



Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ Představenstvo OSŽ, PV OSŽ při ČD, a.s.

Demonstrace ČMKOS byla zatím odložena

Jednání **Představenstva OSŽ**, které se konalo 7. května 2024, zahájil předseda OSŽ Martin Malý. Během kontroly úkolů informoval Martin Vavrečka, místopředseda pro správu majetku, o dalším průběhu a vývoji přípravy rekonstrukce v Hotelu Skalka v Rajecích Teplicích na Slovensku a také přestavby terasy apartmánového hotelu Ostrý v Železně Rudě a modernizaci wellness v hotelu Lesní Chata v Kořenově. Dále bylo schváleno několik zahraničních pracovních cest zaměřených především na železniční a odborovou problematiku. Hostem na jednání byl předseda ASO Bohumír Dufek, který chtěl přítomným představit bližší detaily demonstrace naplánované na 21. května, jež pořádá Českomoravská konfederace odborových svazů v čele s předsedou Josefem Středulou. Na toto téma se spustila širší diskuze, jestli se další demonstrace zúčastnit a podpořit tak ČMKOS, nebo ne. Akce je zaměřená na protest proti některým navrženým změnám v zákoníku práce a prodloužení věku odchodu do důchodu jako součást vládnou navržené důchodové reformy. Představenstvo nakonec po zvážení všech okolností a názorovým rozdílem mezi členy OSŽ rozhodlo, že OSŽ v rámci odborové solidarity akci podpoří, avšak tento-

krát s tím rozdílem, že samotné rozhodnutí o podpoře akce a účasti či neúčasti na demonstraci je ponecháno na osobním rozhodnutí každého člena (Pozn. red.: *Atentát na premiéru slovenské vlády Roberta Fica však situaci změnil a demonstrace v daném termínu byla zrušena*). Přehled činnosti z revizní komise OSŽ krátce přednesl místopředseda RK OSŽ Miroslav Škoda. O novinkách ze zásadních jednání informoval jako první předseda PV OSŽ při ČD Štěpán Lev. U Českých drah je hlavní problematikou rozhodnutí Jihomoravského kraje o zrušení vlakového doprovodu a všech pokladen. Dne 29. dubna byly odeslány dopisy na Drážní úřad, Drážní inspekci, Ministerstvo dopravy, vedení Jihomoravského kraje (hejtman, radní a zastupitelé) a starostům obcí v Jihomoravském kraji, kterých se tato problematika úzce dotýká. Jako první podporu k zachování provozních zaměstnanců vyjádřila starostka Znojma na facebookových stránkách. Informacemi ze společnosti ČD Cargo přispěla tajemnice PV OSŽ ČD Cargo Marta Urbancová ohledně společného jednání odborových centrál ze dne 29. dubna, na kterém zástupci OC připravovali návrh na změny v katalogu zaměstnání. Petr Štěpánek, předseda PV OSŽ Správy železnic, krátce shrnul dění

u společnosti Správy železnic informacemi o setkání ze dne 30. dubna, kde se rekapitulovalo průběžné čerpání finančních prostředků FKSP na rekreace a dětské tábory a jak budou čerpány finanční příspěvky na činnost odborových organizací. Poté dostala slovo předsedkyně Nedrážního republikového výboru Renata Dousková, která pozitivně shrnula práci předsedů ZO ve společnostech, ve kterých odborové organizace působí. V průměru byl za poslední rok vyjednaný nárůst mezd okolo deseti procent. Předseda OSŽ Martin Malý závěrem ještě doplnil podrobnější informace z průběhu jednání tripartity z pondělí 6. května, které se věnovalo nejprve problematice zemědělství, zavedení duálního školství, projednána byla možnost zjednodušení přístupu na pracovní trh v ČR zaměstnancům z nejméně rozvinutých zemí. Konečně poslední závažnou problematikou projednávanou na tripartitě byla situace ve společnosti Liberty Ostrava, kde řada indicií nasvědčuje pochybnostem o schopnosti stávajícího vlastníka úspěšně realizovat předložený projekt restrukturalizace a zvyšují se tak obavy vlády a odborů o další existenci tisíců pracovních míst navázaných na tuto společnost.

(Pokračování na str. 2)



Koleje nejsou hřiště!

Od začátku roku roste počet případů, kdy si zejména děti a mládež pletou koleje s hřištěm. Pod vlivem výzev na sociálních sítích stále častěji ohrožují bezpečnost provozu pokládáním předmětů na koleje. Navíc tím porušují zákon zakazující vstup do kolejí. Neuvědomují si přitom, že vážné nebezpečí hrozí nejen jim, ale i lidem ve vlacích.

Ve snaze předvést tvůrčí schopnosti mnohdy děti a mladí lidé ignorují pravidla a pohybují se v místech, kde jim hrozí zranění, nebo dokonce smrt. V honbě za zábavou neriskují jen své zdraví, ale hazardují i s bezpečností provozu. Jen za první čtvrtletí roku 2024 šlo o 20 případů pokládání předmětů na koleje. Pokračování tohoto trendu by znamenalo téměř dvojnásobný nárůst oproti počtu incidentů v předchozích dvou letech. Konkrétně za rok 2023 jich evidujeme 53, o rok dříve se pak stalo 38 případů.

Takové chování, klasifikované jako trestný čin, může způsobit i vykolejení vlaku nebo vysokou hmotnou škodu, která se poté vymáhá po pachatelích. V případě nezletilých osob samozřejmě hradí vzniklou škodu jejich rodiče.

Proto apelujeme právě na rodiče, aby upozornili své děti, že obsah na sociálních sítích je jedna věc, ale napodobování či šíření riskantních výzev přináší mnohdy fatální následky. Doplatit na ně mohou nejen strojvedoucí a cestující ve vlacích, ale i samotní aktéři nebezpečné zábavy a jejich nejbližší.

