



Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ Ústředí OSŽ, PV OSŽ ČD Cargo, RRS OSŽ, PV OSŽ Správy železnic

U ČD ani u Správy železnic dosud nenastala shoda s odbory na čerpání prostředků z fondů

Jednání Ústředí OSŽ 24. ledna 2024 zahájil předseda OSŽ Mgr. Martin Malý smutnou zprávou o srážce vlaku s kamionem u Dolní Lutyně. Sociálně-právní oddělení OSŽ-Ústředí je ve spolupráci s příslušnou ZO OSŽ připraveno poskytnout postiženým členům OSŽ či jejich rodinám maximální možnou pomoc. Následovala tradiční kontrola úkolů, po níž Martin Malý a vedoucí SPO JUDr. Petr Večeř informovali o problematice školení OSŽ v tomto roce. Poté proběhla důležitá informace o čerpání z FKSP na sportovní akce a FISAIC, která zatím nemá finální formu, neboť stále není ukončeno jednání ve všech třech společnostech. O jednání revizní komise podala zprávu předsed-

kný této komise Barunka Balážová. Další informace se týkaly zásadních jednání. Zásadním tématem ve všech společnostech je čerpání a tvoření SF (popřípadě FKSP), kde zaměstnavatel musí při tvorbě zásad reagovat na vládní balíček. První místopředseda OSŽ a zároveň předseda PV ČD Cargo Radek Nekola konstatoval, že i když společnost ČD Cargo nebyla dotčena snížením přídelu sociálního fondu, tak dopad daňový je totožný jako na všechny ostatní společnosti v naší zemi. Upozornil také na skutečnost, že od 1. ledna je nově uzákoněno testování zaměstnanců na zdravotní prohlídce také na drogy a omamné látky. Radek Nekola upoz-

(Pokračování na str. 2)



Členové a členky ZO OSŽ žst. Hněvice a ZO OSŽ žst. Roudnice nad Labem spolu se svými předsedkyněmi Danou Jakubjanskou a Pavlou Markovou



Na fotografii zleva tajemník OSŽ PV při SŽ Dušan Richter, hospodářka ZO OSŽ CDP Praha Šárka Kolenská, předseda ZO Pavel Lněnička při přednesu zprávy o činnosti základní organizace, tajemník OSŽ PV při SŽ Miroslav Maincl, ředitel organizační jednotky Ing. Pavel Kolář a náměstek pro techniku Ing. Jiří Zachař

Důchodci vyšší penze nedostanou. Ústavní soud ČR protestům opozice nevyhověl!

Zkrácená valorizace penzí u Ústavního soudu ČR, podle zpravodajství televize CNN Prima NEWS, obstála. Důchodci si proto po jeho rozhodnutí finančně nepolepší. Soud zamítl návrh 71 poslanců ANO na zrušení loňské novely zákona o důchodovém pojištění a souvisejících předpisů.

Výrok oznámil předseda soudu Josef Baxa. Odůvodnění přečetl soudce zpravodaj Vojtěch Šimíček, který po opakovaných poradách ústavních soudců nahradil původního zpravodaje Jana Svatoně. Sněmovnu soudu ve středu zaplnili novináři a veřejnost, zejména důchodci. Po oznámení výroku zazněl v sále výkřik „hanba!“.

Průměrný důchodce přišel zhruba o tisíc korun měsíčně. Vláda to zdůvodňovala hlavně rozpočtovou odpovědností s tím, že jen za loňský rok ušetřila 19,4 miliardy korun.

Poslanci hnutí ANO, za které k soudu přišla bývalá ministryně financí a současná poslankyně Alena Schillerová, se domnívali, že vláda zasáhla do práv důchodců. Kvůli inflaci prý měli nárok na výraznější růst penzí. Navíc, podle hnutí ANO, vládní většina zneužila stav legislativní nouze.

Rozhodnutí se zřejmě nerodilo snadno, protože původního soudce zpravodaje Jana Svatoně nahradil Vojtěch Šimíček. Znamená to, že soudce Svatoně navrhoval řešení, které nezískalo dostatečně silnou podporu ostatních soudců Ústavního soudu ČR. Pro zrušení právní úpravy by muselo hlasovat 9 z 15 soudců.

Alena Schillerová označila argumenty vlády za vratké a účelové.

(Celý článek najdete na www.odbory.info)

Miroslav Svoboda

Zdroj: CNN Prima NEWS

Poznámka redakce Obzoru: Zatímco náš časopis je čtrnáctideník, Ústavní soud ČR je rychlík. Uvedli jsme, že své rozhodnutí odložil, což byla pravda, ale než jsme stačili opět vyjít, jeho konečný verdikt už dokázal padnout. Jak moc bylo rychlé rozhodnutí Ústavního soudu ČR oprávněné, posuďte sami.

www.odbory.info

Každoroční konference vyhodnotí činnost základních organizací OSŽ

Jednou z důležitých aktivit každé ZO je uspořádat členskou schůzi nebo konferenci, kde jsou přizváni všichni členové ZO, aby byli součástí vyhodnocení aktivit za daný rok, odsouhlasili hospodaření základní organizace a také si popovídali a pobavili se mimo práci se svými kolegy při případné volné zábavě. Redakce Obzoru měla tu čest se zúčastnit dvou těchto důležitých konferencí, a to v ZO OSŽ žst. Hněvice společně se žst. Roudnice nad Labem a také u ZO OSŽ CDP Praha.

ZO OSŽ žst. Hněvice společně se žst. Roudnice nad Labem uspořádaly konferenci spojenou s Mikulášským posezením již 15. prosince pod vedením předsedkyně ZO OSŽ žst. Hněvice Dany Jakubjanské v Zámecké restauraci v Roudnici n./L. Během konfe-

rence se shrnul rok 2023, ve kterém se pro členy ZO organizovaly dvě návštěvy hudebních představení v Praze, a to muzikály Carmen a Anděl Páně a v létě se uspořádala grilovací akce. Tyto aktivity pro pozitivní ohlas byly jednohlasně schváleny i na rok 2024. Členové byli dále informováni o hospodaření s penězi za rok 2023 a důrazně upozorněni v rámci BOZP na používání pracovních pomůcek a také na prevenci před pracovními úrazy.

Po formální konferenci a výborné večeři se přešlo na volnou diskuzi a posléze i na tanec za doprovodu hudební skupiny NEON BAND.

