



24. dubna 2023

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉHO SDRUŽENÍ ŽELEZNIČÁŘŮ

Cena 5 Kč

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ Představenstvo OSŽ

Silným tématem je řešení aktuální situace s prohranými tendry v Jihomoravském kraji či na Plzeňsku

První dubnové jednání vrcholných orgánů Odborového sdružení železničářů připadlo na 4. dubna a proběhlo tradičně v sídle OSŽ v Domě Bohe-mika. Zahájil a řídil ho předseda OSŽ Mgr. Martin Malý.

Po tradiční kontrole úkolů, kdy vše probíhá podle plánu, se přešlo k informacím ze zásadních jednání. Jako prvním předal Martin Malý slovo předsedovi Podnikového výboru OSŽ při ČD, a.s., Štěpánu Lvovi. Důležitou informací z minulého týdne byla zpráva o ztrátě výkonů v Jihomoravském kraji. Konkrétně se jedná o provozní soubor JIH, kde na základě přímého zadání JMK byla vybrána soukromá společnost Arriva, která převezme linky IDS JMK

S8 Břeclav–Znojmo, S52 Zaječí–Hodonín, S91 Hodonín–Veselí nad Moravou–Vrbovce od prosince 2024. Dále ministerstvo dopravy vysoutěžilo nového dopravce od roku 2026 na lince R9 Praha–Havlíčkův Brod–Brno (Praha–Havlíčkův Brod–Jihlava), kterým je společnost RegioJet a tato smlouva je na 15 let. V Plzeňském kraji linku P1 JIH Horažďovice předměstí–Plzeň–Přovice od prosince 2023 na 15 let bude provozovat Arriva, která nabídla výrazně nižší cenu oproti ČD a RegioJetu. V pondělí 3. dubna se uskutečnilo jednání zástupců OSŽ v Jihomoravském kraji, kterého se zúčastnili členové Představenstva ČD Mgr. Blanka

(Pokračování na str. 2)



Pro Správu železnic je zcela zásadní co nejširší kontakt s veřejností. K tomu slouží kromě kontaktního centra s informační linkou pro telefonické dotazy také dvě infocentra, která se nacházejí na hlavních nádražích v Praze a Ústí nad Labem.

Na konci dubna 2021 otevřela Správa železnic ve spodní části nové odbavovací haly na pražském hlavním nádraží své první infocentrum. Veřejnost se zde může prostřednictvím velkoplošných interaktivních panelů seznámit s profilem této státní organizace, vyhledat si aktuální polohu vlaků v aplikaci Grapp nebo získat informace o připravovaných i realizovaných stavbách v aplikaci Interaktivní mapa. Centrum je otevřeno Po–Pá 8–18 hod., So–Ne 8–20 hod. Součástí práce jeho zaměstnanců jsou také asistenční služby pro nevidomé spoluobčany. Tento prostor se rovněž využívá pro prezentaci aktuálních staveb prostřednictvím veřejných setkání a debat nebo k pořádání tiskových konferencí.

Na snímku Milana Sedláka pracovnice informačního centra Správy železnic na pražském hlavním nádraží Viktorie Švarcová a Michaela Sochorová.

Milan Sedlák

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Martin Malý:

„PŘI ŘEŠENÍ EKONOMICKÝCH PROBLÉMŮ VČETNĚ MIMOŘÁDNÉHO NAVÝŠENÍ MEZD JSME SE SNAŽILI O SPOLEČNÝ POSTUP S HLAVNÍMI ZAMĚSTNAVATELI ČLENŮ ODBOROVÉHO SDRUŽENÍ ŽELEZNIČÁŘŮ...“

Uplynul rok od konání VIII. sjezdu OSŽ a nebyl to rok vůbec jednoduchý. Po pandemii covidu-19 přišla mimořádně vysoká inflace, se kterou se potýkáme dodnes, přidalo se prudké zdražování energií, a tak bych mohl pokračovat donekonečna...

■ Jak se s touto situací vypořádává Odborové sdružení železničářů, zeptal jsem se jeho předsedy Mgr. Martina Malého.

Díky všem těmto nepříjemným okolnostem, o nichž se zmíníte, jsme se ocitli pod dvojitým tlakem. Na jedné straně vedení zaměstnavatelů v naší působnosti se musí vyrovnávat s nebyvale vysokým nárůstem cen prakticky všech vstupů, což se ještě umocňuje potížemi s dodávkami oprav a náhradních dílů, proto od nás v této mimořádné obtížné situaci očekával určitou uměřenost ve mzdových požadavcích. Na druhé straně naši členové, zaměstnanci těchto firem, kteří také s překvapením sledovali postupný nárůst inflace, a přestože ve své většině mají určité pochopení pro potíže svých zaměstnavatelů, očekávají oprávněně od odborových zástupců tlak na takový nárůst mezd, který by dopady této inflace co nejvíce eliminoval.

■ Zkusme si tuto problematiku rozložit do jednotlivých oblastí činnosti železnice. Tedy společností Správa železnic, České dráhy, ČD Cargo a nedrážních zaměstnavatelských subjektů. Jak u nich probíhá řešení této nelehké situace s účastí OSŽ?

Přestože za normálních okolností probíhá vyjednávání o mzdových požadavcích s každým zaměstnavatelem v naší působnosti separátně, vzhledem k mimořádné situaci jsme se v polovině loňského roku pokusili tento proces zkoordinovat a oslovili jsme proto vedení SŽ, ČD a ČDC s návrhem jednání za účelem dohody na nějakém společném postupu při řešení hlavních společných problémů včetně řešení mimořádného navýšení mezd pro alespoň částečnou kompenzaci dopadů inflace na zaměstnance. Z tohoto jednání vzešel podnět na Tripartitu s požadavkem řešení nákupu trakční energie pro železnici za příjatečných cenových podmínek, což byl v té době největší společný problém. Vláda na tento náš společný požadavek reagovala vstřícně tím, že železnici hned v první vlně zahrnula mezi odvětví, na která se vztahuje cenový strop. Pokud se však týká společného postupu ve věci kompenzace inflace zaměstnancům, zde k žádné dohodě nedošlo a tato záležitost se následně řešila vyjednáváním s jednotlivými zaměstnavateli odděleně, což také logicky nakonec dalo rozdílné výsledky. Žádný z těchto zaměstnavatelů však bohužel není v takové ekonomické kondici, aby s ním bylo možné dohodnout navýšení mezd, které by bylo shodné nebo vyšší, než je aktuální míra inflace. Pokud se týká tzv. nedrážních firem, tak tam rozdílnost jejich povahy a podmínek z podstaty společný postup de facto vylučuje a způsob vyjednávání i výsledky se také samozřejmě liší.



