký má smysl konkurence, kdy evropské národní dopravci utrácí peníze svých daňových poplatníků v zahraničí?**“ říká Dirk Schloemer a konstatuje, že soukromí dopravci nechtějí převážet cestující, ale především generovat zisk.

Místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při ČD, a.s., Štěpán Lev k tomu dodává: „**Evropa se začíná konečně probouzet a západní země kritizují liberalizaci trhu, která nesplňuje jejich očekávání. Při soutěžích na jednotlivé tratě nebo ucelené soubory je vždy na prvním místě cena. Liberalizace měla umožnit cestujícím vybrat si dopravce podle kvality nabízených služeb a ceny jízdného. Ve skutečnosti je cestující odkázán na jednoho dopravce, kterého vybere objednavatel. Národní dopravci často zřizují soukromé dopravce v jiných zemích EU a finanční prostředky tak jdou na dopravu do jiných států.**“

Na konferenci také zazněla otázka směrem ke švýcarským kolegům, proč u nich veřejná doprava funguje. Odpověď byla velice razantní. Nemusíme dodržovat směrnice a nařízení z Bruselu. (Švýcarsko není členem EU). Štěpán Lev ocenil, že diskuze na konferenci byla velice věcná a otevřená nejen k otázkám liberalizace trhu, na které OSŽ opakovaně poukazovalo.

Druhá panelová diskuze nazvaná „**Přechod na jiný druh dopravy v nákladní dopravě – jaká je budoucnost?**“ byla věnována nákladní dopravě. Generální tajemník francouzských železničních odborů (CGT des Cheminots) Thierry Nier ve svém vystoupení přiblížil současnou neuspokojivou situaci ve Francii, kde chybí potřebné investice do infrastruktury pro nákladní dopravu a národní dopravce SNCF Fret se potýká s poklesem objemu přepravy. Velkou ránou pro francouzské Cargo bylo zahájení vyšetřování Evropské komise

pro podezření z nedovolené státní podpory, kterou SNCF Fret obdrželo od vlády jako kompenzaci za ztrátu z provozování jednotlivých vozových zásilek (JVZ). Francouzská parlamentní komise sice před Vánoci dospěla k závěru, že se nejednalo o nedovolenou státní podporu, ale Komise svoje vyšetřování zatím neukončila a nad SNCF tak stále visí hrozba v podobě likvidační pokuty ve výši 5,3 mld. euro, reorganizace společnosti spojená s propouštěním a zákaz účastnit se po dobu 10 let výběrových řízení. T. Nier apeloval na nutnost podpory JVZ v celoevropském měřítku.

První místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo, a.s., Radek Nikola si posteskl: „**Bohužel k této diskuzi dochází až poté, kdy v řadě zemí střední a východní Evropy došlo k likvidaci nebo silnému útlumu národních nákladních dopravců z toho důvodu, že 4. železniční balíček zcela vyloučil podporu z národních zdrojů.**“



NÁZORY ČTENÁŘŮ • POSTŘEHY • DISKUZE

Ach ta Mladá Boleslav město

Dne 15. ledna byl při mé cestě do žst. Mladá Boleslav město v poruše staniční výtah, který byl v poruše i při mých předchozích cestách v jiných letech. Přitom cestující s kočárky nemají jinou možnost než nést kočárek do asi čtyřiceti prudkých schodů. Ovšem 15. ledna letošního roku v 7:52 pomohl kočárek vynést vlivný průvodčí vlaku od Nymburka.

Před zahloubením stanice byla tato úroveň, nyní je pokladna ČD, a.s., v autobusovém terminálu, kde je podobně neschopný zastaralý informační



Výtah v žst. Mladá Boleslav město je opět v poruše. Tak noste kočárky na rukou! Stav 15. ledna 2024 v 7:52 hod.

