



Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ Představenstvo OSŽ

Návrh Akčního plánu MPSV pro kolektivní vyjednávání

Představenstvo OSŽ jednalo 2. září 2024 v rekreačním středisku OSŽ Pacifik na Ramzové. Po kontrole úkolů a schválení dávek na Podpůrný fond OSŽ vystoupil první místopředseda OSŽ Radek Nekola, který přiblížil vážnou situaci v nákladní železniční dopravě a především problematiku vozby jednotlivých vozových zásilek. „**Tato skutečnost je jedním z hlavních témat evropských jednání na úrovni ETF i CER. Snahou obou sociálních partnerů je najít řešení na evropské úrovni, které by zajistilo udržitelnost JVZ, aniž by se dopravci vystavovali riziku obvinění z nedovolené státní podpory,**“ upřesnil Radek Nekola.

Během jednání se představenstvo zabývalo také organizačními záležitostmi ve věci přípravy Valné hromady ASO,

kteří je OSŽ členem. Na pořad jednání se dostala i tematika strategie na nová kolektivní vyjednávání se zaměstnavateli, u kterých jsou členové OSŽ zaměstnáni. Připomínkovat budou návrh Akčního plánu na podporu kolektivního vyjednávání, který zpracovává MPSV.

V druhé části jednání vystoupili představitelé podnikových výborů OSŽ s novinkami z posledních jednání se zaměstnavatelem. První dostal slovo předseda Podnikového výboru OSŽ při ČD, a.s., **Štěpán Lev**, který informoval mj. o možném navýšení tuzemského a zahraničního stravného, jak bylo odbory požadováno v březnu 2024 – bude to součástí kolektivního vyjednávání pro rok 2025. Předseda OSŽ ČD Cargo, s.r.o., **Radek Nekola** začal svůj vstup důležitými informacemi ze společnosti Metrans, kde bude zahájeno třetí kolektivní vyjednávání. ČD Cargo pokračuje ve šrotaci starých lokomotiv, které už nevyhovují novému systému ETCS, a aktivně komunikuje se zaměstnanci, kteří dosáhli důchodového věku. Méně

příjemnou zprávou je ukončení pracoviště OKV Jihlava, kde je momentálně zaměstnáno deset zaměstnanců, kteří však najdou své uplatnění ve společnosti CZ LOKO a u Českých drah.

V tuto dobu probíhají školení strojvedoucích na nový systém ETCS, aby od spuštění mohlo vše fungovat. Tajemnice podnikového výboru OSŽ ČD Cargo, a.s., **Bc. Marta Urbancová** upřesnila, že pravidelné jednání dozorčí rady proběhne 26. září, kdy bude předložena vypracovaná analýza a další strategie společnosti v oblasti vozby jednotlivých vozových zásilek. Poté krátce seznámil přítomné s děním u Správy železnic, s.o., předseda podnikového výboru **Petr Štěpánek** – během měsíce září se budou projednávat první návrhy čerpání FKSP v roce 2025. **Bc. Renata Dousková**, předsedkyně Nedrážního republikového výboru, přispěla na jednání nepříznivými informacemi ze společnosti TSS, kde stále dochází ke snížení mzdových výměrů. Těmito kroky se společnost pomalu blíží k ukončení činnosti a uzavření firmy, jak k tomu již došlo u jiných poboček. Předseda OSŽ **Mgr. Martin Malý** informoval o jednání poradního týmu tripartity pro hospodářskou politiku 27. srpna na Ministerstvu průmyslu. Z obšírlé diskuse předseda OSŽ na jednání Představenstva OSŽ zmínil některé hlavní problémy hospodářství ČR jako jsou vysoké ceny energií, obavy z možné eskalace válečného konfliktu na Ukrajině, náročné požadavky evropské politiky Green Deal, nedostatečně vyvinutý kapitálový trh a další problémy. Ve věci nedostatku zaměstnanců na pracovním trhu se uvažuje mimo jiné také nad možnostmi větší motivace zaměstnanců v předdůchodovém věku a čerstvých důchodců k pokračování ve výkonu zaměstnání. K této problematice předseda OSŽ předložil k uvážení myšlenku umožnění odchodu do polovičního důchodu před dosažením důchodového věku v kombinaci s polovičním pracovním úvazkem.

–RED–

(Podrobnosti na www.osz.org)

Nové nádraží Kladno – čelní pohled



Nové nádraží Kladno – podchody



Nové nádraží Kladno – boční pohled

Nádraží Kladno

V rámci stavby Správy železnic „Modernizace trati Praha–Kladno“ statutární město Středočeského kraje Kladno bude mít v roce 2026 i novou moderní nádražní budovu. Původní budova nádraží nevyhovovala z hlediska statiky a práci na podchodech by došlo k jejímu poškození. Proto došlo k její demolici. V současné době probíhají práce na vybudování nástupišť a zdvoukolejnění úseku Kladno–Kladno město–Kladno–Ostrovce. Nádraží Kladno bude mít nová ostrovní nástupiště s podchody, sociální zařízení, podchod do parku před nádražím a do lesa za nádražím, železniční přejezd a parkoviště P+R. O stavbě nové trati z Prahy do Kladna se jednalo 30 let. Zpočátku měl název stavby nešťastný název „Rychlodráha Praha Kladno s odbočkou na letiště Ruzyně“. Pro neustálé připomínky ke stavbě ze strany Prahy 6 se stavba stále oddalovala. Stanice Kladno je také železniční uzel na tratích Praha–Rakovník a Kralupy nad Vltavou–Kladno. Nádraží je v provozu od 5. listopadu 1855 od zahájení železničního provozu v Kladně na tehdejší Buštěhradské dráze. Dříve se stanice jmenovala Kladno–Vejhybka či Vejhybka. Možná by bylo vhodnější přejmenovat nádraží na Kladno hl. n.