ZO OSŽ CDP Praha zvolila za den jednání konference až 17. leden letošního roku v kulturním sále pen-

zionu Šimanda v Praze Kyjích. Předseda této základní organizace Pavel Lněnička přizval kromě členů i hosty, a to jak z řad vedení firmy ředitele CDP Ing. Pavla Koláře a náměstka pro techniku Ing. Jiřího Zachaře, tak i z řad odborů, za které přijali pozvání Miroslav Maincl a Dušan Richter – tajemníci OSŽ při SŽ. Poté ještě přivítal předseda Pavel Lněnička kolegy ze ZO – hospodářku Šárku Kolenskou a místopředsedkyni Jaroslavu Žmolilovou a další členy závodního výboru. Celkově má organizace 219 členů a z toho 180 aktivních, zbytek představují senioři. Poté již shrnul aktivity v roce 2023 a výhody, které plynuly z členství v ZO. V minulém roce byly k dispozici dvě rodinné vstupenky do zoo

(Pokračování na str. 3)

František Jemelka

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Příprava komplexního dopravního řešení pražské Výtoně pokračuje

Ministr dopravy, primátor hlavního města Prahy, zástupci Správy železnic a architektonického studia 2T engineering představili další postup přípravy komplexního dopravního řešení na pražské Výtoni

Ministr dopravy Martin Kupka:

„Po zhodnocení roku diskusí a zvažování všech pro a proti jsme se rozhodli, že budeme dál pokračovat v přípravě vítězného návrhu. Jsem si vědom trvajících diskusí ve veřejném prostoru a hodnoty současné stavby...“

Nadále bude pokračovat rozpracování a příslušné posuzování vítězného návrhu železničního mostu vzešlého z architektonické soutěže. Pilíře ani historická příhradová nýtovaná konstrukce současného mostu se likvidovat nebudou.

Najdou své uplatnění při stavbě nového mostu na Výtoni, historická nýtovaná konstrukce pak bude sloužit jako spojnice přes Vltavu pro pěší a cyklisty na jiném místě v Praze.

(Pokračování na str. 2)

U ČD ani u Správy železnic dosud nenastala shoda s odbory na čerpání prostředků z fondů

(Dokončení ze str. 1)

zornil, že některé složení běžných léků ovlivňuje výsledek těchto testů. Petr Štěpánek, místopředseda a zároveň předseda PV OSŽ při SŽ, stále nemá pozitivní informace ohledně shody na čerpání z FKSP. Neshodou na čerpání FKSP se komplikuje především situace u hasičů zaměstnaných u SŽ. Místopředsedkyně OSŽ a zároveň předsedkyně Nedrážního republikového výboru OSŽ Bc. Renata Dousková krátce shrnula informace z oblasti NeRV. U většiny společností si zaměstnanci polepšili, a dojde k částečnému procentuálnímu navýšení. Závěrem ještě informovala o vyhodnocení spolupráce OSŽ se Sdružením nájemníků SON ČR za rok 2023, z čehož vyplývá, že služby SON ČR jsou členy OSŽ často využívány na případné odborné konzultace spojené s bydlením. Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, 1. místopředseda OSŽ Radek Nekola a místopředseda OSŽ pro správu majetku Martin Vavrečka se 15. ledna zúčastnili jednání Předsednictva ASO, kde se především hodnotil průběh a výstupy z odborové demonstrace na Malostranském náměstí 27. listopadu loňského roku.

Demonstrace byla na tomto jednání hodnocena převážně pozitivně s tím závěrem, že je potřeba v akcích tohoto typu pokračovat. V závěru jednání vystoupil svazový inspektor Pavel Antolič, který především upozornil na naplánované kurzy BOZP na první pololetí tohoto roku.

První letošní jednání PV OSŽ ČD Cargo se konalo 11. ledna v sídle OSŽ. Tajemnice PV Marta Urbancová informovala o jednání z poslední dozorčí rady společnosti ČD Cargo, kde byl schválen podnikatelský plán na rok 2024 a výsledky hospodaření za rok 2023.

Informace z představenstva OSŽ, kde se projednával především dopad schválení vládního balíčku, přednesl předseda PV Radek Nekola. V ohrožení jsou především sportovní akce pořádané v zahraničí. V druhé části jednání se připojili zástupci zaměstnavatele. Personální ředitelka Aneta Miklášová zmínila komplikace se schvalováním „Zásad hospodaření se Sociálním fondem ČD Cargo“, kterou komplikuje schválení nového vládního balíčku a vysvětlila dopad daňového balíčku na oblast benefitů. Připomněla rovněž školení k PKS a doplnila informa-

ce k plánované organizační změně v provozu, kdy od 1. dubna 2024 nově vzniknou tři oblastní provozní ředitelství (OPŘ) z původně šesti provozních jednotek.

Dále pokračovala vedoucí oddělení Pavla Kreischová, která upřesnila čerpání ze sociálního fondu. Vedoucí personálního oddělení Josef Kreische se ptal účastníků jednání, jak vnímají prezentaci a zviditelnění společnosti ČD Cargo v době, kdy se firma snaží podpořit náborové řízení nových zaměstnanců, díky kterému se hlásí více a více uchazečů. Radek Nekola poděkoval za podrobné informace, které jsou pro členy OSŽ důležité a závěrem zmínil využívání členských rekreací a rekonstrukce, kterými některé objekty nedávno prošly.

Na jednání RRS OSŽ, které proběhlo v sídle OSŽ ve čtvrtek 25. ledna 2024, odsouhlasili členové rady změny ve složení rady a schválili nové náhradníky současných členů RRS. Po úvodních formalitách se ujal slova první host jednání – vedoucí mezinárodního oddělení OSŽ Ondřej Šmehlík. Ten seznámil členy rady se situací, týkající se pořádání seniorských her, které letos proběhnou v areálu rekreačního objektu OSŽ Lesní chata v Kořenově. Termín her byl stanoven na 27. – 29. 8. 2024 a zúčastní se ho zhruba stovka seniorů z celé republiky.