■ V této fázi rozhovoru si dovoluji přejít na vnitřní život sdružení. To je plnění programu v období od konání VIII. sjezdu OSŽ až do roku 2025. Jak se daří plnit oblast vzdělávání a informační systém určený členské základně?

V oblasti vzdělávání se po skončení covidové pandemie nejprve projevoval zvýšený zájem o školení prakticky ve všech problematikách, na které se dlouhodobě zaměřujeme. Na tento zájem jsme logicky reagovali zvýšenou nabídkou příslušných školení. Po uplynutí roku však pozorujeme postupný pokles zájmu a návrat poptávky do obvyklých předcovidových poměrů. Na základě podnětů od absolventů školení a také členů Ústředí a Revizní komise OSŽ jsme ale také provedli určité úpravy v časovém harmonogramu a obsahovém zaměření některých školení, abychom co nejvíce vyšli vstříc potřebám a požadavkům našich členů.

Pokud se týká informačního systému, tak hlavní změnou nebo trendem je vedle zachování stávajících postupů (Pokračování na str. 2)



Dohoda PV OSŽ a ČD Cargo

Dne 6. dubna 2023 byla ve společnosti ČD Cargo, a.s., podepsána 1. změna Podnikové kolektivní smlouvy. Došlo k dohodě o navýšení hodnoty stravenek a stravného. Dále byl projednán prozatímní rozpočet Sociálního fondu a přiděl pro jednotlivé JOS.

Bc. Marta Urbancová,
tajemnice PV OSŽ
při ČD Cargo, a.s.



Foto: Archiv ČD Cargo, a.s.

Zaměstnavatelé v oblasti pracovněprávních vztahů nejčastěji chybují při odměňování zaměstnanců

Státní úřad inspekce práce se při svých kontrolách zaměřuje mimo jiné také na pracovněprávní vztahy mezi zaměstnavateli a zaměstnanci. Za celý rok 2022 provedly orgány inspekce práce v této oblasti celkem 3 920 kontrol, při kterých zjistily celkem 6 498 porušení právních předpisů. Nejčastěji zaměstnavatelé chybovali v oblasti odměňování zaměstnanců (2 543 porušení), v oblasti pracovního poměru a dohod konaných mimo pracovní poměr (1 635 porušení), dodržování pracovní doby (819 porušení), poskytování náhrad (776 porušení) a v oblasti agenturního zaměstnávání (210 porušení).

Za prokázaná porušení právních předpisů v oblasti pracovněprávních vztahů bylo zaměstnavatelům v roce 2022 uloženo celkem 897 pokut v souhrnné výši 24 327 650 Kč, dále byl ve 20 případech kontrolovaným osobám jako pachatelům přestupků uloženo správní trest napomenutí.

Z pohledu veřejnosti a zaměstnanců jsou velmi důležitou součástí kontrolní činnosti orgánů inspekce práce kontroly prováděné na základě podnětů, kdy je poukazováno na možné porušování pracovněprávních předpisů ze strany konkrétních zaměstnavatelů. Do oblasti pracovněprávních vztahů bylo v roce 2022 podáno celkem 3 079 podnětů ke kontrolám a na základě těchto podnětů bylo v této oblasti provedeno 2 060 kontrol. Podněty nejčastěji upozorňovaly na nedodržování povinností zaměstnavatelů v oblasti odměňování. Převážná část obdržených podnětů je řešena kontrolou a kontroly na základě podnětů tak představují významnou část provedených kontrol inspekce práce (obdobně jako v předchozích obdobích, i v roce 2022 byla na základě podnětů provedena více než polovina všech kontrol). Přijaté podněty Státní úřad inspekce práce statisticky sleduje, vyhodnocuje a získané informace zohledňuje i v dalším zaměření ročních programů kontrolní činnosti.

Oblast pracovněprávních vztahů bude i v letošním roce pod pečlivým dohledem Státního úřadu inspekce práce, kdy podle ročního programu kontrolních akcí je naplánováno minimálně 3 800 kontrol zaměřených na dodržování povinností stanovených zaměstnavatelům právními předpisy v této oblasti.

Zdroj: Státní úřad inspekce práce

Martin Malý:

„PŘI ŘEŠENÍ EKONOMICKÝCH PROBLÉMŮ VČETNĚ MIMOŘÁDNÉHO NAVÝŠENÍ MEZD JSME SE SNAŽILI O SPOLEČNÝ POSTUP S HLAVNÍMI ZAMĚSTNAVATELI ČLENŮ ODBOROVÉHO SDRUŽENÍ ŽELEZNIČÁŘŮ“

(Pokračování ze str. 1)

zejména důraz na větší využívání elektronické formy komunikace, zejména prostřednictvím dalšího vylepšování funkce mobilní aplikace Moje OSŽ, která je zdarma ke stažení v Google Play nebo App Store. Zde ale máme velké rezervy v účinné propagaci této aplikace, kterou dosud nevyužívá takový počet členů, aby to odpovídalo možnostem, které tato aplikace uživatelům nabízí a také současnému trendu digitalizace společnosti vůbec.

■ V úkolech po konání sjezdu následuje sociální dialog. Jak ten probíhá?

Pokud máte na mysli sociální dialog na celostátní úrovni, tedy Tripartitu, tak zde jednání probíhají podle zavedených postupů prakticky stejně jako za minulých vlád. Pro OSŽ je významné zejména zastoupení v poradních týmech Tripartity, kde máme své zástupce, protože zde se detailně předjednávají materiály, které jdou potom následně na plenární zasedání

Tripartity. Ačkoliv výstupy z těchto poradních týmů, na rozdíl od plenárních zasedání, nebývají většinou v hlavních médiích prezentovány, je právě možnost účasti v těchto týmech, kde je prostor projednávat podrobnosti dané problematiky za našeho pohledu nejpřírodnější. Většinou totiž také platí, že dojdou-li zástupci sociálních partnerů (ministerstvo, odbory, zaměstnavatelé) na příslušném poradním týmu Tripartity k dohodě, plenární zasedání Tripartity potom takovou dohodu bez větších potíží potvrdí. Pokud naopak poradní tým k žádné shodě nedojde, je potom možnost domluvy na plenárním zasedání většinou velice obtížná. OSŽ má jako člen ASO zastoupení v poradních týmech Tripartity Pro dopravu a dopravní infrastrukturu při MD, Pro hospodářskou politiku při MPO, Pro místní rozvoj a fondy EU při MMR, ve Výboru Národního plánu obnovy při MPO a v Radě vlády pro udržitelný rozvoj při MŽP.

