



27. března 2023

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉHO SDRUŽENÍ ŽELEZNIČÁŘŮ

Cena 5 Kč

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ Představenstvo OSŽ

Stávající mediální přístup vlády je krajně rizikový a otevírá možnost různým spekulacím k aktuálním celospolečenským tématům

Na jednání Představenstva OSŽ, které se konalo v úterý 7. března 2023, zhodnotil předseda OSŽ Mgr. Martin Malý hospodářský výsledek OSŽ za minulý rok, který vyšel v plusových číslech, a i na letošní rok se s touto skutečností počítá. Současně byl projednán a schválen rozpočet na rok 2023, který bude předložen na Ústředí OSŽ.

Předsedové Podnikových výborů OSŽ následně informovali o dění v jednotlivých PV. Štěpán Lev (PV OSŽ při ČD) informoval o změnách stravného, Radek Nekola (PV OSŽ ČD Cargo) shrnul bilanci za první dva měsíce roku 2023, o dění na Správě železnic informoval tajemník PV Miroslav Maincl a za Nedrážní republikový výbor podala informace Bc. Renata Dousková.

Poté seznámila PhDr. Helena Svobodová členy představenstva s in-

formacemi z jednání řídicího výboru Železniční sekce ETF, která proběhlo 28. února v Bruselu.

Ing. Ondřej Šmehlík informoval o chystaných sportovních akcích, jakož i o připravované mezinárodní výstavě modelové železnice FISAIC.

Závěrem jednání se rozproudila diskuze ohledně některých návrhů na důchodovou a daňovou reformu, jak zaznívá v médiích od představitelů vládní koalice, a o chystané demonstraci proti nim.

Odborové sdružení železničářů své nesouhlasné stanovisko k reformám zaslalo dopisem již dříve ministrově práce a sociálních věcí a nechává na každém občanovi, zda se demonstrace zúčastní.

–RED–

Foto: Daniela Houdková
(Podrobnosti na www.osz.org)



Aplikace „Můj vlak“ vyhrála prestižní mezinárodní ocenění

Začátkem března proběhla v Londýně celosvětová konference Transport Ticketing Global zabývající se novými technologiemi odbavovacích systémů, platebních metod a obecně vylepšením zážitku zákazníků z cestování. Součástí konference je každý rok vyhlášení vítěze za nejnovativnější produkt v sedmi různých kategoriích.



Do kategorie Digitální šampion přihlášily České dráhy aplikaci „Můj vlak“, která se probíjela do užšího výběru. Konkuren-

ce byla opravdu velká, a proto bylo příjemným překvapením pro Kateřinu Vokounovou z Odboru mezinárodních vztahů ČD a.s., že se ocitla na pódiu a přebírala prestižní cenu. „Tajně jsme doufali, že budeme alespoň jeden ze dvou podniků, který dostal čestné ocenění, ale nečekali jsme, že zvítězíme. My samozřejmě věříme, že je naše aplikace velmi kvalitní, ale konkurence byla tvrdá. Porazili jsme například i mobilní aplikaci italské společnosti Trenitalia,“ dodala s radostí Kateřina. Aplikace zaujala desetičlennou mezinárodní porotu svými komplexními službami a tím, která se umožňuje každému cestujícímu mít v kapse svou vlastní prodejnu jídel a informační službu otevřenou nonstop.

Daniela Houdková

Milan Sedlák

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Vladislav Vokoun:

„CÍLEM ODDĚLENÍ STRATEGIE A LEGISLATIVY JE PŘIPOMÍNKOVÁNÍ ZMĚN ZÁKONŮ VE PROSPĚCH ZAMĚSTNANCŮ...“

Po jednání VIII. sjezdu OSŽ vzniklo při Odborovém sdružení železničářů nové oddělení Strategie a legislativy. Jeho vedením byl pověřen Vladislav Vokoun, do konání sjezdu 1. místopředseda OSŽ. Proto jsme mu položili několik otázek na téma činnosti tohoto oddělení.

■ Uplynul již rok od zahájení činnosti Oddělení strategie a legislativy. Co má toto oddělení na starosti a čím jste se během jeho dosavadní existence zabývali?

Úvodem bych chtěl říci, že myšlenka vzniku nového oddělení byla motivována velkým množstvím legislativních návrhů, které jsou převážně reakcí na nutnost převzít závazky směrnic a nařízení EU. Dalším motivem byl například neuspokojivý stav v oblasti důchodového pojištění, zejména dlouhodobým nezohledněním náročných a rizikových profesí.

S ohledem na skutečnost, že jsem již nekandidoval na volené funkce v OSŽ a minimálně do skončení volebního období v dozorčí radě ČD jsem k dispozici, došlo ke vzájemné dohodě, že našemu svazu budu v této oblasti nápomocen. To samozřejmě platí v případě potřeby i pro ostatní činnosti.

Z výčtu legislativních návrhů bych rád poukázal především na dvě oblasti, které považuji za nesmírně důležité – a to je návrh zákona, kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony a podzákoné normy. Zajímá mě tento návrh mimo jiné s důrazem na možné značné dopady na finanční náklady dopravců a provozovatele dráhy. Naši snahou je ochrana srovnatelných podmínek našich železničních podniků a jejich zaměstnanců s těmi v zahraničí. Odborové sdružení železničářů mělo k této novele řadu připomínek.

A dále je to problematika dřívějšího odchodu do starobního důchodu bez trvalého krácení pro zaměstnance pracující v náročných profesích, tedy především těch, které OSŽ zastupuje. Tak to vezmeme postupně.

■ Jaké závěry jste u zákona o dražích přijali?

Máme například značné výhrady k návrhu podmínek pro přerušování provozuschopnosti a provozování dráhy. Paragrafově znění bylo dle našeho názoru zcela špatně napsáno. Domníváme se, že by měl být tento paragraf zcela vypuštěn, nebo důsledně přepracován. Další výhrady máme k často „slepému“ uplatňování Evropských směrnic a nařízení ohledně práv cestujících i v těch případech, kde lze uplatnit změkčení pravidel na národní úrovni. Nemáme nic proti zvyšování úrovně služeb pro zákazníky, jejich uplatnění však musí odpovídat aktuálním možnostem dopravců a provozovatele dráhy, nebo se musí zapojit stát prostřednictvím dotačních titulů.

