



Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

Podnikové výbory OSŽ při ČD, a.s., a ČD Cargo, a.s.

Železniční doprava má být páteří nákladní dopravy

Podnikový výbor OSŽ při Českých drahách se k prvnímu poprázdinovému jednání sešel v Praze dne 11. září 2024. V úvodu seznámil vedoucí SPO OSŽ JUDr. Petr Večeř členy PV se zásadami týkajícími se zápisu ZO OSŽ do spolkového rejstříku a připomněl rovněž blížící se kolektivní vyjednávání. Tajemnice PV

Věra Nečasová, která celé jednání vedla, přivítala zástupce vedení ČD – Ing. Bohuslavu Grabovskou, ředitelku kanceláře náměstka GŘ pro lidské zdroje, Ing. Martinu Masarovičovou, oborovou specialistku odboru 10 GŘ ČD a Mgr. Petra Valentu, Ph.D., vedoucího oddělení KNLZ, kteří vysvětlovali nejasnosti a zodpovídali

dotazy, týkající se celkově osobního ohodnocení a problémů v zohlednění kumulace funkcí u zaměstnanců ČD. Dalším hostem jednání byl Ing. Jiří Jeřeta, člen představenstva GŘ ČD, a. s., který přiblížil aktuální situaci v Jihomoravském kraji, kde od nového GVD dochází ke značnému omezení pracovníků v osobních pokladnách a u vlakových čet. O této situaci vedení ČD stále jedná s vedením JMK, zatím se střídavými úspěchy – podařilo se vyřešit problémy osobních pokladen v Brně-Králově Poli a ve Veselí nad Moravou a rýsuje se spolupráce dispečerů ČD s dispečery JMK. Jedná se rovněž o způsob zachování režijních slev. Po odchodu hostů pokračovalo jednání PV informacemi ze zásadních jednání, které proběhly v prázdninových měsících. Jejich obsah přiblížil předseda PV Štěpán Lev a doplnila jej tajemnice PV Věra Nečasová. Zmínili např. jednání Dozorčí rady ČD, a. s., a jednání pracovní skupiny OOPP. Štěpán Lev rovněž připomněl blížící se volby do závodních výborů OSŽ, příslušných rad a výborů před IX. sjezdem OSŽ, který se bude konat příští rok v Brně. Členové PV v této souvislosti schválili členy sjezdových komisí a dále vyslechli informace o blížící se Valné hromadě ASO, které je OSŽ členem, a kde proběhne volba nového vedení ASO.

(Pokračování na str. 2)



Ostrava



Ostrava



Jeseníky



Foto: Správa železnic



Mezinárodní konference Asociace samostatných odborů přinesla nová témata i diskusi o budoucnosti práce

Dne 12. září se v Kongresovém sále v hotelu Olšanka v Praze uskutečnila prestižní mezinárodní konference pořádaná Asociací samostatných odborů (ASO). Událost přilákala široké spektrum odborníků z oblasti práce, odborových organizací a zástupců zaměstnavatelů, kteří diskutovali o aktuálních výzvěch na pracovním trhu, pracovních podmínkách a budoucích směrech vývoje pracovního práva a ochrany zaměstnanců.

Mezinárodní konference se za OSŽ zúčastnil místopředseda ASO a předseda OSŽ Mgr. Martin Malý spolu s místopředsedkyní Bc. Renatou Douskovou a místopředsedy Petrem Štěpánkem, Martinem Vavrečkou a zástupci vedení OSŽ. Zajímavé přednášky si nechal ujít ani zástupci z oddělení BOZP a Pracovně-právního oddělení OSŽ.

Konferenci zahájil předseda ASO Bohumír Dufek. „Motto dnešní konference se ponese v duchu kolektivního vyjednávání v současném období, které je provázáno krizemi, jež neblahým způsobem zasahují do života našim členům, ale i ostatním zaměstnancům, které zastupujeme při kolektivních vyjednáváních,“ přivítal přítomné předseda a nastínil aktuální problematiku. Poté již předal slovo prvnímu přednášejícímu JUDr. Jaroslavovi Stránskému, Ph.D., jenž přednesl svoji studii zaměřenou na efektivní zapojení odborových organizací v rámci kolektivního vyjednávání při eliminaci negativních dopadů ekonomické krize na sociální smír. Zdůraznil, že je důležité, aby se odborové organizace zapojily do organizačních změn zaměstnavatele i když je v důsledku ovlivnit nemožnou. Je potřeba zapracovat do kolektivních smluv opatření týkající se zrušení garance zaručené mzdy.

Během konference také vystoupil Ing. Martin Pýcha, předseda Zemědělského svazu ČR, Mgr. Marcel Navrátil ze společnosti TREXIMA se studií Dopady klimatické změny na kvalitu práce. Zde upozornil posluchače, že britská federace odborových svazů TUC vyvinula příručku o problematice vysokých teplot na pracovišti a o problematice rakoviny kůže u zaměstnanců pracujících ve venkovním prostředí, které mají sloužit jako základní informační nástroj pro odboráře v oblasti BOZP.

Následovalo zajímavé vystoupení JUDr. Jana Horeckého, Ph.D., s prezentací odborné studie zaměřené na Rizika dopadů ekonomické krize na sociální smír a možnosti řešení v rámci kolektivního vyjednávání. V prezentaci upozornil na kroky směřující k úspěšnému jednání.