Foto: Daniela Houdková
(Dokončení v příštím čísle)

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ Představenstvo OSŽ

Silným tématem je řešení aktuální situace s prohranými tendry v Jihomoravském kraji či na Plzeňsku

(Dokončení ze str. 1)

Havelková, Ing. Jiří Jeřeta, ředitel OŘOD Východ Ing. Radek Steiger, obchodní manažer ČD, a.s., Ing. Alan Butschek a regionální manažer RP ZAP Brno Ing. Zdeněk Furmánek. Diskutovány byly všechny možné varianty řešení dopadů do zaměstnanosti při ztrátě výkonů a zajištění sociálních jistot pro dotčené zaměstnance. „**Jihomoravský kraj by měl ještě rozhodnout o trati 340 a potom budeme schopni jasně sdělit počty zaměstnanců, kteří budou tímto zasaženi a budeme moci činit další kroky,**“ podotkl Štěpán Lev. České dráhy mimo jiné řeší i nedostatek vozů z důvodu nedodržení dodacích lhůt z opraven. Prodloužení oprav vozů je zapříčiněno nedostatkem náhradních dílů a komponentů na trhu. Při loňském kolektivním vyjednávání se zaměstnavatel zavázal změnit formu odměňování zaměstnanců a z toho důvodu inicioval vznik pracovních skupin. Od 1. dubna jsou pozastavené příspěvky na dotovanou rekreaci ze Sociálního fondu ČD z důvodu vyčerpaných alokovacích finančních prostředků, které byly již jednou navýšeny v rozpočtu SF. Zájem o rekreaci v letošním roce je enormní. Z technických důvodů je posunutý termín spuštění E-stravenek od 1. dubna na 1. května 2023.

Poté následovaly novinky z úst předsedy Podnikového výboru při ČD Cargo, a.s., Radka Nekoly. Ten informoval o jednání z dozorčí rady, která se uskutečnila koncem března. Společnost počítá s pomalým rozjezdem, který vždy dohání během roku. Pozitivní jsou klesající ceny energií. Ohledně náhrad stravování proběhne jednání ve čtvrtek 6. dubna. Důležitým bodem je rovněž schválení finančních prostředků centrálního sociálního fondu, kde odboráři usilují o jeho navýšení, aby zaměstnanci mohli odjet na dovolenou a nebyli o ni ochuzeni.

Za Správu železnic přednesl krátké informace předseda podnikového výboru Petr Štěpánek, kdy od posledního jednání dosud nedošlo k žádným změnám či novinkám. Zaměstnanci SŽ mohou ještě v současné době žádat o příspěvek z C FKSP na rekreaci. Cílová částka zatím není stanovena. V oblasti poskytování KOP nastal problém u poskytovatele Františkových Lázní, který nemá dostatečnou kapacitu. Zaměstnavatel to řeší přesunem a navýšením kapacit u ostatních tří poskytovatelů. Ohledně úprav směn se vyjádřil tajemník Miroslav Maincl, kdy se řeší stížnosti po aplikaci změny Zákona 589/2006 Sb., ohledně prodloužení odpoczynku mezi směnami.

Následovaly nové informace předsedkyně NeRV OSŽ Bc. Renaty Douskové. Ve společnosti JLV mají již ukončené volby do závodního výboru OSŽ při JLV, jejímž novým předsedou je Zdeněk Maar. S novými zástupci základní organizace OSŽ je na 5. dubna svolána schůzka, aby se mohlo zahájit tzv. administrativní kolečko s vyřízením veškerých formalit pro fungování této základní organizace.

Z Dopravního zdravotnictví přinesla potěšující zprávy ohledně odměňování zaměstnanců nad rámec dojednané kolektivní smlouvy. Dále se pomalu připravují volby do dozorčí rady Dopravního zdravotnictví, které se uskuteční na podzim.

Bohužel jednání se společností NYMWAG CS Nymburk se zatím nepodařilo uskutečnit.

Dále přišla na vedení OSŽ žádost zaměstnanců základní školy ve Františ-

kových Lázních o schválení vytvoření odborové buňky. Jde zatím o 30 zaměstnanců, kteří by chtěli mít fungující odbory pod vedením OSŽ. Vzhledem k tomu, že již s jednou školou nedrážní odbory zkušenost mají, tak představenstvo většinou hlasů souhlasí se založením ZO ZŠ OSŽ ve Františkových Lázních.

Podrobnosti z online workshopu ohledně novelizace směrnice o strojevedoucích přednesla PhDr. Helena Svobodová. Bližší informace budou součástí samostatného článku.

Předseda OSŽ informoval o reakci MPSV ze dne 17. 3. 2023 na návrhy OSŽ ve věci řešení problematiky dřívějšího odchodu do důchodu u nejzatíženějších profesí na železnici. Ve věci návrhu OSŽ na rozšíření okruhu pracovníků s nárokem na dřívější odchod do důchodu MPSV toto podmiňuje dosažením politické shody napříč politickým spektrem. Pokud se týká návrhu OSŽ na vylepšení podmínek pro příspěvek zaměstnavatelů zaměstnancům v náročných profesích v rámci třetího důchodového pilíře, zde MPSV odkazuje OSŽ na další jednání s Ministerstvem dopravy a Ministerstvem financí, které mají tento druh penzijního spoření v kompetenci. Oddělení SaL OSŽ-Ú proto v současné době připravuje pro P-OSŽ a Ú-OSŽ materiál k důchodovému spoření určený pro tato ministerstva.

V další části jednání představenstva byly schváleny žádosti o přiznání dávek z Podpůrného fondu OSŽ a žádosti o přiznání právní pomoci zastoupením v řízení před soudem, které přednesl vedoucí SPO OSŽ-Ú JUDr. Petr Večeř.

Následoval blok organizačních záležitostí, kde byly schvalovány delegace OSŽ na jednání v zahraničí v rámci působení OSŽ v ETF, delegace sportovců na mezinárodní sportovní akce a další organizační záležitosti.

Vedoucí HFO OSŽ-Ú informovala v rámci zprávy o inventarizaci hmotného majetku o postupu modernizace inventarizačního systému a jeho napojení na účetní program.

Vedoucí MO OSŽ-Ú informoval o organizačních úpravách v rámci činnosti oddělení, postupu zavádění portálu Railsport a aktuálních údajích o využívání rekreačních zařízení OSŽ.

Důležitým bodem byla poté informace JUDr. Petra Večeře o dosavadních zkušenostech a postupech při poskytování poradenství základním organizacím OSŽ při zápisech do spolkového rejstříku a získávání přístupu do datových schránek základních organizací. Poté má v tomto ohledu většina ZO OSŽ a SPO OSŽ-Ú, proto na webových stránkách do složky Datové schránky vložilo informace, návody a vzorové formuláře. Při jakýchkoliv dalších dotazech k této problematice je třeba kontaktovat pracovníky SPO OSŽ-Ú.

