

Internetový magazín Nedrážního republikového výboru
Odborového sdružení železničářů na www.osz.org

■ Důchodová reforma	str. 2
■ Novela zákona o drahách	str. 3
■ Zápisník M. Novotného	str. 3
■ Vedení NeRV informuje	str. 4
■ Kolem kolejí	str. 5
■ Odbory a ekonomika	str. 6
■ BZOP	str. 7
■ SON radí	str. 8
■ O zdraví...	str. 10
■ Tip na dovolenou	str. 11
■ Blahopřejeme	str. 12

ČERVEN



Připravil
Miroslav Novotný

Máme tu jeden z nejkrásnějších měsíců v roce. Nevím, jaké nás bude čekat počasí tento měsíc. Pokud však bude podobné jako v tom předešlém, můžeme se těšit alespoň pranostikou, která praví „Chladný květen, červen vlažný – je pro sýpky, sudy blažný“. Na druhou stranu jiná pranostika říká a udělá ve všem jasno „Jaký červen, takový i prosinec“.

Rozkvetlé louky a vázy plné květin korespondují s tímto měsícem. Název tohoto měsíce se pravděpodobně odvozuje od červené barvy ovoce, které začíná dozrávat. Což mi připomíná, že můžeme vyrazit na sběr jahod. Je to taková každoroční tradice. Dá se tam krásně povídat, probrat kde co. Jsme zapocení, zaprášení, přejedení, přeslazení a spokojeni výsledkem. Při trhání se dá vymýšlet, co upečeme, kolik jahodových knedlíků uvaříme a sníme a jestli zbyde i na marmeládu. Cestou zpátky se nejvíc těšíme, že si dáme pořádný oběd a k němu kus masa – řízek... a pivo. Sladkého bylo dost!



Červen není jen měsícem jahod a potažmo řízků či piva na zahrádce lesní restaurace, ale také svátkem dětí. Tak jim přejeme, aby ten další svátek už mohly slavit bez roušky!

Foto: Denisa Čermáková



Jaký to nádherný rozdíl – v květnu ještě videokonference, v červnu už osobní setkání na mimořádném jednání NeRV OSŽ

Foto: Milan Sedlák a Jan Buchta

JEDNAL NEDRÁŽNÍ REPUBLIKOVÝ VÝBOR OSŽ



Připravil Milan Sedlák

Dne 15. června se v Praze v sídle Odborového sdružení železničářů konalo mimořádné jednání Nedrážního republikového výboru OSŽ.

Na programu byla kontrola zápisu č. 17. Úkoly z něho plynoucí byly zaměřeny na stav

kolektivního vyjednávání především v Do-

pravním podniku města Brna, kde NeRV působí jako poradce, dále na členské schůzi a konferenci, na kterých probíhají volby do závodních výborů s důrazem na organizaci, kde schůze dosud neproběhly.

Jednání NeRV se rovněž zabíralo kompenzací ztrát odborových rekreačních zařízení v době covidové pandemie, s komplexními ozdravními pobyty a nabídkou procedur pro zaměstnance po nemoci covid-19. Dopad

Pokračování na str. 7

NÁHRADNÍ DOBY PRO DŮCHOD ŘEŠÍ VŠICHNI

Při žádosti o důchod jsou vedle odpracovaných let vždy velmi důležité náhradní doby.

Abyste získali nárok na starobní důchod, musíte mít alespoň 35 let důchodového pojištění. Výhodou je, že část z těchto let vám zajistí náhradní doby, které se u vás během celého života vyskytly.

Jde o životní období, kdy jste reálně nepracovali, ale bylo vám hrazeno důchodové pojištění a stát vás tak fiktivně vnímá, jako byste pracovali. Je proto velmi důležité mít přehled, které náhradní doby se vám počítají. A hlavně – je také důležité mít doklady, protože stát všechny tyto doby neeviduje automaticky.

Počítají se doby za celý život

Důležité je, že náhradní doby se týkají všech a počítají se za celý život, tedy i před rokem 1989, kdy se měnil režim. Pokud jste tedy například studovali nebo pečovali o děti za socialismu, vše se počítá pro budoucí důchod.

Jako náhradní doba se počítají následující životní období:

● **Studium** → Studia před rokem 2010 se počítají, po tomto roce ne.