Závěrem konference vystoupil Josef Maurer, vedoucí organizačního oddělení a manažer pro střední a východní Evropu ETF v dopravě, který úzce spolupracuje se zástupci OSŽ. Josef Maurer ve své prezentaci představil misi a vizi ETF, zdůraznil klíčový význam dopravy nejen v Evropě včetně práv zaměstnanců na kvalitní pracovní zázemí a bezpečnost při výkonu práce.

Asociace samostatných odborů se tímto setkáním opět prokázala jako významný aktér v diskusi o budoucnosti práce, který aktivně hledá cesty, jak reagovat na současné i budoucí výzvy a jak zajistit lepší pracovní podmínky pro všechny při nadcházejících kolektivních vyjednáváních.

Text a foto: Daniela Houdková
(Další informace na www.odbory.info)

Nela Eberl Friebová

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Po povodních bylo uzavřeno téměř šedesát traťových úseků

Hasiči Správy železnic pomáhali s evakuacemi

V důsledku rozsáhlých povodní musel být zastaven provoz na téměř šesti desítkách traťových úseků, včetně hlavního koridoru. Nejkritičtější situace byla hned zpočátku povodní v Moravskoslezském a Olomouckém kraji. Hasiči Správy železnic od pátku 13. září řešili okolo 280 událostí souvisejících s povodněmi a podílejí se i nadále na co nejrychlejší celkové obnově provozu. Předběžné odhady škod na infrastruktuře dosahují stovek milionů korun.

Nejvážnější situace byla v již zmíněném Moravskoslezském kraji, a to zejména na Ostravsku a Opavsku, v Olomouckém kraji pak v podhůří Jeseníků. Jezdit se však nedalo také v dalších horských a podhorských oblastech, prakticky napříč celou republikou. V některých případech byly tratě uzavřeny preventivně. Platí, že bezpečnost cestujících i dopravních zaměstnanců je na prvním místě.

Největší komplikace představuje zastavení provozu na koridorovém úseku od Hranic na Moravě přes Ostravu a Bohumín až na hranici s Polskem. Nejen zde ale v tuto chvíli není možné určit, kdy se vlaky znovu rozejdou. U zaplavených úseků bude třeba počkat, až opadne voda, poté je důkladně zkontrolovat a pak případně přistoupit k opravám. To vše potrvá minimálně několik dní.

Od pátku do pondělního poledne zasahovali drážní hasiči u téměř 280 událostí.

Kromě odstraňování spadlých stromů čistili také ucpané propustky a odčerpávali vodu ze zatopených stanic. V některých případech zasahovali preventivně, aby zabránili ještě větším

škodám. Pomáhali například plnit pytle s pískem. Nyní je snahou hasičů pomoci s co nejrychlejší obnovou provozu na železnici, z toho důvodu budou mimo jiné asistovat při technických prohlídkách tratí, které povodeň zasáhla.

Hasiči Správy železnic během víkendu pomáhali také kolegům z dalších sborů, například při záchranných a evakuačních pracích v nejlépe zasažených oblastech, zejména v Opavě a Krnově. Do těchto částí země se během víkendu přesunula část drážních hasičů z jednotek v Brně, Českých Budějovic a Nymburku. Už před víkendem byli hasiči personálně posíleni, do služby byl povolán maximální možný počet příslušníků. Připraveni byli také pracovníci správy a údržby

tratí, kteří tak mohli do terénu vyrazit okamžitě, jakmile bylo potřeba.

V tuto chvíli je obtížné vyčíslit škody, které povodně napáchaly na železniční infrastrukturu. Stále jsou místa, kde ještě ani neodpadla voda, bližší informace tak budeme mít až v dalších dnech. První odhady výše škod jsou ale v řádech stovek milionů korun.

NEPŘEHLEDNĚTE

Vážené kolegyně a kolegové,
členky a členové OSŽ,

vzhledem k extrémním povodním, které zasáhly Českou republiku, a škodám, které napáchaly, je Odborové sdružení železničářů bezprostředně připraveno pomoci zejména vyplacením finančních dávek prostřednictvím Podpůrného fondu OSŽ a právní pomocí členům OSŽ a současně upozorňujeme na pomoc MPSV prostřednictvím Úřadu práce ČR.



Mgr. Martin Malý,
předseda OSŽ

Železniční doprava má být páteří nákladní dopravy

(Dokončení ze str. 1)

Podnikový výbor OSŽ ČD Cargo zahájil první jednání po prázdninách ve čtvrtek 12. září 2024. Po úvodních formalitách přišly na řadu informace ze zásadních jednání, které prezentoval předseda PV Radek Nekola. Podnikatelský plán za první pololetí roku byl sice překročen, nicméně hlavní činnost se propadla, zejména v důsledku stále klesající přepravy uhlí, kterou se nedaří nahradit jinou komoditou. Jak dále Nekola konstatoval, u jednotlivých vozových zásilek nenastal žádoucí nárůst, hlavní podíl v přepravě zaujímají v současné době ucelené vlaky, i když i zde lze pozorovat vyšší tlak konkurence. „Nevím,

na co Evropa stále čeká, vždyť podle představ Bruselu má být v budoucích letech železniční doprava páteří nákladní dopravy. Co je nejvíce znepokojující je fakt že pokles výkonů ohrožuje zaměstnanost,“ dodal.