JSch/ Zdroj: Správa železnic

Lidé dnes nemají finanční rezervu na to, aby odešli z práce a hledali lepší post

Před několika dny vláda schválila novelu zákoníku práce, která, podle vyjádření z vlády, má za cíl zvýšit flexibilitu pro zaměstnavatele i zaměstnance. Jedním z přijatých opatření je prodloužení zkušební doby, dalším je, že výpovědní lhůta má začít doručením výpovědi. Ve vládou schváleném návrhu, díky postoji ministra práce a sociálních věcí Mariana Jurečky (KDU–ČSL), chybí výpověď bez udání důvodu. „**Je to bod, kterým se chce odlišit směrem k pravicové politice. Jsou s tím ale spojeny spíše rizika a není to to, co náš pracovní trh pálí,**“ soudí analytik a člen týmu poradců ministra práce Tomáš Ervín Dombrovský, který touto svojí formulací vlastně říká, že výpověď bez udání důvodu není tím správným řešením situace na českém pracovním trhu.

Vždyť, podle něho, propustit zaměstnance dnes není až tak těžké. Drtivou většinu zaměstnavatelů spíše trápí nemožnost najít nové zaměstnance na kvalifikované pozice. Nízká míra fluktuace, která se pohybuje okolo 15 procent ročně, je, podle něho, dána spíše chováním zaměstnanců.

„**Lidé nemají na změnu práce peníze. Nemůžou si dovolit výpadek příjmu a nefunguje nám systém podpor v nezaměstnanosti a v rekvalifikaci. Kompenzovat výpověď bez udání důvodu vyšším odstupným nemusí být špatně, ale při nastavení české společnosti to může vést k tomu, že lidé budou čekat na to, až se jich firma bude chtít zbavit,**“ podotkl Tomáš Ervín Dombrovský, který, kromě svého poradenství na ministerstvu práce a sociálních věcí, působí i jako analytik pracovního trhu ze společnosti Alma Career.

V pořadu Českého rozhlasu dále uvedl, že pokud by došlo k uzákonění odstupného ve výši 6 až 12 měsíčních platů, jak o tom hovoří poslanci ODS a TOP 09, kteří výpověď bez udání důvodu chtějí prosadit jako poslanecký návrh, může to, podle Dombrovského, řadu zaměstnanců naopak vést k tomu, že se ještě více „přimknou k židli, na které sedí“ a nechají si ujít zajímavější pracovní příležitost.

„**Pro případ výpadku příjmu nemá skoro třetina lidí rezervy ani na měsíc a tři čtvrtiny jen na tři měsíce. A 40 procent deklaruje, že kdyby teď ztratili práci, tak vezmou cokoli, jen aby neměli výpadek. To vede k horšímu párování, lidé se nedostávají na adekvátní pozice ani nemají tak silnou pozici při vyjednávání o mzdě,**“ konstatoval analytik pracovního trhu Dombrovský.

Miroslav Svoboda

Zdroj: Český rozhlas

(Celý článek najdete na www.odbory.info)

Milan Sedláček

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Poloviční důchod a poloviční plat jako protiváha předčasnému důchodu

Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý:

„**Vyřeší se tím situace, kdy lidé v předdůchodovém věku mají zájem dále pracovat ve svém oboru, ale vzhledem k vyššímu věku a celkovému opotřebení organismu již nechtějí nebo ze zdravotních důvodů nemohou pracovat na celý úvazek...**“

Pane předsedo, na jednání představenstva jste mimo jiné hovořil o potřebě stabilizace pracovního trhu. Zaujala mě Vaše myšlenka polovičního důchodu místo důchodu předčasného. Nerad bych, aby tato informace poněkud zapadla mezi ostatní důležité body tohoto jednání. Můžete nám ji konkrétněji přiblížit?

Ve věci nedostatku zaměstnanců na pracovním trhu se uvažuje mimo jiné také nad možnostmi větší motivace zaměstnanců v předdůchodovém věku a čerstvých důchodců k pokračování ve výkonu zaměstnání.

Dovolil jsem si tedy přijít s myšlenkou umožnit odchod do polovičního důchodu před dosažením důchodového věku v kombinaci s polovičním pracovním úvazkem.

(Pokračování na str. 2)



Do Zlatých Hor přijel prezidentský vagon

Nádražím na samém „konci světa“ by se dala nazvat železniční stanice Zlaté Hory. Koncové nádraží, ležící na lokálce č. 297 Mikulovice–Zlaté Hory, na hranicích s Polskem, bylo uvedeno do provozu v roce 1896 a dlouhá léta zajišťovalo přímé spojení s lázeňským městem Jeseník, přímé vlaky odsud jezdily až do Šumperka či Olomouce.

Zlom nastal v roce 2012, kdy zde z rozhodnutí Olomouckého kraje byl provoz zredukován na čtyři, resp. pět párů osobáček jezdících v současné době do Zlatých Hor o víkendech a svátcích z Mikulovic. Opadající zájem o trať však vzbudil podivuhodnou reakci – ve Zlatých Horách vznikl v roce 2019 spolek dobrovolníků, který se pod názvem Okrašlovací spolek Zlatohorský ve spolupráci se Správou železnic ujal zapomenutého nádraží a během pár let zde vykonal pravě divy. S nebyvalým nadšením zde bylo formou brigád upraveno nejen okolí nádraží, ale byl zde instalován funkční vodní jeřáb, ze spárů přírody byly vytrženy (vyčištěny) zastávky Zlatorudné mlýny (budoucí zastávka), Ondřejovice a Salisov, které se nachází na této lokálce, zřízeny malé fotoexpozice na perónu a v odstaveném vagoně a návštěvníci tohoto nádražička si mohou dokonce zahrát na klavír, který je umístěn na krytém nástupišti.