Ondřej Šmehlík současně seznámil členy rady se situací, týkající se dotací ze sociálního fondu ČD, ČD Cargo a FKSP Správy železnic na sportovní akce a rekreace. Dotace z těchto fondů budou v letošním roce značně omezené z důvodu úsporného vládního balíčku, přičemž senioři pravděpodobně nebudou mít na dotace od těchto zaměstnavatelů nárok vůbec. Slova Ondřeje Šmehlíka doplnil předseda OSŽ Martin Malý, který se na jednání rady rovněž dostavil jako host. **„Rekreační zařízení OSŽ dále zkvalitňujeme a nabídku pobytu v nich pro členy OSŽ z řad seniorů, zaměstnanců a jejich rodinných příslušníků pokračuje i nadále za podobných podmínek jako dosud,”** dodal Malý. Následovala diskuse, v níž členové rady poukazo-

vali na skutečnost, že současná vláda „háží důchodce přes palubu“, přičemž nebere v úvahu jejich celoživotní práci pro společnost. Jak v této souvislosti připomněl Martin Malý, podle názoru představitelů většiny odborových organizací, by účinnou obranou proti počínání vlády mohly být dobře zorganizované protestní akce v období před volbami do Evropského parlamentu a do Senátu.

Úvod pravidelného lednového zasedání Podnikového výboru Správy železnic (25. 1. 2024) zahájil jeho předseda Petr Štěpánek informacemi o probíhající jednání nad podobou Rozpočtu a Zásadami FKSP. V letošním roce, kdy je fond tvořen jen zlomkem přidělu minulých let, máme k dohodě obrazně řečeno ještě dalekou cestu. Ve svém příspěvku vysvětlil, v kterých bodech se vyjednávací shodují, ve kterých se dohodě blíží, a které jsou pro některou stranu neakceptovatelné. Následovalo vystoupení zástupců zaměstnavatele. Personální ředitel Ing. Pavel Koucký přinesl prvotní informace k soutěži na poskytovatele KOP. Zdůraznil rovněž, že do podpisu dohody o FKSP nelze z tohoto fondu čerpat, a to ani příspěvek na penzijní připojištění. Vyzval rovněž k diskuzi nad budoucí podobou KOP, která je již z pohledu zaměstnavatele vyčpělá a přežitá. Ing. Hana Kohoutová ve svém vstupu informovala, že v celkovém sjednaném objemu byla kolektivní smlouva ze strany zaměstnavatele splněna. Ing. Evžen Pospíšil se zaměřil na BOZP. Po odchodu zaměstnavatele byla jedním z dalších bodů záležitost založení výboru u jednotky CTD a způsob přecházení některých členů OSŽ z jiných základních organizací do ZO TÚDC. Zástupce oddělení SPO JUDr. Petr Večeř informoval o plánovaných jednodenních a vícedenních školeních s upomínkou, že další školení je možno provádět přímo v regionech podle požadavků ZO. Závěrem připomněl, že oddělení SPO připravuje souhrnnou informaci k problematice důchodů.

–RED–

(Podrobnosti na www.osz.org)

Všimli jsme si

● **V TRUTNOVSKÉ ČTVRTI** Poříčí se nachází unikátní soubor dvou původně příhradových železničních mostů na opěrách z kamenných kvádrů přes údolí Petřkovického potoka, jež se kříží nad sebou. Horní most vybudovaný v roce 1868 na trati Malé Svatoňovice –Poříč–Královec (na němž je dne 30. 11. 2023 zachycen dopolední rychlík 928 Krakonoš z Trutnova do Prahy) je plnostěnný s 2,98m vysokými ocelovými nosníky. Díky jeho výšce bylo možné kolem roku 1908 při výstavbě tratě z Trutnova do Teplic nad Metují (v traťovém úseku Trutnov zastávka –Lhota u Trutnova) zmiňované údolí překlenout prostřednictvím ocelového příhradového mostu nízkou nad terénem, čímž tu vznikla zmiňovaná kuriozita, o které je více informací na www.jednoustopouceskem.cz/...ici.

Tomáš Martinek



ZE SVĚTA

● **BASILEJ–LONDÝN za cca 5 hodin** Žádné jiné město nepřijímá z letiště v Curychu více letů než letiště v Londýně a to cca 20 letů denně. Vzhledem k tomu, že podíl obchodních cestujících na spoji je vysoký, poptávka je v průběhu roku poměrně rovnoměrně rozložena a ochota platit je vysoká. Z těchto ideálních podmínek chtějí nyní těžit i Švýcarské spolkové dráhy (SBB). Jak uvádí portál Travelnews, jako dlouhodobý cíl prověřují zavedení přímého vlaku ze Švýcarska do Londýna. Řekl to v listopadu pan Philipp Mäder, vedoucí mezinárodní osobní dopravy SBB, na odborné konferenci Švýcarského cestovního ruchu v Parmě. „Basilej–Londýn asi za pět hodin, to je možné,” řekl. Realizace projektu však není tak snadná, protože infrastruktura na trase je drahá mimo jiné kvůli cestě Eurotunnelem. Spolková rada by rovněž uvítala vlakové spojení do Londýna, jak oznámila v květnu v reakci na návrh národní rady SP Matthiae Aebischera.

Z Watson připravil sh

František Jemelka

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Příprava komplexního dopravního řešení pražské Výtoně pokračuje



(Dokončení ze str. 1)

„Po zhodnocení roku diskusí a zvažování všech pro a proti jsme se rozhodli, že budeme dál pokračovat v přípravě vítězného návrhu. Jsem si vědom trvajících diskusí ve veřejném prostoru a hodnoty současné stavby. Proto navrhuje realizovat na Výtoni trojkolejný most odpovídající na výzvy vlakové dopravy současnosti. Historickou obiloukovou konstrukcí mostu zachováme, a po dohodě s vedením Prahy bude využita jako most pro pěší i cyklisty, tam kde překlenutí řeky může zlepšit lidem život,” říká ministr dopravy Martin Kupka.

Moderní tříkolejný přemostění pokryje kapacitu až 479 vlaků denně v roce 2035. Nová železniční zastávka Výtoň nabídne pohodlný přestup mezi vlaky a tramvajemi, čímž na vhodném místě uspokojí poptávku po kombinaci těchto druhů dopravy, která je mezi Pražany i návštěvníky města značná.

„Protože si uvědomujeme památkovou hodnotu mostu, podrobíme vítězný projekt mezinárodně uznávanému posouzení vlivu na kulturní dědictví, tzv. HIA, a vstoupíme do jednání s mezinárodní organizací UNESCO,” doplňuje podrobnosti k dalšímu postupu ministr dopravy. „Obě aktivity proběhnou v prvním čtvrtletí roku 2024 s jas-

ným cílem: Dopravní rozvoj Výtoně nesmí ohrozit zápis Prahy na seznamu světového kulturního dědictví UNESCO,” zdůrazňuje Kupka. Ve druhé polovině roku potom bude následovat příprava dokumentace EIA.