■ Nyní se tedy věnujeme předčasněmu odchodu do důchodu. Co pro tzv. náročné profese navrhuje?

Požadujeme takovou novelizaci zákona 455/2022 Sb., aby došlo k rozšíření okruhu povolání, kterých se týká možnost odchodu do předčasněho důchodu bez krácení. V našem případě se jedná o profese zařazené do III. a IV. kategorie rizik a dále o profese přímo se podílející na zabezpečení a organizování drážní dopravy a dráhy. Jedná se o provozní profese, pracující za velmi náročných podmínek.

■ Připravujete pro náročná povolání také připomínky pro posílení systému penzijního připojištění?

Nikdy jsme se nespolehlali na to, že stát za nás vyřeší všechno. Proto jsme již na konci roku 2008 podepsali ve shodě všech odborových centrál, zástupců vedení ČD, SŽDC, ČD Cargo a MDČR tzv. „Koncepti částečného řešení důsledků prodloužení důchodového věku“, která platí dodnes. V jedné části jsme nastavili pravidla poskytování příspěvku zaměstnavatele na penzijní připojištění zaměstnanců v odstupňované výši, se zohledněním náročnosti vykonávané práce.



Foto: Daniela Houdková

V současné době usilujeme, aby tento institut byl povýšen na úroveň zákona a dotčení zaměstnanci měli vyšší jistotu. Zároveň považujeme za správné, aby na tomto nějakou pobídkovou formou participoval stát. Tomu odpovídají naše návrhy.

■ Jaké zaujímáte stanovisko k připravované penzijní reformě, která počítá s odchodem do důchodu až v 68 letech?

Za sebe mohu říci, že jsem až zoufalý, jak přišerým způsobem se dlouhodobě vede celá diskuze kolem důchodových reform. Mnohdy to připomíná diskuzi fotbalových fanoušků, kde se cítí být trenérem. Celá řada článků je úplně vytržená z kontextu, často se používají účelová data, dochází k fabulacím a srovnává se nesrovnatelné. Úplně nejhorší je, že tímto mnozí politici, část odborné veřejnosti a bohužel i některá média vytváří nesmyslné a nebezpečné mezigenerační propasti. Navíc berou chuť mladším ročníkům zabývat se spojením na dobu, kdy oni budou rovněž senioři.

Jsem přesvědčen, že většina našich občanů si je vědoma potřeby určitého vývoje v této oblasti. Všechny změny by však měly být dlouhodobé, předvídatelné, přiměřené k zachování potřeby pocitu sounáležitosti ve společnosti a měly by zohlednit limit důchodového věku s ohledem na náročnost (fyzickou a psychickou) vykonávané práce. To se zatím bohužel neděje, takže nelze čekat náš souhlas.

Děkuji za rozhovor! ■



MEZINÁRODNÍ EKONOMICKÁ KONFERENCE

Asociace samostatných odborů a Odborový svaz pracovníků zemědělství a výživy – Asociace svobodných odborů České republiky uspořádaly Mezinárodní ekonomickou konferenci, která se uskutečnila v pátek 3. března 2023 ve Zlatém sále Lichtenštejnského



Předseda vlády Petr Fiala
a předseda ASO Bohumír Dufek

paláce, v Praze na Kampě.

Na konferenci vystoupili předseda Asociace samostatných odborů, člen Evropského hospodářského a sociálního výboru Bohumír Dufek, předseda Odborového sdružení železničářů a místopředseda ASO Mgr. Martin Malý, předseda vlády prof. PhDr. Petr Fiala, Ph.D., LL.M., místopředseda vlády, ministr práce a sociálních věcí Ing. Marian Jurečka, ministr průmyslu a obchodu Ing. Jozef Síkela, člen Evropského hospodářského a sociálního výboru Ing. Jaroslav Ungerman, CSc., bývalý člen Evropského hospodářského a sociálního výboru Ing. Vladimír Novotný, prezident Svazu průmyslu a dopravy ČR Ing. Jaroslav Hanák, předseda představenstva a GR Brano Group Ing. Pavel Juříček, Ph.D., k problematice zdravotnictví prof. MUDr. Ing. Petr Fiala, Ph.D., FICAE.

Premiér Petr Fiala požádal odboráře, aby byli ve svých požadavcích realističtější tak, aby jejich naplňování neohrozilo ekonomickou situaci země v příštích až desítkách let. Na konferenci Asociace samostatných odborů zopakoval, že vláda chce stabilizovat veřejné finance, což může provést jen nepopulárními kroky. Za největší výzvu pro dlouhodobou udržitelnost označil financování penzí a přihlásil se k přípravě důchodové reformy pro lidi mladší 40 let.

ASOCIACE SAMOSTATNÝCH ODBORŮ informuje, že sobotního (11. 3.) celonárodního setkání „Česko proti bídě“, kterou pořádala politická strana PRO, se jako host zúčastnil předseda ASO Bohumír Dufek.

www.odbory.info



V současné době je prostor břeclavského přednádraží doslova ucpán parkujícími auty

PŘEDSTAVUJEME • OSOBNOSTI • TVÁŘE OSŽ

René Vrána, předseda ZV OSŽ DKV Přerov a nový člen Ústředí OSŽ:

„Prvotní informace, které budu získávat na jednání Ústředí OSŽ, jsou pro mě velice důležité.“

Koncem února jste byl zvolen jako nový člen Ústředí OSŽ poté, co Váš předchůdce Pavel Hronovský z důvodu odchodu na jinou práci na toto členství rezignoval. V Ústředí zastupujete společnost DPOV, a. s., která je dceřinou společností Českých drah. Zde zastáváte funkci předsedy ZV OSŽ DKV Přerov. Jaká je struktura Vaší ZO OSŽ?

Především bych upřesnil strukturu Podnikového výboru DPOV, který sdružuje tři základní organizace – ZO OSŽ DKV Přerov, dále ZO OSŽ DPOV Nymburk a ZO OSŽ železniční stanice Veselí nad Moravou. Tyto tři ZO OSŽ mají jednoho společného zástupce v Ústředí, kterým jsem byl zvolen právě já jako místopředseda Podnikového výboru DPOV a současně předseda ZO OSŽ DKV Přerov. Všechny tři jmenované organizace mají svůj historický název a v současné době zastupují členy OSŽ ve společnosti DPOV. Celkem firma DPOV zaměstnává 578 pracovníků, z nichž více než polovina (292) je členy OSŽ.