Nela Eberl Friebová, Správa železnic

Indexy spotřebitelských cen – inflace

„Dubnové zrychlení meziročního růstu cen na téměř 3 % bylo způsobeno především růstem cen potravin, alkoholických nápojů a pohonných hmot,“ uvedla Pavla Sedivá, vedoucí oddělení statistiky spotřebitelských cen ČSÚ.

Meziročně vzrostly spotřebitelské ceny v dubnu o 2,9 %, což bylo o 0,9 procentního bodu více než v březnu. Toto zrychlení meziročního cenového růstu bylo ovlivněno zejména cenami v oddíle potraviny a nealkoholické nápoje. Zde většina sledovaných položek zmírnila svůj meziroční pokles. Ceny mouky byly v dubnu nižší o 19,1 % (v březnu pokles o 27,8 %), masa o 3,9 % (v březnu pokles o 6,0 %), polotučného trvanlivého mléka o 11,4 % (v březnu pokles o 26,6 %), vajec o 15,5 % (v březnu pokles o 27,7 %). Ceny zeleniny v dubnu vzrostly o 2,4 % (v březnu pokles o 4,8 %) a čokolády o 9,2 % (v březnu pokles o 3,1 %). Ceny nealkoholických nápojů zrychlily svůj meziroční růst na 5,4 % (v březnu růst o 0,2 %).

Na meziroční růst cenové hladiny měly již tradičně největší vliv ceny v oddíle bydlení, kde vzrostly ceny nájemného z bytu o 7,2 %, výrobků a služeb pro běžnou údržbu bytu o 4,6 %, vodného o 10,9 %, stočného o 10,5 %, elektřiny o 12,0 % a tepla a teplé vody o 2,8 %. Ceny zemního plynu meziročně klesly o 5,8 % a tuhých paliv o 4,8 %. Další v pořadí vlivu byly ceny v oddíle alkoholické nápoje, tabák, kde byly vyšší ceny lihovin o 10,4 %, vína o 5,5 %, piva o 6,5 % a tabákových výrobků o 7,1 %. Meziroční růst cen v oddíle doprava byl ovlivněn především vyššími cenami pohonných hmot a olejů o 8,4 %. V oddíle stravování a ubytování vzrostly ceny stravovacích služeb o 7,9 % a ubytovacích služeb o 9,2 %. Na meziroční snižování celkové cenové hladiny měly nadále největší vliv, který však v dubnu značně oslabil, ceny v oddíle potraviny a nealkoholické nápoje (pokles o 2,7 %).

Náklady vlastnického bydlení (imputované nájemné) meziročně vzrostly o 1,0 % (v březnu o 0,9 %). Úhrnný index spotřebitelských cen bez započtení nákladů vlastnického bydlení byl 103,0 %.

Ceny zboží úhrnem vzrostly o 1,4 % a ceny služeb o 5,3 %.

Hladina bazického indexu spotřebitelských cen k základnímu období průměr roku 2015 byla v dubnu 151,4 % (v březnu 150,4 %).

Míra inflace vyjádřená přírůstkem průměrného indexu spotřebitelských cen za posledních 12 měsíců proti průměru předchozích 12 měsíců byla v dubnu 6,3 % (v březnu 7,1 %).

Zdroj: Český statistický úřad

Helena Ondřejová

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Kraj podepsal smlouvu s Českými drahami na provoz jednotek Moravia

Dopravce bude zajišťovat provoz příštích 10 let – od prosince 2024 do prosince 2034

Jiří Jeřeta, člen představenstva a náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu:

„Těší nás další vítězství v takto velké a specifické soutěži a rádi zajistíme provoz elektrických vlaků Moravia i v dalších deseti letech ...“

O provozovateli vlaků Moravia na nevytíženějších dvou regionálních linkách S2 (Křenovice–Brno–Letovice) a S3 (Hustopeče/Židlochovice–Brno–Tišnov–Křižanov) a dále na linkách S9 (Břeclav–Hodonín) a S51 (Břeclav–Šakvice) rozhodli krajští radní 6. března 2024. Vítězným dopravcem se staly České dráhy, které už tyto linky v současnosti provozují.

„O veřejnou zakázku projevíli zájem tři dopravci, přičemž nejnížší cenu nabídly právě České dráhy. Provozané jednotky ujedou zhruba 4,5 mil. vlakových kilometrů ročně. Cena za jeden kilometr jízdy jednou jednotkou vychází na 44,60 Kč. Oproti původním předpokladům, tak Jihomoravský kraj výrazně ušetří,“ řekl náměstek hejtmana pro dopravu Jiří Crha, který za kraj dnes smlouvu podepsal.

České dráhy, které v nabídkovém řízení uspěly proti RegioJetu a Arrivě, na sebe berou roli dopravce, takže zajistí provoz jednotek podle krajem nastaveného jízdního řádu. „Těší nás další vítězství v takto velké a specifické

soutěži a rádi zajistíme provoz elektrických vlaků Moravia i v dalších deseti letech. Smlouva na provoz jihomoravských příměstských vlaků z naší strany počítá zejména se strojvedoucími a cestujícími ve vlacích.“ (Pokračování na str. 2)



Demonstrace ČMKOS byla zatím odložena

(Dokončení ze str. 1)

Na jednání PV OSŽ při ČD (15. 5. 2025) vystoupil jako první host vedoucí sociálně-právního oddělení (SPO) OSŽ JUDr. Petr Večeř. Seznámil členy PV s výsledky práce SPO OSŽ v působnosti podnikového výboru v posledním období a zodpověděl jejich dotazy. Připomněl důležitost spolupráce závodních výborů OSŽ se SPO OSŽ, např. při řešení skončení pracovního poměru, zejména přiznání výše odstupného odcházejících zaměstnanců, jakož i důležitost přítomnosti zástupců ZV ZO OSŽ při jednání zaměstnanců se zaměstnavatelem. Zdůraznil přítom nezbytnost nepodpisovat důležité dokumenty při nejistotě, bez porady, např. s SPO OSŽ. Přednesl také informace týkající se současné složité situace v Jihomoravském kraji, kde jsou v ohrožení stovky pracovních míst u vlakových čt a osobních pokladních. Zde zdůraznil nutnost nepodávat výpověď ze strany zaměstnance.