Evropa se mobilizuje až nyní, kdy porušení evropských pravidel dopadlo na německé DB Cargo a francouzské SNCF Fret, kterým hrozí značné postihy za nedovolenou státní podporu.

Kristian Schmidt ředitel odboru pozemní dopravy GŘ pro dopravu ujistil přítomné, že Komise si je vědoma významu JVZ na trhu a rozhodně nemá v úmyslu tento segment likvidovat. Zdůraznil však, že podpora nesmí být diskriminační. Dodal, že v současných podmínkách není reálné, aby JVZ byly ziskové, ale zavedení DAC (digitálního automatického spřáhla) může tomuto segmentu výrazně pomoci.

Radek Nikola velmi ocenil schopnost ČD Cargo, a.s., udržet JVZ za cenu vnitřních úspor a restrukturalizace společnosti.

PhDr. Helena Svobodová
s přispěním Radka Nekoly
a Štěpána Lva

Politická doporučení ETF pro Evropské instituce

- **Politické hodnocení:** ETF vyzývá evropské politiky provést důkladné a objektivní hodnocení jejich železničních politik a jejich dosavadní důsledky, včetně vývoje trhu práce, pracovních podmínek, uplatňování kolektivního vyjednávání a sociální udržitelnosti odvětví.
- **Převod zaměstnanců a podmínek:** Pokud se k zadávání zakázek na železnici používá soutěž, společností by nemělo být dovoleno soutěžit na základě nákladů na zaměstnance. Zaručit úplný převod zaměstnanců při zachování stávajících pracovních podmínek a se zachováním stávající kolektivní smlouvy.
- **Výcvik a bezpečnostní normy:** Evropská legislativa musí zajistit, že zavedené standardy bezpečnosti a odborné přípravy nebudou ohroženy společnostmi, které soutěží o nejnižší cenu.
- **Sledování a dodržování:** Lepší sledování a dodržování stávajících sociálních a bezpečnostních ustanovení, například o pracovní době a dalších sociálních pravidlech.

PORADNA BOZP

Budiž světlo!

Na počátku byla Země pustá a prázdná a tma se vznášela nad hlubinou. I řekl Bůh: Budiž světlo! A bylo světlo...

(I. kniha Mojžíšova, Genesis)

Historie světla je dlouhá a fascinující. Tato zlomová technologie, která nastartovala vývoj lidstva, se datuje do doby od 1,7 do 2 milionů let před současností (př. n. l.). Oheň byl pro lidi ten nejlepší dárek, jaký kdy z nebe dostali a díky němu se mohli zahřát, bránit zvířatům a užívat si naplno jídla a nočních radovánek. Postupem času osvětlovaly obydlí lampy plněné živočišným tukem, svíčky z vosku nebo loje (cca 3000 př. n. l.), plynové osvětlení (19. stol.), a konečně vynález žárovky, která 21. října 1879 svítila celých 40 hodin, znamenal pro lidstvo stejnou revoluci, jako ovládnutí ohně. O to smutnější je, v éře inteligentního osvětlení, stále objevovat pracoviště halící se do tmy, zašlé žárovky a kryty zářivek plné mrtvého hmyzu.

Pustíme-li se do tradičního hledání v legislativě, rychle objevíme, že **na osvětlení pracoviště včetně spojovacích cest se užívá denní, elektrické nebo sdružené osvětlení** (pozn. kombinace obojího), **které musí odpovídat náročnosti vykonávané práce na zrakovou činnost a ochranu zdraví v souladu s normovými hodnotami a požadavky** (nařízení vlády č. 361/2007 Sb., § 45). Co to znamená? Bezesporu to, že osvětlení je nejen potřebné pro práci, ale že jeho

správné parametry jsou tak důležité, že nařízení vlády bylo v roce 2023 novelizováno, podmínky a hodnoty byly zpřísněny, a existuje řada závazných norem, které výše zmiňované normové hodnoty stanovují. Za zmínku stojí např. ČSN EN 12665 Světlo a osvětlení – Základní termíny a kritéria pro stanovení požadavků na osvětlení, ČSN EN 12464-1 Světlo a osvětlení – Osvětlení pracovišť – Část 1: Vnitřní pracoviště a ČSN EN 12464-2 Světlo a osvětlení – Osvětlení pracovních prostorů – Část 2: Venkovní pracovní prostory, které (jako všechny závazné normy) jsou veřejně dostupné na sponzorovaném odkaze <http://sponzorpristup.agentura-cas.cz>.