Jakýms vrcholem tohoto snažení byl příjezd zvláštního vlaku bratislavského klubu Albatros, který sem přijel na poslední srpnový víkend. 174 metrů dlouhý vlak se do stanice sotva vešel. Přivezla ho lokomotiva T 478.1201 a Brejlovec 754 071-9, největším lákadlem soupravy byl prezidentský vůz někdejšího komunistického prezidenta Gustáva Husáka. „**Je to jediný vůz, který se na Slovensku dochoval a je schopný provozu a vystavování. Sice to není stoletý vůz, patří mezi nejmladší, ale zajímavý je tím, že výzdoba a zařízení uvnitř je stále původní,**“ zmínil František Šiller z klubu Albatros. Na oslavu příjezdu vlaku byl po dvou letech spuštěn na ukázkou vodní jeřáb – pýcha stanice.

Prezidentský vůz byl otevřen k prohlídce v sobotu 31. srpna spolu s interiéry obou lokomotiv a v neděli odjel s celou soupravou přes Glucholazy (úvrat)–Jindřichov ve Slezsku–Krnov (úvrat)–Opavu východ (úvrat)–Bzenec (úvrat)–Vrbovce–Myjavu a Nové Mesto nad Váhom zpět do Bratislavy.

Miroslav Čáslavský



Stanice Zlaté Hory při příjezdu zvláštního vlaku klubu Albatros z Bratislavy



Na oslavu příjezdu zvláštního vlaku byl po dvou letech spuštěn na ukázkou vodní jeřáb – pýcha stanice

Foto: Okrašlovací spolek zlatohorský

POSLEDNÍ JÍZDA

V pátek 26. července definitivně skončil provoz elektrických jednotek řady 460 (ex EM 488.0) na síti české železnice. Po oficiálním rozloučení ve dnech 19. až 21. dubna 2024 v Olomouci a „poslední provozní jízdy“ EJ 460.079/080 na „Tornádo

expresu“ ze Střelné do depozita NTM v Chomutově obstarali „poslední“ provozní nasazení EJ 27/28, 59/60 a 69/70 na „náhradní vlakové dopravě“ mezi Opavou východ a Ostravou středem / Svinovem na rychlících Cvilín a Praděd, v době výluky mezi

Krnovem a Opavou východ konané od 20. května do 26. července 2024, náhradou za motorové soupravy.

Posledním vlakem s cestujícími, vedený EJ řady 460, konkrétně jednotkou 27/28, z Opavy do Ostravy-Svinova byl „R 853 Praděd“.

Rozloučení s „drahou umírající“ se uskutečnilo v Opavě na koleji číslo 11 za účasti četných smutečních hostů z řad strojvedoucích bohumínské depa, kteří na těchto vozidlech jezdili, přítomných železničářů zdejšího pracoviště, samozřejmě početných šotoušů a fotoušů.

Před odjezdem byla EJ opatřena „příslušným“ transparentem, focení proběhlo se dvěma smutečními věnci, které byly před jízdou sundány... škoda.

Poslední zastavení s cestujícími před návštějí STÚJ obstaralo vjezdové návštěvidlo do Svinova. Několik desetiletí provozu s cestujícími bylo ukončeno ve Svinově ve 20:03 na koleji číslo 4 „sever“ na třetím nástupišti. Ve 20:13 se prázdná souprava, hromadně fotografována, vydala do bohumínského depa jako vlak 95521.

V sobotu měla být společně se EJ 59/60 přepravena do Olomouce za účelem „vybrakování“ vhodného k dalšímu použití a pak odevzdána hořáku autogenu k fyzické likvidaci, resp. „transformaci“ na pokrm pro vysokou nebo ocelářskou pec.

Třetí jednotka 69/70 byla několik týdnů mimo provoz z důvodu „vykradení“...

Do Polska po zrekonstruované trati



Rekonstruovaná železniční stanice Dětmárovice

Na všech nádražích se vybudovalo nové zastřešení a instaloval moderní mobiliář, jakož i nový informační a orientační systém. Sanován byl železniční spodek a přestavbou prošly také vybrané mostní objekty, provedla se rovněž rekonstrukce pěti železničních přejezdů.

Během rekonstrukce byly osobní vlaky nahrazeny náhradní autobusovou dopravou, po opravě se na trať znovu vracely vlaky, z nichž některé budou zajižďet až na ostravské letiště Leoše Janáčka v Mošnově.

Rekonstrukce tohoto koridorového úseku byla jedním z prvních projektů spolufinancovaných Evropskou unií z nástroje CEF Blending. Celkové investiční náklady stavby přesáhly částku 3 miliardy Kč. Zhotoviteli prací byly společnosti STRABAG Rail a OHLA ŽS.

Text a foto: Miroslav Čáslavský



Krnovem a Opavou východ konané od 20. května do 26. července 2024, náhradou za motorové soupravy.

Posledním vlakem s cestujícími, vedený EJ řady 460, konkrétně jednotkou 27/28, z Opavy do Ostravy-Svinova byl „R 853 Praděd“.

Rozloučení s „drahou umírající“ se uskutečnilo v Opavě na koleji číslo 11 za účasti četných smutečních hostů z řad strojvedoucích bohumínské depa, kteří na těchto vozidlech jezdili, přítomných železničářů zdejšího pracoviště, samozřejmě početných šotoušů a fotoušů.

Před odjezdem byla EJ opatřena „příslušným“ transparentem, focení proběhlo se dvěma smutečními věnci, které byly před jízdou sundány... škoda.

Poslední zastavení s cestujícími před návštějí STÚJ obstaralo vjezdové návštěvidlo do Svinova. Několik desetiletí provozu s cestujícími bylo ukončeno ve Svinově ve 20:03 na koleji číslo 4 „sever“ na třetím nástupišti. Ve 20:13 se prázdná souprava, hromadně fotografována, vydala do bohumínského depa jako vlak 95521.