Za zaměstnavatele vystoupila vedoucí oddělení benefitů Ing. Lucie

Bauerová. Vysvětlila záležitosti týkající se výplatních pásek, stravenek a sociálního fondu. Zde připomněla, že ze sociálního fondu ČD je stále možné čerpat příspěvky na rekreace, dětské tábory a rekreace pro vybraná povolání.

Štěpán Lev, který jednání PV řídil, přednesl informace z jednání Dozorčí rady Českých drah, kde jedním z bodů bylo také schválení prodeje lanovky na Ještěd do majetku města Liberce. Připomněl situaci v Jihomoravském kraji (rušení pokladen), kterou doprovodil i statistikou týkající se prodeje jízdenek státního jednotného tarifu, kde stoupá počet jízdenek prodaných v kamenných pokladnách a klesá podíl prodaných jízdenek z e-shopů.

Předseda ZV OSŽ železniční stanice Brno Vladimír Kroupa seznámil členy PV s aktivitami podniku KORDIS, který nabízí pracovní místa zájemcům o práci ve funkci revizora/asistenta u vlaků osobní dopravy na Brněnsku.

—RED—

(Podrobnosti na www.osz.org)

NA HORKÉ TÉMA HOVOŘÍME S RADKEM NEKOLOU, PŘEDSEDOU PV OSŽ ČD CARGO

„Snížení počtu zaměstnanců v konkrétních profesích bude řešeno především odchody zaměstnanců do starobního důchodu.“



Podnik ČD Cargo se v poslední době potýká s úbytkem přeprav na domácím trhu. Co je toho hlavní příčinou?

Největší pokles nastal v přepravě uhlí, což je způsobeno z převážné části politikou Green Dealu zaměřující se na ekologické zdroje. Uhlí se prostě přepravuje mnohem méně než dříve. Další velký pokles nastal u přepravy hutního materiálu, v poslední době hlavně ze strany společnosti Liberty Ostrava, která se potýká s ekonomickou situací a výrazně omezila výrobu oceli. Tato společnost má další velké dodavatele, kteří jsou proto také v útlumu. Tyto velké ztráty v přepravě nedokáže společnost ČD Cargo nahradit ani zvyšující se přepravou mezinárodní, která je v dobré kondici.

Jak se pokles přeprav promítá do zaměstnanosti u ČD Cargo?

Menší výkony znamenají zákonitě také menší potřebu zaměstnanců, na což

vedení společnosti reaguje oslovováním těch zaměstnanců, kteří se blíží důchodovému věku, resp. již v důchodě dále pracují. Těch je v současnosti u podniku cca 190. Zároveň zaměstnává podnik 154 lidí ve věku 60–64 let a dalších 201 lidí ve věku 55–59 let. Pokud se zaměstnanec dostane do věku, kdy má zákonný nárok na důchod, je mu ze strany podniku nabídnuta dohoda na ukončení pracovního poměru s odstupným, resp. odměnou za odchod podle kolektivní smlouvy. V současné době se v rámci ČD Cargo jedná o 123 zaměstnanců, kteří budou s touto nabídkou osloveni. Tento postup by měl zajistit, že nebude nutné sáhnout k propouštění zaměstnanců v produktivním věku.

Nedostatek výkonů však ohrožuje i ty, kteří mají ještě do důchodu daleko...

Jak nás na jednání podnikového výboru ujistil generální ředitel ČD Cargo Tomáš Tóth, v regionech, kde lokálně zaměstnanci nemají práci, dochází k jejich postupnému přesměrování do oblastí, kde např. není naplněna systemizace. Pro nábor nových zaměstnanců je vyhlášen stopstav s odůvodněnými výjimkami. Snížení počtu zaměstnanců v konkrétních profesích tak bude v první polovině roku řešeno především odchody zaměstnanců do starobního důchodu.

Kterých profesí je na druhé straně nedostatek?

Jsou to především mechanici kolejových vozidel či pracovníci u posunu. Jejich nedostatek je způsoben zejména pracovními a platovými podmínkami. Při jednání se zaměstnavatelem se PV OSŽ při ČD Cargo snaží o navýšení náborového příspěvku a nárůstu platových stupňů u nedostatkových profesí. Podnik v tomto směru sice vyvíjí zvýšenou aktivitu při oslovování potenciálních uchazečů o práci, naráží však (zejména v Praze) na velkou fluktuaci – z 10 přijatých uchazečů zůstanou u podniku zhruba 4.

Existuje cesta ven z tohoto neradostného stavu?

Do kolektivní smlouvy se zatím nepodařilo prosadit odčlenění SOKV od provozu a zvýšení tarifních platů u nedostatkových profesí. Na druhé straně se zlepšila situace u strojvedoucích, kde průměrný věk činí 43 let. Je to zejména díky náborovému příspěvku. U mechaniků v SOKV, ale tento dluh stále doháníme. Zájemce o práci navíc odrazuje dvanáctihodinová pracovní doba, práce o sobotách, nedělích a na nočních směnách a z pohledu uchazečů také nedostatečné mzdové ohodnocení.

Pokud se tedy vrátíme na začátek, na jedné straně podnik hodlá snížit zaměstnanost dohodou se zaměstnanci v důchodovém věku, na straně druhé však musí doplnit stavy u nedostatkových profesí. Hromadné propouštění ale nehrozí.

Žádné hromadné propouštění se nechystá, nyní jsou jen oslovováni zaměstnanci, kteří již mají nárok na starobní důchod. Každé dva měsíce členové dozorčí rady obdrží průběžné vyhodnocení těchto kroků. K odchodu do důchodu nelze zaměstnance nutit, na druhé straně by bylo chybou, pokud by v důsledku nezájmu odchodu do důchodu museli odcházet mladší pracovníci.