„Dopravní problémy, které způsobuje špatný technický stav Výtoňského mostu, dopadají na Pražany i na ty, kteří do hlavního města dojíždějí. Proto společně s ministerstvem dopravy a Správou železnic hledáme řešení. Varianta, která byla dnes představena na Institutu pro plánování a rozvoj, je nejspíš nejschůdnější a finančně méně náročná. Navíc se stávající most využije v jiné lokalitě pro pěší a cyklisty,” říká pražský primátor Bohuslav Svoboda.

Možnosti přemístění mostu zpracoval Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, kdy posuzoval 10 lokalit. K dalšímu rozpracování byly doporučeny 2 lokality propojení míst rozdělených řekou, a to území: Chuchle-Vltavanů a Lahovický-Modřany.

I nadále budou všechny přípravné kroky transparentní a veřejnost o nich bude informována.

Další informace hledejte na www.novomostvyton.cz. Vizualizace naleznete na webu Správy železnic.

NAVŠTÍVILI JSME

RSM Brno

se podílí na opravách olomouckého střediska údržby

Provozní zaměstnanci střediska údržby v Olomouci (OCÚ východ) mohou využívat zlepšeného sociálního zázemí s novými sprchami, šatnami a WC. Zásadní a velkou změnou oproti minulosti je především vybudování nové vzduchotechniky s funkcí rekuperace vzduchu, jejíž zásluhou byla odstraněna extrémně vysoká vlhkost. Obvodové zdi byly v rámci sanace vysušeny a izolovány proti vlhkosti. Také všechny vnitřní prostory se zásluhou rekonstrukce změnilly k lepšímu, dosavadní zařízení, které bylo morálně a technicky zastaralé, bylo modernizováno – například baterie ve sprchách vybrali zástupci OCÚ tak, aby díky nim došlo k úspoře vody.

Veškeré práce na rekonstrukci sociálního zařízení byly provedeny na požadavek OCÚ východ v režii brněnské Regionální správy majetku (RSM) Českých drah pod vedením ředitele Mgr. Martina Špinky, MBA. „Požadavkem OCÚ byla rekonstrukce vybraných prostor sociálního zázemí v suterénu s důrazem na snížení vlhkosti,” přibližuje zahájení prací specialista přípravy staveb a stavebního řízení RSM Brno Ing. Miloslav Skládal. Jak dále dodává, zejména práce na zavedení vzduchotechniky byly neobyčejně náročné vzhledem k těžko přístupným prostorům v suterénu administrativní budovy. Vše se však podařilo.

Aby mohli zaměstnanci OCÚ využívat sociální zázemí i po dobu oprav, byly práce rozděleny na dvě etapy – nejprve se opravila jedna polovina sociálního zázemí, přičemž druhá polovina byla v provozu. Po opravě první části byl rekonstruován zbytek. Práce probíhaly po dobu devíti měsíců – od ledna 2023 do září 2023, v současné době jsou všechny prostory sociálního zázemí ve zkušebním tříměsíčním provozu, po němž bude následovat kolaudace celého objektu. „Záruka na provedené práce je pět let,” připomíná Ing. Miloslav Skládal.

Veškeré práce provedla firma Středomoravské stavby, s.r.o., z Přerova, která zvítězila ve výběrovém řízení. Projektové práce provedl Ing. Jaromír Benka z Opavy.

Pokud se týká střediska údržby v Olomouci, výhledově je zde v režii RSM Brno plánována zásadní modernizace celého olomouckého depa, která se bude týkat mimo jiné také prodloužení opravárenské haly B, opravy strojmistrovské budovy a opravy střechy v kruhové hale. Opravena již byla i někdejší baterkárna, která bude sloužit jiným účelům.

„Chtěl bych poděkovat všem zaměstnancům RSM Brno i OCÚ východ, kteří se na realizaci stavebních akcí podílí. V blízké budoucnosti nás čeká ještě velký kus práce” sdělil na závěr ředitel RSM Brno Mgr. Martin Špinka, MBA.

A jak hodnotí provedené práce předseda ZV OSŽ DKV Olomouc Martin Zatloukal? „Všechny práce, které se udělají pro zlepšení pracovních podmínek zaměstnanců, hodnotíme samozřejmě kladně. V poslední době vidíme v těchto záležitostech určitý posun k lepšímu,” říká předseda.

Text a foto: Miroslav Čáslavský



Každoroční konference vyhodnotí činnost základních organizací OSŽ

(Dokončení ze str. 1)
v Praze, permanentky do vodního světa v Kolíně a organizovalo se několik výletů. Jednohlasně byl schválen rozpočet a zásady hospodaření na rok 2024. Dále ještě předseda ZO připomněl veškeré výhody plynoucí z členství v OSŽ.
Poté již předal slovo řediteli organizační jednotky Ing. Pavlu Kolářovi, který podal vyčerpávající informace o plánech do budoucna u CDP Praha, mezi které patří například připojení uzlu Pardubice a posunutí se na 4. koridor na České Budějovice. Od 1. února bude spuštěn prezenční kurz na traťové dispečery, kterých je na CDP stále nedostatek.
Miroslav Maincl a Dušan Richter přiblížili průběh kolektivního vyjednávání a kolektivní smlouvu a také schůzi Aktiv, které se zúčastnili. Zmínili podmínky FKSP, příspěvek od společnosti pro zaměstnance, kteří mají sjednáno penzijní připojištění a podali informace o vypsání termínů u školení BOZP a Hospodářsko-právní problematiky. Po ukončení oficiální konference se plynule přešlo na taneční večer, kterým provázela hudební kapela Bumerang, jejímž jedním ze zaklada-

telů je i člen ZO OSŽ CDP Praha Stanislav Potměšil, pracující na pozici systémový specialista.
Konference jsou pro členy každoročně pořádány a většinou není účast zrovna stoprocentní. Předsedové základních organizací dobře ví, že pro zaměstnance u železnice není vždy jednoduché se těchto akcí zúčastnit vzhledem k tomu, že mají práci na směny a mnohdy dojíždí několik desítek kilometrů na své pracoviště, a tak děkují všem zúčastněným členům či členkám za i tak hojnou účast.
Text a foto: Daniela Houdková



Vpravo ►
Hudební kapela NEON BAND
na konferenci v Zámecké restauraci v Roudnici n./L.