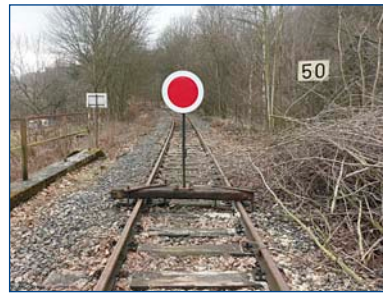
V závěru jednání se představenstvo znovu důkladně věnovalo situaci, do které se dotčení zaměstnanci dostávají v důsledku neúspěchu ČD v některých tendrech na zajištění dopravy v závazku veřejné služby. Představenstvo vyslovilo plnou podporu krokům PV OSŽ při ČD, a.s., v této věci, zejména ve snaze o nalezení dalšího uplatnění dotčených zaměstnanců v rámci ČD a současně přislíbilo potřebnou pomoc ZO OSŽ, jejichž členové budou případně odcházet pracovat ke konkurenčním dopravcům, aby bylo možno také pro tyto zaměstnance vyjednat co nejlepší podmínky.

Daniela Houdková

Všimli jsme si

● **PROBLEMATIKA TZV. „KOZÍ DRÁHY“** se dlouhodobě ocitá v začarovaném kruhu. Ústecký kraj zde chce objednat osobní dopravu v turistickém režimu v celé délce zmiňované tratě, jenže Správa železnic odmítá vynaložit stovky miliónů korun na opravu traťového úseku Telnice–Oldřichov u Duchcova, který je v havarijním stavu, neboť je to k prý vzhledem k plánovanému rozsahu osobní dopravy neekonomické. Zavedení turistické linky T11 (tzv. „Podkrušnohorský motoráček“ dopravce KČZ Doprava) alespoň v úseku Děčín–Telnice je zásluhou programového bodu současné krajské koalice – podpory regionálních drah. Určitě by sezónní osobní doprava měla význam i ve jmenovaném provozu nezpůsobilém úseku, jenž nyní slouží jako tzv. „Podkrušnohorská magistrála“ pro pěší. Význam by měla z důvodu rozvoje tohoto turisticky atraktivního příhraničního regionu s překrásnou krajinou a turistickými zajímavostmi. Na uvedení tratě do základního provozního stavu by tedy měl přispět i kraj, jestliže na to apeluje. Jistě by bylo užitečné časem propojit turistickými vlaky „Kozí“ a „Moldavskou“ dráhu se sousedním Němčickým, čemuž jsou úředníci přes oblast turistiky na kraji nakloněni. Tato trať by také byla potřebnou alternativou pro pracovní, lokomotivní, či nákladní vlaky v případě mimořádných událostí na hlavní trati 130, čili její zprovoznění v celé délce, čímž by pak došlo k odstranění přenosné návěsti uzávěra koleje v Telnici (na snímku ze dne 13. 3. 2023), což by bylo na místě.

Tomáš Martínek



NEHODY

● **DNE 28. BŘEZNA 2023 V 15:55** hodin spěšný vlak jedoucí z Milevska do Strakonice nedovoleně odjel z železniční stanice Vlastec na Písecku (minul návěstidlo zakazující jeho jízdu), poškodil vyhybku a vjel na trať do postavené vlakové cesty pro spěšný vlak Sp 2071, který jel v opačném směru. Dle informací z šetření Drážní inspekce na místě mimořádné události zastavili strojvedoucí vlakové soupravy ve vzdálenosti 51,9m od sebe. Mimořádná událost se obešla bez zranění. Drážní inspekce zahájila vlastní šetření této mimořádné události včetně zpracování závěrečné zprávy.

Mgr. Martin Drápal

Foto: Drážní inspekce



NAVŠTÍVILI JSME



Vsetínské nádraží je v současné době jedním velkým staveništem. Začátkem měsíce března se zde naplno rozběhly práce na jeho rekonstrukci, která byla slavnostně zahájena koncem roku 2021. Dosud byly zbourány budovy v sousedství výpravní budovy a v jejím sousedství již se rýsuje hrubá stavba nového dopravního terminálu pro železniční a autobusovou dopravu. Budoucí dvoupodlažní prosklená stavba nabídne cestujícím odpovídající komfort, který je v současné době z důvodu prací částečně omezen. Přestavba nádraží zahrnuje dále rovněž zřízení tří krytých nástupišť s pěti nástupními hranami a navazující podchod, jakož i celkovou obnovu celého kolejíště.

Vsetín leží na dvojkolejně trati Hranič na Moravě–Púchov a odbočuje z něj trať do Velkých Karlovic, která z hlavní trati odbočuje na odbočce Bečva. I zde probíhá od loňského roku úprava kolejíště, která se již blíží k závěru. Hlavní práce jsou nyní soustředěny do prostoru samotného vsetínského nádraží, kde se v současné době pohybuje celá řada stavebních mechanismů, bagrů, jeřábů a nákladních automobilů. Pod kolejíštěm se hloubí prostor pro kabelové rozvody, další velká jáma je v prostoru budoucího podchodu. Práce pokračují i na zhlaví stanice.

Pro potřeby dopravy zde v současné době zůstaly pouze tři dopravní koleje sudé kolejové skupiny, zbytek (celá liché kolejová skupina, včetně nakládkových a vykládkových kolejí a kolejíště do depa) je vytrhán a rozbagrován. „**Lichá kolejová skupina bude mimo provoz až do srpna, pak přijde na řadu zbytek kolejí a současně i dosavadní nádražní budova, která bude zbourána,**“ říká dokumentarista vsetínského radnice a bývalý železničář tělem i duší Jaroslav Mace-

ček. Jak dále dodává, velkým přínosem přestavby nádraží je mimo jiné fakt, že zde bude zřízen dopravní terminál, který umožní hladký a bezproblémový přestup z vlaků na autobusy a naopak. Nově budovaný podchod pak zajistí bezpečný přístup na druhou stranu kolejíště (zádraží), kde developéři plánují bytovou a komerční výstavbu. Nový terminál, jakož i podchod a nová nástupiště by měly být dokončeny do konce tohoto roku.

V současné době cestující využívají provizorní nástupiště, na provozu vlaků se to však zásadně neprojevuje. „**Musíme si vystačit s tím, co nám zůstalo k dispozici,**“ říká od dopravního stolu jeden ze zdejších výpravčích. I dopravní kancelář, která je umístěna na púchovském zhlaví stanice, dozná během prací zásadních změn – místo dosavadního reléového zabezpečovacího zařízení zde bude instalováno elektronické stavědlo s jednotným obslužným pracovištěm (JOP).