Co je ještě dobré vědět? Třeba to, že **pracoviště, které je osvětlováno denním osvětlením, pokud na něm může docházet ke zvýšené tepelné zátěži nebo oslnění, musí mít osvětlovací otvory vybaveny clonícími zařízeními umožňujícími regulaci přímého slunečního záření**, což převedeno do lidštiny znamená, že ve většině případů mají být v oknech žaluzie nebo rolety. A pokud právě vy pracujete v místnosti bez oken a celodenně pod umělým osvětlením ani to není v pořádku, pokud se nenacházíte na **pracovišti pouze s nočním provozem, pracovišti se speciálními požadavky na osvětlení kvůli technologiím nebo v místě se zvláštními požadavky na ochranu zdraví před nebezpečnými látkami. Nově to platí, že tam, kde nelze zajistit vyhovující denní nebo sdružené osvětlení, lze praco-**

viště provozovat nebo nově zřizovat pouze ve zcela výjimečných a odůvodněných případech a zaměstnavatel musí zajistit, aby práce na nově zřizovaných pracovištích, a na základě písemné dohody s orgány ochrany veřejného zdraví (pozn. KHS) i na současných pracovištích s nevyhovujícím denním osvětlením, práce netvořila více než polovinu směny nebo aby po nejvýše 2 pracovních dnech trvalé práce příp. následovala nejméně jedna celá směna v prostoru splňujícím požadavky, nebo následoval jeden den odpočinku. Povinnost denního osvětlení teď platí i pro místnosti pro odpočinek nebo funkčně vymezené části místnosti pro odpočinek, a samozřejmostí je údržba osvětlovací soustavy na pracovištích dle plánu údržby tak, aby byla pravidelně čistěna a trvale udržována ve stavu splňujícím legislativní požadavky nařízení vlády č. 361/2007 Sb., § 45–45 a). Vše pak musí umožňovat bezpečné používání a tam, kde není vzduchotechnika, musí být vždy umožněno manipulovat s okny a světlíky (pokud jsou otevíratelné) z podlahy bezpečným způsobem.

Světlo zásadně ovlivňuje naše pocity, výkon a zdraví. Dělá nás šťastnějšími a má pozitivní vliv na naše tělo, mozek, rychlost reakcí, efektivní práci a schopnost vstřebávat informace. Naše tělo světlo miluje a vyhledává. Aneb jak řekl Jan Werich: **Světlo je dům, kde se dá dobře bydlet...**

Dana Žáková, SIBP,
oddělení BOZP OSŽ Ú

systém, jako jsem zažil v říjnu ve Strakonících. Autobusy, které mají zpoždění, zmizí z informační tabule v čase plánovaného odjezdu, takže neznalý cestující praskne dveřmi a rozezlene odchází, což jsem zažil, informací mu nebyl schopen dát ani autobusový pokladník.

Autobusy jedoucí v ranních špičkách po dálnici a kolonách ve městě mají přitom pravidelná zpoždění kolem dvaceti minut.

Bylo-li by toto tolerováno u vlaků, už by kraj láleřil! U autobusů se neděje asi nic, stejně tak není schopen podat autobusový dispečer (telefon 704 702 000) relevantní informaci o čekání připoje autobusů v hranicích Středočeského a Libereckého kraje (Bělá pod Bezdězem).