Děkují za odpovědi

Miroslav Čáslavský

Všimli jsme si

● **AD OBZOR 8/24** – Tomáš Martinec ve svém příspěvku uvádí, že stanice Františkovy Lázně a Vojtanov jsou dvěma posledními stanicemi s návštěvními typy SSSR s dlouhými clonami.

Během dubnového projíždění jednotlivých větví NAD „kolem Čerčan“ jsem jen letmo, při průjezdu kolem žst. Hvězdovice, kde se autobus otáčel, zahlédl na dálku „dlouhé clony“ na stožárových návěstidlech. Detailní typové provedení návěstidel z autobusu pochopitelně nezjistím, nicméně dlouhé clonky jsou nepřehlédnutelné. **Miroslav Zikmund**

Helena Ondřejová

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Kraj podepsal smlouvu s Českými drahami na provoz jednotek Moravia

(Dokončení ze str. 1)

vedoucími a dispečery, ale zajistíme také další služby související například s plánováním jízdního řádu, zásobním jednotek vodou, čištěním vlaků, navazující údržbou nebo náhradní dopravou, uvedl Jiří Jeřeta, člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu.

Opravy, údržbu a čištění jednotek Moravia bude zajišťovat v rámci tzv. full servisu jejich výrobce Škoda Transportation – smlouvu s ní má kraj na 30 let.

Sedmatřicet elektrických jednotek Moravia pořídil Jihomoravský kraj za šest a půl miliardy Kč. Šest jednotek je dvouvoňových, jednatřicet čtyřvoňových. V provozu jsou všechny od loňského léta. Na páteřních linkách IDS JMK převezou deset milionů cestujících ročně.



Daniela Hloučková

NAVŠTÍVILI JSME

V Brně hlavním nádraží a v Břeclavi došlo k setkání železničářů se zástupci zaměstnavatele ČD, a.s.

Zástupci Českých drah se 16. května setkali se zaměstnanci v Brně a Břeclavi, aby je informovali o nové smlouvě s Jihomoravským krajem a jejími důsledky. Smlouva zahrnuje zrušení přibližně 300 pracovních míst, především pokladních, vlakvedoucích a průvodčích, v rámci přechodu na bezobslužné vlakové jednotky Moravia.

Setkání zaměstnanců se zaměstnavatelem se zúčastnili z řad železničářů i odboroví činitelé, a to předseda PV OSŽ při ČD, a.s., Štěpán Lev a prostora a zázemí k jednání připravili předsedové základních organizací – v Brně Vladimír Kroupa a v Břeclavi Karel Tomeček, který při této příležitosti předal Jiřímu Jeřetovi soupis konstruktivních důvodů o zachování pokladní financované Českými drahami ve stanicích v Břeclavi.

Jiří Jeřeta a Blanka Havelková ze společnosti České dráhy ujistili zaměstnance o zájmu společnosti je udržet a nabídli možnost rekvalifikace na strojvedoucí,

mechaniky a elektromechaniky, včetně náborového příspěvku 50 tisíc korun. Společnost také zkrátila dobu trvání kurzu pro strojvedoucí na 5,5 měsíce. Volná místa budou nabízena i v dalších dceřiných společnostech skupiny ČD.

Pokladny zůstávají jen na některých stanicích – Brno hl.n., Břeclav, Hodonín, Blansko a Vyškov na Moravě. Pokud zaměstnanec nebude možné uplatnit jinak, obdrží odstupné podle zákona platné PKS ČD.

Setkání se zúčastnilo asi 150 železničářů, kteří diskutovali o bezpečnosti cestujících a dopadu na příjmy z jízdného. Jihomoravský kraj ve spolupráci s Kordisem plánuje nábor nových průvodčích/revizorů, kteří zaopatří bezpečnost a kontroly na trasách okolo Brna.

České dráhy budou zajišťovat dopravu na hlavních regionálních linkách S2 (Křenovice–Brno–Letovice) a S3 (Hustopeče/Židlochovice–Brno–Tišnov–Křižanov) a dále na linkách S9

(Břeclav–Hodonín) a S51 (Břeclav–Šakvice) po dobu deseti let. Zástupci ČD ocenili konstruktivní přístup zaměstnanců a jejich zájem zůstat u společnosti, což je důležité pro pokrytí personální potřeby na železnici.

„Z dnešního dne ze setkání se zaměstnanci mám velmi dobrý dojem. Jsem rád, že naši zaměstnanci mají konstruktivní přístup, chápou a rozumí tomu, že je potřeba se přizpůsobit nové situaci a objednavce Jihomo-

ravského kraje. Momentálně nás čeká individuální práce s každým konkrétním člověkem o jeho dalším působení, ať už ve stejném regionu, ale na jiné pozici jako je strojvedoucí, mechanik a elektromechanik, nebo v jiných lokalitách na stejné pozici. Z předběžného dotazníku je vidět, že zaměstnanci Českých drah chtějí u společnosti dále setrvat a případně i využít rekvalifikační kurzy, za což jsme velmi rádi, neboť podstatu na železnici stále trvá



a neradi bychom přišli o kvalifikované zaměstnance,“ rozhodl setkání v Brně a Břeclavi náměstek GR ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta. **Foto: autorka**



Předdůchod nebo předčasný důchod?

