OBZOR 10

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů

15. 5. 2017 Cena 5 Kč

Ročník 28

Z aktuálních událostí

Podnikový výbor OSŽ ČD Cargo zasedal ve dnech 26. až 28. dubna v EA Hotelu Kraskov. V jeho úvodu informoval předseda podnikového výboru Radek Nekola především o jednání Dozorčí rady společnosti ČD Cargo, mimo jiné i o nákupu tří nových Vectronů a dalších investicích, či o synergiích ve společnosti – podpoře flexibility pracovní síly. Radek Nekola dále hovořil např. o tom, že bylo rozhodnuto o opravě 200 tzv. klanicových vozů a o pokračující debatě na téma majetkového vyrovnání s Českými drahami. Řeč byla i o evergreenu posledních let – jednotlivých vozových zásilkách.

Další část jednání věnovali členové Podnikového výboru přípravám Podnikové konference v Praze (17. 5.) a VII. sjezdu OSŽ. Mimo jiné projednali a schválili seznam 21 kandidátů do Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo, pro období 2017 až 2021, vzali na vědomí seznam 105 delegátů Podnikové konference, která následně schválí seznam 25 delegátů VII. sjezdu OSŽ. Dále schválili kandidaturu Barunky Sasínové na předsedkyni Revizní komise OSŽ.

Po přestávce na jednání dorazil předseda představenstva Ivan Bednárik a spolu s ním Mgr. Pavla Kreischová (vedoucí oddělení sociální a mzdové) a Bc. Věra Drncová (vedoucí personálního oddělení), kteří informovali o aktuálním dění ve společnosti a v diskusi zodpověděli některé dotazy, týkající se například tzv. „rotace ředitelů“.

Řada základních organizací OSŽ ještě nedodala seznam svých delegátů – tato informace zazněla na jednání **Republikové rady seniorů** (RRS) **OSŽ** v Praze 24. dubna. Konference seniorů OSŽ se sice koná až 20. června v České Třebové, ale ve většině základních organizací už konference proběhly a na nich měli být vybráni delegáti na tuto konferenci podle stanoveného klíče.

Na jednání RRS se také diskutoval návrh na rozšíření rady o jednoho člena, ten ale nedostal podporu a počet se měnit nebude. Další záležitostí, kterou se rada zabývala, je celorepublikový sjezd seniorů, jehož pořadatelem je Rada seniorů (RS) České republiky, na který dostali pozvání i zástupci politických stran, Parlamentu a Senátu ČR. Odborové sdružení železničářů bude na tomto sjezdu, který se koná 12. 5. v Praze, zastupovat celkem 25 členů. Proběhnou zde také volby do předsednictva, tzv. kolegia RS ČR, kdy kandidátem na funkci místopředsedy RS ČR je Alois Malý, současný místopředseda RRS OSŽ. RRS také navrhuje za člena revizní komise do RS ČR současného předsedu OSŽ, Bc. Jaroslava Pejšu. OSŽ má také nárok na jedno místo v kolegiu RS ČR, na které RRS navrhuje Kurta Mužíka. Další část jednání Rady byla věnována organizačním záležitostem kolem přípravy sportovních her seniorů.

Úterního dopoledního jednání se zúčastnil místopředseda OSŽ Mgr. Martin Malý, který se podrobně věnoval možnostem čerpání příspěvků důchodců na rekreaci. Letos je dokonce finančních prostředků k dispozici více než loni.

Na svém jednání ve čtvrtek 27. dubna se **Podnikový výbor** (PV) **OSŽ SŽDC** mimo jiné zabýval finální přípravou své podnikové konference, která se bude konat 18. května v Praze. Potvrdil kandidáty na volené funkce, tak jak je navrhly vVbory OSŽ OŘ a Republiková rada infrastruktury, a také program podnikové konference.

Tajemník PV Adolf Hradílek informoval o jednání se zástupci GŘ SŽDC o tom, kdy budou uvolněny finanční prostředky na vybavení Hasičské záchranné služby SŽDC novou technikou. Předseda PV Mgr. Martin Malý informoval o čtyřdenních rekondičních pobytech pro vybrané pojištěnce ZPMV ČR a dále podrobně informoval o prozatímním rozpočtu C–FKSP SŽDC 2017, který garantuje dostatek prostředků pro poskytování příspěvků na rekreace ČD travel i pro financování účasti zaměstnanců SŽDC na sportovních akcích. Naopak v kapitole příspěvku na činnost centrály OSŽ bylo dohodnuto snížení oproti původnímu návrhu rozpočtu, na které bude třeba reagovat změnami ve schváleném rozpočtu Ústředí OSŽ na rok 2017.

Dále se PV zabýval probíhajícím mapováním prostor v nádražních budovách, které ke své činnosti využívají odborové organizace, a možným variantám řešení nákladů na jejich provoz. Dalším bodem jednání bylo projednání předpisu SŽDC Bp 1/1 a připomínek k němu.

Na jednání **Nedrážního republikového výboru** (NeRV) **OSŽ** v úterý 2. 5. v Praze navrhli členové NeRVu JUDr. Petra Večeře, vedoucího ekonomicko–sociálního oddělení OSŽ–Ú, jako kandidáta na předsedu OSŽ. Nebyla to jediná překvapivá nominace; na předsedu NeRVu (a místopředsedu OSŽ) byl kromě tajemnice Bc. Renaty Douskové jedním z členů NeRVu navržen i Luděk Šebrle (zaměstnanec ESO OSŽ–Ú), předseda ZO OSŽ–ústředí.

Představit se přišli dva ze tří do té doby známých kandidátů na post předsedy OSŽ - Vladislav Vokoun, kandidát PV OSŽ při ČD, a Mgr. Martin Malý, kandidát PV OSŽ SŽDC; dopis třetího kandidujícího, stávajícího předsedy OSŽ Bc. Jaroslava Pejši, který je stále v pracovní neschopnosti, přečetl předseda NeRVu, místopředseda OSŽ a moderující Miroslav Novotný. Na programu jednání byla i zpráva přípravného výboru k zajištění Konference nedrážních ZO či zpráva z volebních členských schůzí ZO OSŽ; nakonec přišla řada i na slavnostní rozloučení s končícími předsedy ZO OSŽ (jmenovitě to byli: Josef Šlachta, Jiří Štolfa, František Záděra, Emanuel Šmíd, Pavel Konečný, Jana Bučková, Ladislav Čeřovský).

V dalším průběhu jednání informoval Miroslav Novotný o tom, že stále ještě existuje řada „hříšníků“, kteří nedodali evidenční návratové listy či protokol o volbách, případně obojí. **„Odpovědnost je vždy na předsedovi, otázkou je, zda se tito hříšníci mají zúčastnit naší konference v Č. Třebové, když řádně neplní usnesení vyššího odborového orgánu,“** uzavřel.

Úvod zasedání **Představenstva OSŽ**, které se konalo 9. 5. od 9.30 h v sídle OSŽ v Praze, patřil kontrole plnění úkolů včetně požadavku Ústředí OSŽ, kterým Představenstvu OSŽ na základě sdělení místopředsedy OSŽ a předsedy PV OSŽ SŽDC Mgr. Martina Malého (snížení příspěvku na činnost OSŽ ze strany zaměstnavatele SŽDC) uložilo zapracovat tuto změnu do rozpočtu OSŽ–ústředí a předložit jej ke schválení P–OSŽ a Ú–OSŽ na květnovém zasedání. Hlavní blok programu Představenstva OSŽ patřil přípravě Podnikových konferencí, které proběhnou v týdnu od 15. 5.: (16. 5. PV OSŽ při ČD; 17. 5. PV OSŽ ČD Cargo; 18. 5. PV OSŽ SŽDC) v kulturním sále pražského hlavního nádraží. Všechny tři podnikové výbory hlásí připraveno. Další část jednání Představenstva OSŽ patřila přípravě VII. sjezdu OSŽ v Ostravě. Představenstvo se pak v závěru zabývalo i výpadkem v rozpočtu z důvodu nenaplnění rozpočtu ze strany SŽDC. **„Letos se to podařilo vyřešit, předpokládám, že větší debata bude nad rozpočtem roku 2018,“** uzavřel Vokoun.

Podnikový výbor OSŽ při ČD, a. s., který naposled ve starém složení zasedal v Praze, v sídle OSŽ ve středu 10. května, na jednání přizval tři hosty z GŘ ČD, a. s.: I. místopředsedu představenstva ČD Ing. Ludvíka Urbana, ředitele odboru 10 ČD JUDr. Ivo Veselého, a Ing. Luďku Hnulíkovou, ředitelku odboru 11 ČD. Zazněly zde mimo jiné otázky jízdních výhod, spolupráce ČD s kraji, problematika elektronických výplatních pásek, spolupráce s dispečery SŽDC a samozřejmě i příprava podnikové konference (16. 5.) a sjezdu OSŽ. Podrobnější informace z jednání najdete na www.osz.org. **–red–**

Připomínkou kdysi frekventované vlečky do lomů na žulu, které založil František z Lobkovic na svém panství u Mrače v roce 1874, je opuštěný klenutý kamenný viadukt o jednom oblouku, který překonává Benešovský potok u obce Mrač. Nedaleká gotická tvrz kdysi sloužila pro ubytování dělníků z lomu. Vlečka ve své době urychlila dopravu stavebního materiálu k nejbližšímu nádraží do Čerčan, které leží na trati 220/221 Praha – Benešov – České Velenice (– České Budějovice), zprovozněné v roce 1871. V lomu se těží kámen dosud a tvrz v letních měsících ožívá kulturními aktivitami. –mmč–

Pětivozovou soupravu expresu 531/631 Josef/František Seidel vezla v pátek 5. 5. z Prahy do Českých Budějovic lokomotiva 362.115-8, z Českých Budějovic do Nového Údolí pak „Bardotka“ T 478.1008, které na postrku pomáhal „Brejlovec“ 754.074-3. Snímek M. Mareš

České dráhy zavedly přímý vlak na Šumavu

České dráhy nabízejí od 5. května nové přímé spojení Prahy s Novým Údolím. Národní dopravce se tak vrací ke spojům, které měl v nabídce do roku 2010. Expresní vlak Ex 531/Rx 631 Josef/František Seidel (legendární fotografové Šumavy, otec se synem) nově zajišťuje přímé spojení hlavního města do turisticky atraktivní části Šumavy a také na navazující autobusové spojení do Pasova. České dráhy to oznámily v pátek 5. 5. 2017 na tiskové konferenci ve vlaku Ex 531. Ing. Jiří Ješeta (ředitel odboru obchodu osobní dopravy GŘ ČD) i Ing. Jiří Kafka (ředitel ROC Č. Budějovice) seznámili novináře s novým produktem a dalšími aktivitami Českých drah v Jihočeském kraji.