Co pro vás jako zástupce DPOV v Ústředí OSŽ tato nová funkce znamená?

Pro mě samotného jsou velice důležité především prvotní informace, které budu na jednání Ústředí získávat. Ústředí OSŽ je totiž nejvyšším orgánem OSŽ mezi sjezdy a jeho usnesení jsou závazná pro všechny členy OSŽ. To znamená, že tyto informace, které se týkají mimo jiné i problematiky jiných ZO OSŽ, budu dále předávat mezi členskou základnu OSŽ v DPOV a snažit se, aby pronikly opravdu ke všem. Z opačné strany, tj. ze strany členů OSŽ našeho podniku, budu na jednání Ústředí OSŽ přenášet především jejich požadavky a potřeby, což v praxi znamená jejich obhajobu v pracovních vztazích, ale také jejich sociální a také sportovní a kulturní potřeby. To všechno ostatně již činím jako předseda zdejšího závodního výboru a místopředseda Podnikového výboru OSŽ při DPOV.

DPOV se zabývá opravami železničních kolejových vozidel, a to jak pro mateřskou organizaci ČD, tak pro všechny členy Skupiny ČD. Jaká je současná situace v DPOV z vašeho pohledu?

V současné době se ve společnosti projevuje tlak na zefektivnění výroby a stabilizaci na domácím opravárenském trhu. Vyzvedl bych především tlak na zvyšování flexibility, což v praxi znamená přizpůsobivost na jednotlivé přicházející zakázky. Tento tlak je způsoben především skutečností, že se mění skladba kolejových vozidel, přicházejících do opravy, neboť České dráhy modernizují svůj vozový park, přicházejí nové řady lokomotiv, přičemž ty starší pomalu ubývají.

Daří se tyto požadavky plnit?

Jsem přesvědčen, že všichni zaměstnanci DPOV jsou odborníci na svých místech a dokáží se přizpůsobit novým podmínkám. Základem zůstávají opravy železničních kolejových vozidel ve stupních oprav R1, R2 a R3, dále jejich modernizace a ostatní opravy. Určitě zvládneme i nové a náročnější práce a to i díky novému vedení podniku. Od 1. ledna 2023 je novým členem představenstva DPOV, a. s., Ing. František Kozel, jehož zku-



šenosti jsou zárukou toho, že si podnik poradí se vším, co je potřeba. Ohledně mé osoby aktuální problémy a dotazy řeším s ředitelem PSO (provozní středisko oprav) Přerov Ing. Radoslavem Rotkreml. Jinak jako zástupci odborů máme stále otevřené dveře i k členům Představenstva DPOV, a. s., což nám velice pomáhá v případech, kdy potřebujeme vysvětlit potřebu nějakých změn.

Můžete přiblížit vaši práci jako předsedy ZV OSŽ ve vašem podniku?

Od roku 1993 pracuji jako elektromechanik, ve funkci předsedy ZO OSŽ DKV Přerov jsem od září roku 2015, kdy jsem nahradil zesnulého Jaroslava Hobzu. V současné době již vykonávám funkci předsedy třetí volební období. Práce je to časově velice náročná, protože není dne, kdy bych neřešil jakýkoliv podnět jak členů naší ZO OSŽ, tak i zaměstnanců v našem PSO Přerov. Navíc má náš ZV OSŽ na starosti dětský tábor v nedaleké Čekyni, kde jsou mi velice nápomocní naši senioři, především pan Josef Malíška, předseda Sdruženého klubu seniorů, či Věra Pavelková, která obětavě zastává veškerou administrativní práci. Mimochodem – zdejší Sdružený klub seniorů čítá více než 81 bývalých zaměstnanců jak původního DKV Přerov, tak dnešního DPOV.

Které záležitosti řešíte při jednání se zaměstnavatelem a jak přitom využíváte své zkušenosti z práce pro OSŽ?

V OSŽ jsem již 25 let, pět funkčních období pracuji v závodním výboru. Nikdy jsem neměl problém s komunikací s vedením firmy, což je nezbytné pro úspěšné vyjednávání se zaměstnavatelem v otázkách kolektivního vyjednávání, BOZP, sociálního fondu, zastupování členů, kteří potřebují poradit v i v dalších situacích. V kostce řečeno – OSŽ je pomoc, rada, Podpůrný fond, pojištění, zastupování, benefity, rekreace, sport a informace. Na to vše kladu patřičný důraz.

Podle toho, co říkáte, jste zřejmě velice vytižený člověk. Jak se se svou prací pro podnik i pro OSŽ vyrovnáváte??

Jsem prakticky neustále ve styku s lidmi, komunikuji s nimi, snažím se jim pomáhat. Člověk však potřebuje také oddech, občas vypnout. Já sám si nejvíce odpočinku při relaxaci na chatě s mým psem nebo při práci na zahrádce, ale rád se opět vrátím mezi lidi – tam se i přes pracovní vytižení cítím stále dobře.

Děkuji za rozhovor.

Text a foto: Miroslav Čáslavský



Vize nové podoby přednádraží – více zeleně a vytvoření místa pro odpočinek

NAVŠTÍVILI JSME

Břeclavské přednádraží stále čeká na svoji novou podobu

Již třetí rok čeká břeclavské přednádraží na svoji opravu a nový vzhled. Původně měly úpravy přednádražního prostoru začít již v roce 2020, poté, co byla dokončena oprava nádraží. Koronavirus, nedostatek financí a kritika navrženého projektu ze strany Břeclavanů však celý proces oddálila. V současné době je před dokončením nový projekt, podle něhož by měla rekonstrukce přednádražních prostor proběhnout. Hlavním sporem je otázka parkujících automobilů, které v současné době zaplňují takřka celý prostor přednádraží. Záměrem města, které celou přestavbu financuje, je více zeleně v tomto prostoru, vytvoření místa pro odpočinek a zavedení řádu do par-

kování. Na nedalekém autobusovém nádraží, sousedícím s nádražím vlakovým se v této souvislosti připravuje výstavba parkovacího domu.

V původním návrhu byla i realizace modelu první lokomotivy, která přijela v roce 1839 do Břeclavi – byla jí lokomotiva Moravia, vyrobená v Anglii. V plánu byla i kašna, prolézačka pro děti a zapojení kaple do celého prostoru přednádraží. Podaří-li se všechny tyto záměry uskutečnit však není vůbec jisté – náklady na provedení přestavby přednádraží totiž v posledních letech stouply o padesát procent a v současné době činí 60 milionů korun.