Lakonicky mi oznámil: „**Nemohu s tím nic udělat, nevidím to na monitoru, je to jiný kraj!**“

Martin Kubík

Najdete na
www.osz.org

Rubrika Postřehy čtenářů:

■ Asociace podniků českého železničního průmyslu ve své tiskové zprávě informuje o misi na Blízkém východě a získaném objemu zakázek v článku **ACRI informuje**.

Rubrika Cestujeme za poznáním i odpočinkem:

■ Čeká nás opět krátký výlet za krásami Švýcarska s jeho neskutečně zajímavou železnici v článku Ing. Jiřího Pelce **Vlakové putování po Švýcarsku**.



Nádraží v Českých Budějovicích je opět dominantou města

Od 5. února 2024 začali cestující využívat zrekonstruovanou nádražní budovu v Českých Budějovicích. Památkově chráněný objekt ze začátku minulého století prošel největší přestavbou ve své historii. Práce probíhaly od roku 2020, stavbaři provedli obnovu střechy, fasády a interiéru. Vznikl multifunkční objekt s obchody, nabídkou služeb i moderními kanceláři, potřebný bezbariérový přístup zajišťují výtahy. Výsledkem renovace je také pasáž propojující severní věž s hlavní odbavovací halou. Celkové náklady přesahují miliardu korun.

Budova nádraží v Českých Budějovicích začala sloužit veřejnosti v roce 1908. Od té doby prošla jen menšími opravami.

„Nádražní budova je pro svou architektonickou a památkovou hodnotu zapsána na seznamu nemovitých kulturních památek. Stavbaři jí vrátili podobu, jakou měla v době uvedení do provozu. Veškeré následné zásahy byly odstraněny,“ uvedl ministr dopravy Martin Kupka.

Využití zrekonstruované budovy bude multifunkční. Kromě veřejně přístupných prostor s obchody a nabídkou služeb ji tvoří i kanceláře a místnosti pro dopravní zaměst-

nance. V centrální části se nachází nový výtah, který spojuje podchod s 1. nástupištěm, další výtahy jsou v severní i jižní věži. Objekt dostal také nový orientační a informační systém pro cestující. Zajímavým detailem potom je speciální vůně přidaná do vzduchotechniky, která zrekonstruované prostory jemně provoní.

„Součástí projektu bylo i vybudování pasáže mezi severní věží a hlavní odbavovací halou. Jde o pomyslné propojení s Lannovou třídou, která je hlavní spojnici mezi nádražím a centrem Českých Budějovic. Jejím otevřením snížíme počet cestujících směřujících na chodník před budovou podél frekventované Nádražní ulice, zvýší se tak jejich bezpečnost,“ popsal generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

„Celá rekonstrukce byla náročným projektem, a to nejen proto, že pro-

bíhala za plného provozu nádraží. Museli jsme se vyrovnat se zvýšenou hladinou spodní vody a mnohem větší degradací původních konstrukcí a nosných prvků, než předpokládali projekt. Důležitou součástí stavby představovaly i nové dopravní kanceláře a jejich vybavení odpovídající nejvyššímu evropskému standardu zajištění bezpečnosti provozu tratí,“ řekl Jaroslav Heran, generální ředitel společnosti Metrostav, která byla zhotovitelem stavby společně s firmami Edikt a Avers.

Projekt Rekonstrukce výpravní budovy v žst. České Budějovice hl. n. je navržen ke spolufinancování Evropskou unií z Nástroje pro oživení a odolnost (Recovery and Resilience Facility – RRF) v rámci Národního plánu obnovy. Celkové náklady dosahují 1 053 000 000 Kč.

Nela Eberl Friebová,
tisková mluvčí, Správa železnic, s.o.

Správa železnic obdrží dotace na obnovu zubačky z Tanvaldu do Kořenova

Správa železnic získá finanční prostředky na opravu nejstrmější trati v Česku, která spojuje Tanvald s Kořenovem. Stavba bude financována z přeshraničního programu INTERREG Česko – Polsko 2021–2027. Cílem projektu je obnovit turisticky významnou železniční trať, a to ve spolupráci s polským Dolnoslezským vojvodstvím.