„Tisková konference, která probíhá v tomto vlaku, je také svým způsobem jedinečná, protože poprvé otevíráme přímé rychlé expresní spojení mezi Prahou, Českým Krumlovem a Novým Údolím,“ řekl na úvod Jiří Ješeta. V této souvislosti Jiří Ješeta připomněl loňské zavedení Jižních expresů mezi Prahou a Českými Budějovicemi, které jezdí v počtu osmi párů (v některých dnech až v devíti párech denně, z toho čtyři expresy pokračují do Lince a jeden do Českého Krumlova, ostatní tři páry jezdí mezi Prahou a Českými Budějovicemi). **„Dnes tedy zahajujeme prodloužení jednoho expresního páru spojů mezi Prahou a Českým Krumlovem, který nově pokračuje až na Lipno, zastavuje v Černé v Pošumaví, Horní Plané, Nové Peci, Stožci a pokračuje až do Nového Údolí.“**

V rámci kraje je provozováno 881 km tratí, 251 stanic a zastávek a ČD denně v regionu svezou více než 50 000 cestujících. **„A právě na tuto železniční dopravu máme navázány marketingové produkty, jako je ČD Šumava Bus; jde o šest linek, které i v letošním roce budeme zajišťovat v návaznosti na železniční dopravu,“** uvedl Jiří Kafka.

České dráhy nabídnou letos šest autobusových linek v rámci projektu ČD Šumava Bus. Autobusy do atraktivních částí Šumavy budou jezdit po oba prázdninové měsíce, některé už od soboty 20. května (Nové Údolí – Waldkirchen). Od 1. července do 31. srpna je o sobotách a nedělích v návaznosti na vlakové spoje možné cestovat až na Třístoličník nebo na Svatý Tomáš. Spoje jsou propojené i se systémem Zelených autobusů Národního parku Šumava (NPŠ). Jízdenky na spoje ČD Šumava Bus lze zakoupit v jakékoli pokladně ČD nebo vlaku ČD.

Nejúspěšnější linkou projektu ČD Šumava Bus byly v loňském roce autobusové spoje na Třístoličník, autobusy budou nově navazovat na příjezdy Jižního expresu do Nového Údolí.

(Pokračování na str. 2)

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Předpokládám návrat do plné činnosti ve druhé polovině června.“

Hovoříme s **Bc. JAROSLAVEM PEJŠOU,** předsedou OSŽ

Již tři měsíce jste v pracovní neschopnosti, ale podle příspěvků na webových stránkách OSŽ nebo dopisu Nedrážnímu republikovému výboru OSŽ patrně současnou situaci pečlivě sledujete. Co považujete za nejdůležitější událost pro OSŽ v uplynulých třech měsících?

Tou největší je zcela jistě jednání pléna tripartity 10. 4. 2017. Kolegům Vokounovi a Vavrečkovi se podařilo, že jak strana odborů, ASO i ČMKOS, tak i strana zaměstnavatelů, Svaz průmyslu a dopravy, odmítly harmonogram liberalizace osobní železniční dopravy. Pokud by se tak nestalo, tak by každá následující vláda měla otevřenou cestu k bezbřehé liberalizaci. To však neznamená, že je již rozhodnuto a vše vybojováno. Je pouze ponechána šance OSŽ k dalšímu ovlivňování dopravní politiky v oblasti železnice a prosazování názorů, které někdy cestující veřejnost nechápe, ale ony zabraňují nevratným negativním rozhodnutím. Poškození veřejné dopravy se těžko napravuje, varovným příkladem je pro nás osud železniční dopravy ve Velké Británii.

V nejbližších dnech proběhnou podnikové konference OSŽ u ČD, ČD Cargo a SŽDC. Zúčastníte se jich?

Bohužel, těchto konferencí se ještě nezúčastním, předpokládám návrat do plné činnosti v druhé polovině června. Ale každé konferenci jednotlivě pošlu vzkaz k přečtení delegátům a zamyšlení před zahájením konferencí dám na webovou stránku OSŽ. Působíme ve 30 podnicích a úspěch v každém z nich je posilou pro naši činnost i v těch dalších. Zároveň však neúspěch v jednom je neúspěchem nás všech. Pravděpodobně se budou některé myšlenky v těchto vzkazech opakovat, ale to bude úmysl, protože jsou základní úkoly, na které nesmíme zapomenout a především je musíme realizovat. Všichni opakujeme slova a hesla o jednotě OSŽ, ale není možné zůstat jen u slov. Každý podnikový výbor je součástí OSŽ a podle toho je nutné i postupovat. Mnoho našich členů při slovech o jednotě si vzpomene především na jízdní výhody, ale nejde jen o ně. Navíc rozhodující jednání o nich se pravděpodobně přenese do roku 2018, protože současné platné znění zákona o Českých drahách bude platit i počátkem roku 2018. Při jízdních výhodách je třeba nezapomínat na důchodce, protože návrh ministra dopravy Ťoka, že režijní výhody důchodců se vyřeší jízdami zdarma všech seniorů od určitého věku, je nepřijatelný. O tom budu podrobně hovořit na konferenci seniorů OSŽ a také na listopadovém sjezdu.

Tím jsme se dostali k sjezdu OSŽ, který začne 10. 11. 2017 v Ostravě. Jaké hlavní programové body bude podle vás probírat?

Tím hlavním, čím se OSŽ musí zabývat, je, jak udržet prestiž společenskou i politickou, kterou svou dosavadní činností získalo. Například ministr dopravy Ing. Ťok před týdnem v interview na Frekvenci 1 při zmínce o liberalizaci osobní železniční dopravy řekl, že je to záležitost, kterou musí vyřešit až nová vláda po říjnových volbách a že zároveň je nutné si uvědomit, že po těchto volbách proběhnou i volby nového vedení OSŽ. A my tedy musíme dát na vědomí, že OSŽ je jednotné a setrvává v dosavadní linii svých názorů. Je pro nás výhodné, že sjezd je až po parlamentních volbách a budeme moci podle jejich výsledků předpokládat, kam bude směřovat dopravní politika budoucí vlády. Poznali jsme již vládu ODS a TOP 09, poznali jsme vládu v čele s předsedou z ČSSD a ministrem dopravy z ANO a můžeme to vyhodnotit. Abychom si dosavadní prestiž udrželi, musíme být také jednotní a předseda být sjednocujícím prvkem. Je nutné připravit i program pro období delší než jeden volební cyklus. Nejde jen o zvolení nejvyšších funkcionářů, ale i přípravu dalších mladých členů OSŽ, kteří budou schopni v roce 2021 vstoupit do vedení našeho sdružení. Musíme se postarat, aby byli nejen odborně zdatní, ale především přesvědčeni, že odborová činnost má opravdu smysl a měl by to být tak trochu i jejich koníček. Do sjezdu zbývá ještě šest měsíců a je čas dostatečně prodiskutovat další strategii i směřování OSŽ, vyhodnotit plnění programu z posledního sjezdu a nespokojit se pouze s tím, že jsme to dosud dělali dobře, tak co bychom měnili. OSŽ má za sebou 27 let úspěšné činnosti a domnívám se, že letošní sjezd bude přelomový, buď udržíme dosavadní prestiž a získáme novou dynamiku, nebo budeme postupně méně respektovaní, budeme vyprahlí a nebudeme schopni oslovit nové členy. **Michael Mareš**

České dráhy zavedly přímý vlak na Šumavu, jde o historicky první přímý vlak z hlavního města do Nového Údolí

(Dokončení ze str. 1)

„Tato autobusová linka zajišťuje odvoz turistů od vlaku na nejvyšší bod ležící na pomezí mezi Bavorskem a Českem. Tato linka je velice úspěšná, už jezdí tři roky a je hodně vytížená. V podstatě tato linka si sama na sebe vydělá,“ řekl ředitel ROC Č. Budějovice J. Kafka.

Druhou linkou v systému ČD Šumava Bus je linka České Budějovice – Holašovice (památka na seznamu UNESCO) – Kleť. **„Další linkou, kterou provozujeme, je linka ze Strakonic na Kvildu, kde je návaznost na autobusy Národního parku Šumava** (ve směru na Horskou Kvildu, Srní, Prášily, Železnou Rudu a na Bučinu). **Spolupracujeme i v tarifní integraci, kdy je možné využít jízdenky NPŠ nebo jízdenky ČD,“** uvedl Jiří Kafka dále.