Text a foto: Miroslav Čáslavský

ZE SVĚTA

Německo přestává podporovat vozové zásilk

Je úsměvné, že Německo přestane podporovat přepravu samostatných vozových zásilek. Zajímalo by mě, kde se nabraly informace, že v Německu je ještě 18 procent takových zásilek? Přitom každý kdo cestuje po Německu vlakem vidí z oken vlaku města velikosti jako je Zittau, že na takových železničních stanicích jsou manipulační koleje již dvacet let vytrhány, redukovány nebo zarostlé náletem! Místo VNVK stojí na nákladkových placech již dávno supermarkety či parkoviště kamionů. Jen namátkou jmenuji An-naberg-Bucholz. Takových míst je stovky! Třeba v celém Sasku i Bavorsku nenajdeme po programu MORA-C z roku 2000 prakticky nikde menší vlečku či nákladkové místo. Již dvacet let se v Německu vozí víceméně jen ucelené vlaky – kontejnery, oleje, pohonné hmoty, zbytky uhlí, díly VW či ucelené vlaky s dřevem. Snad mě ani nezajímá, kam a na co ty milionové

podpory samostatným vozovým zásilkám mizely? Stejně tak byla na minimum spíše na nulu zrušena seřaďovací nádraží. I proto jsou plné dálnice kamionů, nejde-li totiž z místa A na síti SŽ do místa B na DBAG vlivem redukce kolejí, redukce Mn vlaků a seřaďovacích stanic KDE NALOŽIT a VY-LOŽIT, je to o ničem. A kde to ještě lze je, cena naproti kamionu nekonkuren-schopná. Navíc po roce 1989 došlo k totální devastaci železniční sítě DB/DR. Byly fyzicky zlikvidovány desítky tratí, největší devastace od roku 1945, kdy plno tratí demontoval SSSR jako válečnou kořist. Prostě Green Deal v praxi.

Sice v Německu existuje mapa, kde se zrušené tratě mají obnovit, zatím se nekoplo do země, na rozdíl od Polska, kde se připravují k otevření další zrušené tratě již v roce 2023 a 2024!

<https://www.vdv.de/...dfx>

Martin Kubík

Trať Vídeň–Marchegg elektrizována

První část přestavby „Marcheggské východní dráhy“ byla 11. prosince 2022 ukončena zahájením elektrického provozu. 37 km dlouhá trať byla částečně zdvojkolejněna. Díky tomu mohou příměstské vlaky linky R81 mezi Vídní a Marcheggem jezdit elektricky. Na trati byly zmodernizovány některé stanice a zastávky a zrušena všechna úrovněová křižení. Kvůli chybějící

elektrizaci na přeshraničním úseku Marchegg – Devínská Nová Ves však musí i nadále jezdit mezistátní vlaky REX Vídeň–Bratislava v nezávislé trakci v čele s lokomotivou řady 1016 (Herkules), přičemž 95 % své trasy jedou pod elektrickým vedením.

Z Eisenbahn Revue přeložil Martin Hájek

SBB plánují od září 2023 totální dohled ve stanicích

Orwellovský rok 1984 začíná v září 2023 – alespoň ve stanicích Švýcarských spolkových drah (SBB). Ať už se jedná o každodenní dojíždění nebo zábavný výlet do hor, SBB bude brzy sledovat každý krok svých cestujících. Kamery s rozpoznáním obličejů mají být propojeny mimo jiné s daty z pokladny. Sleduje se věk kolemjdoucích a zavazadla, která převážejí. Nebo kudy chodí po nádražích, v jakých obchodech kolik peněz utratí atd. „Zákazníci SBB jsou vůči těmto špiónážním aktivitám bezmocní“, píše K-Tipp. SBB vyžadují od svých dodavatelů, že údaje musí být shromažďovány vždy anonymně – v souladu se zákonem o ochraně osobních údajů. Dokument ale říká, že „po celou dobu pobytu ve stanicích je požadována je-

dinečná identifikace osoby (Person-ID)“. Na dotaz K-Tipp tisková kancelář SBB uvedla, že „nemohly být učiněny žádné nezákonné postupy vůči jednotlivým lidem“. Podle K-Tipp by data měla být uložena v cloudu Microsoftu.

Ale k čemu to všechno je? Podle K-Tipp je plánem zvýšit „míru absorpce“ na cestujícího prostřednictvím cíleného monitorování. Jinými slovy, jde o využití dat k nalákání zákazníků ke konzumaci. „Protože čím větší tržby provozovatelé obchodů ve stanicích budou mít, tím větší nájem budou muset platit SBB.“ Cílem je kompletně „přezbrojit“ 57 stanic do roku 2028. Jako první bude v září přezbrojena železniční stanice Schaffhausen.

Z Watson.ch připravil sh

Všimli jsme si

● **CENTRÁLNÍ KOMISE** Ministerstva dopravy ČR schválila v březnu roku 2020 optimalizaci tratového úseku Cheb–Sokolov ve stávající stopě, jež je rozdělena do tří samostatných investičních akcí, přičemž nejdelší ze zmiňovaných staveb Kynšperk nad Ohří–Sokolov v délce 12 km musel projít důkladným posouzením vlivu na okolí (EIA), což dopadlo úspěšně a Ministerstvo životního prostředí tak udělilo důležitý souhlas ke stavebním pracím, jež by měly probíhat v letech 2026–2028 a budou zahrnovat obnovu železničního svršku, spodku, mostů, propustků, aktivaci nového zabezpečovacího zařízení, či evropského vlakového zabezpečovače ETCS, v neposlední řadě přestavbu železničních stanic Citice a Dasnice na výhybny se zastávkami umístěnými blíže k obcím (ve druhé jmenované byly v minulosti instalovány na staré brány traktního vedení nová osvětlení jako náhrada za starší nádražní lampy JŽ – na snímku ze dne 16. 2. 2023) a výstavbu ostrovních nástupišť v žst. Kynšperk nad Ohří a Tršnice. Tímto krokem dojde v Karlovarském kraji ke zvýšení atraktivity a bezpečnosti železniční dopravy.