V sobotu měla být společně se EJ 59/60 přepravena do Olomouce za účelem „vybrakování“ vhodného k dalšímu použití a pak odevzdána hořáku autogenu k fyzické likvidaci, resp. „transformaci“ na pokrm pro vysokou nebo ocelářskou pec.

Třetí jednotka 69/70 byla několik týdnů mimo provoz z důvodu „vykradení“...

Text a foto: Miroslav Zikmund

ZE SVĚTA

● JAPONSKÝ VÝROBCE VYSOKORYCHLOSTNÍCH VLAKŮ CHCE EXPANDOVAT V NĚMECKU

(Mnichov) Japonská skupina Hitachi chce v příštích letech výrazně zvýšit svou přítomnost v Německu. „Německá železniční síť nutně potřebuje větší kapacitu a my chceme přispět k jejímu rozšíření“, řekl generální ředitel Hitachi Rail Giuseppe Marino v rozhovoru pro „Süddeutsche Zeitung“. Za tímto účelem skupina 1. června převzala divizi pozemních dopravních systémů (GTS) společnosti Thales s 2 000 zaměstnanci v Německu.

Kromě signalizační techniky a řešení velkých věcí pro sledování stavu infrastruktury chce Hitachi

na německé koleje nasadit také nové vlaky: do roku 2026 hybridní bateriový vlak Euro-Masaccio a později vysokorychlostní vlak ETR 1000, známý také jako Frecciarossa. „Ten jsme zatím dodali do Itálie, Španělska a Francie – a v roce 2028 snad dodáme i do Německa“, uvedl Marino.

Jedná se především o útok na skupinu Siemens, která doposud dodávala Deutsche Bahn (DB). Podle zpráv již Hitachi kontaktovala DB. „Vlak ETR 1000 by byl pro Německo opravdu velmi, velmi dobrý“, uvedl Marino. Podle něho je v evropském protějšku „hodně“ ze slavného a přesného japonského rychlovlaku Shinkansen.

Z Bahnhofstelle připravil sh

Všimli jsme si

● NA ZAČÁTKU LETOŠNÍCH PRÁZDNIN uplynulo deset let od znovuzprovoznění cca 1 km dlouhé přeshraniční železniční tratě mezi Dolní Poustevnou a saským Sebnitzem ve Šluknovském výběžku. O státním svátku 5. července letošního roku se v rámci tohoto výročí konal na obou stranách hranice (v Dolní Poustevně i v Sebnitzu) kulturní program se živou hudbou, v souvislosti s tím byla v tento den trasa turistického „Lužickohorského rychlíku“ relace Praha-Vrsovice–Mikulášovice dolní nádraží dopravce KČD Doprava, v němž cestovala skupina významných hostů, prodloužena až do Sebnitz.

Zmiňovaný traťový úsek (doprava zde byla zastavena krátce po druhé světové válce) byl po zhruba 70 letech slavnostně uveden do provozu dne 4. 7. 2014 (vážný požadavek na obnovení tamního provozu se objevil v roce 1990, přičemž ke konkrétním přípravám tohoto projektu, na němž se pracovalo téměř dvacet let, došlo až po vzniku nových vyšších správních celků na začátku 21. století). Od té doby jsou na nové peážní lince U28/RB28 (na německém území) Děčín–Rumburk zvané „Dráha Národního parku“ provozované Českými drahami a DB Regio výhradně nasazený motorové jednotky řady 642 Desiro druhé jmenované společnosti (na snímku ze dne 5. 7. 2024 je zachycen mezistátní MOs vlak 28009 relace Děčín–Rumburk při přejíždění státní hranice). Vlakové spoje tu objednává Ústecký kraj v kooperaci s německým dopravním svazem Horní Labe (VVO), přičemž vlakový personál zajišťují České dráhy. Pro cestující směřující z Čech do německého příhraničí a opačně tu platí tzv. malý pohraniční styk, či celodenní síťová jízdenka Labe-Elbe. Cestovní doba mezi Dolní Poustevnou a Děčínem tak nyní trvá přibližně hodinu.

Tomáš Martínek



● V ŽST. HVĚZDONICE (trať 212, u tamního čerčanského zhlaví se nachází dálniční nadjezd D1) se dosud opravdu nacházejí návštěvidla vzoru SSSR (AŽD 65) s dlouhými clonami (na snímku ze dne 23. 7. 2024). V Obzoru č. 11 v rubrice Všimli jsme si byl otištěn příspěvek o tom, že tu byly viděny z autobusu náhradní dopravy (v rámci květnové výluky tu byly opraveny koleje a výhybky). V letošním osmém čísle tohoto periodika jsem v téže rubrice totiž zapomněl dodat, že Františkovy Lázně a Vojtanov jsou poslední stanicemi osazené těmito návštěvidly v Karlovarském kraji, nikoliv na síti Správy železnic. Ještě například slouží v železničních stanicích Lužná u Rakovníka, Kutná Hora hlavní nádraží nebo Brno-Židenice. V Brně-Králově Poli byly již v únoru letošního roku minulostí v rámci celkové přestavby stanice, jak jsem si všiml. Výhledově budou kompletně nahrazeny v žst. Praha-Křč či na trati 171 kvůli její probíhající optimalizaci. Jinak v prvně zmiňované stanici v současné době probíhá instalace nového osvětlení (na snímku je zde zobrazena patka pro nový sklopný světelný stožár), přičemž tu dosluhuje legendární (plochá) lampa „Sadovka“ situovaná v těsném sousedství staniční budovy. Dodán sem byl také informační systém pro cestující.