Předdůchod

Předdůchod upravuje zákon č. 427/2011 Sb., o doplňkovém penzijním spoření, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 403/2012 Sb., kterým se mění zákon č. 427/2011 Sb., o doplňkovém penzijním spoření, a další související zákony ve znění pozdějších předpisů. Není vyplácen ze státního rozpočtu, ale ze soukromých finančních prostředků občanů naspoučených v tzv. III. pilíři důchodového systému, tj. v doplňkovém penzijním spoření. Výše spoření je individuální u každé osoby. Při odchodu do předdůchodu je dle zákona nutné mít naspoučenou částku minimálně na 2 roky, minimálně 305 000 Kč (pro rok 2024), na 5 let minimálně 763 000 Kč. Výplatu nelze přerušit nebo pozastavit, pokud v průběhu čerpání občan uzavře nový pracovní poměr, předdůchod se vyplácí dál, to znamená, že při předdůchodu můžete neomezeně pracovat, ale z výdělku platíte daň a sociální a zdravotní pojištění. Po dobu předdůchodu můžete být i evidováni na úřadu práce. Stát platí po celou dobu čerpání předdůchodu za pojištěnce zdravotní pojištění (sociální pojištění se neplatí). Doba pobírání předdůchodu je považována za vyloučenou dobu, a proto nemá zásadní vliv na vyměřovací základ. Současně platí, že se doba předdůchodu nezapočítává do doby pojištění. Předdůchod můžete pobírat nejdříve 5 let před dosažením důchodového věku (výpočet se provádí u žen stejně jako u mužů narozených ve stejném roce, tedy bez ohledu na počet dětí).

V souběhu s předdůchodem lze pobírat předčasný starobní důchod.

Musí se splnit následující kritéria pro čerpání:

- čerpání končí nejdříve dosažením důchodového věku,
- k výplatě dochází měsíčně (nejméně 24 měsíců a nejdéle 60 měsíců) a nelze ji přerušit ani pozastavit,
- předdůchod je vyplácen v nelesající výši,
- musíte mít započteno na důchodovém pojištění nejméně 35 let,
- jednotlivá splátka dosahuje výše alespoň 30% průměrné mzdy.

Do 30. 11. 2012 bylo možné spořit v penzijních fondcích, které byly po 1. 1. 2013 převedeny na tzv. transformované fondy. Od 1. 1. 2013 lze vstoupit již pouze do účastnických fondů. V případě, že požadujete čerpání předdůchodu, je nutné žádat o převedení finančních prostředků (nejméně 3 měsíce před podáním žádosti o předdůchod) z transformovaného fondu do účastnického fondu a doba spoření musí být celkem nejméně 60 měsíců!

Po dobu čerpání předdůchodu se ztrácí nárok na zaměstnanecké jízdní výhody. Zaměstnanci ČD si mohou zakoupit libovolný počet „průkazů pro bezplatnou jízdu“. Po přiznání řádného starobního důchodu se vnitrostátní jízdní výhody na požádání vrátí za splnění podmínek pro jejich držení v důchodu.

Předčasný důchod

Předčasný důchod je vyplácen ze státního rozpočtu. Lze si o něj požádat až po dovršení 60 let věku dle zákona č. 155/1995 Sb., o důchodovém pojištění, ve znění pozdějších předpisů.

Do předčasné penze lze jít v závislosti na ročníku narození o maximálně

3 roky dříve. Nevýhodou je, že důchod zůstane trvale krácen. Penze se krátí za každých i započatých 90 kalendářních dnů dřívějšího odchodu, a to tím více, čím dříve před dovršením důchodového věku člověk o předčasnou penzi požádal. Zahájení výplaty 3 roky před důchodovým věkem může znamenat trvalé krácení důchodu až o 19,5%. Nezbytnou podmínkou pro přiznání předčasného starobního důchodu je, aby pojištěnec ke dni přiznání této dávky měl již získanu dobu pojištění minimálně 40 let. Pokud začnete pracovat, pak je předčasný důchod pozastaven. Lze si pouze v malém rozsahu přivydělávat.

Při odchodu do předčasného starobního důchodu a splnění podmínek nároku na zaměstnanecké jízdní výhody, tyto bez přerušování zůstávají.

Zdroj: webové stránky MPSV a příslušné zákony

¹ Od 1. 1. 2013 – doplňkové penzijní spoření = transformované a účastnické fondy, které tvoří: vlastní spoření účastníka; příspěvek zaměstnavatele (na železnici odstupňován podle kategorií); příspěvek státu; úroky; příp. daňové zvýhodnění (při plátbě nad 1 700 Kč od 1. 1. 2024).

² Za průměrnou mzdu se považuje částka, která se vypočte jako součin všeobecného vyměřovacího základu za kalendářní rok, který o dva roky předchází kalendářnímu roku, pro který se průměrná mzda zjišťuje, a přepočítacího koeficientu pro úpravu tohoto všeobecného vyměřovacího základu; zao-krouhluje se na celé koruny nahoru, např. pro rok 2024 činí průměrná mzda 42 427 Kč (cca 12 729 Kč pro předdůchod).

Bc. Alena Šimáčková,
odborná referentka SPO OSŽ-Ústředí
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí SPO OSŽ-Ústředí

K ujetí soupravy v Čisovicích



Část ujeté soupravy Regionova 814 226-7 z žst. Čisovice (DOZ Vrané nad Vltavou) a vykolejené na spádu 22 promile v Klínici byla odtažena do žst. Mníšek pod Brdy, kde byla odstavena na pátou kolej a 14. května měla být na místě rozložena.

Foto z tohoto dne ráno pořídil Martin Kubík

Do roku 2010 jsem sloužil jako výpravčí (skoro 30 let) na trati na Dobříš, někdy i v žst. Čisovice. V žst. Čisovice byla v rámci zavedení dálkového řízení (tak jako v desítkách stanic v posledních letech na síti Správy železnic) zrušena místní dopravní služba. Žst. Čisovice hraničí se spádem až 22 promile a kolem Klínice je skutečných až 24 promile. Dálkové řízení sice šetří počet provozních zaměstnanců, ale u všeho toho šetření posledních skvělých let je menší „ale a kdyby“. Kdyby nepřátelsky naladěný Středočeský kraj v rámci šetření vlakových kilometrů nerušil většinu vlaků ve všední dny v úseku Čisovice–Dobříš, tato nehoda by se nestala. Kdyby byl v žst. Čisovice místní výpravčí, mož-

ná by vznášel na strojvedoucí, kteří se vzdalují od náležitosti, dotaz „a máš to podloženo?“ Za mé blahé závodů, nyní sklonově náročně trati a časů ještě dlouhých nákladních vlaků do Kovohtu Mníšek pod Brdy (vlečka v roce 2016 vytrhána, vše se vozí „ekologickými kamiony“ po přetížené strakonické dálnici) a dlouhých manipulačních vlaků na Dobříš (několik závodů, nyní zbylo jen dřevo), tak se náklady zvláště v nočních směnách musely ve stanicích Čisovice a Mníšek pod Brdy dělit. Vždy jsem se ptal na podložení a odstavení částí. Nyní se neptá nikdo, nikdo nikde není. A o tom to je, milá Správo železnic, s.o. a České dráhy, a.s.