Vlevo dole ◄◄
Konference ZO OSŽ CDP Praha včele se stojícím a hovořícím předsedou Pavlem Lněničkou

Vpravo dole ►►
Hudební kapela Bumerang s členem ZO OSŽ CDP Praha Stanislavem Potměšilem (druhý zleva)



PRÁVNÍ PORADNA

Minimální a zaručená mzda v roce 2024

Minimální mzda
Podle důvodové zprávy k novele nařízení vlády má růst minimální mzdy přispět k pokrytí vyšších životních nákladů zaměstnanců z pracovních příjmů a posílit reálnou úroveň minimální mzdy.
Zaměstnanci vykonávající jednoduché práce mají být dostatečně odměňováni, aby byli schopni ze svých příjmů uhradit alespoň své základní životní potřeby a nebyli závislí na sociálních dávkách. Proto musí být minimální mzda stanovena v dostatečně vyšší, ale zároveň nesmí mít negativní dopady vedoucí k ohrožení pracovních míst.
Od **1. 1. 2024** došlo ke zvýšení měsíční minimální mzdy ze současných 17 300 Kč na **18 900 Kč** a u hodinové sazby ze 103,80 Kč na **112,50 Kč**.
Minimální mzda je nejmenší přípustná výše odměny, kterou je zaměstnavatel povinen poskytnout zaměstnanci za práci v pracovním poměru a v pracovních vztazích založených dohodami o pracích konaných mimo pracovní poměr (dohoda o provedení práce a dohoda o pracovní činnosti). V případě dohod se hovoří pouze o minimální hodinové mzdě, nikoli o měsíční mzdě.
Minimální mzda, kterou upravuje zákoník práce (zákon č. 262/2006 Sb.) a nařízení vlády o minimální mzdě (č. 567/2006 Sb.) se dá definovat jako **absolutně nejmenší cena práce bez ohledu na její složitost, druh, množství a kvalitu**, kterou je zaměstnavatel povinen zaměstnanci poskytnout. Minimální mzda se vztahuje na všechny zaměstnance v pracovních vztazích a obdobném vztahu.
Do posouzení výše minimální mzdy se **nezahrnuje** mzda ani plat za práci přesčas, příplatek za práci ve svátek, za noční práci, za práci ve ztíženém pracovním prostředí a za práci v sobotu a v neděli, náhrady mzdy apod. Minimální mzda naopak zahrnuje osobní příplatek, odměny, prémie a podobná plnění. Nedosáhne-li mzda, plat nebo odměna z dohody výše minimální mzdy, je zaměstnavatel povinen poskytnout zaměstnanci doplatek.

mzdou zaručenou. Vykonávaná práce je odstupňovaná podle její složitosti, odpovědnosti a namáhavosti do osmi jednotlivých skupin, přičemž pro každou z nich je stanovena nepodkročitelná (nejnižší) úroveň zaručené mzdy. Pro zaměstnavatele tak není závazná pouze minimální mzda, ale je třeba odměňovat minimálně na úrovni příslušných skupin mzdy zaručené, a ta roste s každým zvýšením mzdy minimální.
Nejnižší úroveň zaručené mzdy pro stanovenou týdenní pracovní dobu 40 hodin jsou odstupňovány podle složitosti, odpovědnosti a namáhavosti vykonávaných prací, zařazených do osmi skupin. Podrobnější informace k zařazení do jednotlivých skupin jsou v příloze nařízení vlády o minimální a zaručené mzdě.
Nedosažne-li mzda nebo plat, a to bez mzdy nebo platu za práci přesčas, příplatku za práci ve svátek, za noční práci, za práci ve ztíženém pracovním prostředí a za práci v sobotu a v neděli, příslušné nejnižší úroveň zaručené mzdy, je zaměstnavatel opět povinen poskytnout zaměstnanci doplatek.

kladní) sazba minimální mzdy i shodné sazby nejnižších úrovní zaručené mzdy pro všechny zaměstnance bez rozdílu. Opatření má odstranit nerovnoprávné postavení osob se zdravotním postižením v odměňování minimální a zaručenou mzdou. Nárůst mzdy zaměstnanců s omezeným pracovním uplatněním by měl být částečně kompenzován zvýšením příspěvku na podporu zaměstnávání osob se zdravotním postižením.

Kratší stanovená týdenní pracovní doba
Zaměstnavatelé museli upravit příslušné úrovně minimální a zaručené mzdy. V případě kratší stanovené týdenní pracovní doby přepočítat hodinovou mzdu příslušným koeficientem.
Koeficient pro přepočet: (stanovená týdenní pracovní doba/stanovená nižší týdenní pracovní doba) × minimální mzda, případně zaručená mzda
Příklad: hodinová zaručená mzda první skupiny prací pro stanovenou pracovní dobu 37,5 hodiny týdně: (40/37,5) × 112,50 = 120,00 Kč.

Zaručená mzda v Kč v letech 2023 a 2024

Skupina prací	Hodinová zaručená mzda 2023	Hodinová zaručená mzda 2024	Měsíční zaručená mzda 2023	Měsíční zaručená mzda 2024
1	103,80	112,50	17 300	18 900
2	106,50	116,10	17 900	19 500
3	117,50	126,80	19 700	21 300
4	129,80	129,80	21 800	21 800
5	143,30	143,30	24 100	24 100
6	158,20	158,20	26 600	26 600
7	174,70	174,70	29 400	29 400
8	192,80	225,00	34 600	37 800

Jak z výše uvedené tabulky vyplývá, tak vláda ČR pro rok **2024 navýšila zaručenou mzdu pouze v 1., 2., 3. a 8. skupině prací** a ve zbývajících ji ponechala na úrovni roku 2023, ve kterém navýšila zaručenou mzdu jen v 1. a 8. skupině prací. To tedy znamená, že skupiny prací zařazených do **4., 5., 6. a 7. jsou již třetím rokem na stejné úrovni.**

Minimální a zaručená mzda invalidních důchodců

Do konce roku 2016 byly nařízením vlády stanoveny nejnižší úrovně zaručené mzdy při omezeném pracovním uplatnění zaměstnance (osob se zdravotním postižením).