Tomáš Martinek



● **V ŽST. LOVOSICE** výhledově prodou proměnou všechna čtyři nástupiště, která budou zvýšena na normovou výšku 550 mm, přičemž zároveň dojde k výměně jejich zastřešení a osvětlení, či rekonstrukci a prodloužení stávajícího podchodu pod celým staničním kolejištěm (proběhne částečná obnova železničního svršku) do protější části města, včetně instalace výtahů umožňující bezbariérový přístup na jednotlivá nástupiště a do odbavovací haly, což zajistí pohodlnější cestování vlakem osobám s omezenou schopností pohybu a orientace. Díky této investiční akci zde budou odstraněny legendární lampy „sadvky“ (na snímku ze dne 21. 2. 2023) a původní „vlaštovky“ (slangový název pro staré zastřešení ostrovních nástupišť).

Tomáš Martinek



● **DENÍK PRÁVO PŘINESL** dne 6. 2. 2023 informaci o záměru vrcholového vedení Českých drah o vybudování vlastní budovy GŘ, aby mohl opustit nájem v budově „na Nábřeží“, která přešla před lety z majetku Českých drah do majetku státu zastupovaném ministerstvem dopravy.

O témže uvažoval před čtvrt stoletím, na podzim roku 1998, po svém nástupu do funkce generálního ředitele ing. Dalibor Zelený a seznámil s ním při „uvítacím setkání“ zástupce odborových organizací působících v té době na GŘ – Odborového sdružení železničářů a Unie železničních zaměstnanců. Jako by v předtuše toho, co bude za několik let následovat. Z vlastníka budovy se stane nájemník a z nájemníka vlastník...

Uvažovaný nový objekt měl být postaven na pozemcích patřících v té době ČD v prostoru hlavního nádraží, tam, kde se dnes nachází kancelářský a bytový komplex **Churchill Square**. Původně se zde nacházely sklady MTZ, kotelna, sklady uhlí...

Miroslav Zikmund

STÁTNÍ SOCIÁLNÍ PODPORA 2023
(2)

Vážené kolegyně a kolegové, v minulém čísle Obzoru jsme Vás informovali o institutu „Státní sociální podpora“ a dnes Vám přinášíme informace o dalších dávkách státní sociální podpory ve znění pro rok 2023.

6. Peněžitá pomoc v mateřství (mateřská)

K čemu slouží mateřská

Peněžitá pomoc v mateřství, spíše známá jako mateřská, má vynahradit buď příjem matky v období před porodem a těsně po něm, nebo příjem otce při výchově dítěte.

Kdo má nárok na mateřskou

Hlavní podmínkou je účast žadatelky na nemocenském pojištění.

Výše mateřské

Výše příspěvku se odvíjí od výše příjmů žadatele.

Např.: maminka s předchozím hrubým příjmem ve výši **20 000 Kč** měsíčně bude pobírat mateřskou **13 830 Kč**, kdežto maminka s **30 000 Kč** má nárok na mateřskou ve výši **20 730 Kč**.

7. Otcovská dovolená

K čemu slouží otcovská dovolená

Otcovská dovolená neboli otcovská poporodní péče je určena pro všechny čerstvé tatínky, kteří chtějí zůstat s partnerkou a novorozencem dítětem na dva týdny doma.

Kdo má nárok na otcovskou dovolenou

Na dávku otcovské poporodní péče mají nárok zaměstnanci a OSVČ, kteří si platili nemocenské pojištění nejméně po dobu 3 měsíců. Dávku si mohou nárokovat také pěstouni, poručníci a adoptivní rodiče, kteří převzali dítě do péče, pokud dítě ke dni převzetí do péče nedosáhlo 7 let věku.

Výše příspěvku

Žadatel dostane stejně jako matka na mateřské 70 % redukováného denního vyměřovacího základu. Kalkulace pro přesný výpočet otcovské je dostupná na webu Ministerstva práce a sociálních věcí.

8. Podpora v nezaměstnanosti

K čemu slouží podpora v nezaměstnanosti

Podporou v nezaměstnanosti stát krátkodobě pomáhá občanům, kteří se ocitli bez práce.

Kdo má nárok na podporu v nezaměstnanosti

Podporu v nezaměstnanosti mohou získat pouze žadatelé, kteří mají bydliště na území ČR, nepobírají starobní důchod a během posledních 2 (dvou) let platili důchodové pojištění v délce alespoň 12 měsíců.

Výše podpory v nezaměstnanosti

Výše podpory v nezaměstnanosti se odvíjí od průměrného měsíčního výdělku. Maximální výše podpory v roce 2023 je **22 788 Kč** měsíčně.

9. Příspěvek na dojíždění

K čemu slouží příspěvek na dojíždění

Příspěvek je určen nezaměstnaným, kteří jsou vedeni v evidenci uchazečů o zaměstnání na Úřadu práce. Smyslem příspěvku je pomoci získat jim práci.

Kdo má nárok na příspěvek na dojíždění

Žadatelé musejí splnit několik podmínek, mimo jiné být v evidenci Úřadu práce alespoň 5 měsíců, nebo přijít o práci v důsledku hromadného propouštění.

Výše příspěvku na dojíždění

Výše příspěvku se odvíjí od dojezdové vzdálenosti, horní hranice je stanovena na **3 500 Kč**.

10. Příspěvek na péči

K čemu slouží příspěvek na péči

Příspěvkem na péči stát pomáhá zajistit komfort osobám s nepříznivým zdravotním stavem.

Kdo má nárok na příspěvek na péči

Nárok na příspěvek na péči mají osoby, které z důvodu dlouhodobě nepříznivého zdravotního stavu vyžadují pomoc jiné osoby. Stav žadatele posuzuje Úřad práce a Správa sociálního zabezpečení.

Výše příspěvku na péči

Výše příspěvku se odvíjí od stupně závislosti a věku žadatele. S výjimkou úplné závislosti platí, že žadatelé do 18 let mají nárok na vyšší příspěvek.

11. Dávky v hmotné nouzi: Mimořádná okamžitá pomoc

K čemu slouží

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

Kdo má nárok

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

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

(Zdroj: MPSV ČR)

Luděk Šebrle, analytik rozborář
JUDr. Petr Večeř, vedoucí SPO OSŽ-Ú



Ilustrační foto: Oldřich Lošťák

ČERNÉ
NA
BÍLÉM

Základem práce oddělení BOZP OSŽ-Ú je výkon kontrolní činnosti nad stavem BOZP. Zmocnění, jak mnozí víte, je obsaženo zejména v ustanovení § 322 odst. 1 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, podle kterého mají *odborové organizace právo vykonávat kontrolu nad stavem bezpečnosti a ochrany zdraví při práci u jednotlivých zaměstnavatelů a zaměstnavatelé mají mj. za povinnost tento výkon kontroly odborovým organizacím umožnit*.