● **Nezaměstnanost** → Platí pro osoby vedené v evidenci úřadu práce jako uchazeči o zaměstnání po dobu, po kterou jim náleží podpora v nezaměstnanosti nebo podpora při rekvalifikaci.

● **Studium zdravotně postižených** → Jde o osoby se zdravotním postižením zařazených v teoretické a praktické přípravě pro zaměstnání.

● **Vojna a civilní služba** → Jde o osoby konající vojenskou službu v ozbrojených silách České republiky, pokud nejde o vojáky z povolání. Jde také o osoby konající civilní službu.

● **Péče o dítě** → Jde o osoby pečující osobně o dítě ve věku do 4 let. Jde také o péči o osobu mladší 10 let nebo osobu, která je závislá na péči jiné osoby ve stupni I až IV.

● **Invalidita** → Případy pobírání invalidního důchodu pro invaliditu třetího stupně. Pozor, nikoliv u druhého nebo prvního stupně!

● **Úrazy a nemoci z práce** → Jde o dočasnou pracovní neschopnost, kterou si osoby nepřivodily úmyslně v práci, a to pokud trvá i po skončení této práce. Může jít také o karanténu.

● **Ochrana svědků** → Jde o osoby, kterým je poskytována zvláštní ochrana a pomoc na základě zákona o ochraně svědka a dalších osob v souvislosti s trestním řízením.

● **Otcovská dovolená** → Jde o volno pro otce po narození dítěte, kdy je pobírána dávka otcovské poporodní péče.

Krácení náhradních dob

V případě náhradních dob je nutné si uvědomit nemilé pravidlo – krácení. Pro všechny, komu vzniká nárok na starobní důchod od 1. 1. 2019 a později platí, že některé náhradní doby (bez ohledu na to, kdy jste je získali), jsou automaticky kráceny na 80 %. Znamená to, že například za 100 dnů náhradní doby se vám do důchodu započítá jen 80 dnů.

Jediné náhradní doby, u kterých krácení neprobíhá, jsou péče o dítě do 4 let věku a péče o závislé dítě do 10 let, péče o závislou osobu, vojenská služba a studium před 18. rokem života, pokud probíhalo před rokem 1996.

Dokládání náhradních dob

Česká správa sociálního zabezpečení (ČSSZ) bohužel neeviduje všechny náhradní doby. Dokonce i v důchodovém výpisu IOLDP naleznete jen část těchto dob. Proto je velmi důležité uchovávat všechny dokumenty, kterými své náhradní doby doložíte.

V praxi to probíhá tak, že při žádosti o důchod přinesete doklady, úředník vše zaeviduje a zpracuje a následně vám náhradní doby započítá. Určitě tedy uchovávejte následující dokumenty:

● **Doklady o studiu nebo vyučení** → Výuční list, maturitní vysvědčení, diplom, vysvědčení o vykonání státní závěrečné zkoušky, výkaz o studiu (index), potvrzení školy o studiu nebo vysvědčení za jednotlivé ročníky (započítávají se i nedokončená studia).

● **Doklady o vojenské nebo civilní službě** → Vojenská knížka, potvrzení o vykonání civilní služby (může vydat ministerstvo práce a sociálních věcí).

● **Doklady o dětech** → Rodné listy, výpisy z matriky narozených i osvojených dětí nebo dětí převzatých do péče, doklady o osvojení, doklady o svěření do péče, rozhodnutí soudů nebo jakékoliv další dokumenty, které mohou doložit starost o dítě.

Opozice chystá vlastní reformu

NA DŮCHODY BRZY NEBUDE

Pokud se do roku 2030 nepodaří přijmout penzijní reformu, která zásadně překope příjmy i výdaje důchodového systému, budou se muset důchody plošně snížit až o 15 procent, vypočetli už před pandemií ekonomové. Vládě se pravděpodobně nepodaří do konce funkčního období reformu přijmout. Úkol tak zůstane na nové vládě po podzimních volbách. V reformě předložené ministryní práce a sociálních věcí se pokračovat nebude.

Reformu Maláčové zatím neprojednala ani vláda, byť je zákon připravený v paragrafovém znění a prošel připomínkami rezortů. S reformou nesouhlasí ministryně financí, jejíž spolupráce je klíčová pro hledání nových příjmů důchodového systému.

Myšlenky vzešlé z důchodové komise chtějí opoziční bloky ve svých návrzích použít. Počítají například se zavedením zaručeného minimálního důchodu.