Linky ČD Šumava Bus Lipno nad Vltavou – Svatý Tomáš dovezou zájemce do obtížně dostupné oblasti na pravém břehu lipenské nádrže. **„Autobusy budou vyjíždět z obce Lipno nad Vltavou a budou navázány v železniční stanici Lipno nad Vltavou na vlaky od Vyššího Brodu a Rybníka, s možností rychlého spojení do Č. Budějovic a Lince** (linka vede přes Přední Výtoň a Frýdavu a konečná zastávka Svatý Tomáš je východiskem pro výlety na zříceninu hradu Vítkův kámen a Schwarzenberský kanál u Ježové)**,“** popsal Jiří Kafka dále.

Poslední dvě autobusové linky nabízejí spojení z Černé v Pošumaví do Lipna nad Vltavou (linka nabídne dlouhodobě požadovanou návaznost mezi Lipnem nad Vltavou a vlaky ČD v Černé v Pošumaví, obslouží i další turistickou destinaci ve Frymburku, kde je možnost použít přívoz do Frýdavy) a z Vyššího Brodu do Waldschenke. **„Tato linka, která jede pouze 15. července a 19. srpna, nabídne návštěvu nejjižnějšího místa České republiky a příhraniční rakouskou rozhlednu Sternstein,“** uvedl Jiří Kafka dále a dodal: **„Trasa z Černé v Pošumaví na Lipno byla vloni i předloni velice využívána turisty, na této trase spolupracujeme s Jihočeským krajem, protože část těch autobusů financuje Jihočeský kraj. Obsluhujeme tak tu část, kam koleje nevedou. Díky aktivitám, které byly vloni na Lipně, byla tato linka také hodně využívána, řekl bych až přeplňována.“**

Naopak letos naposledy se bude konat tradiční Jihočeské léto s párou. **„Po dvaceti pěti letech provozování budeme letos ukončovat Jihočeské léto s párou, v pátek a v sobotu od poloviny července do poloviny srpna budeme zajišťovat parní vlaky na Šumavě. Letos budeme zajišťovat hvězdicové jízdy a to z Volar do Nového Údolí, z Volar do Nové Pece, z Volar do Chrobol a z Volar na Kubovu Huť,“** uzavřel.

Na projektu ČD Bus Šumava spolupracují České dráhy s Jihočeským krajem, Národním parkem Šumava, rakouskými drahami ÖBB a bavorskou železnicí Ilztalbahn. Podařilo se vytvořit dopravní systém, který zahrnuje vlakové i autobusové linky v celé oblasti Šumavy bez ohledu na státní hranici. Lze cestovat na jednu jízdenku, kterou si cestující koupí v jakémkoli vlaku ČD či v osobní pokladně. Cestující, kteří si zakoupí některou z jízdenek partnerů (např. NP–Ticket Národního parku Šumava, Ilztalbahn), rovněž můžou využívat vlaky Českých drah.

Michael Mareš

Konference generálních ředitelů v Bělorusku

Dne 20. 4. 2017 proběhla v běloruském Minsku v pořadí již 32. konference generálních ředitelů Organizace pro spolupráci železnic (OSŽD). Delegaci skupiny ČD vedl předseda představenstva ČD, a. s., Pavel Krtek, zastoupení zde měla i dceřiná společnost ČD Cargo (člen představenstva Bohumil Rampula). Konference generálních ředitelů je nejvyšším pracovním orgánem této mezivládní organizace na úrovni železničních podniků.

Do působnosti konference patří především otázky osobní a nákladní dopravy, dále pak oblast technická (infrastruktura a kolejová vozidla). Pro České dráhy, a.s. má velký význam zapojení v rámci komise osobní přepravy OSŽD, neboť prakticky veškerá mezinárodní doprava na území států SNS a dále na východ se sjednává v rámci OSŽD. Pro dceřinou společnost ČD Cargo je členství v OSŽD rovněž klíčovou záležitostí z hlediska růstu přepravních objemů směrem na východ.

V současné době dochází k prudkému růstu objemů kombinované přepravy ve směru Evropa – Asie, pro evropské dopravce se otevírá velice zajímavý asijský přepravní trh s možností získání lukrativních přeprav, přičemž státy nacházející se v tomto regionu upřednostňují spolupráci právě v rámci struktury OSŽD. Delegace skupiny ČD využila pobytu v Minsku k uskutečnění řady dvoustranných jednání, např. s novým generálním ředitelem PKP, Ukrajinských železnic atd.

Bc. Kateřina Vokounová

PŘEDSTAVUJEME

Zdeněk Žampach:
„Členy naší ZO OSŽ jsou lidé od Olomouce až po Žulovou.“

Poté, co dlouholetý předseda ZO OSŽ v železniční stanici Šumperk Antonín Bartoš odešel do důchodu, byl do čela této organizace zvolen jeho kolega, šumperský výpravčí Zdeněk Žampach. **„V Šumperku sloužím jako výpravčí již více než dvacet pět let, znám všechny zdejší zaměstnance, jakož i převážnou většinu členů naší základní organizace, takže jsem s kandidaturou na předsedu souhlasil,“** říká Zdeněk Žampach s tím, že žádného protikandidáta neměl. **„Dnes se lidé do funkcí moc nehrnou,“** dodává. Novému předsedovi hodně pomohlo odborářské školení v Železné Rudě, pořádané ústředím OSŽ.

V šumperské ZO OSŽ (ČD žst. Šumperk) je dnes evidováno celkem 65 aktivních zaměstnanců a 45 seniorů, z toho u Českých drah (ZAP – pokladní a vlakové čety) slouží 16, u ČD Cargo 5, u DKV 3 (posunovači) a u SŽDC 41 zaměstnanců (výpravčí a signalisté). Členy zdejší základní organizace nejsou jen odboráři ze Šumperka, ale také z celé trati ve směru na Uničov a Šternberk a také pár členů, kteří dříve sloužili v sousední Rudě nad Moravou a Bohdíkově. **„Ti dnes slouží například na odbočce z Lipové Lázní do Velké Kraše, kam přešli poté, co jejich stanice byly zapojeny do dálkového řízení. Dá se tak ve zkratce říct, že členy naší ZO OSŽ jsou lidé od Olomouce až po 120 km vzdálenou Žulovou,“** vysvětluje Zdeněk Žampach.

Dalšími členy se mohou stát vlakové čety, které dřív sloužily na soukromé trati Šumperk – Kouty nad Desnou, a přešly pod České dráhy poté, co na této trati ČD převzaly dopravní obsluhu. **„Jejich dřívější zaměstnavatel si členství v odborech nepřál,“** komentuje předseda.

A co tedy může zdejší ZO OSŽ svým členům nabídnout? **„Tak jako všude jinde, především kvalitní kolektivní smlouvu, právní zastoupení, výhodné pojištění a další benefity,“** vypočítává předseda Žampach. Kromě toho mohou členové OSŽ využívat nabídky na sportovní, kulturní a společenské akce, z nichž některé (například turnaj ve stolním tenise – Memoriál Františka Utěšeného v Uničově) mají dlouholetou tradici. **„V Šumperku máme také krytý bazén, bowling, jakož i stálou divadelní scénu,“** vypočítává další možnosti sportovního a kulturního vyžití Zdeněk Žampach.

Výhody Sociálního fondu Českých drah mohou v současné době využívat i zdejší senioři. Jak dále Zdeněk Žampach dodává, vůči seniorům se někdy jejich mateřský podnik zachoval poněkud macešsky, například v případě předčasného odchodu do důchodu v rámci DSP, kdy do doby řádného důchodu ztratili nárok na režijní jízdné. **„Celý život dělali pro dráhu a nakonec takhle dopadli – režijní jízdenky jsou přece jakýmsi zvláštním benefitem, kterého si zaměstnanci i důchodci velice váží,“** zamýšlí se předseda.

Zdeněk Žampach pracuje jako výpravčí již od roku 1982, poté, co absolvoval šumperskou železniční průmyslovku, dnes již neexistující – nahrazena je Vyšší odbornou školou, kde se již železničářské obory nevyučují. (Podobně je na tom i železniční učiliště v Šumperku, kde neustále klesá zájem o učební obory). **„Prošel jsem několika železničními stanicemi na celé naší trati a nakonec jsem zakotvil v Šumperku,“** konstatuje. V roce 2002 zde byla zrušena stavědla a zavedeno jednotné obslužné pracoviště (JOP), sedm let poté začala být ze Šumperka dálkově řízena trať do Zábřehu na Moravě a vloni se dálkové řízení prodloužilo o další dvě stanice ve směru na Hanušovice (Ruda nad Moravou a Bohdíkov). **„Osobní doprava je v naší stanici poměrně hustá na všechny čtyři směry** (Zábřeh, Hanušovice, Uničov, Kouty nad Desnou), **jako výpravčí se střídáme na postech traťový výpravčí, venkovní výpravčí a traťový dispečer. Dost je zde také posunu, zato nákladní doprava je slabší než bývala,“** přibližuje provoz v šumperské stanici Zdeněk Žampach.

Miroslav Čáslavský

Pohled na výpravní budovu železniční stanice Jeseník z nově vybudovaného vyvýšeného nástupiště č. 2.