Po dokončení všech prací, které je plánováno na konec roku 2024, získá vsetínské nádraží zcela novou tvář. Původní výpravní budova z roku 1885 zmizí, přemístěno bude i sousedící autobusové nádraží a vyroste zde i třípatrový parkovací dům. Celkové náklady na přestavbu přesáhnou tři miliardy korun, z nichž více než dvě miliardy uhradí fondy EU. Na přestavbě přednádražního a zádražního prostoru se podílí i město Vsetín, které financuje výstavbu parkovacího domu, novou cyklověž, část podchodů, jakož i výstavbu cyklostezky a další silniční úpravy v okolí nádraží.

Veškeré práce, prováděné v rámci rekonstrukce vsetínského nádraží, zajišťuje sdružení společností OHLA ŽS, Strabag Rail a AŽD.

Text a foto: Miroslav Čáslavský

Zavedení jednotné angličtiny by mohlo znamenat snížení bezpečnosti provozu na železnici

Ve čtvrtek 23. března 2023 se uskutečnil další workshop věnovaný revizi směrnice 2007/59/ES o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství. Organizátory on-line setkání tentokrát byli sociální partneři na evropské železnici ETF (Evropská federace pracovníků v dopravě) a CER (Společenství evropských železničních podniků a podniků infrastruktury), kteří pozvali zástupce Evropské komise Keira Fitcha, vedoucího oddělení bezpečnosti a interoperability železnic, jehož tým má revizi ve své kompetenci. Cílem workshopu bylo přesvědčit Komisi o oprávněnosti závažných výhrad ETF a CER k revizi směrnice.

Před samotným workshopem se uskutečnilo krátké mimořádné zasedání řídicí skupiny sociálního dialogu na železnici. Jediným bodem jednání bylo schválení Společného doporučení ETF&CER k revizi směrnice o strojvedoucích, které navazuje na Společné prohlášení ETF&CER ze dne 5. 12. 2022. Giorgio Tuti, prezident Železniční sekce ETF a předseda sociálního dialogu na železnici, označil tento dokument za jeden z důležitých politických nástrojů sociálního dialogu. Postup Komise vyvolává u zástupců zaměstnavatelů i odborů velké obavy o zachování bezpečnosti provozu na železnici. Dle G. Tuti Komise nemá tolik praktických zkušeností z provozu, proto by měla naslouchat těm, kteří tyto zkušenosti mají. Zásadní rozpory mezi ETF/CER a Komisí přetrvávají ve dvou oblastech: **systém certifikace strojvedoucích a komunikace.**

Podle K. Fitcha je stávající systém vydávání licencí pro strojvedoucí přežitý a neodpovídá současnému trendu a vývoji železniční dopravy v Evropě. Je třeba mj. urychlit a zjednodušit překračování hranic v Evropě. Tyto změny vyžadují legislativní změny a úpravu směrnice. Je nutné vydávání licencí harmonizovat a stanovit jednotná kritéria platná na území celé EU. K. Fitch dále sdělil, že jednotná licence by měla umožnit strojvedoucímu více flexibility při cestách do sousedních zemí a neměla by omezovat strojvedoucího při změně zaměstnavatele nejen v rámci jednoho státu, ale ani v rámci EU. Evropská komise vypracovala ve spolupráci s agenturou Ecorys rozsáhlou nezávislou studii na posouzení dopadů novelizace směrnice. A právě o tuto studii se Komise při svých návrzích opírá.

V úvodu workshopu K. Fitch zastával názor, že angličtina (po vzoru letecké dopravy) by se měla stát jednotným komunikačním jazykem a měla by postupně nahradit národní jazyky. Zavádění jednotného jazyka by mělo být postupné, nejprve v pohraničních oblastech pro přeshraniční vlaky a poté ve vnitrostátní dopravě. V závěru setkání K. Fitch připustil, že ve vnitrostátní dopravě bude komunikace i nadále probíhat v národních jazycích a angličtina bude komunikačním jazykem pouze na koridorech a páteřních tratích TEN-T. Komise neočekává, že by k tomu došlo v nejbližších 10 letech a je připravena o tématu ještě diskutovat.

Komise zatím není rozhodnuta, zda bude směrnice změněna na nařízení, záleží na postoji Evropského parlamentu. K. Fitch by preferoval formu nařízení.

Gerald Trofaiar z rakouského odborového svazu VIDA vyjádřil zásadní nesouhlas s tvrzením K. Fitcha, že zavedení jednotného jazyka urychlí přechod hranic. Většina zpoždění již vzniká v zemi, odkud vlak vyjíždí, a často je nutné na hranicích přepřáhat lokomotivu z důvodu odlišného zabezpečení nebo trakční napájecí soustavy bez ohledu na jazykové vybavení strojvedoucího.

Zástupce strojvedoucích z OSŽ Ing. Pavel Corradini (ZO OSŽ DKV Praha) upozornil, že myšlenka umožnění lepšího pohybu personálu napříč EU je jistě chvilhodná, nicméně strojvedoucí považují za větší problém než jazykovou vybavenost technické a technologické odlišnos-

ti železničních podniků v jednotlivých zemích a vidí cestu v harmonizaci těchto technologických postupů a pravidel provozu. Zatímco překračování hranic mezi dvěma sousedními státy je po jazykové stránce dnes většinou ošetřeno na úrovni strojvedoucích i dalších zaměstnanců (např. výpravčích, vozmistrů apod.), zavedení jednotné angličtiny jako komunikačního jazyka by znamenalo nutnost učít se nový jazyk takřka pro všechny provozní zaměstnance. Proto panuje napříč železničními podniky i odborovými sdruženími vůči tomuto kroku značná skepsa.

David Votroubek z Federace strojvedoucích se dotázal K. Fitcha, jakým způsobem chce Komise vydávat jednotnou licenci, když se nepodařilo harmonizovat na úrovni EU ani systém ETCS, který se liší dle výrobce nebo typu kolejového vozidla, navíc umožňuje zohlednit tzv. „národní specifika“, čímž se „jednotný“ vlakový zabezpečovač v různých zemích dost odlišuje. K. Fitch uznal, že si Komise uvědomuje tento problém, ale vyjádřil přesvědčení, že se díky vstřícnosti výrobců a členských států podaří technologie harmonizovat.

Enno Wiebe, technický ředitel CER, velmi důrazně vystoupil proti zavedení angličtiny jako jednotného komunikačního jazyka. Jako první argument uvedl vysoké finanční náklady na výuku všech strojvedoucích a zaměstnanců řízení provozu u provozovatele infrastruktury, kterých by se nová směrnice/nařízení dotklo. Ve společnosti Deutsche Bahn by se tyto náklady blížily částce na zavedení ERTMS. Za podstatně důležitější však považuje ohrožení bezpečnosti provozu. Dle nezávislé analýzy, kterou CER nechalo udělat, zavedení angličtiny jako jednotného komunikačního jazyka by za současných provozních podmínek nezaručilo bezpečnost provozu na železnici. Výsledky analýzy budou předány Komisi včetně výpočtu nákladů pro provozovatele infrastruktury i dopravce.