Také chtějí stejně jako ministryně práce a sociálních věcí prosadit zřízení on-line účtu, ve kterém by každý občan měl informace o výši svého budoucího důchodu – a podle toho si mohl například zařídit spoření. Zatraktivnit spoření chce například zavedením účtu dlouhodobých investic, který prosazuje i mi-

nistryně financí. Dalším záměrem je podpora a zachování zásluhovosti, tak aby se lidem do důchodu promítlo, jak aktivní v životě byli a kolik vydělávali.

Uvažuje se také o zavedení dobrovolného společného vyměřovacího základu manželů a bonusu za vychované děti. Kromě toho snížit dobu potřebnou pro získání důchodu z 35 na 25 let.

Úvahy padají na odměny pro pracující důchodce a snížení odvodů na sociální pojištění pro ty, kteří dobrovolně pracují i v důchodovém věku. Opoziční koalice se shodují v tom, že by lidé v rizikových profesích měli odejít do penze dříve.

Přestože opozice ministryní práce a sociálních věcí často kritizuje, že neřeší příjmovou stránku důchodového systému, ve svých volebních programech o mnoho více nenabízí. Už nyní je jasné, že se budou muset peníze doplácet z daní, není ovšem jasné z jakých.

Změny v důchodech

● O potřebě reformy penzijního systému se mluví od devadesátých let, odkdy vznikla řada komisí. Vedli je například Bohuslav Sobotka, Vladimír Bezděk, Martin Potůček či Danuše Nerudová. Jejich práce však čas-

to skončila souborem doporučení.

● Jediné významné změny dosáhla druhá komise vedená Vladimírem Bezděkem, díky které vláda Petra Nečase v roce 2013 zavedla druhý důchodový pilíř. Vláda Bohuslava Sobotky jej však v roce 2016 zrušila.

● OECD v loňské zprávě doporučila Česku zvyšovat důchodový věk a platit část důchodů z daní. Posílit se má také spoření na stáří, měly by se zvýšit odvody živnostníků a má se zkrátit povinná doba pro získání důchodu.

Miroslav Novotný





„JSOU VINNI POUZE STROJVEDOUCÍ?“ PTALI JSME SE MINULE

Zamysleli jsme se nad přístupem Ministerstva dopravy ČR, které při návrhu novely Zákona o dráhách s monitoringem licencí strojvedoucích se zaměřilo jen na jednu byť důležitou součást železničního provozu. „Ale je to opravdu zodpovědné?“, položili jsme si otázku.

Odpověď na ni přinášejí odbory. Samozřejmě, že vina nemůže ležet pouze na strojvedoucích, svou významnou roli sehrávají i další profese. A tak se odbory zaměřily na připravovanou novelu s tím, že uplatnění novely zákona o dráhách v praxi pomohou metodické pokyny.

Snaha bezprostředně se podílet na připomínkování tak zásadního legislativního návrhu má nezpochybnitelnou logiku. Proto jsou vedena jednání s představiteli Ministerstva dopravy České republiky a Drážního úřadu. Názory odborů a jejich stanoviska zaznávající při projednávání této problematiky se již

do jisté míry začínají promítat do obsahu dokumentů, jež budou nástroji pro smysluplnější uplatnění novely zákona o dráhách v praxi. Podařilo se zástupce těchto orgánů přesvědčit o nutnosti vydání metodických pokynů, které by měly pro užítí v praxi stanovit a konkretizovat strohou dikci uvedenou v příslušných paragrafech zákona o dráhách.

Zkusme být konkrétnější. Prvním dokumentem, který je připomínkován, má být „Metodika k postupu Drážního úřadu při správním trestání osob řídících drážní vozidlo na dráze celostátní, regionální nebo místní anebo na vlečce“. Připomínky se mimo jiné týkají nutnosti při případném udělování sankcí vždy zohlednit, že strojvedoucí byl již potrestán v rámci uplatnění interních směrnic jeho zaměstnavatele, anebo posouzení takzvaných polehčujících okolností. Je nutné, aby o zavinění nešlo například v případech, kdy strojvedoucí neměl objektivně možnost

zabránit vzniku protiprávního následku (např. náhlá změna návěštního znaku). A naprosto logicky je také nutno zohlednit vnější okolnosti, za kterých se přestupek stal, například sníženou viditelnost, zhoršené adhezní podmínky apod. Z dalších připomínek je možno zmínit nutnost upřesnit, jak bude Drážní úřad postupovat, pokud strojvedoucí nepředloží při kontrole doklad osvědčující jeho oprávnění k řízení vozidla.