Tomáš Martínek



Milan Sedláček

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Poloviční důchod a poloviční plat jako protiváha předčasnému důchodu

(Dokončení ze str. 1)

Vyřešila by se tím situace, kdy lidé v předdůchodovém věku mají zájem dále pracovat ve svém oboru, ale vzhledem k vyššímu věku a celkovému opotřeбенí organismu již nechtějí nebo ze zdravotních důvodů nemohou pracovat na celý úvazek. Při jejich odchodu např. do předčasného důchodu jsou však v současnosti tyto pracovníci citelně poškozeni na výši důchodu a zaměstnavatelé zase takto často zbytečně ztrácejí zkušené odborníky, kterých je nedostatek.

Tito noví důchodci kvůli potřebě převýšit výdělek z důvodu nižšího důchodu potom často vykonávají různé méně kvalifikované práce na dohody mimo pracovní poměr.

Takový stav je však z pohledu samotných důchodců i celého hospodářství zjevným plýtváním jejich kvalifikací a pracovními schopnostmi. Případné umožnění kombinace nějaké formy „polovičního důchodu“ s pokračováním výkonu do-savadního zaměstnání na kvalifikované pracovní pozici na poloviční pracovní úvazek by podle mého názoru mohlo být výhodné pro zaměstnance i zaměstnavatele a z celkového pohledu i pro státní rozpočet, neboť by se tím částečně řešila jedna z významných brzd rychlejšího růstu ekonomiky, kterou je



Dne 2. září jednalo v penzionu Pacifik v Ramzové Představenstvo OSŽ

Foto: Daniela Houdková



nedostatek kvalifikovaných zaměstnanců v řadě oborů.

Takováto myšlenka by určitě neměla zapadnout a měla by rezonovat na patřičných místech, aby dostala potřebnou podporu a mohla se realizovat na rozdíl od řady jiných naprosto nesmyslných opatření. Děkuji za rozhovor!

Státní sociální podpora 2024 (1/2)

Vážené kolegyně a kolegové,
v následujících dvou číslech Obzoru bychom vás chtěli informovat o institutu „Státní sociální podpora“.

Systém státní sociální podpory je upraven zákonem č. 117/1995 Sb., o státní sociální podpoře, ve znění pozdějších předpisů.

Pojem státní sociální podpory označuje dávky poskytované osobám (rodinným příslušníkům) ve společensky uznaných sociálních situacích, kdy stát prostřednictvím jejich vyplacení z části přebírá spoluzodpovědnost za vzniklou sociální situaci.

V rámci systému státní sociální podpory jsou poskytovány dávky:

- ▶ přídavek na dítě,
- ▶ rodičovský příspěvek,
- ▶ příspěvek na bydlení,
- ▶ porodné, pohřebné,
- ▶ peněžitá pomoc v mateřství,
- ▶ otcovská dovolená,
- ▶ podpora v nezaměstnanosti,
- ▶ příspěvek na dojíždění, příspěvek na péči a
- ▶ dávky v hmotné nouzi.

1. Přídavek na dítě

K čemu slouží přídavek na dítě

Jde o dlouhodobou finanční pomoc rodinám s nízkými příjmy. Přídavek na dítě pomáhá rodině kryt náklady spojené s výchovou a výživou nezaopatřeného dítěte.

Kdo má nárok na přídavek na dítě

Nárok na přídavek na dítě mají rodiny, jejichž rozhodný příjem je nižší než **3,4násobek** životního minima. Dávky lze při splnění podmínek čerpat až do věku 26 let potomka.

Výše přídávku na dítě

V případě, že má alespoň jeden z rodičů příjem ze zaměstnání, podnikání nebo pobírá podporu nahrazující příjem, měsíční výše příspěvku je na dítě do 6 let 1 330 Kč, na dítě od 6 do 15 let 1 470 Kč a na potomka od 15 do 26 let je 1 580 Kč.

Rodiče **bez příjmu** mají nárok na přídavek za dítě do 6 let ve výši 830 Kč, za dítě od 6 do 15 let 970 Kč a za potomka od 15 do 26 let 1 080 Kč.

2. Rodičovský příspěvek

K čemu slouží rodičovský příspěvek

Rodičovský příspěvek pomáhá rodičům vypořádat se s vyššími náklady po narození dítěte.

Kdo má nárok na rodičovský příspěvek

Nárok má každý rodič, který se po celý měsíc osobně, řádně a celodenně stará o nejmladší dítě v rodině. Dítě i rodič musí mít trvalé bydliště i místo pobytu v České republice.

Výše rodičovského příspěvku

Děti narozené do 31. prosince 2023

Nárok na rodičovský příspěvek má rodič, který po celý kalendářní měsíc osobně, celodenně a řádně pečuje o dítě, které je nejmladší v rodině, a to až do vyčerpání celkové částky **300 000 Kč**, nejdéle do **4 let** věku dítěte. V případě, že nejmladším dítětem v rodině jsou 2 a více dětí narozených současně, má rodič nárok až na vyčerpání celkové částky 450 000 Kč.

Děti narozené od 1. ledna 2024

Nárok na rodičovský příspěvek má rodič, který po celý kalendářní měsíc osobně, celodenně a řádně pečuje o dítě, které je nejmladší v rodině, a to až do vyčerpání celkové částky **350 000 Kč**, nejdéle do **3 let** věku dítěte. V případě, že nejmladším dítětem v rodině jsou 2 a více dětí narozených současně, má rodič nárok až na vyčerpání celkové částky **525 000 Kč**.

Volbu výše rodičovského příspěvku je možno měnit **jedenkrát za tři měsíce**.

Příjmy rodiče nejsou sledovány. Rodič může při nároku na výplatu rodičovského příspěvku zlepšovat sociální situaci rodiny **výdělečnou činností**, ale musí v této době zajistit péči o dítě jinou zletilou osobou.