Od roku 2017 byly tyto snížené sazby **zrušeny**. Je stanovena pouze jedna (zá-

Zdroj: MPSV

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

NÁZORY ČTENÁŘŮ • POSTŘEHY • DISKUZE

Nejlepší přejezd je žádný přejezd

V souvislosti s častými nehodami silničních vozidel na železničních přejezdech se dochází k závěru, že nejlepší přejezd je žádný přejezd, tedy jeho náhrada mimoúrovňovým křížením eventuálně s přijatelnou objížďkou. Myšlenka to není rozhodně nová, např. již v 50tých letech při stavbě pražské jižní železniční spojky (Praha-Radotín – Branický most intelligence–Krč–Vršovice/Zahradní Město) bylo pamatováno i na vhodné přeložky silničních komunikací. Pro plánovanou čtyřproutdou přeložku branického Údolní ulice (z Bránky na Novodvorskou) byly na opačné (východní) straně areálu branického pivovaru směrem ke Krči postaveny velkoryse dimenzované betonové železniční mosty vždy pro dvě koleje, jak na nové (horní) železniční spojnici, tak na (dolní) trati Dobříš/Čerčany–Vrané–Braník–Krč–Vršovice–Praha hl.n.

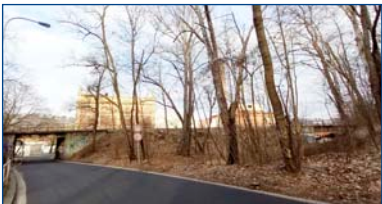
Dále pak jeden menší most rovněž pro dvě koleje železniční spojky nad stávající Údolní ulicí s výrazně menší šířkou jen dvouproutdou silniční komunikací (bez chodníku), protože se s ním

pro větší dopravní zátěž po zprovoznění přeložky silnice již nepočítalo. Pivovar byl v té době navíc napojen na železnici vlečkou ze žst. Praha–Braník. Bohužel však nová silnice pod oběma mosty nevznikla, a tak zde zůstaly jen jako torza dodnes.

V rámci probíhající akce „Zdvoukolejnění trati Branický most–Praha–Krč–Spořilov“ dojde bohužel k likvidaci obou mostů na železniční spojnici, v případě mostu nad nedostavěnou silniční přeložkou bez náhrady. Úzký most nad stávající Údolní ulicí bude nahrazen novým s větším rozpětím (ve spodní silniční části širším). Demolicí sousedního mostu, který je zjevně vzhledem k absenci zimního solení na železnici nadále v zachovalém stavu, bohužel pohasne i možnost dostavby mimoúrovňové silniční přeložky mimo frekventovaný přejezd P5729 pod pivovarem v obvodu žst. Praha–Braník, čímž jde tato jinak prospěšná akce navýšení kapacity alespoň odklonové trasy Výtoňského železničního mostu pod Vyšehradem proti trendu a proklamacím o preferenci mimoúrovňových křížení železnice se silnicí.

Štěpán Hálek

Najdete na
WWW.OSZ.ORG



Vlevo úzký most nad stávající Údolní ulicí bude rozšířen, vpravo široký připravený již 70 let pro silniční přeložku bude bohužel zlikvidován



Most pražské železniční jižní spojky nad nedostavěnou silniční přeložkou přejezdu P5729 před demolicí

Rubrika Postřehy čtenářů:
■ Miroslav Zikmund sice zásobuje stejnými články Obzor i Zájmy strojvůdce, ale to neznamená, že bychom mu kvůli tomu prostor v našem časopisu nedali. Jen ty delší příspěvky umísťujeme na webu. Tak jako tentokrát, kdy se opět věnuje „Gorilám“, a to v článku **Zlomené nápravy na Gorile**.

Rubrika Cestujeme za poznáním i odpočinkem:

■ Tentokrát opět upozorníme na článek Martina Kubíka, a to na **Kuřivody – někdejší centrum sovětské armády**. Jedná se o bývalý vojenský újezd Ralsko-Mladá, ve kterém se původně nacházelo město Kuřivody. Po roce 1950 bylo vysídleno a celá oblast uzavřena. V Kuřivodech bylo postupně zdemolováno na dvě stě historických domů. Po roce 1968 se staly Kuřivody centrem sovětské armády.

Jan Peřina, modelář, dispečer a pedagog

„Práce je tu stále dost a dost...“

Od útlého dětství přilnul ke kouzlu železnice, vlaků a vláčků a tato vášeň ho drží celý život. Jan Peřina pochází z Liberce a vyrostl v severních Čechách, kde po vystudování děčínské železniční průmyslovky zahájil i svoji železničářskou kariéru jako výpravčí v železniční stanici Jablonné v Podještědí. Osud ho později zavál na severní Moravu, kde dlouhá léta pracoval jako výpravčí v Bohumíně a později jako dispečer na CDP Přerov. Od dětství až po současnost je navíc jeho velkým koníčkem železniční modelářství. Velkou inspirací se mu při tom stalo modelové království ve Žďaru nad Sázavou s jeho obřím modelem kolejíště s námětem Vysočiny. Podle tohoto vzoru se před třemi lety pustil spolu se dvěma svými kolegy do stavby vlastního kolejíště v měřítku TT (1:120) s rozsáhlým vybavením. K dispozici je zde hlavní trať, místní lokálky i vlečky, depo, spousta lokomotiv a vagonů, jakož i nádražní budovy a budovy podél trati – všechny vyřezané s obdivuhodnou přesností podle skutečnosti vlastníma rukama. Rovněž zásadní podíl financování této modelové železnice je v rukou zakladatele.