Dalším a jistě neméně důležitým nástrojem, který je předložen k projednání, je „Metodika k postupu Drážního úřadu při monitorování licencí osob řídících drážní vozidlo na dráze celostátní nebo regionální“. Tento metodický pokyn vzniká přímo na popud odborů a významnou úlohu zde sehrává pomoc ministra dopravy Karla Havlíčka, který jak vznik tohoto dokumentu, tak i účast odborářů při procesu jeho přípravy podpořil.

Ze zápisníku Miroslava Novotného

ONLINE KONFERENCE CZ LOKO

Po loňské premiéře se 27. května uskutečnila druhá Technická konference CZ LOKO. Vzhledem k epidemiologickým opatřením se uskutečnila v online přenosu na webu czloko.cz/online-konference-2021. Vystoupili na ní Jiří Svoboda, generální ředitel Správy železnic, Tomáš Tóth, předseda představenstva ČD Cargo, Jiří Kolář, ředitel Drážního úřadu a Josef Gulyás, místopředseda představenstva a generální ředitel CZ LOKO.

Vedle aktuálních dopadů koronavirové pandemie na českou železnici byla hlavním tématem ekologizace železniční dopravy a budoucnost železnice obecně. CZ LOKO zde navíc představila projekt virtuální reality Virtual depo.

Hovořilo se o přípravě Správy železnic na „zelenou Evropu“, o výhledu elektrifikace a přepínání stejnosměrné sítě na střídavou nebo o zavádění zabezpečovače ETCS. Další panely se věnovaly přípravě dopravců na tyto změny a jejich požadavkům na výrobce kolejových vozidel nebo vztahu Drážního úřadu a Evropského drážního úřadu a jeho postavení v celém systému železniční dopravy.

„Ekologizace železnice a snižování uhlíkové stopy je velké evropské téma. Chceme ukázat současné trendy v konstrukci na ‚zelených‘ technologiích, kde patříme mezi lídry,“ řekl Josef Gulyás.

CZ LOKO investuje miliony korun do vývoje nových druhů pohonů lokomotiv a nedávno podepsalo smlouvu s italským dopravcem Mercitalia Rail na dodávku dvou DualShunterů 2000, jejichž pohon tvoří kombinace elektrické trakce a spalovacího motoru.

Hlavní řečníci odborné konference, jejímž moderátorem byl Ondřej Kubala (jinak též redaktor webu Zdopravy.cz), se sešli ve vysílacím studiu v Pardubicích. Dotazy jim mohli klást zaregistrovaní účastníci, přenos byl však přístupný všem zájemcům.

„Přestože koronavirová doba s sebou stále nese řadu omezení, nechtěli jsme loni zahájenou platformu odborné konference přerušit. Život se ani v této složité době nezastavil, a i proto se stále díváme do budoucna,“ dodal Josef Gulyás.



Prvním českým soukromým provozovatelem lokomotivy typu EffiShunter 1000 z produkce CZ LOKO vybaveným systémem ETCS se stala akciová společnost Subterra.

Lokomotiva bude využívána především při přepravách stavebního materiálu a traťové mechanizace. Kromě zvýšení efektivity provozu je hlavním důvodem pořízení zbrusu nové lokomotivy především vybavení jednotným evropským zabezpečovačem ETCS, který bude nutností k provozu na hlavních železničních koridorech od roku 2025.

ZELENÁ EVROPA



„Pořízením lokomotivy dosáhneme větší nezávislosti a flexibility. To nám umožní lépe plánovat a koordinovat činnosti na našich stavbách v Česku i na Slovensku. Zvýšíme efektivitu práce celé naší divize železničního stavitelství a kvalitativně ji posuneme zase o stupeň výše,“ uvedl Jaroslav Čížinský, výrobně-technický ředitel společnosti Subterra. „Při rozhodování celkem logicky padla volba na tuzemského a zavedeného výrobce, který nám zároveň dává jistotu bezproblémového servisu a údržby. Jde o první krok pro další možnou spolupráci,“ doplnil.