Martin Kubík

Nestalo by se...

Nikdy se nepouštím do spekulací, jak by se bývalo dalo předejít nějaké nehodě, ale tentokrát nejde o formu spekulací. Nehoda s ujetím a vykolejením vlaku u Klínice s mnohamilionovou škodou se nemusela vůbec stát, kdyby Středočeský kraj nechtěl za každou cenu ušetřit na objednávce. Regionova by nestála přes hodinu v Čisovicích, ale jen několik minut v Dobříši. To samo o sobě by formu této nehody vylučovalo z několika důvodů.

Zaprve: strojvedoucí by neměl důvod na delší dobu odjíždět během obratu ze soupravy. **Zadruhé:** krátce před obratem by v soupravě již byl přítomen alespoň vlakvedoucí schopný vlak zabrzdit také. **Zatřetí:** strojvedoucí by při krátkém obratu v Dobříši neměl důvod vypínat motor, takže by vlak mohlo zastavit nemačkané tlačítko bdělosti. **Začtvrté:** kolejiště stanice v Dobříši nemá takový sklon jako v Čisovicích, takže samovolné rozjetí vlaku by bylo nepravděpodobnější. **Zapáté:** u Dobříše nejsou tak ostré oblouky,

navíc v kombinaci s menším sklonem, a tedy menší rychlostí pro ujeté vozidlo, aby vůbec mohlo dojít k vykolejení. **Zašesté:** Od Čisovic až k Vltavě není jediný dolík, takže by se vlak nezastavil postupným komiháním jako kyvadlo. Naopak při ujetí z Dobříše je mezi Mokrovraty a Malou Hrašticí přijatelný dolík bez příliš prudkého oblouku.

Bohužel vlak dojel do jiné konečné stanice, než byla Dobříš. A než byla vůbec nějaká železniční stanice. Asi si mám říkat, že na jiné směry se budou investovat miliardy do nových vozidel jen díky tomu, že tady se ušetřily drobné. Ale jestli se vlastně ušetřily? Šrotáci, která je škodou někoho jiného? Železnice by měla být vnímána jako veřejně prospěšný systém, a ne jako herní pole pro honění pověsti řádného hospodáře. Vnímám-li systém, mrzí mě každé stojící vozidlo, natož ležící na zádech – bez ohledu na to, kdo na tom prodělal nejvíce.

Vít Patrák,

informatör železniční dopravy



Parní vlak na čele s Papouškem 477.013 projíždí po trati 086 mezi zastávkou Zádkupy-Božíkov a stanicí Mimoň

Najdete na
www.osz.org

Rubrika Postřehy čtenářů:

■ Čtenářům nabízíme cestovatelské peripetie železniční dopravy v článku „JEN“ aneb „kvalitní“ středočeská veřejná doprava. Autorem je Miroslav Zikmund.

Rubrika Cestujeme za poznáním i odpočinkem:

■ Tentokrát se na cestu vydáme opět s Miroslavem Zikmundem, a to **Za turistickým razítkem do Týnce nad Sázavou**, abychom zjistili, že to není až tak jednoduché.

Vít Mareš

PORADNA BOZP

Oleandr I

Jedna z těch kyttek, které milujete, když kvetou, ale jejich stěhování jaro podzim je trochu oříšek, a tak každým rokem uvažujete, jestli to vlastně stojí za to. Plán zněl jasně... pomalu sundat se skříňky, pak rudl a ven, mezi ostatní kluky listnatý, pichlavý a veselící se z letnění na zahradě. Taky jsem se, jako správný bezpečák, snažila dodržet všechny ty obrázky s panáčkem, co má úplně rovný záda a s břemenem se nepředklání, všechny ty, co vám ukazujeme na školeních... aaaa rup, v bederce to najednou louplo, a to bylo tak všechno, co jsem ten den zvládla... Je mi jasné, že jako příklad pracovního úrazu to neobstojí (protože co je doma nebo na cestě do práce, to se nepočítá), ale proč bychom si na základě mého trápení nemohli něco zopáknout.

Tak tedy hypoteticky – šéf vám dá příkaz přestěhovat oleandr a příkazy se přece plní. I taková práce na pokyn nadřazeného je práce a vůbec nevídá, že to nemáte v popisu. Co na tom, že jste na to sami, květináč vypadá OK a vy přece znáte ty obrázky. Pokud vám, stejně jako mně, při tom rupne v zádech, určitě to mechanismus pracovního úrazu vyhoví. Jak víme, zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce (dále v textu ZP), § 271 písm. k) odst. 1 definuje pracovní úraz jako *poškození zdraví nebo smrt zaměstnance, došlo-li k nim nezávisle na jeho vůli krátkodobým, náhlým a násilným působením*

zevních vlivů při plnění pracovních úkolů nebo v přímé souvislosti s ním. Pracovní úrazy, což možná nevíte, mohou vzniknout i za zcela specifických situací a za nepříznivých okolností, za které lze považovat např. nepříznivý momentální zdravotní stav zaměstnance, extrémní počasí, neobvyklá poloha či pohyb při práci, a pokud by v tom zaměstnavatel neměl jasno, tak tyto právní a medicínské zásady byly formulovány např. v soudním rozhodnutí R 27/1962 a stanovisku R 11/1976. Navíc, zůstaneme-li u našeho oleandru, můžeme vzít v potaz i nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, § 28 odst. 1, kdy před zahájením práce spojené s ruční manipulací s břemenem musí být zaměstnanec seznámen, pokud možno, s přesnými údaji o hmotnosti a vlastnostech břemene, o umístění jeho těžiště, nejtěžší straně břemene, o jeho správném uchopení a zacházení s břemenem a s rizikem, jemuž může být zaměstnanec vystaven při nesprávné ruční manipulaci s břemenem.