Stále panují nejasnosti v oblasti změn v interní normě (IN), katalogu zaměstnání a u sociálního fondu. Jak dodala v informacích z jednání dozorčí rady ČD Cargo tajemnice PV Bc. Marta Urbanová, PV bude rovněž požadovat zveřejnění analýzy o budoucnosti přepravy jednotlivých vozových zásilek. Ve druhé části jednání vystoupili pozvaní zástupci zaměstnavatele – personální ředitelka Mgr. Aneta Miklášová, vedoucí oddělení

Mgr. Pavla Kreischovej a vedoucí personálního oddělení Ing. Josef Kreische. Reagovali na dotazy členů PV týkající se sociálního fondu a katalogu prací a seznámili členy PV se situací v personální oblasti. Aneta Miklášová oznámila, že katalog zaměstnání s navrženými změnami bude zaslán PV k připomínce a oznámila rovněž zaslání návrhu nové PKS do poloviny října 2024, čímž bude zahájeno kolektivní vyjednávání. Po odchodu hostů pokračovalo jednání organizačními záležitostmi, které se týkaly především schválení návrhu kandidátů do sjezdových komisí.

-RED-

(Podrobnosti na www.osz.org)

Martin Kupka, Marek Smolka a Jiří Svoboda při představení nové výhybky pro VRT



38 metrů dlouhý jazyk výhybky pro VRT

V Prostějově představili první výhybku pro VRT

Výhybkárna DT Prostějov je jedinou ryze českou společností zabývající se výrobou výhybek. V současné době dokončila vývoj nové výhybky, která najde uplatnění na vysokorychlostní železnici. Tato výhybka, která byla veřejnosti představena 10. září v areálu firmy DT, je konstruována na rychlost 350 km/h, při přejezdění na jinou kolej (jízda do odbočky) pak umožní rychlost 230 km/h. Její výroba byla zahájena navzdory skeptickým hlasům o budoucnosti VRT v České republice.

Při představení nové výhybky vystoupil před novináře ministr dopravy Martin Kupka, generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda a ředitel společnosti DT Marek Smolka. Jak zdůraznil Martin Kupka, nová výhybka je důkazem připravenosti společnosti DT na vysokorychlostní trať v České republice. „Je to technický unikát a technicky krásná věc,“ pochválil Kupka všechny, kteří se na vývoji a výrobě nové výhybky podíleli. Jiří Svoboda doplnil jeho slova informací, že dvojice výhybek na koridorové trati v Prosenicích, vyrobená na rychlost 160 km/h a dodaná rovněž firmou DT, funguje po čtyřech letech zkušebního provozu naprosto bez problémů. „Jsem přesvědčen, že nová výhybka pro VRT je stejně kvalitní,“ dodal. Martin Smolka poté doplnil technické údaje o novém výrobku. Výhybka je celkem 185 metrů dlouhá, skládá se z výměnové části s 38 metrů dlouhým jazykem, 65 metrů dlouhé části srdcovky s pohyblivým hrotem a 82 metrů dlouhé střední části.

Po tomto představení nové výhybky přišlo na řadu její samotné představení. První stisknul tlačítko Martin Kupka, čímž uvedl do pohybu pohyblivý hrot srd-

covky, Jiří Svoboda pak přestavil samotný jazyk nové výhybky. Vše zafungovalo bez jakýchkoli problémů či zdržení.

O vývoji nové výhybky pro vysoké rychlosti bylo v podniku DT rozhodnuto již v roce 2001. V roce 2003 byla ve Vranovicích smontována první výhybka pro vysokou rychlost (350 km/h, do odbočky 65 km/h), následovala ji v roce 2007 výhybka v Poříčanech, která umožňuje rychlost do odbočky 130 km/h a v roce 2020 byla dodána již zmíněná výhybka v Prosenicích pro rychlost 160 km/h do odbočky.

Text a foto: Miroslav Čáslavský

Všimli jsme si

● V ČASOPISU OBZOR Č. 11 BYLA V ČLÁNKU o stavbách Správy železnic zmínka o tom, že prý bylo na Novinkách.cz psáno o tom, že modernizace benešovské výpravní budovy stála výrazně víc než měla a trvala čtyři roky místo dvou. Zřejmě byla myšlena výpravní budova žst. Benešov nad Ploučnicí (na snímku ze dne 5. 7. 2024), která dostala novou fasádu, okna v historickém rázu či inovovaný vestibul, byť tu drobnější opravy probíhaly v uplynulých letech. Jinak výpravní budova v Benešově u Prahy byla rekonstruována již před lety. Rozhodně není na místě se řídit podle „nějakých“ Novinek.cz, kde jsou „nekommentovatelné“ informace. Tomáš Martínek



● V KVĚTNU LETOŠNÍHO ROKU (20. 5. 2024) byla oficiálně zahájena stavba nové opravárenské haly ve Středisku údržby v Chebu, kde bude probíhat údržba moderních vlakových jednotek InterJet, RegioPanter či RegioShark. Zmínovaná průjezdná hala o délce 176 m se třemi kolejiemi (bude mimo jiné vybavena jeřábem s nosností 12,5 tuny, servisní lávkou pro bezpečný vstup na střešní vozidlo či montážními kanály ve všech tamních kolejích, což umožní jednodušší manipulaci s jednotkami bez nutnosti rozpojování ucelených souprav) vznikne v místech unikátní severní rotundy zdejšího depa z roku 1873, kde byla deponována historická vozidla Českých drah, která tak bohužel (po 151 letech) podlehne likvidaci (snímek ze dne 25. 5. 2024 zde zachycuje likvidační práce). Přitom tento objekt je jednou z několika málo staveb dochovaných z původního nádraží, jež bylo z velké části zničeno při náletech na jaře roku 1945. Na druhou stranu jde o pokrok ve strategii opravárenství národního dopravce zaměřující se na modernizaci servisního zázemí a zvýšení kvality servisu kolejových vozidel. Tomáš Martínek