CER navrhuje tři úrovně certifikace: licence strojvedoucího, osvědčení strojvedoucího a osvědčení dopravce. Základním předpokladem pro unifikaci bude sjednocení vozového parku členských zemí EU.

Místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při ČD, a.s., Štěpán Lev vyjádřil spokojenost, že se OSŽ podařilo na jednání zajistit tlumočení do češtiny a díky tomu se mohlo do workshopu zapojit více účastníků nejen z České republiky, ale také ze Slovenska. „Novelizace směrnice o strojvedoucích je velmi závažná věc, která se dotýká celé železnice, nejenom OSŽ. Nabídl jsem proto účast i kolegům z Federace strojvedoucích a jsem rád, že se aktivně zapojili do diskuze,“ dodal Štěpán Lev.

První místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo, a.s., Radek Nikola upozorňuje, že název směrnice může být zavádějící v tom smyslu, že se týká pouze strojvedoucích. V případě, že by Evropský parlament schválil novelizaci dle návrhu Komise a byl zaveden jednotný komunikační jazyk po vzoru letecké dopravy, bude to mít obrovský dopad především na zaměstnance SŽ v oblasti řízení provozu. Tajemník PV OSŽ SŽ Miroslav Maincl upřesnil, že by se znalost cizího jazyka vyžadovala u téměř 6 000 zaměstnanců SŽ, zejména pak na pozicích výpravčí, traťový dispečer a provozní dispečer. „Schválení novely v podobě navrhované Evropskou komisí by v současné době, kdy se potýkáme s nedostatkem provozních zaměstnanců, ochromilo železniční dopravu,“ dodal Miroslav Maincl.

Diskuze o budoucnosti profese strojvedoucích, o vzdělávání a vydávání licencí a osvědčení se zástupci Evropského parlamentu a komise z 25.–26. dubna 2023 proběhne v rámci konference, kterou ETF k této problematice v Bruselu pořádá. Návrh textu novely směrnice bude publikován 21. června 2023. Komise by ráda novelu předložila EP k projednání ještě

do konce roku 2023 a věří ve schválení ještě před volbami do EP na jaře 2024.

PhDr. Helena Svobodová,
viceprezidentka Železniční sekce ETF
a vedoucí kanceláře předsedy OSŽ

NÁZORY ČTENÁŘŮ • POSTŘEHY • DISKUZE

Velmi potřebná práce

S velkým zájmem jsem si přečetl v č. 6 Obzoru rozhovor šéfredaktora Milana Sedláka s vedoucím oddělení Strategie a legislativy Vladislavem Vokounem. Činnost takového oddělení je v zájmu nejen odborářů, ale všech zaměstnanců, nesmírně potřebná.

V následujících řádcích se chci zmínit o problematice tří zákonů, se kterými oddělení Strategie a legislativy bude denně „zápasit“.

Zákon číslo 455/2022 Sb., o kterém se pan Vokoun zmiňuje, je devadesátou druhou novelou zákona č. 155/1995 Sb., ze dne 30. června 1995, o důchodovém pojištění. Novelou předposlední, neboť 8. března 2023 přijal Parlament ČR zákon č. 71/2023 Sb., tedy onen sporný zákon dotýkající se mimořádné valorizace důchodů v červnu 2023. Podle zákona o důchodovém pojištění se vyplácejí důchody starobní, invalidní, vdovský, vdovecký a sirotčí. Pro představu: Podle původně schváleného rozpočtu ČR pro rok 2023 činí plánovaná výdaje 2 222 954 141 348 Kč. Z toho výdaje rozpočtu Ministerstva práce a sociálních věcí ČR jsou plánovány částkou 899 423 653 905 Kč. Na dávky důchodového pojištění je plánováno 656 609 270 520 Kč. MPSV tedy hospodaří s nejvyšší položkou rozpočtu ČR. V tomto konstatování je odpověď na to, proč je zákon o důchodovém pojištění předmětem tak častého zájmu našich politiků a tak velkého počtu novelizací.

Nemenší pozornost zasluhuje i zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce. Pokud jsem počítal dobře, tak byl

Aplikace Moje OSŽ – automatická informace o všech novinkách na webu OSŽ

Při Ústředí OSŽ byla vytvořena poradní komise, která se mimo jiné zabývá možnostmi zlepšování vnitrosvazové komunikace. Při práci této komise byla také diskutována skutečnost, že si řada

členů na jedné straně stěžuje na nedostatečnou informovanost ze strany celostátních orgánů OSŽ, na druhé straně však nejsou dostatečně využívány informační nástroje, které právě k tomuto účelu byly vytvořeny. Zejména se to týká mobilní aplikace Moje OSŽ a potažmo webových stránek OSŽ www.osz.org, ze kterých tato aplikace převážně čerpá.

Aplikace Moje OSŽ je zdarma ke stažení na Obchod Play, případně na App store a její instalace je rychlá a bezproblémová, takže by ji během pár minut měl bez potíží zvládnout každý uživatel „chytrého mobilního telefonu“. Stačí v mobilním telefonu do Google vyhledávače nebo přímo do Obchod play napsat text moje OSŽ, objeví se nabídka aplikace ke stažení, kterou poklepem stáhnete, nainstalujete a otevřete.

Rádi bychom Vás znovu upozornili na hlavní výhody této aplikace, což je zejména automatická informace o všech novinkách na webu OSŽ s možností okamžitého přečtení novinky kdekoliv máte k dispozici svůj mobilní telefon.

K dalším užitečným výhodám lze zařadit například snadné vyhledávání kontaktů na vedení OSŽ a všechny základní organizace, rychlý kontakt na krizovou linku, informace a kontaktní telefon pro žádost o právní poradenství pro členy OSŽ či náhled do kalendáře akcí orgánů OSŽ.

Velkou výhodou aplikace OSŽ je také možnost rychlého a snadného přihlašování na výhodnou členskou rekreaci OSŽ bez potřeby opatřit si potvrzení o členství od ZO OSŽ.

V nejbližší době budou také spuštěny další nové funkce aplikace Moje OSŽ a to jednak možnost snadného přihlašování z aplikace na sportovní akce organizované sportovními komisemi OSŽ a dále potom také možnost registrace člena OSŽ s vytvořením elektronického členského průkazu, který bude umožňovat on-line přístup k dalším službám či benefitům OSŽ.