Co je však na této bohumínské železnici snad nejzajímavější, je skutečnost, že veškerý provoz zde je řízen za pomoci jednotného obslužného pracoviště (JOP), které je věrnou kopií centrálního dispečerského pracoviště, kde Jan Peřina dlouhá léta pracoval až do svého odchodu od dráhy ze zdravotních důvodů. Celý tento komplex se jmenuje Bohumínská modelová železnice (BMŽ) a je určen nejen k zábavě, ale také k výuce budoucích výpravčích a dispečerů. Za tím účelem si Jan Peřina doplnil své vzdělání pedagogickým kurzem a je připraven kvalifikovaně vyučovat železniční dopravu s využitím svého modelového kolejíště, vybaveného dálkovým ovládáním – vše jako ve skutečnosti. „**Dnešním absolventům dopravních škol chybí praxe na železnici a výcvik na Bohumínské modelové železnici může tento nedostatek kvalifikovaně odstranit,**“ připomíná Jan Peřina s poukazem na praktickou absenci někdejších železničních průmyslovců v našem státě. Chtěl by proto studentům předávat zkušenosti ze své praxe a pomáhat jim v přípravě nebo rozhodování v tomto náročném, ale krásném povolání. „**Myslím, že stále platí, že mezi těmi nejmladšími je stále velký zájem o železnici a je škoda, že s postupujícím věkem se někdy vytrácí. Modelová železnice v Bohumíně může v nich tento zájem udržet a přitáhnout je k povolání výpravčího nebo dispečera. Využít se ale dá i pro výcvik servisních činností a technologie,**“ věří Jan Peřina. „**Není to jen hračka, ale současně i školní pomůcka, věrně kopírující skutečnost,**“ dodává. Zkušenosti zde mohou získat nejen budoucí výpravčí a dispečeré, ale také absolventi elektroprůmyslovců, či gymnázií a kurzů.

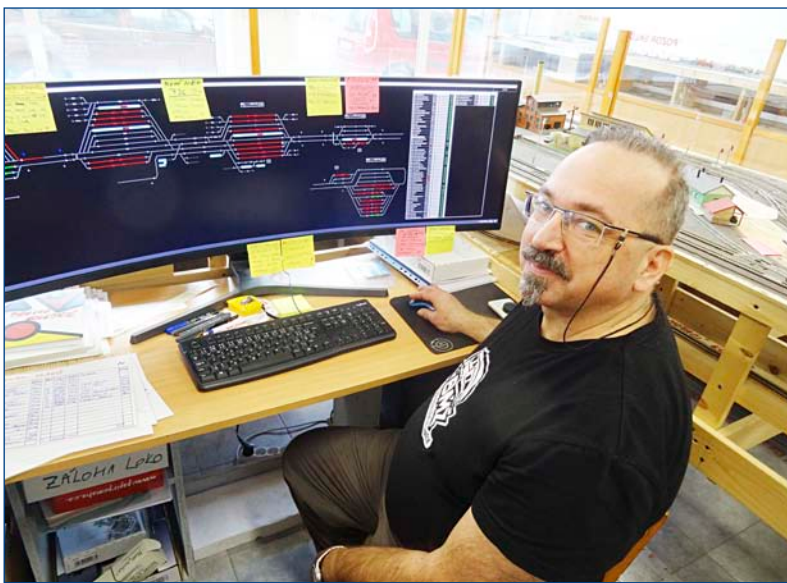
Bohumínská modelová železnice je vzdálena asi deset minut pěší chůze od bohumínského nádraží, prakticky v centru města. Zájemci ji mohou navštívit během víkendů, v ostatní dny Jan Peřina se svým týmem pracuje na dostavbě celé železnice. „**Práce je tu stále dost a dost, to hlavní je již ale hotovo, teď už zbývá jen rozběhnout tu plánovanou výuku. Věřím, že se mi to podaří,**“ dodává závěrem.

Bohumínská modelová železnice je stále otevřená novým zájemcům v klubu BMŽ, v současné době čítá 30 členů. Mezi největší sponzory patří bohumínská firma Bonatrans (bývalé železářny a drátovny Bohumín) a město Bohumín.

Více informací o ní lze získat na webových stránkách

<https://www.bohuminskamodelovazeleznice.cz/o-nas/>

Text a foto: Miroslav Čáslavský



Jan Peřina u ovládacího pultu JOP



Rozestavěné depo modelového kolejíště BMŽ



Hotová část modelového kolejíště s vlastnoručně vyrobenými detaily

Štěstí není nádraží,
na které přijedete,
ale způsob cestování.

Margaret Lee Runbeck

–bl–

Cílová stanice Potštejn

Stanice Potštejn leží v km 69,741 na jednokolejné neelektrifikované trati Letohrad–Týniště nad Orlicí, v jízdním řádu označené číslem 021. Potštejn jako turisticky atraktivní místo, už asi není třeba více čtenářům Obzoru představovat, možná si i někteří vzpomenou na článek v čísle 15/2015 o letním táboru Železničář, který provozuje ZO OSŽ železniční stanice Olomouc hl. n. V minulosti byl Potštejn o prázdninách cílovou stanicí zvláštních osobních vlaků pro děti z Olomouce, nostalgických vlaků v rámci jízdy párou přes tři hrady nebo vlaků KŽC s výletníky a cestovateli. Počet vlaků s cílovou stanicí Potštejn se však rozšířil po změně majitelů části průmyslového areálu, kam vede železniční vlečka. Noví majitelé bývalé fabriky Fenetra jsou pivovarníci, kteří obnovili výrobu piva v Potštejně pod značkou Clock, už v roce 2014 v budově bývalého pivovaru. Jeho kapacity však přestaly stačit a Fenetra tento problém vyřešila. Oživení se dočkala i železniční vlečka, na kterou zajíždějí několikrát do roka vlaky nákladní i osobní dopravy. Nákladní vlaky pivovar zásobují pivními láhvemi, osobní vlaky zase privázejí účastníky společenských nebo soukromých akcí, kterých od roku 2020 postupně přibývá. Tradicí se stal pivní festival s názvem Clock day, na který je pravidelně do Potštejna vypravován zvláštní osobní vlak z Pardubic s historickou motorovou soupravou sestavenou z motorových vozů řady M131.1 a přípojného vozu BDlm. V loňském a předloňském roce, už na vlečku pivovaru Fenetra zavítaly i zážitkové osobní vlaky s lokomotivami řady T211, které byly v minulosti určené jen pro posun v depech, ve stanicích nebo na vlečkách. Vzhledem k jejich věku, už dnes patří mezi veterány na kolejích často v péči muzejních spolků, u kterých nachází i nové využití na trati v čele lehkých osobních vlaků s cestujícími, pro které cesta je cílem. Na snímku lokomotiva T211.0838 s barovým vozem Zlb za bránou vlečky pivovar Clock Potštejn u rampy, která vedle své původní funkce nyní slouží i jako místo pro příjemné posezení návštěvníků pivovaru.

Martin Kalousek



Nepřekáží nám nějak ta železnice?