PŘEDSTAVUJEME • OSOBNOSTI • TVÁŘE OSŽ

Pavel Mareš, učitel odborného výcviku a organizátor Jesenického výšlapu železničářů



ku na střední škole technických profesí Kosinka v Olomouci, kde mezi jeho žáky patří také budoucí mechanici kolejových vozidel, i když by jich podle Pavla Mareše, mohlo být více.

Členem OSŽ je Pavel Mareš od samého začátku a patří mezi ty, kteří se aktivně starají o využití volného času svých bývalých kolegů železničářů i jejich rodin. Již dlouhá léta se svědomitě stará o organizaci a průběh turistického pochodu Jesenický výšlap železničářů, který letos oslavil 50. výročí svého trvání.

Letošní jubilejní ročník však značně poznamenalo počasí – extrémní deště v Jeseníkách prakticky znemožnily jeho uskutečnění. Start byl v železniční stanici Branná, odkud vedlo pět různých dlouhých tras pochodů, cíl byl v chatě OSŽ Pacifik na Ramzové. V jubilejním ročníku se ve velmi špatném počasí a v hustém dešti a silném větru vydalo na jednu z jeho tras, osm kilometrů dlouhou, pouze pár odvážlivců, kteří po dvou hodinách přišli zcela promočeni. Podobné, i když zdaleka ne tak nepříznivé, počasí panovalo v průběhu předchozích ročníků snad dvakrát. Svědčí o tom i kronika, kterou Pavel Mareš poctivě vede a v níž je písemně i fotograficky zaznamenán každý ročník pochodu od roku 1975, kdy byl zahájen. U jeho zrodu stáli „otcové zakladatelé“ Jiří Blažek a Josef Mikula, oba někdejší mechanici v olomouckém lokomotivním depu. Od roku 1996 převzal jejich štafetu právě Pavel Mareš. Spolu s ním se organizaci pochodu nejvíce věnují předseda zdejší ZO OSŽ Martin Zatloukal a dále Jiří Burda a Martin Fojtík. Pavel Mareš se kromě vedení kroniky zabývá i výro-

bou vlaječek a diplomů, v čemž mu velice vypomáhá jeho žena Růžena. Každý ročník je také vyrobeno zvláštní pamětní razítko na diplom.

A co všechno práce na organizaci turistického pochodu obnáší? „Musí se vymyslet a projít trasa, zda tam nehrozí nějaký zádrhel, zajistit pozvánku, dostatečnou informovanost, vytisknout plakáty, připravit diplomu a vlaječky a mnoho dalších věcí,“ vypočítává Pavel Mareš. Jak dále dodává, sotva skončí a uzavře jeden ročník, už se může začít pracovat na dalším, takže je to vlastně nepřetržitá práce. A po 28 letech takové práce již přichází i únava a potřeba sehnat pokračovatele. „Věřím, že Jesenický výšlap železničářů jen tak nezanikne, i když jsme s letošním 50. ročníkem počítali jako s posledním,“ dodává Pavel Mareš, který je připraven svým následovatelům v organizační činnosti přispět cennými radami i pomocí.

Text a foto: Miroslav Čáslavský

Automatický systém upozorňuje stavební dělníky na blížící se vlak



Správa železnic začala používat systém ATWS, který zvyšuje bezpečnost při stavebních pracích prováděných za provozu vlaků. Zařízení automaticky detekuje blížící se vlak a upozorňuje na něj akustickou a vizuální výstrahou. Pro ověřovací provoz systému byl vybrán traťový úsek z Karlštejna do Berouna.

Řada staveb na železnici se odehrává za provozu vlaků. Důležitá je při tom ochrana stavebních dělníků pohybujících se v kolejisti. Správa železnic proto nyní zahájila ověřovací provoz varovného systému ATWS (Automatic Track Warning System), který upozorňuje na příjezdící vlak.

Celé staveniště může být rozdělené na varovné sektory dlouhé několik set metrů. Pohyby vlaků zaznamenávají koleje kontakty připojené k vysíláči. Z něj se pak přenáší signál do zařízení, které spustí akustickou a vizuální výstrahu. Odjezd vlaku ze staveniště se detekuje opět automaticky, případně manuálně stavebním personálem. SŽ

ZE SVĚTA

● RAIL CARGO AUSTRIA PŘEBÍRÁ CAPTRAIN NETHERLANDS

(VÍDEŇ) Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) koupí nizozemskou železniční společnost Captrain Netherlands, aby dále rozšířila svou působnost.