Typ EffiShunter 1000 je dodáván se spalovacím motorem CAT C32 o výkonu 895 kW. Přenos výkonu je elektrický AC/AC. Kromě jednotného evropského zabezpečovače ETCS bude v tomto případě dosažen také národní vlakový zabezpečovač MIREL, umožňující provoz v Česku a Slovensku. Do výbavy patří také kamerový systém. Pro práci v náročných podmínkách železničních staveb bude vozidlo vybaveno rovněž výstražnými majáky pro zvýšení bezpečnosti.

Podle smlouvy bude lokomotiva s jubilejním číslem 744.150 dodána v prvním čtvrtletí 2022.

PRACOVNÍ CESTA A CESTA DO ZAMĚSTNÁNÍ

Dotaz: Často jezdím na pracovní cesty. Vysvětlete mi, kdy končí cesta do zaměstnání a kdy začíná pracovní cesta. Je pravda, že je to důležité pro posouzení, zda se jedná o pracovní úraz?

Ano je to důležité, protože úraz, který zaměstnanec utrpí na pracovní cestě, je pracovním úrazem. Naopak není pracovním úrazem, pokud jej utrpí na cestě do zaměstnání (§ 271 k odst. 3 Zákoníku práce). Proto je nutné stanovit, kdy končí cesta do zaměstnání a kdy začíná pracovní cesta. Je proto třeba vysvětlit pojmy místo výkonu práce a pracovní cesta.

MÍSTO VÝKONU PRÁCE

Místo výkonu práce musí obsahovat pracovní smlouva. Místo výkonu práce může být jedno např. u ekonoma, mzdové účetní, naopak u montérů bude míst výkonu práce více např. celé území ČR.

PRACOVNÍ CESTA

Podle § 42 Zákoníku práce se rozumí pracovní cestou časově omezené vyslání zaměstnance zaměstnavatelem k výkonu práce mimo sjednané místo výkonu práce.

Podmínky pracovní cesty, zejména dobu a místo, zahájení a ukončení pracovní cesty, způsob dopravy atd. určuje zaměstnavatel což vyplývá z § 153 Zákoníku práce.

PRAVIDELNÉ PRACOVNÍ MÍSTO

To definuje § 34a Zákoníku práce.

Není-li v pracovní smlouvě sjednáno pravidelné pracovní místo pro účely cestovních náhrad, platí, že pravidelným pracovním místem je místo výkonu práce sjednané v pracovní smlouvě. Jestliže je místo výkonu sjednáno širěji než jedna obec, považuje se za pravidelné pracovní místo obec, ve které nejčastěji začínají cesty zaměstnance za účelem výkonu práce. **Pravidelné pracovní místo pro účely cestovních náhrad nesmí být sjednáno širěji než jedna obec.** Pravidelné pracovní místo je tedy velice důležitým údajem pro účely poskytování cestovních náhrad.

Doporučená citace: Pro účely poskytování cestovních náhrad se jako pravidelné pracovní místo sjednává např. Olomouc.

Nedoporučená citace: Místo výkonu práce celé území ČR; pravidelné pracovní místo Ostrava. Toto ujednání způsobuje řadu problémů s jeho výkladem. Sjednává místo výkonu práce společně s pravidelným pracovním místem.

VLAK

Cesta do zaměstnání končí a pracovní cesta začíná příchodem/vstupem zaměstnance na vlakové nádraží. Pracovní cesta zde končí opuštěním nádraží.

AUTOBUS

Cesta do zaměstnání končí a pracovní cesta za-

číná vstupem na autobusové nádraží. Končí pak opuštěním nádraží.

Podle jiného výkladu začíná pracovní cesta až odjezdem vlaku či autobusu podle jízdního řádu. Tento výklad je nelogický, zaměstnanec se raději dostaví k místu odjezdu dříve aby si mohl zajistit místo. Stejně tak při návratu, kdy by pracovní cesta končila podle příjezdu uvedeného v jízdním řádu a vlak měl zpoždění. Tím by pracovní cesta zaměstnance skončila v době, kdy zaměstnanec ještě jede. V tomto případě je třeba se podívat na § 2 Občanského zákoníku. Dále je nutné použít základní zásady pracovněprávních vztahů uvedené v § 1, a Zákoníku práce a § 18 Zákoníku práce. Je-li možné právní jednání vyložit různým způsobem, použije se výklad pro zaměstnance nejpriznivější.