NAVŠTÍVILI JSME

Jeseník

Zásadní obnovou prošla v loňském roce (2016) železniční stanice Jeseník. Zatímco v roce 2010 byla za zhruba 50 milionů korun opravena nádražní budova včetně vestibulu a všech vnitřních prostor, v loňském roce zde bylo modernizováno zabezpečovací zařízení a nového vzhledu se dočkala i nástupiště. Především nástupiště byla dlouho, dá se říci ostudou tohoto lázeňského nádraží – nástup do vlaku činil mnohým cestujícím potíže při zdolávání výškového rozdílu mezi sypaným nástupištěm a schůdky do vagonu.

V současné době jsou nástupiště v rámci evropských norem a nástup do vlaků je pohodlný. Poněkud nezvyklý je sice přístup na nové druhé nástupiště (přechod je až na vzdáleném konci výpravní budovy), jeho moderní vzhled a bezbariérový přístup však snad vše vynahradí.

Pokud se týká zabezpečení jízdy vlaků, dočkal se Jeseník nejmodernějšího zabezpečovacího zařízení s jednotným obslužným pracovištěm – obsluha návěstidel a výhybek je řízena počítačem z dopravní kanceláře, která zcela změnila svůj vzhled. Za dopravním stolem má výpravčí díky kamerám přehled o dění na nástupištích, další monitory slouží pro jeho práci při řízení dopravního provozu ve stanici. **„Obrazovek PC a dotykového telefonu je celkem dvanáct, každý to počítá,“** říká s úsměvem od dopravního stolu výpravčí Anna Schön. Jak je tedy v současné době zajišťována jízda vlaků v Jeseníku a v přilehlých traťových úsecích? **„Ve směru do Písečné je jízda vlaků zajišťována reléovým poloautomatickým blokem, na opačnou stranu – do Lipové Lázní – pak automatickým hradlem a počítačem náprav,“** odpovídá výpravčí. Jak dále dodává, v Jeseníku se však změnilo daleko více – zbourána byla obě stavědla, přibylo předtápění lokomotiv a vlakových souprav, nově zde byl instalován i ohřev výhybek. **„Modernizace se samozřejmě neobešla bez personálních změn – zrušena byla funkce signalistů, ve směně je nyní pouze výpravčí a jeden výhybkář** (oba SŽDC), **pro obraty vlaků zde pak slouží ještě vedoucí posunu** (ČD – DKV),“ vypočítává výpravčí. A aby byl výčet zaměstnanců úplný – prodej jízdenek zajišťují osobní pokladní (ČD – ZAP). **„Nadbyteční zaměstnanci odešli buď do důchodu, nebo přešli na jinou trať, propuštěn nebyl nikdo,“** dodává.

V Jeseníku končí rychlíky ve směru od Brna, které zde obrací – takt je dvouhodinový. Ve směru z Jeseníku do Mikulovic a dále přes polské hranice do Krnova jezdí čtyři páry spěšných vlaků, v sobotu a v neděli je zde zajištěna vlaková doprava i do Zlatých Hor, kam jinak v pracovní dny zajíždějí z Mikulovic autobusy. Z Jeseníku jezdí i přímé vlaky do Šumperka a také dva osobní vlaky přes Lipovou Lázně do Javorníka ve Slezsku.

Pokud se týká nákladní dopravy, vlaky ČD Cargo zde obsluhují vlečku do Řetězáren v sousední České Vsi, jeden pár manipulačních vlaků denně obsluhuje Jeseník, Zlaté Hory, Písečnou a Mikulovice. Změnila se zde také vlakotvorba – někdejší nákladní vlaky, jezdící „přes kopec“ z Hanušovic do Jeseníku již zde nejsou vedeny, místo nich jezdí vlaky z Lipové Lázní přes Jeseník a peážní tratí přes Polsko až do Krnova.

Miroslav Čáslavský

Výpravčí Anna Schön, obklopena monitory počítačů v nově zařízené dopravní kanceláři v železniční stanici Jeseník.

VŠIMLI JSME SI

● **SPOLEČNOST SKANSKA** se umístila na druhém místě ve výsledcích čtvrtého ročníku průzkumu nejžádanějších zaměstnavatelů 2017 mezi stavebními firmami. Největší kariérní studie v Česku se letos zúčastnilo celkem 14 280 vysokoškolských studentů. Na prvním místě se umístil Metrostav, třetí místo – za společností Skanska – obsadil Strabag.

● **V NEDĚLI 23. 4. 2017** začala série výluk, která zastavila dopravu na všech rychlíkových tratích z Českých Budějovic. Velmi výrazná byla výluka zejména na trati do Prahy. Náhradní autobusy za pražské i brněnské rychlíky i za osobní vlaky jezdily mezi Č. Budějovicemi a Veselím nad Lužnicí, expresy od Prahy končily už v Táboře. Od 28. 4. se výluka navíc prodloužila až do Plané nad Lužnicí a část busů jezdila až do Olbramovic. Výluka pak v pondělí 24. 4. začala i na tratích z Budějovic do Rakouska a do Plzně.

● **V SOUČASNÉ DOBĚ** probíhá rekonstrukce výpravní budovy žst. Rakovník (na snímku Tomáše Martínka). Nyní se zde vyměňují okna a dveře v přízemí v prostoru nástupiště a oprava fasády na vnější a boční straně budovy. Po dokončení těchto prací se jistě rakovnické nádraží stane důstojnou vstupní branou do města, navíc se jedná o významnou rekreační oblast.

● **TÉMĚŘ VŠECHNY** stanice a zastávky na trati 292 v úseku Šumperk – Jeseník získaly vloni nový, moderní háv, jen ta nejfrekventovanější, nejvýše položená (rychlíková) a turisty nejvyhledávanější zastávka – Ramzová – jaksi „utřela“. Řeknete si: Škoda! A nic na tom nezměnila ani dubnová výluka, kdy od 19. 4. do 2. 5. probíhalo tzv. 3. podbití po loňské revitalizaci. **„Jedná se o standardní postup po nutné technologické pauze,“** vysvětlil mluvčí SŽDC Marek Illiaš s tím, že revitalizace zastávky Ramzová nebyla předmětem této stavební akce a **„ani se s její revitalizací v blízké budoucnosti nepočítá“.**

● **ZVLÁŠTNÍ „RETRO“ VLAK** Ostravan vyjel na 1. máje na oslavu 170. výročí zahájení provozu na „Ferdinandce“ (trať Vídeň – Krakov) v úseku Přerov – Bohumín (1. 5. 1847). V čele vlaku stanula legendární elektrická lokomotiva E 499.085 (Bobina), která za sebou táhla vozy 1. a 2. třídy, jakož i jídelní vůz. Vlak doprovázela hlídka Veřejné bezpečnosti (VB) v dobové zelené uniformě. Z Prahy vyrazil vlak v 6.28 h, do Ostravy (Ostrava střed) dorazil po zastávkách v Pardubicích a Olomouci v 10.05 h. Tři a půl hodiny trvala i jeho cesta zpět (Ostrava střed 17.55, Praha 21.26 h).

ZE SVĚTA

Švýcarská spolková dráha může přijít o svůj monopol

Švýcarská spolková dráha, která má na nejrentabilnějších dálkových tratích v této alpské zemi již 15 let monopol, může o něj brzy přijít. Jak v dubnu upozornil deník Neue Zürcher Zeitung, Spolkový úřad pro dopravu (BAV) vyhlásil podmínky pro udělení koncesí na provozování železniční dopravy mezi městy a regiony. Zainteresované firmy mohou podat přihlášky do konce září letošního roku. Pro tento účel vydal BAV zásadní směrnice pro dálkovou dopravu, jež má propojovat všechna obchodní centra s velkými i středními městy, aglomeracemi a letišti. Na vedlejších tratích má však SBB již konkurenci dvou jiných přepravců.

Pro samotné zákazníky dráhy se novými definicemi dálkové dopravní sítě nic nezmění, uvedl NZZ. BAV, který hraje roli nezávislého úředního orgánu pro koncesní řízení, stanoví podmínky pro posuzování žádostí o koncese, uvedl jeho ředitel Peter Füglistaler. Rozhodnutí o tom, komu budou uděleny koncese, má dle jeho slov padnout do změny jízdního řádu v prosinci 2017. Do letošního dubna se o ně nikdo nepřihlásil. Podle názoru Füglistalera na celém projektu **„je pozitivní, že ukončení koncese SBB na dálkovou dopravu vede k soutěži idejí“**. Ředitel BAV zdůraznil, že již upozornil uchazeče, že pokud jejich žádost bude znamenat jen stejný výkon na stejné trati, jaký dociluje SBB, koncesi nedostanou. Musí prostě podat lepší nabídku.

Jan Hála

V Německu jezdí vlakem a autobusem rekordní počty lidí

Denně využívají veřejnou dopravu v Německu statisíce lidí. Každodenní cestující, tzv. „pendleři“ a cestující v Německu si v loňském roce oblíbili vlak a autobus, jako dosud nikdy. Jednalo se o 11,4 mld. jízd, což je nárůst o 1,5 % proti roku 2015. Dle Spolkového statistického úřadu využilo v průměru denně autobus, tramvaj, metro, trolejbus a S–Bahn 31 mil. cestujících.

Rekordní výsledky vykázala i dálková doprava. Dle statistického úřadu počty cestujících rostou v celém Německu již od roku 2004, když největší přírůstek vykazuje regionální a příměstská železniční doprava a to + 34,6 % a tramvajová doprava +18,1 %.

V dálkové železniční dopravě došlo v roce 2016 k nárůstu o 5,3 % na 138 mil. cestujících. Naopak boom dálkové autobusové dopravy se oslabil, když přírůstek činil jen 4,3 % na celkový počet 24 mil. přepravených cestujících.