Převzetí bylo dokončeno v červnu mezi mateřskou společností Captrain Holding Paris a Rail Cargo Group (RCG). Bylo dohodnuto nezveřejňovat kupní cenu. Všichni zaměstnanci mají být přijati a integrováni do společnosti ÖBB. „Po založení dceřiné společnosti v Číně a Srbsku se mezinárodní síť RCA nyní rozšiřuje o Nizozemsko,“ řekl šéf ÖBB Andreas Matthä. Společně s novými kolegy chtějí propojit evropská ekonomická centra s přístavy Evropy,

a tím i s celým světem. „Spolupráce mezi rakouskou skupinou a Captrainem v posledních letech posílila a tato plánovaná transakce je novým milníkem,“ vysvětlil Henrik Dürremann, výkonný ředitel Captrain Germany Group, která byla dříve zodpovědná za řízení Captrain Netherlands.

Mluvíci představenstva RCG Clemens Först dodal: „Země Beneluxu jsou pro nás důležitým trhem. S rozšiřováním vlastní trakční sítě budeme v budoucnu schopni obsluhovat naše spoje pomocí vlastní trakce.“ Kromě cenových výhod také vlastní trakce, tedy jízda s vlastním personálem a lokomotivami, také přináší větší flexibilitu, uvedl.

Z Bahnblockstelle připravil sh



Pavel Mareš – hlavní organizátor Jesenického výšlapu železničářů; stylově připravené občerstvení; razítko a vlaječka pochodu

Pavel Mareš pracoval dlouhé roky v tehdejší DKV Olomouc jako mechanik kolejových vozidel, posledních osm let (po doplnění kvalifikace) vykonává práci učitele odborného výcviku

Státní sociální podpora 2024 (2/2)

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 2024.

6. Peněžité pomoc v mateřství (mateřská)

K čemu slouží mateřská

Peněžité 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.

Peněžitou pomoc v mateřství je možno pobírat **nejdéle do 1 roku** věku dítěte, jde-li o dávku náležející z titulu **porodu** dítěte.

Jde-li o dávku náležející z titulu převzetí dítěte **do náhradní péče do 7 let věku a 31 týdnů**.

Kdo má nárok na mateřskou

Hlavní podmínkou je účast žadatelky na nemocenském pojištění.

Výše mateřské

Výše příspěvku se odvíjí od výše příjmů žadatelky či žadatele.

Peněžité pomoc v mateřství se vyplácí ode dne, který si pojištěnka určila jako nástup na peněžitou pomoc v mateřství, případně ode dne převzetí dítěte do péče.

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.

Otcovská náleží, **nastal-li nástup na otcovskou v období 6 týdnů ode dne narození dítěte**, nebo ode dne převzetí dítěte do péče, jestliže takové dítě nedosáhlo 7 let věku.

Výše příspěvku

Žadatel dostane stejně jako matka na mateřské 70% redukováného denního vyměřovacího základu. Kalkulačka 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.

Hlavní změny 2024:

► od ledna 2024 bude nárok na podporu hned od začátku evidence na Úřadu práce (dále rovněž „ÚP“), i když byl nárok na odstupné,

► mění se **podmínky pro nárok na opakovanou podporu** (pro nárok na další podporu je nutné odpracovat 5 nebo 9 měsíců v novém zaměstnání),

► zvýší se limit pro přivýdělek z nějaké brigády v době evidence na ÚP (bude se zvyšovat minimální mzda, na ÚP je možný příjem do jedné poloviny minimální mzdy).

Výše podpory v nezaměstnanosti

Výše podpory v nezaměstnanosti se odvíjí od průměrného měsíčního výdělku. Maximální výše podpory v roce 2024 je **24 608 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 ÚP. Příspěvek na dojíždění může být poskytován na základě písemné dohody uzavřené s ÚP, a to na náklady, které mohou vzniknout v souvislosti s přijetím zaměstnání mimo obec, ve které má žadatel své bydliště. Smyslem příspěvku je pomoci získat jim práci.

Kdo má nárok na příspěvek na dojíždění

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

Výše příspěvku na dojíždění

Příspěvek je proplácen měsíčně po sjednanou dobu v paušální částce sjednané v písemné dohodě, pokud žadatel prokáže potvrzením zaměstnavatele nebo jiným dokladem (např. výplatní páskou), že zaměstnání v daném kalendářním měsíci trvalo.

Při porušení podmínek, sjednaných v dohodě, vzniká žadateli povinnost příspěvek nebo jeho část vrátit.

10. Příspěvek na péči

K čemu slouží příspěvek na péči

Příspěvkem na péči stát pomáhá zajistit komfort osobám s nepříznivým zdravotním stavem, které nevládají péči o svou osobu a jsou závislé na pomoci jiných osob.

Kdo má nárok na příspěvek na péči

Nárok na příspěvek má osoba starší 1 roku, která z důvodu dlouhodobě nepříznivého zdravotního stavu potřebuje pomoc jiné fyzické osoby při zvládnutí základních životních potřeb v rozsahu stanoveném stupněm závislosti.

Tyto stupně závislosti se hodnotí podle počtu základních životních potřeb, které tato osoba není schopna bez cizí pomoci zvládat. Stav žadatele posuzuje ÚP a Správa sociálního zabezpečení (SSZ).

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. O příspěvku rozhoduje krajská pobočka ÚP.

11. Dávky v hmotné nouzi: Mimořádná okamžitá pomoc

K čemu slouží

Při výpadku pravidelných příjmů je možné žádat o dávky 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 ÚP 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-ústředí

České dráhy hromosvodem!