Rodič, kterému zanikl nárok na rodičovský příspěvek z důvodu narození dalšího nejmladšího dítěte v rodině nebo z důvodu vzniku nároku na peněžitou pomoc v mateřství na další nejmladší dítě v rodině, má nárok na jednorázovou výplatu částky, která nebyla vyčerpána z celkové částky rodičovského příspěvku na dítě, které přestalo být nejmladším dítětem v rodině.

Podmínkou jednorázové výplaty částky je, že alespoň jednomu z rodičů lze k datu narození dalšího nejmladšího dítěte v rodině stanovit denní vyměrovací základ nebo že je některý z rodičů k tomuto datu osobou, která se pro účely důchodového pojištění považuje za osobu samostatně výdělečně činnou.

3. Příspěvek na bydlení

K čemu slouží příspěvek na bydlení

Stát prostřednictvím příspěvku na bydlení pomáhá rodinám s nízkými příjmy hradit jejich náklady na bydlení.

Kdo má nárok na příspěvek na bydlení

Pro vyplacení dávek příspěvku na bydlení je nutné splnit dvě základní podmínky: náklady na bydlení rodiny žadatele musejí přesahovat **30 %** jejich příjmů a zároveň nesmí být vyšší než státem definované v daném městě.

Výše příspěvku na bydlení

Stát proplácí rozdíl mezi 30 % příjmů a normativními náklady na bydlení v daném městě.

4. Porodné

K čemu slouží porodné

Porodné slouží jako jednorázový příspěvek rodinám s nižšími příjmy při narození prvního a druhého dítěte.

Kdo má nárok na porodné

Pro nárok na porodné je jednou z hlavních podmínek výše příjmu (průměrný čistý měsíční příjem, za předchozí kalendářní čtvrtletí). Pro nárok na porodné se posuzují příjmy rodičů dítěte (otec + matka, případně jen samotné ženy, pokud je otec neznámý). Příjem musí být nižší než **2,7násobek** jejich životního minima.

Nárok na porodné v roce 2024 pro rodinu:

▶ porodné pro rodinu na první dítě = nárok bude při příjmu do **29 673 Kč**,

▶ porodné pro rodinu na druhé dítě (*) = nárok bude při příjmu do **36 369 Kč**.

(*) Platí za předpokladu, že první dítě v rodině, má do 6 roků. Pokud by první dítě bylo starší, pak bude v rodině i vyšší životní minimum a nárok na porodné na druhé dítě bude i při vyšším příjmu.

Nárok na porodné v roce 2024 pro samoživitelku:

▶ Porodné pro samoživitelku na první dítě = nárok bude při příjmu do **18 765 Kč**,

▶ Porodné pro samoživitelku na druhé dítě (**) = nárok bude při příjmu do **25 461 Kč**.

(**) Platí za předpokladu, že první dítě samoživitelky má věk do 6 roků. Pokud by první dítě bylo starší, pak bude i vyšší životní minimum a nárok na porodné na druhé dítě bude i při vyšším příjmu.

Výše porodného

Příspěvek je jednorázový. U prvního dítěte činí **13 000 Kč**, u druhého dítěte 10 000 Kč a při narození dvojčat **23 000 Kč**.

5. Pohřebné

K čemu slouží pohřebné

Pohřebné pomáhá příjemci finanční pomoci pokrýt náklady na pohřeb zemřelého.

Kdo má nárok na pohřebné

Nárok na pohřebné má osoba, která vypraví pohřeb nezaopatřenému dítěti nebo rodiči takového dítěte.

Výše pohřebného

Pohřebné je vypláceno jednorázově v částce **5 000 Kč**.

Zdroj: MPSV ČR

Luděk Šebřle,

analytik rozborář

JUDr. Petr Večeř,

vedoucí SPO OSŽ-ústředí

Facebook OSŽ

Vážené kolegyně, kolegové,

už i Odborové sdružení železničářů má svou stránku na facebooku, která bude sloužit jako zdroj aktuálních informací, událostí a odborných témat z oblasti železničních odborů. Budeme zde sdílet výsledky jednání, kterých se účastníme, naše postoje a reakce na události, zajímavosti a nabídky, abyste byli vždy „v obraze“.

Najdete nás zde:

<https://www.facebook.com/profile.php?id=61565501183738>



NÁZORY ČTENÁŘŮ • POSTŘEHY • DISKUZE

Uvedení na pravou míru informace v článku v sekci „Všimli jsme si“

Není pravda, že ČD z ČD Kreditu nepošlou peníze

V Obzoru č. 12, pozoruhodně zrovna v sekci „Všimli jsme si“, píše pan Rádl, že České dráhy mu na rozdíl od soukromého dopravce nepošlou jeho peníze z ČD Kreditu. Tak to ale není. Podle obchodních podmínek pro zřizování a používání platebního prostředku ČD Kredit je možné tento kredit zrušit (po přihlášení do e-shopu) a nechat si zůstatek kromě vázané částky zaslat na bankovní účet v ČR, převést zůstatek na kredit jiného uživatele, případně vyplnit žádost o vyplacení zůstatku v hotovosti pomocí poukázky. Je tedy škoda, že článek s nesprávnou informací se objevil v rubrice „Všimli jsme si“ místo třeba v „Názorech čtenářů“.

Vít Patrák,

informátor železniční dopravy

Na vlečce Nučice (Hořelice)-Mořina, která byla kdysi součástí v roce 1968 zrušené Kladensko-nučické dráhy (zrušený úsek Hořelice-hl. Křižovatka-Kladno), jezdí i společnost KDS a provozuje výletní vlaky do lomu Mořina s exkurzí. Mimo termíny vozi KDS i hosty na různé privátní akce do lomu Mořina, jako byla jízda mimo uvedené termíny v pátek 30.8., kdy jsem zachytil motor 810 231-1 u přejezdu poblíž obce Kozolupy u bývalého wechtru KND. Při čekání na průjezd vlaku jsem byl překvapen, kolik řidičů i cyklistů ignorovalo stopku před PZZ, včetně jednoho autobusu PID. Pak až se nikdo nedivil, kolik je nevhod z viny řidičů všech kategorií! Vlečka na Mořinu je přitom velmi využívána pro odvoz vápence po železnici na odsíření elektrárny u Března u Chomutova. To se může vinou EU nuceného Green Dealu brzy změnit.