Mgr. Martin Malý,
předseda OSŽ

PORADNA BOZP

SBOHEM A ŠÁTEČEK

...a kdybychom se nikdy nesetkali, bylo to překrásné a bylo toho dost. Český básník Vítězslav Nezval textem básně dává sice sbohem putování po Francii, ale to neznamená, že si nemůžeme pár řádků vypůjčit k loučení s Vámi.

Ano, je to tak. Letošní týdenní kurz pro začínající inspektory BOZP ZO OSŽ pořádaný pod záštitou OSŽ Ú a vedoucího lektory oddělení BOZP byl skutečně poslední, co se týká časového rozsahu, a my, svazoví inspektori, jsme opravdu moc rádi, že se ho zúčastnila parta lidí, které bezpečnost a ochrana zdraví opravdu zajímala a už teď je jisté, že budou v této oblasti dobře pracovat i ve svých základních organizacích. Školili jsme vás, pokládali záluďné otázky, soutěžili jsme a trošinku vás i trápili testy, ale vy jste vydrželi a závěrečného ověření znalostí se zhostili na jedničku s hvězdičkou. Můžeme tedy poblahopřát paní a pánům XXXXX a těm, co nevítežili, poděkovat za pozornost, účast a milou společnost.

A jak to bude dál? Nebojte se, školení stále budou. Předpokládáme, že ve zkráceném třídením rozsahu, a to ve dvou blocích (pro začátečníky a pokročilé), které budou na sebe navazovat v rámci jednoho týdne, dvakrát ročně, jak jste byli dosud zvyklí. Doba je rychlá, lidí na pracovištích málo a pokud chceme, jako odborová organizace spolupracovat se zaměstnavateli, a i nadále zajišťovat to, co nám ukládá zá-

kon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, § 321 a Stanovy OSŽ, tedy **dbát o dodržování zákoníku práce, právních předpisů o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a ostatních pracovněprávních předpisů a chránit své členy**, musíme se i my těmto skutečnostem postupně přizpůsobit. Jak vidíte, příležitosti ke získávání vědomostí a vzájemným setkáním budete mít i v budoucnu dost a dost a my se budeme těšit, že o tato školení, vzhledem k úspoře času a střídání oblíbených školících středisek Kořenov a Prudka, bude ještě větší zájem. A co říct na závěr? Pro nás je loučení s týdenními kurzy opravdu smutné, protože jsme vás mohli lépe poznávat, předávat vám vědomosti a přesvědčovat vás o tom, že BOZP je nejen kolem nás, ale může nás i naplňovat. Ale jak napsal pan Nezval – *chcem-li se sekat, nelučme se radši tedy, sbohem a šáteček...*

Dana Žáková, oddělení BOZP OSŽ-Ú

Co se jinde nevidí



Fotka je ze žst. Velký Osek. Zvláštní, že odkládaná kola na nástupišti nikomu nevadí. Stejně nevadí, že na tomtéž místě se kouří, je to vzdáleno, nedostal jsem od skupiny tři lidi souhlas k fotu. Dne 29. 3. 2023 ve 13:15 hodin byl další kuřák na peronu vlevo ode mne, otec asi desíletého chlapce. Není u nás na železnici nebo v celé zemi něco shnilého? William Shakespeare v díle o Hamletovi tímto citátem myslí dánský stát před staletími, ale, prosím, proč u nás ve věku pozdějším, je všem skoro všechno úplně jedno? No, a za půl hodiny v Poděbradech na 2. nástupišti další otec porušoval zákon před svým dítětem. A jak by ne, přeci je to všem úplně jedno. **Petr Rádl**



Školení na PC: krůček po krůčku

Na jedenáctý týden v tomto roce vyšlo školení na počítačích pro začátečníky. Školení trvalo tři dny a byl o něj velký zájem. Lektorem byl Martin Rosenbaum ze společnosti Egenesys s.r.o., který velice zábavou formou devíti účastníkům krůček po krůčku vysvětloval nejen různé počítačové vychytávky, ale také jak například rozeznat nepravdivé zprávy, které se na nás valí všude z internetu a sociálních sítí, nebo které zajímavé programy lze používat bezplatně. Největší prostor na školení byl věnován podle přání účastníků programu Ex-

cel, kde došlo na vytváření tabulek, grafů a vzorečků. Dalším bodem byla práce ve Wordu – program na psaní či zpracování prezentací včetně obrázků a fotografií. Podobně jako Excel a Word také funguje Onlyoffice, který si uživatelé můžou stáhnout bezplatně na stránkách **Onlyoffice.com**. Jako pokračování je připraven kurz pro pokročilé, ten bude probíhat koncem dubna a už je také plně obsazen. Nicméně, další zájemci, na které se první polovina tohoto roku nedostala, mají možnost navštívit kurzy na podzim.

Text a foto: Daniela Houdková



KONFERENCE ŽELEZNICE 2023



Před jednáním konference ŽELEZNICE 2023 se konalo zasedání Výběrové komise (10. března 2023), která na ocenění Významná osobnost infrastruktury železniční dopravy České republiky navrhl Ing. Karla Otavu – nominace SUDOP PRAHA a.s., Jiřího Suchánka – nominace Správa železnic, s.o., Ing. Josefa Borečka – nominace AŽD Praha s.r.o., doc. Ing. Josefa Plechatého – nominace TP Interoperabilita železniční infrastruktury a Ing. Karla Pohleho – nominace ČVTSS – pobočka sdělovací a zabezpečovací techniky. Vítězem se stal doc. Ing. Josef Plechatý (na snímku třetí zleva). Ocenění mu předal předseda představenstva a generální ředitel společnosti SUDOP PRAHA Ing. Tomáš Slaviček a generální ředitel státní organizace Správa železnic Bc. Jiří Svoboda, MBA (na snímku první a druhý zleva)

ŽELEZNICE 2023 je 26. ročníkem konference, která se konala 30. března v Praze a sdružuje správce, investory, projektanty a stavitele železniční infrastruktury v rámci jedné akce z důvodu výměny poznatků a praktických zkušeností v rámci železniční infrastruktury.

Cílem „Konference ŽELEZNICE 2023“ byla výměna poznatků a praktických zkušeností v celé šíři problematiky železniční infrastruktury.

Hlavní témata letošního ročníku konference byla:

➔ Model víceletého financování železničních projektů a investic do železniční infrastruktury.

➔ Významné připravované nebo realizované stavby železniční infrastruktury.

➔ VRT/Rychlá spojení – aktuální stav přípravy.

➔ Dopad novely stavebního zákona na přípravu liniových staveb.

➔ Nová technická řešení a technologie v železniční infrastruktuře a dopravě.