Pokud pak dodržíte svoji povinnost bezodkladně ohlásit úraz zaměstnavateli (ZP § 106 h) a ten mj. objasní příčiny a okolnosti jeho vzniku za účasti zaměstnance, svědků a za účasti odborové organizace (ZP § 105) a váš úraz označí jako pracovní, je povinen úraz i odsoudit (ZP § 269 odst. 1). V případě, že nejsme spokojeni s výsledky šetření, zaměstnavatel se odvolává na to, že pojišťovna nechce hradit škodu nebo jsme rovnou nadřize-

ným odmítnuti, že rupnutí v zádech pracovním úrazem není, máte možnost využít jako členové OSŽ pomoci své základní organizace, dále nás, svazových inspektorů z oddělení BOZP OSŽ, a v krajních případech, pokud by se jednalo o banálního housera, ale o poškození zdraví významného charakteru zasahujícího nejen finančně, ale i společensky do vašeho soukromého života, i právní pomoci, které svým členům OSŽ poskytuje. Je jasné, že soudní spor si opravdu nikdo nepřeje, ale v některých případech, jakými je hrozba ztráty zdravotní způsobilosti či trvalých zdravotních následků, není jiné řešení, pokud zaměstnavatel zaujal negativní stanovisko. Dobré je také vědět, že případně předchozí zdravotní problémy, které mohou k poškození zdraví částečně přispět, nesmí být brány jako důvod k neuznání úrazu jako úrazu pracovního. Judikatura Nejvyššího soudu říká, že *samotná existence onemocnění nebo predispozice k určitému (dosud neprojevěnému) onemocnění sama o sobě přičinnou souvislost mezi pracovním úrazem a onemocněním vyvolaným pracovním úrazem nevylučuje.*

Oleandr už je na zahradě a jak víme, všechno zlé může být pro něco dobré – v našem případě dobré pro článeček inspirovaný mou vlastní blbostí o tom, že pracovní úrazy sice jsou a budou, ale nikdy nic není úplně ztraceno...

Dana Žáková, SIBP,
oddělení BOZP OSŽ-Ú

Na dovolenou s ČD travel



Předsedkyně ZO ČD travel Renáta Hořejší (uprostřed) s kolegy

Blíží se nám pomalu léto a členové OSŽ jistě plánují, kam v letošním roce na dovolenou. Zaměstnanci ČD, ČD Cargo a také Správy železnic u cestovní kanceláře ČD travel mohou využít dotace na pořádané zahraniční i tuzemské zájezdy. Při rozhovoru s předsedkyní ZO ČD travel Renátou Hořejší nás mimo jiné zajímalo, jaké má sama oblíbené destinace nebo co by klientům doporučila a která místa jsou vyhledávaná turisty.

Máte sama nějaké oblíbené destinace, které byste zákazníkům doporučila, nebo kam klienti jezdí nejčastěji?

„Moje srdcová destinace je Řecko, konkrétně se ráda vracím na Kréta, kde na člověka historie vyložené dýchá. Nemusím jen ležet na pláži, ráda si projedu známá i neznámá zákoutí a hlavně si dopřeji vynikající krétské speciality.

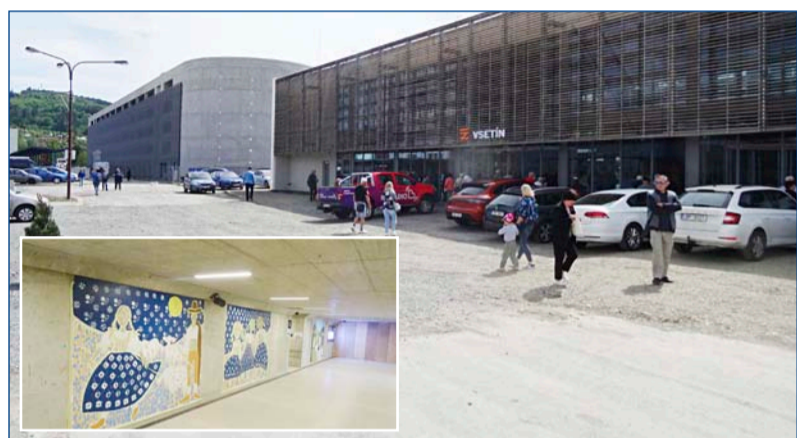
Kolegové by jistě oponovali, že Řecko není jen Kréta, ale například Rhodos, kde jsou nádherné pláže a průzračné

moře, nebo Santorini s pověstnými západy slunce, případně stále zelený ostrov Thassos a další. V naší cestovní kanceláři naleznete nejen zájezdy po evropských destinacích, nově jsme s partnery začali spolupracovat na exotických destinacích jako je Srí Lanka, Vietnam, Thajsko, Zanzibar, Dominikánská republika i Kapverdké ostrovy, kam se nyní létá přímými linkami, pohodlně bez přestupů. A kdo se nechce trmácet daleko, může s námi letět např. do Bulharska, kde jsou široké písčité pláže s postupným vstupem do moře a příjemnými cenami, do Egypta či Tuniska s vynikajícími službami a nízkými cenami, do Turecka za výhodnými nákupy nebo do Itálie za památkami a skvělou kuchyní. Ten, kdo rád tráví dovolenou aktivně, může s námi vyrazit na poznávací zájezdy na Korsiku, do Albánie, Norska, Slovinska, Maroka a mnoha dalších. A rovněž milovníci tuzemské rekreace nezůstanou zkrátka. Mohou s námi vyrazit téměř po celé republice, jak za odpočinkem do lázní, tak za aktivní dovolenou např. s koly.“ **-RED-**