Martin Kubík

<https://www.event-zazitkovyvlak.cz/2024/02/09/motorackem-do-lomu-morina/>



Překážka na trati

Jedu takhle druhého září vlakem EC 273. Před Přeloučí zpomalujeme do úplného zastavení. Na interaktivní mapě SŽ vidím, že před námi je jiný vlak. Takže klídek. Nicméně ihned po zastavení se z vlakového rozhlasu ozývá sdělení, že vlak zastavil z důvodu překážky na trati a „nemáme vystupovat“. Totéž běží na informačním panelu ve voze. Pro jistotu v jazyce anglickém. Krátce poté se vlak rojíždí. „Překážka závažně zmlžela.“

Podobná situace se opakovala v Brně-Maloměřicích/Židenicích. Vlak brzdí před návěstí stůj, a ještě než úplně

zastaví – na návěstidle se z červené stává „dvakrát“ neboli rychlost 40 a výstražná číla „pozdě postaveno“ – hlas oznamuje překážku na trati a totéž se objevuje na infopanelu. Netušil jsem, že zastavení u hlavního návěstidla s návěstí zakazující jízdu je překážka na trati. Pod tímto pojmem si představuji spadlý strom ležící na koleji nebo zasahující do trakčního vedení, silniční vozidlo uváznuté na přejezdu zasahující do průjezdného průřezu, „uvázný“ vlak z důvodu závady na hnacím vozidle.

Takové nepravdivé hlášení o „překážce na trati“ lze považovat za „šíření poplašné zprávy“. Cestující jedoucí na šibeničné těsné přestupy – nejsme ve Švýcarsku, kde nejdéle do půlhodiny pojede další spoj – se dostává do stresové situace, již šíří dál. Není neobvyklé, že mnozí „zneužívají“ mobilních telefonů, aby podobnou informací ohlašovali „kamsi komusi“ se slovy, že neví jak TO bude... a začínají horečně hledat náhradní spojení pro případ, že by jim připoj ujel.

Svět je zahlcován informacemi o umělé inteligenci. V tomto případě působila spíše neumělá inteligence.

Miroslav Zikmund

Najdete na
www.osz.org

Rubrika Postřehy čtenářů:

■ Vzpomínkou je článek Miroslava Zikmunda **Příspěvek ze zpožděného 30let** včetně tehdejší pozvánky na slavnostní zahájení kamionové přepravy po trati Lovosice–Dražďany.

Rubrika Cestujeme za poznáním i odpočinkem:

■ Kdo má rád historické památky, může za nimi cestovat s Martinem Kubíkem v článku **Dívčí Hrad leží na úzkokolejce Třemešná–Osoblaha**. Článek se dá brát i jako návod na cestu, neboť je v něm uvedena také návštěvní doba zámku.

Mistrovství světa v rýžování zlata 2024

V pondělí 19. srpna začalo slavnostním průvodem z nádraží ve Zlatých Horách Mistrovství světa v rýžování zlata 2024. Nádraží se na tuto slávu připravilo, i když zde probíhá výluka. Přípravy byly také ženy ze „zelinářského týmu“ (foto vpravo nahoře).

Text a foto:

Hana Dostálová,
dopisovatelka Obzoru,

Jiří Pěčonka,

nástěnkář vlakového nádraží Zlaté Hory



Letní tábory základních organizací OSŽ: „Indiánská stezka“ vede přímo do Hrbkova mlýna v Lásenicích

Že nedostanete v životě vždy, co chcete, je někdy obrovská štěstí.

Dalajláma

-bl-

Třetí dětský letní tábor, na který jsem byla tentokrát pozvána Lindou Liškovou, členkou podnikového výboru ČD Cargo, probíhal v Lásenicích u Hrbkova mlýna, jehož historie sahá až do 16. století. Původně byl součástí panství rodu Rožmberků, kteří jej využívali k mletí obilí pro místní obyvatelstvo. V průběhu staletí prošel mlýn několika úpravami a změnami majitelů, až nakonec v 19. století přešel do rukou rodiny Hrbků, po které nese své jméno. Rekreační objekt je po sloučení ZO Nymburk a ZO Mladá Boleslav momentálně majetkem ZO OSŽ železniční stanice Mladá Boleslav a každoročně zde probíhá mimo jiné především letní dětské tábory, o které je velký zájem. Letos v létě byly uspořádány tři turnusy, kdy poslední proběhl ve dnech 28. července až 9. srpna 2024 na indiánské téma.

Jako všechny tábory pořádané základními organizacemi OSŽ, zajišťuje i tento tábor dětem několikrát denně pestrou a vyváženou stravu včetně nepřetržitého pitného režimu. Spaní u mladších dětí je klasicky v chatkách pro čtyři osoby, starší děti spí ve stanech s podsadou. Sociální zázemí, kuchyně a jídelna se nachází v rekonstruované budově Hrbkova mlýna. Budiček je na zdejších táboře již v sedm hodin ráno, takže děti jsou v celoročním režimu brzkého vstávání, jako když chodí během roku do školy. V případě hezkého počasí je možnost koupání v řece Nežárka, která kolem tábora protéká.