Ze Saarbrücker Zeitung, 10. 4. 2017,
zpracoval **–sh–**

Doprava uprchlíků stála předloni Rakousko 3,6 milionů eur

Náklady na přepravu uprchlíků v „rekordním“ roce 2015 stály Rakouskou spolkovou dráhu (ÖBB) přesně 3 665 656 eur, které jí vláda refundovala až koncem roku 2016. Rakousko předloni zachvátily statisíce uchazečů o azyl, z nichž jen do dubna 2016 bylo převezeno na 300 000 osob 674 zvláštními vlaky a 1335 autobusy ÖBB, citoval úřední údaje 19. března deník Der Standard.

ÖBB mimoto zorganizovala zhruba 70 000 noclehů v budovách a halách dráhy, jež byly odhadnuty na 15 miliónů eur. Platební morálku spolkového ministerstva vnitra, jmenovitě pak jejího rezortního šéfa Wolfganga Sobotku, napadla Strana zelených, která mu vytkla opožděné proplácení nákladů za dopravu a ubytování uprchlíků.

Jan Hála

Nákladní doprava kanálem La Manche klesla

Na 1,04 mil. tun, tedy o celých 27 %, klesla nákladní doprava kanálem La Manche v roce 2016, když v předchozím roce to bylo 1,42 mil. tun. Denně tak projelo v průměru 50 km dlouhým tunelem pět nákladních vlaků. Příčinou jsou především nelegální migranti, kteří provoz ztěžují, či často i znemožňují či zpožďují.

Naopak rekordu dosáhly vlaky přepravující nákladní automobily, kde došlo k nárůstu o 11 % na 1,64 mil. přepravených nákladních automobilů. I u přepravy osobních automobilů došlo k mírnému nárůstu o 2 % na 2,61 mil. přepravených osobních automobilů a i přeprava vlaky EUROSTAR dosáhla nárůstu o 4 % na 10,01 mil. cestujících.

Z E–R, 03/2017, zpracoval **-sh-**

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 19 – 18. 5. 1992

„Živelná stávka v Žilině trvala čtyři dny,“ říká titulek úvodního článku v Obzoru č. 19. Informuje o důvodech a průběhu této stávky, která byla vyvolána nespokojeností s platovým ohodnocením posunovačů i nejistotou při chybějící kolektivní smlouvě. Stávkující posunovači, zaměstnanci žst. Žilina, vystupovali živelně a bez potřebné legislativní opory, a proto své požadavky nevymohli. Jejich akce přesto měla velký ohlas mezi dalšími výkonnými jednotkami.

Napjatá situace byla nejen v Žilině, ale na celé síti ČSD. Svědčí o tom mimo jiné krátký, ale výrazný článek s titulkem **„Půjde OSŽ do stávky?“**. Informuje o sedmihodinovém jednání mimořádného Ústředí OSŽ, které se sešlo v Praze 12. 5. a které bylo rozšířeno o zástupce federálních odvětvových sekcí a regionálních rad. Jednání se zúčastnil také prezident Federace provozních pracovníků (tato centrála byla spolu s OSŽ ve stávkové pohotovosti). Jednání dospělo k návrhu, aby po doložení více než 50% podpory stávky od základních organizací odbory k tomuto nátlakovému kroku přistoupily. Důvodem stávky měla být nepodepsaná kolektivní smlouva v bodech mzdové nároky a náhrada při ztrátě zdravotní způsobilosti. O vyhlášení stávky mělo být rozhodnuto do 10. 6. a její délka byla určena na 4 hodiny.

Mimořádné zasedání Ústředí OSŽ se uskutečnilo po jednání u „kulatého stolu“, na němž představitelé OSŽ dne 22. 4. předložili zástupcům vedení ČSD v čele s ústředním ředitelem Ing. Hamplem své požadavky. Obzor z tohoto jednání přinesl obsáhlé zpravodajství, které však svědčilo o zlehčování některých problémů či úhybných manévrech ze strany vedení ČSD a nepřineslo z pohledu OSŽ požadované konkrétní řešení.

Obzor č. 20– 25. 5. 1992

Ani jednání před zprostředkovatelem ve věci neuzavřené kolektivní smlouvy na rok 1992, o němž Obzor informuje v rubrice „Co se děje v ústředí“, nedospěl pro OSŽ k přijatelnému řešení sporu. Napjatou atmosféru těch dní vystihuje titulek obsáhlého článku **„Situace spěje k sociálnímu konfliktu“**, který shrnuje výhrady OSŽ k vedení ČSD. **„Za období posledních dvou let nejenže nedošlo ke kvalitativním změnám, ale krize v železniční dopravě se naopak prohloubila,“** konstatuje se v úvodu. Jak se dále uvádí, OSŽ dlouhodobě upozorňovalo na potřebu kompetentní a kvalifikované restrukturalizace ČSD a na potřebu zásadním způsobem zlepšit řídící práci resortu i ČSD, řešení však stále nepřicházelo. **„Dlouhodobě neřešený stav v železniční dopravě přerostl díky nečinnému přihlížení vlády, parlamentu, příslušných ministerstev i vedení s. o. ČSD v katastrofální a kritickou situaci,“** zdůrazňuje se článku. Pokud vedení ČSD nebo resortu dopravy nepřijde v krátké době s jasným řešením, bude podle OSŽ sociální konflikt nevyhnutelný.

Ještě razantnější protest, než byla navržená čtyřhodinová stávka, požadovali od vedení OSŽ účastníci jednání Slovenské komory OSŽ, kteří zasedali spolu se zástupci jednotlivých odvětví a představitelů Federace strojvůdců ve Vrútkách dne 19. 5. Účastníci tohoto zasedání požadovali vyhlásit od 28. 5. časově neomezenou stávku.

Za zaznamenání stojí, že rok 1992 byl rokem parlamentních voleb. Obzor proto uveřejnil seznam železničářů, kteří figurovali na kandidátkách do České národní rady, Slovenské národní rady a do Federálního shromáždění. Bylo to celkem 32 kandidátů – železničářů a Obzor vyzval k jejich podpoře.

Zdeňka Sládková

Prodej zbytného majetku má svá přesně určená pravidla

V souvislosti s likvidací tzv. „zbytného majetku“ Českých drah či SŽDC se mnohdy vynořují otázky, zda se tato likvidace ubírá správným směrem. **„Měl jsem zájem zakoupit si nepoužívaný strážní domek, leč mi to nebylo umožněno. Jaké jsou vlastně podmínky, podle nichž se rozhoduje, zda bude ten či onen objekt zbourán, či může být prodán k dalšímu využití?“** zní jeden z mnoha dotazů, které přicházejí i na adresu časopisu Obzor.

Podle vyjádření tiskové mluvčí Českých drah Moniky Bezuchové prodávají ČD nemovité věci ve svém vlastnictví teprve na základě ověření zbytnosti v souladu s vnitřními předpisy a k prodeji musí být udělen předchozí souhlas Dozorčí rady společnosti. **„Strážní domky, železniční stanice, a od roku 2016 i výpravní budovy nejsou ve vlastnictví ČD, a. s. Tento majetek je ve vlastnictví státu s právem hospodaření pro SŽDC, s. o.,“** vysvětluje Monika Bezuchová. Jak dále dodává, ČD přistupují k demolici budov pouze v případech, kdy není jiná možnost a tato demolice je nařízena, případně z bezpečnostních důvodů, případně tehdy, pokud není o nemovité věci dlouhodobě zájem.

Veškeré zbytné budovy jsou postupně nabízeny k prodeji, který je prováděn formou výběrového řízení. Veškeré nabízené nemovité věci jsou zveřejňovány na webových stránkách www.nemovitosti.ceskedrahy.cz. **„Pokud o koupi nemovitých věcí projeví zájem stát, obce, města nebo kraje, jsou jim tyto nemovité věci nabízeny ke koupi přednostně. Ve věci prodeje nemovitých věcí ČD, a. s., je možné se obrátit na Odbor správy a prodeje majetku Generálního ředitelství ČD, a. s.“** dodává mluvčí Českých drah.

Pro SŽDC je hlavním kritériem pro odprodej strážních domků či jiných objektů tzv. „zámysl SŽDC“, tedy jaké jsou plány s danou tratí. V praxi to podle slov tiskové mluvčí SŽDC Kateřiny Šubové znamená, že na každou trať se zpracovává studie proveditelnosti, která jasně určuje, co se bude v daném úseku rekonstruovat, modernizovat apod. **„V případě možnosti odprodeje** (např. obci Bystřička výpravní budovu či cizímu subjektu výpravní budovu v Náměšti na Hané apod.) **se na Oblastním ředitelství SŽDC zpracovává tzv. ´Technická složka´, kde se vyjadřují k prodeji všechny složky SŽDC i ČD. Následně odchází souhrnné stanovisko na Generální ředitelství SŽDC, prodej následně projednává Správní rada SŽDC a pak jde k odsouhlasení na Vládu ČR,“** vysvětluje Šubová proceduru, kterou musí předání majetku projít. Některé konkrétní objekty (např. strážní domek na trati Olomouc – Prostějov – Nezamyslice, nelze nabídnout k prodeji z důvodu plánované modernizace tratí). **„ Obecně lze konstatovat, že tyto objekty** (strážní domky) **nelze odprodat, jelikož budoucí vlastník by mohl v budoucnu požadovat opatření proti hluku, vibracím apod. V případě prodeje by bylo nutné zpracování hlukové studie a měření vibrací. Budoucí majitel se nemůže dopředu vzdát svých práv ve vztahu k hluku a vibracím,“** vysvětluje Šubová.