Davy lidí přivítaly slavnostně otevřené nové nádraží ve Vsetíně



Společná fotografie organizátorů slavnosti s ministrem dopravy, synem Josefa Sousedíka a „TGM“



Nová budova vsetínského nádraží, parkovací dům a podchod s valašskými motivy



Otevření nového vsetínského nádraží vzbudilo nebývalý zájem veřejnosti a stejně tak i příjezd Slovenské strelly



Takový nával vsetínského nádraží snad ještě nezažilo! V pátek 3. května, krátce po poledni, přijel k nově vybudovanému nástupišti slavnostní vlak vedený parní lokomotivou 423.041 z výtopny Valašské Meziříčí. Lokomotiva přivezla salonní vůz TGM, z něhož v bílém obleku vystoupila postava prvního prezidenta Československa Tomáše Garrigue Masaryka. Na nástupišti se parní souprava setkala s legendární Slovenskou strelou M 290.002, která do Vsetína přijela z kopřivnického muzea. Z nablýskané Strelly vystoupil Tomáš Sousedík, syn geniálního vsetínského vynálezce a konstruktéra této legendární motorové soupravy Josefa Sousedíka (1894–1944). Oba muži se poté pozdravili na nástupišti, obklopeni davu obyvatel Vsetína i širokého okolí. Společně pak přešli po červeném koberci do dvoupodlažní haly nového terminálu, kde bylo nové vsetínského nádraží slavnostně otevřeno. Přítomni byli ministr dopravy Martin Kupka, generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda, starosta Vsetína Jiří Čunek a další významní hosté. Při té příležitosti byl ve vestibulu odhalen umělecký artefakt představující Slovenskou strelu v toku světla – upomínku na vsetínského rodáka a někdejšího starostu Josefa Sousedíka. Autorkou této plastiky je Veronika Plátková.

Celé nádraží, které slouží jako společný terminál pro vlakovou i autobusovou dopravu MHD, je obloženo zvenku i zevnitř vyřezávanými dřevěnými trámkami, což z něj činí unikát mezi nádražími v celé naší republice. Z terminálu vybaveného pojízdnými schody a výtahy, je pohodlný přístup na dvě nová krytá nástupiště, podchody jsou vyzdobeny malbami s valašskými motivy, které snad zamezí útokům sprejerů.

Od chvíle, kdy byla původní výpravní budova vsetínského nádraží srovnána se zemí, uplynulo něco přes rok. Práce na přestavbě však byly zahájeny již v závěru roku 2021. V rámci přestavby celého nádraží, na kterou se město Vsetín připravovalo již od roku 2015, bylo i vytvoření náměstí Jarmily Šulákové (valašské zpěvačky lidových písní), které kromě důstojného přístupu k nádraží slouží také jako nákupní zóna. Změna tváře vsetínského nádraží, na níž se podílí i město Vsetín a soukromý investor, zasáhla také celý přednádražní prostor, včetně lokality na druhé straně nádraží, kde vzniká nově budovaná čtvrť s bytovými domy. Tam ještě probíhají práce na dokončení přístupu k nádraží z této strany. Současně pokračuje výstavba přilehlého parkovacího domu a autobusového nádraží. Letos v prosinci bude modernizace vsetínského nádraží dokončena.

Zhotovitelem stavby jsou společnosti OHLA ŽS, STRABAG Rail a AŽD, stavba je spolufinancována Evropskou unií. Celkové náklady na stavbu překračují tři miliardy korun, z čehož podpora EU dosahuje bezmála 75 procent. **Text a foto: Miroslav Čáslavský**

Stavby Správy železnic

Na jaře letošního roku práce na optimalizaci tratě Karlštejn–Beroun pokračovaly opravdu rychlým tempem, jak bylo vidět i z druhého břehu Berounky. Proti tomu po výstupu v žst. Beroun mne překvapilo, že v hale po déle než jednom roce práce ani o píď nepokročily. Na obě stavby se čerpaly evropské peníze a takový rozdíl. Teď napsali na Novinkách.cz, že modernizace benešovské výpravní budovy stála výrazně víc, než měla a trvala čtyři roky místo dvou. Zvláštní vztah mají na Správě železnic k naší železniční historii. Památkově chráněnou budovu nebo most s historickou a architektonickou hodnotou chtějí zbourat nebo přesunout a památkově a architektonicky bezvýznamnou budovu berounského nádraží z normalizačních 80. let ochraňují za dvojnásobnou cenu za cenu vysoko překračující tu z projektu. Trochu to vypadá jako turecké hospodaření ve státní organizaci. **Petr Rádl**

DĚTSKÝ TÁBOR LÁSENICE

Jsme dětský tábor s tradicí zasahující do minulého století. Najdete nás v krásném přírodním prostředí na břehu jihočeské řeky Nežárky, v areálu bývalého vodního mlýna.

LÁSENICE

LETNÍ DĚTSKÝ TÁBOR
28.července-9.srpna 2024

téma: indiánský poklad

Odborové sdružení železničářů nabízí ve svém rekreačním zařízení Hrbkův mlýn na Nežárce v blízkosti obce Lásenice v jižních Čechách tábor pro děti ve věku 6 – 15 let .

PROČ SI UŽÍT ČÁST PRÁZDNIN S NÁMI ?

- tým zkušených vedoucích
- stravování na vysoké úrovni 6x denně
- pestrý táborový program
- nádherná příroda
- nová kamarádství na celý život

cena tábora 6800,- Kč

Nástupní místa : Nymburk hl.n., Praha hl.n., Lásenice a dle dohody i na dohodnutém místě

více informací a přihlášky na www.osmb.cz.