Díky opravě dojde ke zlepšení stavebně-technického stavu trati a zvýšení bezpečnosti. Významnou součástí projektu je revitalizace ozubnice v mezistančních úsecích a její opětovná instalace ve stanici Dolní Polubný.

Ještě letos budou uzavřeny smlouvy o dílo s dodavateli, výběrové řízení již probíhá. Do konce roku se vyrobí specifické komponenty ozubnic a ocelových pražců, v příštím roce pak dojde k realizaci obou staveb v souběžné výluce.

Na polské straně je součástí projektu výměna kolejnic v úseku Szklarska Poręba Górná – státní hranice v délce celkem 13,294 km a zabezpečení dvou železničních přejezdů a jejich ovládání ze stanice Szklarska Poręba Górná. Realizace české i polské části projektu proběhne do roku 2027.

Obnova takzvané zubačky je největší investiční akcí programu Interreg. Správa železnic dotaci získá na základě smlouvy o poskytnutí dotace, kterou letos v únoru uzavře s Ministerstvem pro místní rozvoj. Polský partner projektu bude realizovat stavbu prostřednictvím Dolnoslezské správy silnic a železnic (DSDiK). Na české straně spolupracuje Správa železnic s Libereckým krajem a společností KORID LK.

Rozpočet celého projektu je 23,4 milionu eur, z toho 18 857 810 eur (452 498 651 Kč) činí náklady Správy železnic. Správa železnic získá dotaci z prostředků EU a národních prostředků poskytovaných Ministerstvem pro místní rozvoj až ve výši 80,7 % ze způsobilých nákladů, tj. 367 714 875 korun.

Správa železnic,
státní organizace
Foto: Jan Buchta



**OSŽ TRUTNOV NABÍZÍ ZÁJEMCŮM LETNÍ REKREACI
CHLUM U TŘEBONĚ – RYBNÍK HEJTMAN**

Rekreační zařízení se nachází v pěkném prostředí vhodném na turistiku, cykloturistiku, houbaření i rybaření.

Vybavení areálu:
Ubytování: 15 dvoulůžkových stánů s přistýlkou – lůžkoviny, skříňky, osvětlení, kempingový nábytek
Vaření: plně vybavená kuchyně – lednice, mrazák, plynový sporák, mikrovlnná trouba, nádobí, teplá, studená voda a dřez na nádobí.

Volný čas:
kulturní místnost – televize, šipky
vlastní pláž – molo, loďka
sportovní vyžití – stolní tenis, ruské kulečky
kryté venkovní sezení, ohniště

Sociální zařízení:
Sprechy s teplou vodou a WC cca 20m od stánů.

Doprava:
1. Vlakem do žst. Majdalena dále autobusem na hráz rybníka Hejtmán a pěšky cca 1 km do kempu.
2. Vlastním vozem až do kempu, parkování u stánů.

Poplatky na místě
Parkovné za auto a rekreační poplatek obcí, se platí zvlášť v recepci kempu.

Cena ubytování - za jeden stan a noc:
Cena 1.-5. turnusu 1-2 noci = 500,- Kč
Cena 1.-5. turnusu 3 a více nocí = 400,- Kč
Cena 6. turnusu (bez rozdílu počtu nocí) = 300,- Kč

Termíny:

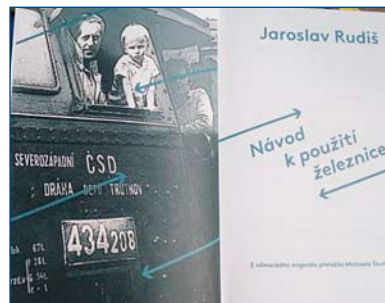
1.	29. 6.	-	10. 7. 2024
2.	10. 7.	-	20. 7. 2024
3.	20. 7.	-	31. 7. 2024
4.	31. 7.	-	10. 8. 2024
5.	10. 8.	-	21. 8. 2024
6.	21. 8.	-	31. 8. 2024

Délku pobytu lze domluvit individuálně, čili délka pobytu nemusí odpovídat uvedeným turnusům.