To, že nezahálíme, se dá od nás tedy očekávat, a jak píšeme ve „**Zprávě o činnosti oddělení BOZP OSŽ-Ú**

Rychlá reakce, ale...

Internetové stránky jsou v dnešní „elektronické“ době vizitkou každé organizace. Pečlivost jejich zpracování, aktuálnost a přesnost vypovídají o mnohém. A tak jsem v pondělí 13. února 2023, v souvislosti se srážkou osobního automobilu řízeného podnapilým řidičem s vlakem Os 4800 v 0.30 hodin dne 12. února na přejezdu P3821 v obvodu žst. Tetčice na trati Brno–Jihlava, nahlédl na stránky Správy železnic – Seznam přejezdů. Jejich poslední aktualizace byla datována 17. květnem 2021. V seznamu jsem našel také přejezd P6801 v km 179,826 na trati Brno–Česká Třebová u zastávky Blansko-město. Ten je však již řadu měsíců zrušen, neboť po desetiletí odkladů bylo realizováno přemostění kolejí žst. Blansko a silnice tedy vede po novém mostě. Chodcům v prostoru zrušeného přejezdu slouží nový podchod s výtahy.

Využíváje zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, oslovil jsem Generální ředitelství Správy železnic (SŽ) s dotazem, kdy bude tento veřejně přístupný seznam opraven a matoucí údaj odstraněn. Reakce SŽ byla velmi rychlá. Hned následující den, tedy 14. února, jsem obdržel vyrozumění, že moje žádost byla po kontrole všech náležitostí přijata k dalšímu zpracování.

Ve stejný den, tedy 14. února, byl na internetu zveřejněn aktualizovaný seznam. Velmi oceňuji rychlou reakci SŽ. Ale... Proč není tento seznam aktualizován ihned při změnách? Omluvou není ani sdělení, že „... Seznam železničních přejezdů zveřejňuje Správa železnic ve verzi pro veřejnost v podobě, která je určena pro základní orientaci a je využíván především železničními nadšenci...“. SŽ mě dále ubezpečuje, že složky integrovaného záchran-

ného systému disponují zcela aktuální verzí.

Jsem neobyčejně rád, že mě SŽ zařadila mezi železniční nadšence. Po desetiletích práce v železničním provozu jsem na to docela hrdý. Ale právě dlouholeté zkušenosti mě přesvědčily o tom, že tolerance být sebemenší nedbalosti je přípravou cesty k systémovým selháním a k vážným nehodám. Ostatně závěrečné zprávy Drážní inspekce o výsledcích šetření mimořádných událostí jen potvrzují moje letitá poznání. Je velmi smutné, že to nechápou ani někteří vedoucí pracovníci státních organizací a musí jim to připomínat až nedávné právoplatné rozhodnutí Krajského soudu v Plzni v případě systémového selhání při vážné nehodě se škodou přesahující 20 milionů korun mezi žst. Chodová Planá–Mariánské Lázně dne 28. července 2019.

Vladimír Selucký

Povinný vlak

Na webové stránce Národního dopravce (ČD, a.s.) jsem si zakoupil jízdenku z Dresden Flughafen do Prahy na den 12. 2. 2023. Je tam uveden povinný vlak S 32717 /EC 171 s odjezdem v 8:18 h, s přestupem na Dresden-Neustadt 8:30 – 9:02 h.

Chci se zeptat nejen za sebe, ale i za ostatní čtenáře, kteří si na e-shopu uvedeného dopravce kupují jízdenky. A ta moje otázka zní, co dělat, když první uvedený vlak uvedený na jízdence (S 32717) ten den nejede? Víme, že nelze užít dřívější vlak (mimo chodem to vůbec nechápu, že při problematické době přestupu, tedy hlavně u nás, vy nesmíte užít dřívější vlak, vlastně na vaši újmu, protože vy ztrácíte čas, nic neztratí slovně dopravce, ale ten trochu nesmyslně z hlediska zákazníka trvá na tom, že vaše jízdenka může někdy platit na následující vlak, ale nikdy ne na ten dřívější. Předchozí vlak jel v 7:48, to by jízdenka podle nařízení národního dopravce neplatila a užití dalšího spoje v 8:48 způsobilo jednoznačné ujetí vlaku půvabného jedinečného jména ikony české krajiny Berliner (EC 171), Tak prosím „Nejvyššího pana Železničáře“ o odpověď, jak

má cestující popsanou situaci správně vyřešit. A také, zda má cestující za způsobenou újmu nárok na nějakou kompenzaci. A také vlastně, jak je možné cestujícího vybavit na cestu povinnou jízdenkou na vlak, který ten den vůbec nejede.

Petr Rádí

Reakce Českých drah

Vážený pane Rádle,

v případě odřeknutí/zrušení spoje v zahraničí je třeba se vždy obrátit na zahraničního partnera, v tomto případě na Deutsche Bahn. Pokud máte zakoupenou Včasnou jízdenku Evropu, pak v některých zemích včetně Německa jsou povinné všechny spoje a nelze jet dříve. Pokud máte málo času na přestup, již v době nákupu lze přes parametry spojení navolit si pro vyhledání delší dobu na přestup.

Od německého dopravce např. na stanici na pokladně v případě zrušení vystaví potvrzení o zrušení spoje a budete moci jízdenku využít i v jiném spoji. Ve vlaku při kontrole budete předkládat k jízdence i zmíněné potvrzení.

S přáním příjemného dne

Eva Vurbsová

Centrální zákaznický servis ČD, a.s.

TROLEJBUS BUDE RYCHLEJI NEŽ VLAK

V prvních dvou únorových víkendech nabídly České dráhy a autobusový dopravce ABAS cestujícím zajímavou NAD mezi Prahou a Kladnem-Ostrovce.

Druhý víkend jsem neodolal, tím spíše, že NAD odjížděla ze stanoviště před Hlavním nádražím v „Opletalce“.