Zájemci o koupi, příp. pronájem nevyužívaných objektů SŽDC se mohou s dotazy, či konkrétním zájmem obrátit přímo na jednotlivá příslušná Oblastní ředitelství SŽDC.

Miroslav Čáslavský

Na místě někdejší administrativní a výpravní budovy v Bruntále se dnes nachází parkoviště automobilů.

INFORMACE

Omezení platnosti jízdenek FIP ve vybraných vlacích osobní přepravy společnosti DB AG

S účinností od 11. června 2017 se zavádí ve vlacích osobní přepravy společnosti DB AG nová omezení využití jízdenek FIP. Tato omezení platí od 11. června do 9. prosince 2017, kdy budou nahrazena novým zněním.

Seznam vlaků DB AG s platným omezením využití jízdenek FIP je k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod nebo v prostředí intranetu ČD, a. s., na adrese: http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokum.nsf v kategorii Jízdní výhody a pro uživatele Lotus Notes: Soubor/Databáze/Otevřít/server: Albatros/České dráhy – dokumenty – O10 GŘ – dokumenty personální.

Šárka Pupíková,
GŘ ČD

PRÁVNÍ PORADNA

Životní a existenční minimum 2017

Životní a existenční minimum

- **Životní minimum** je minimální společensky uznaná hranice peněžních příjmů k zajištění výživy a ostatních základních osobních potřeb.
- **Existenční minimum** je minimální hranicí peněžních příjmů, která se považuje za nezbytnou k zajištění výživy a ostatních základních osobních potřeb na úrovni umožňující přežití. Tento institut byl vedle životního minima zaveden z důvodu větší motivace pro dospělé osoby v hmotné nouzi. Existenční minimum nelze použít u nezaopatřeného dítěte, u poživatele starobního důchodu, u osoby invalidní ve třetím stupni a u osoby starší 68 let.

Právní úprava

- Životní a existenční minimum je **upraveno zákonem č. 110/2006 Sb., o životním a existenčním minimu**, ve znění pozdějších předpisů.
- Platné částky životního a existenčního minima jsou stanoveny **nařízením vlády č. 409/2011 Sb., o zvýšení částek životního minima a existenčního minima.**

Hlavní využití

- **Hlavní využití** životního a existenčního minima je **v zákoně č. 111/2006 Sb., o pomoci v hmotné nouzi,** ve znění pozdějších předpisů. Životní minimum plní rozhodující úlohu při posuzování hmotné nouze i jako sociálně–ochranná veličina.
- Životní a existenční minimum **je využíváno také v zákoně č. 117/1995 Sb., o státní sociální podpoře**, ve znění pozdějších předpisů, při zjišťování nároku na dávky, které zabezpečují adresnou pomoc rodinám s dětmi ve stanovených sociálních situacích (u přídavku na dítě a porodného). V případě dávek pěstounské péče tvoří i základ pro výpočet jejich výše.
- Další využití životního minima je například v soudní praxi pro stanovení alimentačních povinností, v případě exekucí pro nezabavitelné částky apod.

Náklady na bydlení

- Životní minimum ani existenční minimum nezahrnují nezbytné náklady na bydlení.
- Ochrana v oblasti bydlení je řešena v rámci systému státní sociální podpory poskytováním příspěvku na bydlení a v systému pomoci v hmotné nouzi doplatkem na bydlení.

Částky životního minima v Kč za měsíc

pro jednotlivce	3410
pro první osobu v domácnosti	3140
pro druhou a další osobu v domácnosti, která není nezaopatřeným dítětem	2830
pro nezaopatřené dítě ve věku	
do 6 let	1740
6 až 15 let	2140
15 až 26 let (nezaopatřené)	2450

Životní minimum je součtem všech částek životního minima jednotlivých členů domácnosti.

Částka existenčního minima v Kč za měsíc

Existenční minimum je ve výši 2200 Kč.

Příklady životního minima různých typů domácností v Kč za měsíc

jednotlivec **3410**
2 dospělí 3140 + 2830 = **5970**
1 dospělý, 1 dítě ve věku 5 let 3140 + 1740 = **4880**
2 dospělí, 1 dítě ve věku 5 let 3140 + 2830 + 1740 = **7710**
2 dospělí, 2 děti ve věku 8 a 16 let 3140+ 2830 + 2140 + 2450 = **10 560**
2 dospělí, 3 děti ve věku 5, 8 a 16 let 3140 + 2830 + 1740 + 2140 + 2450 =**12 300**

Společně posuzované osoby

- rodiče a nezletilé nezaopatřené děti,
- manželé nebo registrovaní partneři
- rodiče a děti nezletilé, zaopatřené, nebo zletilé, pokud tyto děti s rodičiužívají byt a nejsou posuzovány s jinými osobami,
- jiné osoby společně užívající byt, pokud písemně neprohlásí, že spolu trvale nežijí a společně neuhrazují náklady na své potřeby.

Společně posuzovanými osobami jsou i osoby, které se přechodně, z důvodů soustavné přípravy na budoucí povolání, zdravotních nebo pracovních (včetně dobrovolnické služby), zdržují mimo byt.

Započitatelné příjmy

S životním minimem se porovnávají všechny **čisté peněžní příjmy** jednotlivce nebo společně posuzovaných osob (z pracovní činnosti, z podnikání, z kapitálového majetku, z pronájmu, důchody, dávky nemocenského pojištění, dávky státní sociální podpory a ostatní sociální dávky, podpory v nezaměstnanosti a při rekvalifikaci, výživné atd.) **s výjimkou**:

- příspěvku na bydlení, doplatku na bydlení a jednorázových sociálních dávek,
- příjmů z prodeje nemovitostí a odstupného za uvolnění bytu použitých k úhradě nákladů na uspokojení bytové potřeby,
- náhrady škody a finančních prostředků na odstranění následků živelní pohromy,
- peněžní pomoci obětem trestné činnosti,
- sociální výpomoci poskytované zaměstnavatelem,
- podpory z prostředků nadací a občanských sdružení,
- stipendií,
- odměn za darování krve,
- daňového bonusu,
- příspěvku na péči (v okruhu společně posuzovaných osob),
- části příspěvku na úhradu potřeb dítěte, který náleží ze zdravotních důvodů,
- příspěvku na mobilitu a příspěvku na zvláštní pomůcku,
- zvláštního příspěvku k důchodu pro účastníky národního boje za vznik a osvobození Československa,
- příjmu plynoucího na základě rozhodnutí Evropského soudu pro lidská práva z titulu spravedlivého zadostiučinění nebo z titulu smírného urovnání záležitostí.

Valorizace životního a existenčního minima

- Životní a existenční minimum je zvyšováno nařízením vlády.
- Při zvyšování částek životního a existenčního minima se zachovává jejich reálná úroveň.
- Vláda je zmocněna zvyšovat částky životního a existenčního minima od **1. ledna podle skutečného vývoje spotřebitelských cen, pokud nárůst nákladů na výživu a na ostatní základní osobní potřeby přesáhne** ve stanoveném rozhodném období **5 %**.
- Částky životního a existenčního minima může vláda za mimořádných okolností zvýšit také **mimo termín pravidelné valorizace.**

Informace a žádosti

Žádosti **o dávky pomoci v hmotné nouzi a dávky státní sociální podpory** se podávají **na kontaktních pracovištích krajských poboček Úřadu práce ČR** podle místa trvalého pobytu občana.

Luděk Šebrle,
analytik rozborář
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ–ústředí

NÁZORY

Solidarita

Jak byla naše veřejnost na základě mohutné mediální kampaně informována, měla se počátkem měsíce dubna konat celostátní stávka řidičů autobusové dopravy. Na základě rozhodnutí vlády mělo dojít ke zvýšení tarifních platů řidičů, ovšem ne ve všech krajích k tomu od počátku roku skutečně došlo. A proto se přikročilo k přípravě stávky. Platy řidičů autobusů byly skutečně nízké, vzhledem k odpovědnosti, kterou při výkonu svého povolání mají. Nehledě na spoustu hodin strávených čekáním na konečných. „Kraje sklízejí co zasely“, chce se mi říci s ohledem na někdejší tendry a soutěže na veřejnou dopravu, kde rozhodujícím kritériem byla nabízená cena. Kde jinde měl poté takový dopravce ušetřit peníze, než na platech svých zaměstnanců. Neboť provozní náklady se nedají obejít a manažeři a ředitelé dopravních firem se přece také neošidí. Ostatně, známe to dobře i z příkladu Českých drah, a. s.

Nicméně navzdory počátečnímu halasnému vyhlašování nadcházející stávky poté, co se jednotlivé firmy dohodly v některých krajích na navýšení finančních prostředků, od ní postupně jeden kraj za druhým odstupoval. Stávka tak výrazněji zasáhla pouze jižní Moravu, Olomoucký kraj a Českou Lípu. V ostatních krajích byla podpora stávky nakonec pouze symbolická.

V Ústeckém kraji zůstal při plánované stávce řidičů autobusů v garáži pouze jeden stroj a ke stávce se připojil jediný řidič. Na ilustračním snímku autobusy společnosti Arriva Teplice před hlavním nádražím ČD v Teplicích.

Jen tak pro zajímavost. Bilance „stávky“ v Ústeckém kraji dne 6. 4. byla taková, že v garáži zůstal pouze jediný!!! autobus a ke stávce se připojil jeden jediný řidič ranního spoje z Lobendavy do Varnsdorfu, který obsluhuje společnost Autobusy Karlovy Vary. Všechny spoje ostatních tří dopravců, společnosti ČSAD Slaný, Arriva Teplice a Bus Line, byly vypraveny.