Přihlášky přijímá a bližší informace poskytne p. Dostálová Martina
telefon: 605 983 467, e-mail: oszvvzstttv@osz.org
další informace naleznete též na webu OSŽ www.osztrutnov.cz
a facebook.com - ZV OSŽ TRUTNOV-REKREACE

Jeden dnešek má cenu
dvou zitrků.
Benjamin Franklin
-bl-

ZAJÍMAVÉ I ODBORNÉ O ŽELEZNICI



V roce 2023 vyšla kniha od českoněmeckého spisovatele Jaroslava Rudiše *Návod k použití železnice*. V knize je množství autor-
ských fotografií, hned na úvod je fotografie čtyřkoláku 434.208 LD Trutnov. Tato lokomotiva vozila manipulační vlaky s přepravou cestujících v trati Stará Paka-Lomnice nad Popelkou. Jeden spolužák mého bratra ve své době jezdil za babičkou do Lomnice a právě tyto vlaky amatérsky fotografoval. Udržely se v parním provozu asi až do roku 1979, kdy byla ke dni 13. 6. 1979 lokomotiva 434.208 výnosem FMD zrušena, což je uvedeno na zdařilých stránkách depa Trutnov <http://www.ld-trutnov.cz/.../79/>.

Jaroslav Rudiš napsal také kultovní knihu – komiks Alois Nebel. Knihu o propuštěném železničáři Nebelovi jsem zakoupil v roce 2004 v pokladně žst. Vejprty, v té době byla stanice Vejprty obsazena výpravčím, čekárna vytápěna, v pokladně bylo na prodej plno železničních knih, a stála ještě kompletní budova z roku 1872. Posléze byl po drastické redukci osobní dopravy ze strany tehdejšího vedení Ústeckého kraje výpravčí zrušen, včetně dirigenta v žst. Křimov. Nyní je na trati pouze letní turistická doprava, v zimě jsou při kalamitách Vejprty odříznuté od světa, neboť autobusy nevyjedou krušnohorské zledovatělé kopce. Železničně poškozené Vejprty vystihují atmosféru knih Jaroslava Rudiše, ten jezdí po celé Evropě výhradně vlakem, jak se zmiňuje ve svých knihách. Čtl bych pracovat na železnici, ale nebyl přijat kvůli zraku.

Právě takoví lidé s železničním srdcem jako Rudiš by na dráze dělat měli, jeho strýc byl výpravčí v Lomnici nad Popelkou. I Lomnice je železničně poškozena redukcí ze strany na Libuň. O tom se v knize nezmiňuje ani Rudiš.

Martin Kubík



V prosinci vyšlo NŽT č. 6/2023

Z obsahu: Nejen Masaryčka, Smíchov a Královo Pole. Stavební boom na české železnici pokračuje; Sbíráme zkušenosti s ETCS pro budoucí provoz na koridorech; Účastníci setkání k ETCS svolaného Drážním úřadem se dohodli na společném postupu; „Na zavádění železničního zabezpečovacího systému by Česko mohlo ušetřit miliardy“; Rekonstrukce ZST Brno-Královo Pole je vstupenkou do 21. století; Měřicí drážina pro diagnostiku železničního svršku EM100; Rekonstrukce železniční stanice Rožnov pod Radhoštěm; Prvopočátky vyšších rychlostí na české železnici; Proč?... aneb Ptali jste se a my odpovídáme; Svýčarské železniční dobrodružství; Lokomotivy a vlaky celého světa; O železnici s humorem. ■