Nové validátory na nádražích usnadní nákup jízdenek. Celkem jich bude 300. Tento titulek uváděl článek v č. 14/2024 Obzoru. Informoval o slavnostní instalaci prvního „chytrého“ validátoru na brněnském hlavním nádraží. Na ilustračních fotografiích se spokojeně tváří hejtman Jan Grolich, jeho náměstkem pro dopravu Jiří Crha a Jiří Horský, ředitel KORDIS JMK, a. s., koordinátora Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje.

Prosazování hromadného nákupu a instalace validátorů na úkor propouštění osobních pokladních Českých drah a zrušení doprovodu vlaků vlakovými četami Českých drah v systému IDS JMK na řadě tratí v kraji prosadil Jihomoravský kraj. Proti tomuto kroku se zcela oprávněně postavilo v zájmu svých členů především Odborové sdružení železničářů. I na stránkách Obzoru

byla tomuto tématu věnována velká pozornost. Bohužel vše nasvědčuje tomu, že k jeho realizaci dojde v polovině prosince se zavedením nového jízdního řádu.

Stejně jako každá nová technika jsou i validátory postiženy „dětskými nemocemi“. Tak tomu bylo i ve středu 11. září na třetím nástupišti žst. Brno hl. n. Jen ten hněv a jízlivé poznámky (často vulgární) cestujících, kteří si chtěli zakoupit nebo označit jízdenku, nebyly směřovány k JM kraji nebo KORDISu, ale k Českým drahám. Neboť informace o poruše nebyla podepsána vedením kraje nebo KORDISu, ale Českými drahami – viz foto.

A tak se ptám: *Kdo je zodpovědný za to, že České dráhy se stávají „hromosvodem“ za někoho jiného, v tomto případě za vedení Jihomoravského kraje a KORDIS JMK, a. s.?* **Vladimír Selucký**



Zklamání ve vlaku

V pátek 6. září 2024 jsem cestoval ve vlaku Eurocity 145 Ostravan ve voze 376 na místě č. 22. Jaké bylo moje překvapení, když ten vůz, který tam byl zařazen, nesplňoval snad ani jedno kritérium pro vlak Eurocity, navíc jméno Ostravan vždy patřilo nejprestižnějšímu vlaku na hlavní trati z Prahy do Ostravy. Tento typ vozu jsem už dlouho neviděl, tuším, že má označení Bmee, a to ani na vlacích, které nepatří do kategorie vyšší kvality. Trochu si pamatuji, že byly dodány někdy na počátku r. 1990 z bývalého východního Německa (NDR), a že se jim všeobecně říkalo, už nevím jestli Ulbrichtova nebo Honeckerova pomsta. Tyto vozy nemají klimatizaci, nemají zásuvky na drobnou elektroniku, nemají připojení na wifi, ani při všech vyklopených oknech nejdou vyvětrat a mezi sedadly je tak krátká

vzdálenost, že čtyři kolena protisedících osob se nevejdou. Zajímalo by mne, jak vysoká kompenzace náleží cestujícím, pokud mu nebylo přiděleno průvodčím jiné místo ve voze s fungujícím připojením wifi. Také jestli kompenzace náleží za každou ze tří závad, resp. kolik kompenzace může dosáhnout. Na Českých drahách je jediný způsob, jak pochválit nebo pohanět, případně se dotázat na služby v určitém vlaku, a to je kontaktní formulář na [www.cd.cz](#) a ten dnes 8. 9. 2024 nefunguje. Takže i když se dostavíte na místo s fungujícím wifi, tak je vám to stejně k ničemu. Také tu páteční noc mne po dlouhé době v noci bolela záda tak, že se ani v hotelové posteli nedalo spát, samozřejmě nevím, jestli bolest páteře byla důsledkem mého pokročilého státního či zda to nebyl následek nepohodlného opěradla ve voze, který už před více než 30 lety nevyhovoval, kterému se určitě nebezpečně říkalo Honeckerova pomsta. Jelikož kontaktní formulář nefunguje, tak nemohu dopravci (dokonce národnímu) sdělit, že mne tento velmi špatný zážitek z cestování (byť jsme v Olomouci měli pouhých 10 minut zpoždění) velmi mrzí, dokonce si myslím, že tato zkušenost odvede některé cestující od ekologické vlakové dopravy. Vracel jsem se v sobotu z Uherského Hradiště vlakem 884, tam vše fungovalo a dokonce jsme v Praze byli s pětiminutovým náskokem. Ještě douška: v noci jsem krásně spal, záda vůbec nebolela.

Petr Rádl

Najdete na [www.osz.org](#)

Rubrika Postřehy čtenářů:

■ Zamyšlením nad deseti lety od obnovení provozu na hraničním přechodu Dolní Poustevna-Sebnitz je článek Miroslava Zikmunda **Významné výročí**. V závěru poukazuje na nedokonalosti v tamní dopravě mezi Děčínem a německým Ebersbachem.

Rubrika Cestujeme za poznáním i odpočinkem:

■ V sobotu 24. srpna se uskutečnila velkolepá oslava k 125. výročí tratě Rakovník-Mladotice. Autor Martin Kubík v článku **Oslavy výročí se spoustou otazníků** konstatuje, že Správa železnic nevěnuje trati adekvátní pozornost.