Zdá se, že podpora železnice není v ČR brána příliš vážně. A nejen z pohledu cestujícího. Opět se zdrazuje jízdné, a to na již takovou výši, která je skutečně pro běžného cestujícího neúnosná. A to působí velmi absurdně při neustálém poukazování na ten slavný Green Deal, kdy právě převod co největšího množství přeprav (jak osob, tak zboží) řeší mnoho problémů s životním prostředím a tím i klimatem a je dokonce v zahraničí prosazován. K nám se to opět ale nějak nedostalo. To zdražení je neúnosné jak pro cestujícího za normální jízdné, tak ale i pro cestující se slevou, jako jsou třeba důchodci.

Jen tak namátkou na trase 10 km zaplatíme již 34 Kč a třeba za 45 km již dokonce (!) 101 Kč. A jen si připomeňme, že u silniční dopravy, která si zdaleka neplatí náklady a škody způsobené jejím provozem, opět výrazně klesá cena pohonných hmot a tedy i náklady na její provoz. Takže je jasné, že řada cestujících dá přednost opět autu. Opravdu je toto žádoucí dopravní politikou České republiky?

A aby i ti důchodci po snížené valorizaci důchodů se měli lépe, pak jim byla snížena sleva jen na 50%. Když pak to srovnáme s uvedenými cenami, je to opravdu nehorázné. Námitka, že lze použít třeba krajské systémy, které jsou často levnější, neobstojí. Ne kaž-

dý jezdí v rámci jednoho kraje, je problém se vyznat v jednotlivých tarifech a cestování je tím jen stále složitější. A vnucování různých aplikací v mobilech apod. situaci jen ještě víc komplikuje a prodražuje. Je snad povinen každý mít drahý mobil, internet, platit vše, co s tím souvisí? Nehledě na to, že právě tyto přístroje opět příliš nepřispívají k tomu Green Dealu už třeba jen proto, že potřebují ke své výrobě energii, vzácné suroviny, pohybuje se stále více a zbytečně v nějakém elektromagnetickém poli. A co teprve náklady na likvidaci těchto zařízení – tento vznikající odpad lze podle někoho asi zcela snadno likvidovat, bez problémů, levně a neškodně. Uvažuje někdo i nad tím?

Tyto ceny jsou i v rozporu s tím, co zavádějí některé státy. Tedy např. a zejména, velmi levné síťové jízdenky. U nás nejen že tyto jízdenky jsou ve velmi omezených druzích, ale jejich ceny jsou opět víc než neúnosně drahé. A opět neexistují jejich slevy třeba pro vybrané skupiny cestujících, jako jsou třeba opět ti důchodci. Celá tarifní politika i dopravní politika státu nesvědčí o její promyšlenosti, koncepčnosti a o tom, že by vůbec veřejná doprava byla podporovaná, prosazovaná a pro cestujícího lákavá, ba přímo atraktivní. Takže zase jsme oproti zahraničí poněkud pozadu

a zbytečně. Kde jsou ty doby, kdy rozsah a ceny naší veřejné dopravy nám byly v zahraničí záviděny.

A to ještě navíc, aby se to opravdu nepletlo a lidé náhodou nechtěli železnici využívat, tak se ruší provoz na řadě tratí. Jako třeba ve Středočeském kraji. Vytvářet systém, kdy budeme mít železnici jako páteř a na ni bude navazovat místní autobusová doprava je asi něco velmi neslušného (jako např., že třeba autobusy z okolních obcí, jedoucí kolem nádraží ve Zlonicích u nádraží pro potřebu přestupu nestaví!!). Že to může zvýšit atraktivnost přeprav, zvýšit počty cestujících a tedy i tržeb, je pro někoho zřejmě velmi nepochopitelné. Stejně tak jako to, že za vysoké tarify poveze minimum cestujících – tedy s vysokým prodělkem, než když při nižším a výhodném tarifu jich můžeme převést podstatně víc, a světe div se, pak i s vyššími tržbami. Ale to asi opět mnohým nedochází. Smutné!

Bude se tedy v tomto neskutečném a nežádoucím trendu pokračovat nebo se konečně dostaví zdravý rozum a odbornost? A co na to dopravci? Nebo těm je jedno, kolik přepravují cestujících? Copak nejsou závislí na tržbách a počtech přepravených? A co třeba SŽ? Ta raději bude vykládat, jak je třeba rušit a konzervovat (tedy v podstatě rušit) tratě, než by se sta-

rala o jejich řádné využití? Tady schází nějaká ta výrazná finanční zainteresovanost vedení i zaměstnanců na využití a tržbách na jednotlivých tratích i železnici jako celku. No, snad se dočkáme, že bude konečně jinak, tedy pro železnici, klima i naše zdraví lépe.

Ing. Antonín Minařík

Premiérová Rajská zahrada

Premiérovým vlakem zahájivším „bez slavnostních oficialit“ provoz zastávky Praha-Rajská zahrada na tratích 071 a 232 (po dopravní stránce součást dálkově řízené výhybny SKÁLY – následnice někdejší odbočky Skály) byl v neděli 10. 12. 2023 vlak 9439 s příjezdem v 0:12 hod. Vlak 9551 s příjezdem v 0:01 jel ještě podle před minutou skončené platnosti GVD 2022/2023, v němž v zastávce Rajská zahrada projížděl. Vlak 9439 do Milovic vedený EJ 471.036 odjížděl z Hlavního nádraží úderem půlnoci, v okamžiku zahájení platnosti GVD 2023/2024.

Byl jsem zvědavý – coby s největší pravděpodobností nejstarší ve vlaku cestující šotouš – na „první frekvenci“ vystupující na nové zastávce. Při výstupu jsem byl mile překvapen nastupující šotogenerací. Z EJ vystupovala více jak desítky mentálně „správných“ osob, jsoucí hlasitě uvítána početnými fotouši dokumentujícími příjezd prvního vlaku. Nechyběly ani vítací „bublinky“.

Během „popůlnočního“ rozjezdu následovaly vlaky 5851 do Poděbrad a 9520 do Mělníka.

„Mladá“ komunita se zjevně věnovala dalším vlakům – pro cestu z nástupiště jsem využil výtah spojující ulici s nástupištěm a lávkou nad kolejemi – protože k nejbližší zastávce MHD na Černém mostě, vzdálené cca 20 minut chůze, jsem šel za drobného deště na noční bus sám. „Krtčí dráha“ se již uložila k odpočinku.

Miroslav Zikmund