Zatímco vlaky z Masaryčky jedou „co půl hodiny“, NAD jela 4 × za hodinu. V půlhodinových intervalech „rychlík“ po D7 a přes Lidice, jednou za hodinu „spěšník“ mimo Jeneč (jen projížděl) a Unhošť, jednou za hodinu „zastávkovník“, s výhledem na „státní sanatorium v Ruzyni“, kolem objektu Řízení letového provozu v Jenči.

Počet cestujících se dá spočítat na prstech končetin. Do/z Ostrovců v obou směrech jízdy jsem jel sám, z Prahy byl maximální počet cestujících 11, do Prahy dokonce 13... V autobusech, které jsme potkávali, to nebylo o mnoho lepší.

Sedačky dopravce ABAS až na výjimku v některých vozidlech byly opatřeny bezpečnostními pásy, které si ovšem nikdo – s výjimkou mé malíčkosti – nenasazuje, ač cestující je toho podle zákona „povinen“. Mile překvapil samostatně jedoucí klučina (něco pod 15), který se po nástupu ihned připásl...

Z Prahy se zastavilo u Masaryčky, Bubny se míjely, další zastavení bylo na Hradčanské, v Kladně proběhla „vyhlídková jízda“ městem... V opačném směru se ovšem Masaryčka míjela a končilo se na zastávce MHD na střeše nové odbavovací haly...

V Praze jsem si po dlouhatánských letech (v minulém tisíciletí tam jezdila MHD) projel Letenský tunel, v oblasti smyčky Divoká Šárka proběhla „pohledová exkurze“ na práce spojené s napojováním stávající trati na budované prodloužení na sídliště Dědina. Nad Evropskou (kdysi Kladenskou, pak Leninovu) vidno tyčový pro zavěšení budoucího trolejbusového trakčního vedení. Parciální (hybridní) trolejbus bude na letišti dříve než vlak... SMUTNĚ...

Miroslav Zikmund



Ilustrační foto: Jan Buchta

PORADNA BOZP

za rok 2022“, pevně věříme, že naši práci podporujeme zlepšení stavu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci napříč všemi zaměstnavateli, u kterých má Odborové sdružení železničářů své členy. Koho zajímají podrobnosti o naší práci, má k dispozici již zmiňovaný dokument na stránkách OSŽ (www.osz.org), a to v nabídce **BOZP – ke stažení**, a může v něm najít mj. statistická data třeba o počtu kontrol a závad z oblasti BOZP, o počtu pracovních úrazů, do jejichž šetření (a odškodňování) jsme aktivně vstupovali, i o tom, jakým způsobem funguje naše oddělení a kdo jsou vaši svazoví inspektoři BOZP. Předem vám mohu prozradit, že v roce 2022 jsme provedli např. 440 kontrol u zaměstnavatelů po celé ČR, našli při nich 815 závad a nedostatků na úseku BOZP a přímo jsme se podíleli na šetření 16 pracovních úrazů (s hospitalizací nad 5 dní a s následkem smrti) a dalších přibližně 70 tzv. *ostatních*

pracovních úrazů. Totéž samozřejmě si můžete přečíst, pokud budete na stránce OSŽ přistupovat z mobilní aplikace MOJE OSŽ, kterou má již většina z vás v mobilu (pokud ne, tak *honem honem* doplnit).

Zprávu předkládáme nejen OSŽ-Ú ke schválení a vám pro celkovou informaci, ale také MPSV ČR, protože činnost oddělení BOZP OSŽ-Ú je zčásti dotována z prostředků státního rozpočtu a ministerstvu přísluší i výkon dohledu a právo kontroly nad činností našeho oddělení.

Máte to tam zkrátka *černé na bílém* a my jen doufáme, že při čtení o činnosti oddělení BOZP OSŽ-Ú si vybavíte nejen to, jak vypadáme, ale někdy zvednete telefon nebo otevřete e-mail a pozvete nás mezi sebe a na pracoviště, kde máme své členy.

Budeme se těšit!

Dana Žáková,
oddělení BOZP OSŽ



MČR ŽELEZNIČÁŘŮ ve sjezdovém lyžování



Ve dnech 27. 2. až 1. 3. 2023 se po covidových letech v Rejdicích uskutečnilo MČR železničářů ve sjezdovém lyžování. Účastníci byli ubytováni na našem zařízení Hotel Lesní Chata v Kořenově a jsem přesvědčen, že všichni byli spokojeni.

Za neskutečně krásného počasí (ve které nikdo týden před mistrovstvím nevěřil) si pětadvacítka žen a padesátka mužů zazávodila ve dvou disciplínách. V úterý byl na programu slalom speciál, ve kterém opět kralovala Zdeňka Hicklová, druhé místo obsadila Jitka Pyrochtová a třetí Jana Hlavacká. Mezi muži se na prvním místě zase umístil Martin Doležal, druhý dojel Martin Haltuf a třetí Tomáš Khýr.

Střední závod v obřím slalomu nepřinesl v kategorii žen žádnou změnu, tzn. 1. Zdeňka Hicklová, 2. Jitka Pyrochtová a 3. Jana Hlavacká. Kategorii mužů vyhrál opět Martin Doležal, ale druhé místo si tentokrát vyjel Tomáš Khýr a na třetím se umístil Martin Haltuf.

O tom, že byla trať vždy perfektně připravena, svědčí i to, že nedošlo k žádnému zranění.

Chtěl bych tímto poděkovat kolektivu organizátorů z OSŽ, zaměstnancům Hotelu Lesní Chata, sportovnímu klubu, který nám pomohl se závody a v neposlední řadě i všem závodníkům za jejich přístup a disciplinovanost.

Miloš Paleček,
ředitel MČR

CHVÁLÍM, protože si všímám!!!

Co v současné době projdu hranickým nádražím, resp. nádražní halou, vidím pracovníce uklízející firmy DELTA služby, ať je to ráno, dopoledne či, když se odpoledne nebo k večeru vracím, pracovat - ale opravdu PRACOVAT!!! Umývají, stírají, leští... Použit WC na nádraží byl kdysi horor! Ne tak ale v současnosti a v Hranicích.

Na dráze jsem pracovala hodně roků, ale nikdy nezářilo nádraží takovou čistotou, jako dnes, opravdu. Tito zaměstnanci však neuklízí jen žst. Hranice na Moravě, ale mají širší „rajón“ (zajišťují až do Lipníku nad Bečvou a dalších okolních železničních stanic).

Mnohé kolektivy by si z této party mohly vzít příklad!