Děti na třetím turnuse měly možnost rozvinout svoji zručnost a kreativitu při výrobě indiánských kostýmů, batikování triček, výrobě sádrových masek na obličej a při dalších táborových hrách, výletech a akcích, které pro ně během čtrnácti dní byly připraveny. Součástí táborové hry bylo nutné v noci uhlídat táborovou vlajku. Jako správná indiánská hlídka děti seděly u táboráku, udržovaly oheň a měly na starosti hladký průběh noci. Hra neminula ani mladší oddíly, které

to braly velmi zodpovědně. Párkrát se sice podařilo vlajku odcizit jiným oddílem, ale přiznejme si, že noční indiánská hlídka není zrovna jednoduchá.

K indiánům odjakživa patřili i psi, kteří byli chováni v osadách ve smečkách. Psi jim pomáhali při lovu, štěkotem varovali před nepřítelem, zbaňovali osadu zbytků jídla a také pomáhali na zádech přepravit drobný náklad, navíc byli v indiánské kultuře chráněni magickou silou.

Pes nebyl přítelem jen pro indiány, ale třeba i partákem pro policisty. A tak není divu, že na tábor za dětmi přijeli policejní psovodi z obvodního oddělení kynologie v Jindřichově Hradci, aby představili výcvik a dovednosti policejní samice německého ovčáka. Strážníci předvedli, jak pes umí reagovat na povel, najít doličné předměty v prohledávané oblasti, vyhledat a zpacifikovat případného pachatele.

Policejní pes absolvuje zhruba tříletý výcvik, než je puštěn do policejní akce k zásahu. Nicméně tím jeho výcvik nekončí. Opakování je matka moudrosti i u nich, a proto se pes musí cvičit pravidelně a opakovaně absolvuje zkoušky a testy. Děti byly zvědavé a kladly spoustu zajímavých dotazů, na které policisté ochotně odpovídali. Závěrem akce mohly děti pohladit a pomazlit zatím malý, ale roztomilý sedmiletý přírůstek belgického ovčáka, který byl pro děti velkou atrakcí.

Tábor v Lásenicích je velmi příjemné místo, kde mohou děti zažít spoustu dobrodružství, potkat nové kamarády a zahrát si zajímavé hry a zaspportovat si. Vedoucí třetího táborového běhu byla Eva Horniačková s týmem oddílových vedoucích, kteří jsou všichni zaměstnanci Správy železnic, s.o., Českých drah, a.s., nebo ČD Cargo, a.s. A protože vedoucí byli zkušení (i když na táboře v Lásenicích byli poprvé), uměli dětem na tvářích vykouzlit nejen úsměvy, ale především pro ně připravit hodně zábavy, zajímavý táborový program a nezapomenutelné zážitky, za kterými se děti rády budou v příštích letech opět vracet.

Text a foto: Daniela Houdková



Sportovní hry seniorů v Kořenově skončily úspěchem všech

V pořadí sedmé sportovní seniorské hry se uskutečnily ve dnech 27.–29. srpna 2024 v Kořenově na Lesní chatě patřící OSŽ. Na hry se první den, v úterý odpoledne, sjelo kolem stovky účastníků, pořadatelů a organizátorů, nejpočetnější byla samozřejmě skupina osmi osmičlenných družstev seniorů ze všech regionů republiky. Samotné klání proběhlo ve středu 28. srpna v okolí Lesní chaty. Na rozdíl od předešlých ročníků byla letos připravena poněkud pozměněná skladba soutěží, které připravila Regionální sportovní komise Praha pod vedením Pavla Součka podle zadání Republikové rady seniorů OSŽ, jejíž členové se podíleli na službách rozhodčích, a Mezinárodního oddělení OSŽ.

Některé z celkem deseti disciplín (jízda na koloběžce, minigolf, bollo ball atd.) zůstaly zachovány, přibýly však soutěže úplně nové – „Obří kolo“, které kladlo důraz na postřeh a rychlost v hledání vylosovaného hesla z písmenek na zemi, „Plynovod“, kde byla důležitá souhra týmu při pronikání tenisového míčku papírovými rourami, či „Lesní závod“, kde kromě fyzické námahy při chůzi a hledání úkolů bylo nutno projevit také své vědomosti z historie i zeměpisu. Po počáteční slabé nedůvěře v novinky se soutěžící



Vítězem VII. seniorských her se stalo družstvo Prahy a Středočeského kraje

plně zabrali do hry a s vervou zdolávali i dosud neznámé překážky. Zajímavá byla například střelba ze vzduchovky, kde kupodivu prim měly ženy.

Vítězem VII. seniorských her se stalo družstvo Prahy a Středočeského kraje, druhé se umístilo družstvo Olomouce a třetí družstvo Ostravy (Moravskoslezský kraj). Následovala družstva Nedrážnicka a dále Východočechů, Brna (Jihomoravský region), Plzně a Severočeňů.

Vyhlášení výsledků a předání pohárů, diplomů a věcných cen se uskutečnilo za přítomnosti ředitelky turnaje – předsedkyně RRS OSŽ Danuše Poláškové, místopředsedkyně OSŽ Renaty Douskové, vedoucího Mezinárodního oddělení OSŽ a hlavního rozhodčího

Ondřeje Šmehlíka, místopředsedy OSŽ Petra Štěpánka, celé dění moderoval technický ředitel her Pavel Souček. Odměnění a ocenění byli rovněž nejstarší účastníci her, kteří již přesáhli věk 80 let – Marie Mrázová a Miroslav Ondruch.

Pořádání her bylo možné díky prostředkům OSŽ a finanční spoluúčasti jednotlivých účastníků. Seniori si vedli opravdu výborně a statečně zdolávali všechny překážky her navzdory omezením, které jim připravuje neúprosné stáří. Seniorské hry tak nakonec skončily úspěchem všech zúčastněných.

Miroslav Čáslavský

Foto: Daniela Houdková

(Více na www.osz.org

a na facebooku Železniční sport)