Nejsem rozhodně zastánce radikálních řešení a stávka je až ten poslední a krajní způsob, jak se mohou zaměstnanci domoci svých práv. Neboť oni nemají (na rozdíl od našich politiků) tu možnost, odhlasovat si sami zvýšení mezd. Ostatně, právo na stávku je zakotveno i v Listině základních práv a svobod.

Nicméně vyhodnocení této stávky–nestávky vyznívá poněkud rozpačitě. Ukázalo se, že to s tou vzájemnou „solidaritou“ zaměstnanců autobusové dopravy není až tak růžové. Z té příčiny, jak mnozí řidiči „přehodnotili svá rozhodnutí“ bez ohledu na kolegialitu s ostatními poté, co se firma dohodla s krajem na dodatcích ke smlouvě. V plné nahotě se ukázalo, že se docela podařilo rozbít jednotu autobusových odborů. A do budoucna to může být docela nebezpečný precedent. Již nejednou jsme zde vzpomínali ony pověstné „Svatoplukovy proutky“. Pomiňme také podivný fakt, že stát z peněz daňových poplatníků přispívá takto soukromým firmám. Inu, vláda vyšla řidičům vstříc i z toho důvodu, že se blíží termín podzimních voleb a zvláště jedna z vládnoucích partají je docela nervózní ze svých klesajících preferencí.

Věřím, že železniční odboráři a zaměstnanci (navzdory současné roztříštěnosti Českých drah) vezmou si z tohoto příkladu ponaučení. Neboť není žádnou otřepanou frází, že „v jednotě je síla“. V budoucnosti vidím jedno velké nebezpečí a tím jsou neustálé snahy dovozu levné pracovní síly ze zahraničí. Proč asi žádají naši P.T. podnikatelé vládu o větší počet levných ukrajinských dělníků, kteří jsou ochotni pracovat za 11–13 tisíc Kč hrubého. Snad by si mohli páni ředitelé a generální ředitelé sami zkusit vyžít měsíčně s takovou částkou. U dráhy je naštěstí (zatím) stále potřeba většinou kvalifikovaných odborníků, ale co bude za pár let? Proto železniční odboráři – Bděte!

Ing. A. K. Kýzl

Pivovary nevyužívají vlečky

Vlečka do pivovaru Praha–Braník byla s konečnou platností vytrhána, již v roce 2015 byla odpojena od kolejiště při rekonstrukci žst. Praha–Braník, nebyla využívána již někdy od 90. let 20. století. Pivovar Braník byl zrušen v roce 2007, kdy byla nesmyslně výroba piva převedena do pivovaru Staropramen na Smíchově, ani ten již léta nevyužívá železnici a to ani ve svém hlavním distribučním skladu v Praze–Radotíně, kam je dosud vlečka zaústěna. Stejný osud potkal vlečku pivovaru Velké Popovice, ta je sjízdná pouze ze žst. Strančice ke skladišti v první třetině vlečky. Pak ať se nikdo nediví, že silnice praskají ve švech a kamiony zamořily celou Evropu. Kdo za to může? Ať si odpoví každý sám.

Martin Kubík

Poslední zbytky vlečky do pivovaru Braník se trhají, i přesto, že v objektu pivovaru sídlí různé firmy a dokonce zde bylo obnoveno vaření piva v minipivovaru Moucha, který sídlí v bočním objektu areálu zrušeného pivovaru Braník, stav 20. 4.

Příspěvky otištěné v této rubrice se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.

Pantograf v žst. Poprad–Tatry.

Rušňoparáda 2017

Zatímco v Česku slavíme Den železnice, na Slovensku mají Rušňoparádu. Ta zahrnuje nejen přehlídku kolejových vozidel v depu Košice, ale i zvláštní jízdy po okolních tratích. Tato akce se konala letos 22. - 23. 4. už po sedmnácté. Zlatým hřebem bylo představení opravené úzkorozchodné parní lokomotivy U29.101 Krutwig pro zdejší dětskou železnici. Kromě ní bylo možné si v depu prohlédnout současná i historická vozidla (např. 477.013 – Papoušek, M240.0039 – Singrovka, drezínu Škoda 1202 či 781.312 – Sergej), z nichž mnohá byla nasazena na zvláštních vlacích.

Letos do Košic zavítal vzácný host a sice elektrická jednotka ř. 451 „pantograf“. Ty zde v letech 1967 – 1976 zajišťovaly provoz směrem do Spišské Nové Vsi a do Čierne nad Tisou. Do svého působiště se tak podíval po více než 40 letech! Cestující se jím mohli svézt v sobotu z Popradu do Košic a v neděli pak na výletní jízdu z Košic do Slovenského Nového Mesta a zpět, tj. doslova na dohled maďarským hranicím. Jednotka budila zasloužený zájem a celou svou dalekou pouť zvládla bez problémů.

Kromě toho bylo možno se svézt po tratích, kde se dnes již nejezdí. Zajímavá byla např. jízda z Košic přes Moldavu nad Bodvou, kde je nyní na stanici město v provozu nový přestupní terminál mezi vlaky a autobusy, až do Medzevu, kam pravidelné vlaky už 15 let nejezdí. Další „lahůdkou“ byla jízda na někdejší část košicko–bohumínské dráhy v Kostoľanoch nad Hornádom a to historickými motorovými vozy ř. 830 a 820. I přes chladné počasí, které o víkendu panovalo, navštívily košické depo i zvlášní jízdy tisíce návštěvníků ze širokého okolí i ze zahraničí a akci lze hodnotit jako velmi zdařilou.

Martin Hájek, Pardubice

Rakovnický rychlík ve 2. sezoně

Jediný pravidelně jezdící retrorychlík u nás, Rakovnický rychlík (Sp 1581/1580), vyjel v sobotu 29. 4. Slavnostního zahájení se zúčastnili zástupci objednatelů dopravy, politiků, dopravce a starostů obcí a měst ležících na trati, aby společně popřáli tomuto unikátnímu projektu do druhé provozní sezony dostatek cestujících.

Rakovnický rychlík, který vznikl jako myšlenka zaplnění chybějící „díry na trhu“ a který současně obnovil tradici přímého rekreačního spojení z Prahy na Křivoklátsko a Rakovnicko, kde přes 25 let chybělo přímé spojení přes Beroun, jezdí v roce 2017 v období tzv. rozšířeného rekreačního léta. Spoje se v roce 2016 ujaly natolik, že provoz v roce 2017 byl rozšířen na 250 % původního rozsahu. V soupravě vlaku bude trvale řazen barový vůz i cyklovůz. Souprava bude jezdit v základní sestavě jako třívozová s tím, že bude-li růst frekvence, je dopravce s to navýšit kapacitu vlaku až na 6 vozů.

První letošní provozní den, v sobotu 29. 4., se svezlo „Rakovničákem“ tam i zpět relativně málo cestujících, protože byla zima a pršelo. Výjimečně byl zařazen i vůz první třídy (A 092), který přes zimu prošel dalšími úpravami interiéru. První den provozu si výkon vlaků 1580/1581 odvezl stroj T 478.2065.

Upozornění: vlak 1581 jezdí až do začátku června odklonem po Rudence a nezajíždí ve směru do Rakovníka do Berouna a točí v Berouně – Závodí!

Mgr. Bohumil Augusta, MBA

Jediný pravidelně jezdící retrorychlík u nás, Rakovnický rychlík (Sp 1581/1580), opět vyjel.

Májové setkání v Benešově u Prahy

V pondělí 1. 5. 2017 se konal v depu v Benešově u Prahy již tradiční tzv. „Májový den otevřených vrat“. Pro návštěvníky oslav, které se konaly jak v depu, tak i ve městě, byla připravena výstava železničních modelů a kolejiště. Děti se mohly svést na stanovišti Muzejních lokomotiv BN 60 a „Hektora“ T 435.003 a probíhal i prodej suvenýrů a občerstvení, nechyběl ani hudební doprovod.

Ve dvouhodinovém intervalu jezdily po celý den mezi Benešovem a Postupicemi zvláštní parní vlaky. Poslední pár vlaků jel z Benešova až do Vlašimi. V čele soupravy sestavené z vozů 020 Bix a služebáku Da–k se v plné kráse představila parní lokomotiva 431.029 zvaná „Ventilovka“.

Brzo ráno byl vypraven i zvl. manipulační fotovlak se soupravou nákladních vozů z Benešova do Postupic a zpět.

Pozadu nezůstaly ani Českédráhy, protože jak v Benešově tak se i ve Vlašimi konaly májové slavnosti s bohatým kulturním programem, proto byly po celý den na trati 222 posíleny osobní vlaky. Místo sólo motoru 810 jezdily s přívěsným vozem 010 a cestující tyto vlaky využívali v hojném počtu.

Vít Mareš

„Ventilovka“ 431.029 jedoucí z Benešova do Postupic projíždí po trati 222 mezi zastávkou Myslíč a zastávkou Struhařov.

Parní vlak Karel I.

V sobotu 29. dubna se uskutečnila již tradiční jízda parního vlaku „ Karel I.“ z Prahy–Braníku do Brandýsa nad Labem s „odskočením“ do Mělníka a zpět. V Praze hl. n. do bufetového vozu parního vlaku přistoupila vzácná návštěva, inkognito s českým doprovodem, Georg, arcivévoda Habsburg z Toskánské větve rodu. Arcivévoda je příznivcem železnice. V bufetovém voze jel i s osobním zavazadlem, neboť přijel až ze Salcburku a na oslavě v Brandýse se setkal s dalšími členy rodu, kteří jeli auty.