PORADNA BOZP

Počítání oveček

Je nás více než 30 000. Zaplnili bychom ze dvou třetin Koloseum v Římě, třetinu stadionu ve Wembley nebo pořádný kus Václavského náměstí. Pod odborový svaz železničářů (OSŽ) v současné době patří 255 základních organizací a více než 30 000 členů. Takové množství lidí, kteří sdílejí společný prostor, už je pořádné vidět a slyšet. OSŽ je nejen společenstvím zaměstnanců (a bývalých zaměstnanců), pro které je železnice domovem, ale i odborovým svazem dalších lidí z různých odvětví (nedrážní zaměstnanci).

Posláním OSŽ je zejména ochrana pracovních, mzdových a životních podmínek, práv a oprávněných zájmů zaměstnanců. Odborová organizace je jedním z garantů dodržování zákona na pracovištích, a i když se to mnoha členům zrovna nemusí líbit, z hlediska práva zastupuje v jednáních se zaměstnavatelem i zaměstnance, kteří nejsou odborově organizováni (§ 24 odst. 1). A nejen to, benefity, které pro ně vydobude, automaticky platí pro všechny. Podle zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce (dále v textu ZP), § 276, mají zaměstnanci mj. **právo na informace a projednání a zaměstnavatel je povinen**

s nimi jednat prostřednictvím odborové organizace nebo přímo, pokud u něj odborová organizace nepůsobí. Tato část zákona bývá opomíjena zejména soukromými zaměstnavateli, kteří záměrně vzniku odborové organizace brání a neumožňují tak zaměstnancům prosazovat mj. **právo na uspokojivé a bezpečné podmínky pro výkon práce, spravedlivé odměňování a rovné zacházení** (§ 1 a) ZP). **Za zaměstnance, který není odborově organizován, jedná se zaměstnavatelem odborová organizace s největším počtem členů (§ 286 odst. 6 ZP), s tím se ZO OSŽ často setkávají třeba v oblasti šetření a odškodňování pracovních úrazů. Na železnici je touto odborovou organizací většinou právě OSŽ.** Jak dobře víte, kolektivní smlouva je dvoustranná dohoda mezi odborovou organizací a zaměstnavatelem. Jejím hlavním cílem je upravit (samozřejmě k lepšímu) pracovní podmínky zaměstnanců, jakými jsou mzdy, pracovní doba, dovolená, odměny a další aspekty pracovního vztahu. Zkrátka zajistit určité benefity a nadstandard. Pro zaměstnavatele může být kolektivní smlouva zároveň výhodná, protože díky ní dokáže předem odhadnout např. náklady, které je nutné vynaložit na mzdy. Jedná se tedy

o nejdůležitější nastavení hranic mezi zaměstnavatelem a zaměstnanci hned po dodržování požadavků legislativy (zejména ZP). **Od 01. 08. 2024 vstupila v platnost zásadní novinka v zákoníku práce, která se týká právě kolektivního vyjednávání. Je jím úprava § 24, který nově mj. říká, že pokud se všechny odborové organizace působící u zaměstnavatele neshodnou na společném postupu ve lhůtě 30 dnů od zahájení vzájemných jednání (o kolektivní smlouvě), zaměstnavatel je oprávněn uzavřít kolektivní smlouvu s odborovou organizací, která má největší počet členů, kteří jsou v pracovním poměru u zaměstnavatele.** Jako alternativu nabízí ZP dohodu s více odborovými organizacemi, které splní podmínku mít v součtu tolik členů, jako největší odborová organizace u zaměstnavatele. V praxi to znamená, že by musely mít dohromady více členů než OSŽ, což při současné velikosti členské základny není prakticky proveditelné. **Nově tedy Odborové sdružení železničářů bude mít s největší pravděpodobností hlavní odpovědnost za jednání se zaměstnavateli, pokud se jednotlivé odborové organizace na svých požadavcích neshodnou a nebudou postupovat při jednáních se zaměstnavatelem jed-**

notně. Nestalo by se tomu tak pouze mj. v případě nesouhlasu nadpoloviční většiny zaměstnanců v pracovním poměru u zaměstnavatele, kteří by zároveň určili ve stanovené lhůtě odborovou organizací nebo více odborových organizací, s nimiž by měla být uzavřena kolektivní smlouva (ZP). Domnívám se, že tato možnost není v praxi příliš reálná – vždyť jen Správa železnic má v současnosti přibližně 17 000 zaměstnanců.

V OSŽ je nás stále více než 30 000. Snažíme se vyjednat vyšší mzdy, delší dovolenou, příspěvky na stravování, na důchodové a sociální pojištění, zkrácení pracovní doby. Zajišťujeme bezplatnou právní pomoc, nadstandardní pojištění odpovědnosti a kontrolu BOZP na pracovištích zaměstnavatele. Školíme se, bavíme, jezdíme na dovolené a sportujeme. A ještě něco navíc – pořád je tu místo pro všechny!

Dana Žáková – oddělení BOZP OSŽ

NEŽ BUDEŠ VYPOVÍDAT
ZAVOLEJ
602 262 544
KRIZOVÁ LINKA OSŽ

Letní tábory základních organizací OSŽ: Nejlepší čokoládu vaří v Ráji u Letohradu

Na konci prázdnin se v kouzelném prostředí podhůří Orlických hor při soutoku Tiché Orlice a Lukavického potoka, kousek od města Letohrad, sjela velká skupina nadšených táborníků, kteří zde každý rok již několik desítek let tráví část léta. Historie vzniku tábora Ráj sahá až do padesátých let minulého století, do doby, kdy se čtyři obce – Kyšperk, Orlice, Kunčice a Červená, sloučily v jedno větší město s názvem Letohrad.