Daniela Houdková

Jízdenka za 49 eur

Německá vláda i velká část národa považují loňské zkušební zavedení jízdenky po Německu za 9 eur na měsíc za velký úspěch. Už jenom v tom, že se snížily emise o 1,8 milionu tun CO₂ je jistě záslužné. Nedávno byla publikována zpráva, že naše vlast patří mezi nejvíce znečištěné státy v Evropě. Kdoví, jestli to také trochu nebylo a není proto, že měsíční středoevropská jízdenka pro důchodce (50 procent), na 40 km byla dražší než celostátní v Německu a letos je ještě dražší.

Zkrátka vidím to kolem sebe, pokud jedou z Čerčan dva živáči do Prahy, vyjde je to levněji autem než vlakem. A zase je to každému jedno. V Německu letos bude jízdenka na měsíc za necelých 1 200,- Kč a bude platit i na MHD, tam se snižují dopady inflace na obyvatele levnou veřejnou dopravou a u nás, kde máme inflaci dvojnásobnou, se veřejná doprava zdražuje. Není tady něco podobného, co bývalo ve středověku ve státě dánském?

Petr Rádí



Výpravní budova architekta Josefa Fanty je součástí hlavního nádraží v Praze a spolu s přilehlou halou nad nástupišti tvoří největší secesní památku v Česku. Budova vznikla mezi lety 1901–1909 a k odbovování cestujících sloužila až do otevření nové podzemní haly 1. července 1977, což společně s vybudováním magistrály způsobilo výrazné odříz-

Historické prostory Fantovy budovy na hlavním nádraží v Praze brzy ožijí jako v době svého vzniku

nutí budovy od pohybu cestujících. Od roku 2012 probíhá postupná rekonstrukce a restaurování s cílem navrátit budově původní vzhled a doplnit nové možnosti využití.

Dne 1. dubna Správa železnic umožnila zájemcům nahlédnout na průběh rekonstrukce chodby a Fantova a Sloupového sálu, kde aktuálně probíhají restaurátorské práce a výmalba. Zajímavým nálezem bylo pro restaurátory odkrytí zlaceného státního znaku první republiky, který se nacházel pod vrstvami dalších nepůvodních nátěrů. Jeho příběh zůstává tajemstvím, pravděpodobně měl po vyhlášení samostatného Československa v říjnu 1918 vítat T. G. Masaryka jako prvního prezidenta po jeho příjezdu z exilu.

Na průběh rekonstrukce se přijel podívat ministr dopravy Martin Kupka a také generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda (oba na prostředním snímku, a to první a druhý zleva). „Účastníci dnešních prohlídek ve Fantově budově se mohou přesvědčit, že ani navrácení původní podoby vnitřním prostorům nemusí být v rozporu s nabídkou cestovního komfortu na úrovni 21. století,“ uvedl ministr dopravy Martin Kupka.

Kompletní rekonstrukce bude dokončena závěrem roku 2026. Zrekonstruované reprezentační prostory budou po dokončení znovu otevřeny veřejnosti. Plány počítají se zajištěním dostatečného propojení budovy s novou odbavovací halou a podchody, a to s využitím nových výtahů a schodišť.

Cestující, kterých není na hlavním nádraží v Praze zrovna málo, se tak budou moci pokochat a přenést do časů první republiky a unikátní prostory oživit a vrátit do centra dění. Už nyní je vidět precizní práce restaurátorů jak na malbě stropů, oblouků a sloupů, oživení originální mozaiky, či opravení soch tvář na stěnách. V rámci rekonstrukce fasády na jižní části budovy byl opraven i symbol železnice – okřídlené železniční kolo.

Text a foto: Daniela Houdková

Přátelství zdvojnásobuje radosti a na polovinu zmenšuje bolest

Francis Bacon

Vybrala Bc. Blanka Lomnančíková



S hlubokým zármutkem Všem oznamujeme, že nás opustil náš dlouholetý kolega, bývalý vedoucí organizačního oddělení OSŽ-Ústředí, a hlavně kamarád pan Pavel Kolman. Nám všem, kteří jsme měli čest ho poznat, bude chybět jeho pověstný humor a životní nadhled.

Budeme na Tebe vzpomínat, Pavle!



S velkou lítostí všem oznamujeme, že nás v sobotu 8. dubna 2023 opustil náš skvělý kamarád, dlouholetý člen sportovní komise Olomouc Ing. Vladimír Tomásek.

Bude nám chybět jeho životní nadhled, moudrost a vyprávění veselých historek, kterými nás udržoval v dobré náladě.

Ládo, navždy zůstaneš v našich srdcích!

**Správa železnic
vypsala výběrové řízení
na studii implementace
technologie 5G v úseku
Brno–Bratislava**

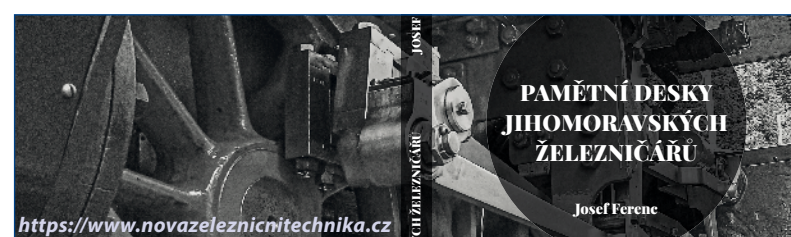
Správa železnic udělala důležitý krok v zavádění moderních technologií na železniční infrastrukturu – vypsala výběrové řízení na studii implementace technologie 5G/FRMCS v úseku mezi Brnem a Bratislavou. Cílem je najít řešení pro zlepšení kvality hlasových a datových služeb pro cestující na železničních koridorech a současně umožnit komunikaci na úrovni 5G mezi manažerem infrastruktury a dopravci.

Josef Ferenc

PAMĚTNÍ DESKY JIHOMORAVSKÝCH ŽELEZNIČÁŘŮ

Kniha Pamětní desky jihomoravských železničářů 1939–1945 zachycuje osudy jihomoravských železničářů, kteří zemřeli v pohnutých letech druhé světové války a položili své životy v boji za svobodu naší vlasti. Kniha Pamětní desky jho-

moravských železničářů 1939–1945 nyní poputuje do všech železničních stanic, kde se pamětní desky nacházejí, v mnoha případech ale i k těm, kteří se o její vznik přičinili. Pro ostatní bude volně ke stažení na webových stránkách.



<https://www.novazeleznictechnika.cz>

OBZOR
www.osz.org

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. Šéfredaktor Milan Sedlák (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, čj. 306/97-P ze dne 23. ledna 1997. Nevyžádané rukopisy se nevracejí. Uveřejněné příspěvky se nemají shodovat s názorem vydavatele a redakce. MK ČR E 5063 ISSN 0862-738X