Slavnostní průvod před kostelem ve Staré Boleslavi, kde byl zavražděn svatý Václav 28. září roku 935, v průvodu kladrubští koně s kočárem s hosty, v popředí ušlechtilí koně ze stáje hraběte Kinského.

Při příjezdu parního vlaku do žst. Brandýs nad Labem bylo nádraží přeplněno příznivci železnice. Parní vlak, tak jako obyčejně, profesionálně doprovázel Petr Pavlík, přednosta osobní stanice Praha–Smíchov.

V Brandýse v zámeckém parku se konala slavnostní přehlídka za účasti armádního generála Vlastimila Picka, který je nyní starostou města Brandýs. Projev přednesla arcivévodkyně Gabriela (vnučka Karla I.), poté se vydal slavnostní průvod na mši svatou v hlavním českém poutním místě Staré Boleslavi. Oslavy se zde konají na paměť císaře a krále Karla I. (1916–1918), který zakoupil brandýské panství 8. října 1917; po roce mu bylo zabaveno nově vzniklou republikou. Císař Karel byl v říjnu 2004 papežem Janem Pavlem II. v Římě blahořečen, hlavně za své snahy o mír mezi národy a zabránění krveprolití v revolučních dnech roku 1918.

Vlak vezla parní lokomotiva z Jaroměře (464.008), vyrobená v roce 1935 v ČKD. Zajímavostí je, že již delší dobu neprovozní lokomotiva NTM 422.025 (při vyrobení 178.49) byla na osobní svolení budoucího císaře Karla pojmenována při jeho návštěvě v ČKD v roce 1907 „Arcivévoda Karel.“ Škoda, že není provozní, byla by jistě perlou oslav v Brandýse! **Martin Kubík**

V obležení lidí po příjezdu v Brandýse nad Labem, 29. 4. dopoledne.

Kreativní skupina FISAIC se úspěšně představila v Altenburgu

Ve dnech 22. a 23. dubna navštívily čtyři členky skupiny Kreativní ruční práce FISAIC (Marie Cilová, Marie Havlínová, Pavla Packová a Štěpánka Smrčková) německý Altenburg, kde se pod záštitou Stiftung Bahn–Sozialwerk (BSW), Zentrale, Internationaler Vertrieb und FISAIC konala výstava rukodělných prací. Výstava byla slavnostně zahájena vernisáží 22. dubna v 15 h v galerii Bühl v Altenburgu. Vystavené exponáty si mohou zájemci prohlédnout až do 26. května. Vystaveno je zde přes 190 exponátů, mezi nimi i 11 výtvorů děvčat z České republiky.

Organizátorka akce, paní Barbara Sciesinski, nám prozradila, že zástupci Francie původně poslali pouhé 3 exponáty, ale po obdržení katalogu a zjištění, že z České republiky došlo zmíněných 11 exponátů, se nechtěli nechat zahanbit a dodatečně poslali několik dalších krásných kousků. Na výstavě byla k vidění spousta zajímavých ručních děl a technik, například paličkování, háčkování, malování, řezbářské práce apod. Komise kromě medailí udělila i několik diplomů, dva z nich dostaly i M. Havlínová a P. Packová. Myslím si, že to je důkazem toho, že naše tvořivé ruce neudělaly ve světě ostudu.

Pavla Packová

ČR reprezentovaly v Altenburgu členky skupiny Kreativní ruční práce FISAIC.

Třetí ročník čarodějnického dne přinesl zábavu i poučení

Dobrá tradice čarodějnických dnů plných soutěží, výtvarných prací a karnevalového veselí pokračovala v areálu rekreačního střediska Prudká v neděli 30. 4. Pořadatelé připravili na celý den bezpočet atrakcí pro aktivní činnost účastníků. Děti zápolily s hasičskými stříkačkami, policisté snímali otisky prstů, na malém hipodromu se vozily děti na konících, ostatní skotačily na skákacím hradu. Komu vyhládlo, mohl si opékat výborné špekáčky či popíjet malinovku z bezedného sudu.

Program připravili vesměs dobrovolníci s přispěním ZO OSŽ žst. Brno hl. n., Rekreačního střediska Prudká, Hasičského sboru ze Zastávky u Brna a policie ČR z Brna. Počasí přálo, těšíme se na další akce. **Jaroslav Vavřík**

Na čarodějnickém dni se děti se mohly blíže seznámit třeba s prací hasičů.

Modrý vandr letos na Tršicku

Letošní Modrý vandr se koná 20. května a bude uspořádán jako turistické putování nejkrásnějšími partiemi Přerovska a Tršicka, zakončené v Brodku u Přerova. Na výběr jsou dvě pěší trasy (12,5 a 17,5 km) a jedna cyklotrasa (cca 50 km). Všechny trasy vedou nenáročným, mírně kopcovitým terénem málo známých zákoutí na rozhraní Moravské brány a Hané s četnými turistickými zajímavostmi (mj. i pozoruhodnou rozhlednou!). Start pěších tras je stanoven od 8 do 10 hodin od železniční stanice Přerov, start cyklotrasy bude rovněž od 8 do 10 hodin, a to od železniční stanice Olomouc hl. n. Cíl všech tras je stanoven do 17 hodiny v Brodku u Přerova (Bistro – Majetínská ulice), kde je pro všechny poutníky přichystáno občerstvení.

Organizaci zajišťují ZO OSŽ SDC Olomouc a ZO OSŽ žst. Olomouc hl. n. ve spolupráci se SŽDC, s. o., OŘ Olomouc. Pořadatelé se těší na hojnou účast. **–čas–**

Moudrost pro tento den

Lidé říkají, že je život krátký. Já to vidím tak, že dělají vše pro to, aby krátký byl.

Jean–Jacques Rousseau

Poslední volná místa v Orionu!

Apartmánový dům Orion v řecké Leptokárii stále nabízí volná místa v termínech: 13. 7. – 24. 7., 3. 8. – 14. 8. a 14. 9. – 25. 9. 2017.

Podrobnější informace poskytneme na telefonu 972 241 928 nebo na e–mailové adrese: tereza.gojna@osz.org. **–oš–**

Pestré aktivity Klubu seniorů OSŽ DKV Česká Třebová

Klub seniorů OSŽ DKV Česká Třebová nabízí svým členům pestrý program, vloni to byl například turnaj v bowlingu, zájezd do Olomouce s exkurzí do výrobny svíček, návštěva pražského divadla Hybernia, či výlet do zámku v Častolovicích.

Výbor Klubu seniorů OSŽ DKV Česká Třebová se snaží, aby každý člen měl možnost si vybrat svoji zálibu: sport, manuální zručnost, kulturu, cestu za poznáním; tím se vystřídají účastníci jednotlivých akcí, každý podle toho, co ho zajímá. Vše nejen vrcholově zajišťuje, ale každou akci pomáhá organizačně uskutečnit předsedkyně Klubu seniorů OSŽ DKV Česká Třebová paní Blanka Tomková, která řadu let řídí Klub seniorů a hlavně její zásluhou je činnost celého klubu hodnocena velmi kladně. Za práci pro společnost, organizační schopnosti, obětavost, ochotu a kamarádský přístup je navržena jako kandidátka do Republikové rady seniorů OSŽ. **Mirek Hampl**

Jarní setkání Klubu důchodců při ZV OSŽ ČD OPŘ Praha

Setkání se konalo 25. dubna 2017. Všech 35 účastníků, včetně bývalých ředitelů OPŘ Ing. Radimíra Hofty a Ing. Jaromíra Kadlece, si zavzpomínalo nejen na dřívější spolupráci, ale projevilo i velký zájem o současné dění na železnici. Dík patří zástupcům CDP (centrální dispečerské pracoviště) Praha Ing. Pavlu Kolářovi a Jiřímu Bláhovi, kteří nejen fundovaně odpovídali na otázky, ale za velkého zájmu informovali o nejmodernějším dálkovém řízení vlakové dopravy. Poděkování za organizaci setkání patří předsedkyni Klubu důchodců Božence Drobkové, která seznámila přítomné s hospodařením Klubu a s plánem činností v r. 2017, kdy na každý měsíc je připraven společný výlet vlakem. Velký zájem o tištěný Obzor svědčí o tom, že důchodci ze všech odvětví ČD a SŽDC zůstávají stále aktivní a významnou složkou OSŽ. **Jiří Vlašánek**

PŘEDPLATNÉ OBZORU
tel. 9722 41909,
mob. 737 275 085,
obzor@osz.org

OBZOR
WWW.OSZ.ORG

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. - Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085, michael.mares@osz.org), redaktoři PhDr. Zdeňka Sládková (tel. 737 275 084, zdenka.sladkova@osz.org) a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 737 275 086, miroslav.caslavsky@osz.org). Předplatné a příspěvky: obzor@osz.org. **Sídlo redakce**: žst. Praha hl. n. (nová provozní budova), tel. 9722 41909. **Korespondenci zasílejte na adresu:** Redakce Obzoru, Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9, e-mail: obzor@osz.org. **Webová stránka OSŽ: www.osz.org.** Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. - **Objednávky předplatného vyřizuje redakce** (obzor@osz.org, tel. 9722 41909, mobil 737 275 085). Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s. p., Odštěpným závodem Střední Čechy v Praze, čj. 306/97-P ze dne 23. 1. 1997. - Nevyžádané rukopisy se nevracejí. **Uveřejněné příspěvky se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.**

MK ČR E 5063 ISSN 0862-738X