Letošní tábor vyšel na konec prázdnin, a to od 17. do 31. srpna na téma „Wonka – čokoládový ráj“. Dá se říci, že čokoláda je pro děti asi tou nejlepší cukrovinkou a na celotáborové hře si ji děti mohly sami vyrobit, dozdobit a také vymyslet zajímavé nové recepty, jak tomu bylo ve filmu „Karlík a továrna na čokoládu“, který byl táborovou inspirací.

Pokud se rozhodnete poslat své děti na tábor Ráj, budou se opravdu cítit jako v ráji. Děti mají budíček v osm ráno, následuje snídaně a dopolední program. Jídlo je zde zajištěno pětkrát denně, plus pro velké jedlíky možnost druhé pozdější večeře. O pestrý jídelníček a klidný chod tábora se stará skupina lidí, která na tento tábor již jezdí několik desítek let a spousta z nich zde byla sama jako děti. Vedoucí tábora byl Jaroslav Flegl a jeho zástupce Miloš Krátký mě na tábor pozval, abych sama poznala tuhle fajn partu lidí a zúčastnila se některých z akcí. Hlavním kuchařem byl Jiří Příhoda a jeho kolega Jan Kadlec s manželkou. Hospodář a prodavač v občůdku s dobrotami pro děti, v jedné osobě, byl Jiří Hlaváček.

Během pobytu na táboře byl pro oddíly připraven i celodenní výlet do blízkého okolí. Starší oddíly vyrazily na pěší túru do nedalekého Potštejna, kde přenocovaly pod širákem. Mladší oddíly měly výlety naplánovány podle věku. Já jsem se vydala s mladšími středními dětmi na pěší procházku asi 6 km dlouhou na Vyhlídku, která je součástí naučné stezky Bažantnice–Obora. Z místa je pěkný výhled na vrcholky Žampach, kde se nachází i stejnojmenná zřícenina, nebo na zalesněný vrch Karlovice, kde podle pověsti pobýval Karel IV. při obléhání hradu Žampach. Na Vyhlídce je také pro kolemdoucí připravený lesní bar, kde je možnost zakoupit drobné občerstvení. Děti zde udělaly obědovou pauzu, aby si snědly nafasovanou svačinku a také si zahrály několik her, než jsme se vydali zpět do Letohradu.

Letohrad je velmi hezké malé městečko s malebným náměstíčkem. Dominantou náměstí je kostel sv. Václava, zámek a monumentální morový sloup z 18. století. V místním městském muzeu probíhala výstava ke 150. letům železnice v Letohradu, který se do roku 1950 jmenoval Kyšperk.

Vraťme se ale zpět do tábora, kde se při pěkném počasí, a to letos dětem přálo, všechny oddíly mohly osvěžit a zařadit si v bazénu i se skluzavkou a skokanským můstkem. Po večeri nastává prostor na zájmové kroužky: na velkém hřišti děti hrály fotbal, na menším pak vybíjenou. Na louce trénovaly mladé mažoretky svoji sestavu na závody. Jiné děti se pak rozdělily do jídelny a klubovny, kde hrály s vedoucími stolní hry, malovaly obrázky nebo skládaly stavebnice. Ani dospělí nelenili a ve vlnu si těla protáhli při hraní volejbalu.



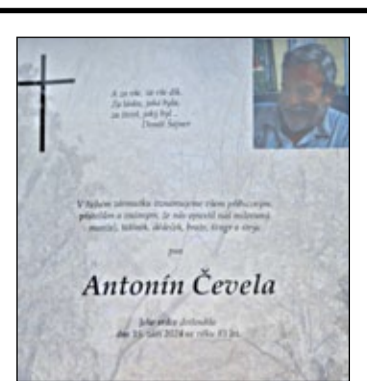
Letní dětský tábor Ráj Letohrad každoročně pořádá ZV OSŽ – Správa tratí a budov Hradec Králové, ale v majetku základní organizace již několik let není a vlastní jej soukromá společnost. „Myslím, že je škoda, že se takového areálu odbory zbavily. Neznám v Čechách areál, který je takto stranou od civilizace, dobře vybaven, s vlastním bazénem. Samozřejmě, vyžaduje to investice a trvalou péči, ale myslím, že soukromý vlastník dokazuje, že to jde,“ uvedl při našem setkání Miloš Krátký, který v civilním životě pracuje u Správy železnic.

Pokud hledáte místo pro vaše dítě, kde si může užít poslední dny letních prázdnin, zažít spoustu zábavy, strávit noc v indiánském týpu, zařadit si v bazénu a především poznat spoustu kamarádů a odvézt si domů hodně zážitků, je tábor Ráj Letohrad ideálním místem.

Text a foto: Daniela Houdková



Svoboda znamená zodpovědnost. To je důvod, proč se jí většina lidí bojí.
George Bernard Shaw
-bl-



Dne 15. září 2024 nás ve věku 83 let navždy opustil bývalý inspektor BOZP a dlouholetý člen OSŽ pan Antonín Čevela. Svoji práci vykonával v obvodu severní Moravy až do svého odchodu do důchodu v roce 2003. Pocházel z Přerova. Kdo jste ho blíže znali, věnujte mu, prosím, tichou vzpomínku. RP