No, vždyť ani jméno majitele znát nemusím, za firmou je vidět práce, která za ni mluví. Byl to prostě šťastný los a také štěstí na dobré pracovníce a pracovníky.

Opravdu chválit musím a byla bych ráda, kdyby tak naše hranické nádraží zůstalo v rukách této pozitivní uklízející party i nadále!!! Ano, nádraží si takové pracovitě lidi se smyslem pro pořádek a čistotu už opravdu zaslouží.

Hana Dostálová

Můžete mít buď výmluvy nebo výsledky. Nikdy ne obojí!

Arnold Schwarzenegger

Vybrala Bc. Blanka Lomnančíková

Dne 23. února 2023 nás náhle opustila naše kolegyně paní **MONIKA NĚMCOVÁ** ve věku 49 let. Po vyučení v železničním učilišti v Kořenově pracovala celý život jako průvodčí a vlakvedoucí ČD ve středisku Chlumec nad Cidlinou. Poslední rozloučení se konalo 3. března 2023.

Kdo jste ji znali, věnujte ji prosím tichou vzpomínku.

**Kolegové z ČD, a.s.
a Správy železnic, s.o.
obvod Chlumec**



S bolestí v srdci oznamujeme všem přátelům a známým, že nás dne 12. března 2023 v nedožitých 74 letech opustil náš kamarád a dlouholetý člen Plzeňské regionální sportovní komise OSŽ pan KAREL LYČKA.

Neúnavný organizátor nohejbalových turnajů, správce sportovního areálu Malák v Českých Budějovicích a milovník zahrádkářství se moc těšil na příchod jara, kterého se už bohužel nedočkal...

Odešel laskavý a pracovitý člověk, který nám všem bude chybět.

Čest jeho památce!

Ivan Kačírek,
předseda RSK OSŽ Plzeň

Ing. Ondřej Šmehlík,
vedoucí mezinárodního oddělení
Odborového sdružení železničářů



VÝSTAVA železničních modelů

SVČ OSTRAVA ZÁBŘEH,
POBOČKA V ZÁLOMU 1

Co vás
čeká

- Modulové kolejíště (1:120)
- Interaktivní dioráma apod.
- Intelino smart train
- Virtuální realita
- Potisk hrníčků a 3D tisk
- Tématický fotokoutek
- Herna pro děti a další

VSTUPNÉ 70,-/osoba
Děti do 2 let mají vstup zdarma



Kontakt: aneta.fabianova@svczabreh.cz
Na akci je možná platba pouze v hotovosti.

OSTRAVA!!!



Zvláštní Velikonoční vlak vyjede z Opavy východ do Svobodných Heřmanic v sobotu 8. dubna. Ve vlaku bude zařazen rychlíkový motorový vůz řady 843 a přívěsný vůz řady 010 s celkovou kapacitou 100 míst k sezení. V cílové stanici vlaku - ve Svobodných Heřmanicích je po dobu obratu soupravy připraven bohatý dvouhodinový doprovodný program. Děti i dospělí se zde mohou naučit plést pomlázky, pro děti je zde připravena tvořivá velikonoční minidílnička a kdo bude mít zájem, může se projet i na koních a v polstrované bryčce v okolí stanice. Ve vlaku bude zajištěn prodej suvenýrů a také občerstvení: langoše, velikonoční pečivo (mini-mazance), pečivo z piškotového těsta, káva, čaj, pivo.

Vlak bude slavnostně velikonočně vyzdoben pracemi dětí z Mateřské školy v Otčích a bude zastavovat

ve všech zastávkách na trati. Jízdenky do zvláštního vlaku bude možné zakoupit pouze v tomto vlaku - zpáteční jednotné jízdné (bez ohledu na místo nástupu či výstupu) činí 150,- Kč, za děti od 6 do 14 let, psy a jízdní kola činí jízdné 80 korun. Rezervace a předprodej jízdného není možný.

Z Opavy východ vlak vyjede v 9 hodin, do Svobodných Heřmanic dorazí v 10.15 h. Na zpáteční jízdu se vlak vydá ve 12.46 h, do Opavy východ přijede ve 13.34 h. Pořadatelé jízdy tohoto zvláštního vlaku jsou železniční nadšenci Pavel Horna a Radek Morys, dopravcem jsou České dráhy. Vlak je vypraven díky finančnímu příspěvku Mikroregionu Hvozdnice.

Bližší informace lze získat na webových stránkách <https://p103h.webnode.cz/news/vanocni-vlak-do-svobodnych-hermanic/>

Miroslav Čáslavský

ODBORNĚ O ŽELEZNICI



Právě vyšlo nové číslo NŽT 1/2023

Z obsahu: Začíná modernizace dalšího úseku trati na letiště, mezi Prahou-Bubny a Výstavištěm; Na letošní rok má Správa železnic zajištěné financování a snaží se maximálně urychlit přípravu dalších staveb (Exkluzivní rozhovor pro Moderní železnici - převzato); Česko má první trať s výhradním provozem pod systémem ETCS; Veletř RAIL BUSINESS DAYS se stěhuje do Ostravy, nový areál nabídne další možnosti rozvoje; Proměna role UIC během jednoho století a jeho vliv na rozvoj železniční dopravy v Evropě i ve světě.

OBZOR
www.osz.org

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. Šéfredaktor Milan Sedláč (tel.: +420 602 749 620, e-mail: misedlak@seznam.cz), redakce Brno: Daniela Houdková (tel.: +420 776 325 731, email: osz.obzor@email.cz), redakce Olomouc: Miroslav Čáslavský (tel.: +420 737 275 086, e-mail: miroslav.caslavsky@osz.org), inzerce a předplatné: Eliška Kopecká (tel.: +420 735 153 466, e-mail: predplatne.obzor@osz.org, eliska.kopecka@osz.org), expeduje Typa. **Webové stránky:** www.osz.org. Předseda redakční rady Mgr. Martin Malý, předseda OSŽ. Tisk: Tiskárna ČD Olomouc, Tábořská 191/26, 779 00 Olomouc. Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p., Odštěpným závodem Střední Čechy v Praze, č.j. 306/97-P ze dne 23. ledna 1997. Nevyžádané rukopisy se nevracejí. Uveřejněné příspěvky se nemusí shodovat s názorem vydavatele a redakce. MK ČR E 5063 ISSN 0862-738X