OSOBNÍ AUTOMOBIL, KOLO, MOTOCYKL

Cesta do garáže nebo k místu, kde jsou uvedené dopravní prostředky zaparkované, je cestou do zaměstnání. Pracovní cesta začíná nasednutím do automobilu, na motocykl či na kolo. Úkony, které je třeba učinit, než vyjedete – a jsou nutné před začátkem pracovní cesty – a utrpí při nich zaměstnanec úraz, jsou úrazem pracovním. Jestliže použije zaměstnanec vlastní osobní automobil bez souhlasu zaměstnavatele, ten mu není povinen hradit případnou škodu na tomto dopravním prostředku. (§ 265 odst.3 Zákoníku práce).

Každý případ je tedy třeba v praxi posuzovat individuálně podle výkladových pravidel uvedených paragrafů zákoníku práce a občanského zákoníku.

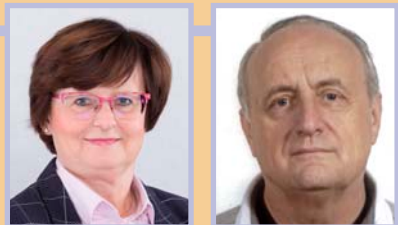
M.N.

ČESKÁ POŠTA PROHRÁLA SPOR SE SVÝM ŘIDIČEM O VÝŠÍ PLATU

Podniku hrozí série žalob. Odměny zaměstnanců vykonávajících tutéž práci na různých místech by se neměly lišit.

Nejvyšší soud stanovil významný precedens pro odměňování zaměstnanců. Česká pošta podle jeho verdiktu postupovala protiprávně, když vyplácela vyšší mzdu zaměstnanci v Praze než zaměstnanci pracujícím na stejné pozici na Moravě. To zákoník práce v rámci jedné firmy zakazuje.

Strategický státní podnik prohrál soud se svým zaměstnancem. Poštu zažaloval v roce 2016 proto, že jako řidič zaměstnaný v Olomouci pobíral přes čtyři roky poštou vyměřenou mzdu 18 080 korun, jež byla o tři tisíce korun nižší než mzda, kterou pošta vyplácela jinému řidiči, který ovšem působil v Praze. O tři sta korun se lišila také vyměřená výkonná složka mzdy. Tento řidič byl později přearán jako řidič do Brna, kde mu byla určena také nižší mzda – rovněž 18 080 korun. Pošta zdůvodňovala vyplácení vyšší mzdy v Praze mimo jiné tím, že je to složitější, odpovědnější



ší a namáhavější práce s ohledem na velikost regionu a na provoz v několika částech a budovách. Dovolání pošty nyní Nejvyšší soud zamítl.

„Z hlediska zásady rovného odměňování nejsou pro posouzení, zda se v konkrétním případě jedná o stejnou práci nebo o práci stejné hodnoty, významné sociálně ekonomické podmínky a jim odpovídající výše nákladů na uspokojování životních potřeb v místě, kde zaměstnanec vykonává práci,” píše soud v rozsudku.

Pošta se zatím s rozsudkem seznamuje a zváží, zda se bude bránit podáním ústavní žaloby. Pošta zastává názor, že zaměstnanec odměňuje podle platných norem. Metodika výpočtu tarifní mzdy by měla být předmětem širší debaty, která by zohlednila poměr mezi příjmy a výdaji v různých lokalitách. To se týká i dalších firem z různých odvětví.

Soud tak stanovil významný precedens. Rozsudek je prvním svého druhu, protože doposud Nejvyšší soud řešil pouze rovné odměňování na stejných nebo velmi blízkých pracovištích. Rozsudek má potenciál spustit lavinu soudních sporů se zaměstnanci.

Tento potenciál hodlá naplnit jedna z odborových organizací v rámci České pošty SOS 21. Její předseda již v roce 2015 oznámil, že organizace podá jménem téměř pěti set zaměstnanců z Brna, Olomouce a severní Moravy hromadnou žalobu na poštu kvůli nerovnému odměňování zaměstnanců na stejných pozicích. Odbory však se svou sólovou žalobou předběhl řidič, a tak od hromadné žaloby ustoupily a čekaly na výsledek jeho soudu. Ten dnes znají a chtějí na něj reagovat. Odbory sice nemohou v tomto případě podat hromadnou žalobu, vyřízení jednotlivých žalob ale zprostředkují u právní kanceláře. Pošta přitom nečelí „pouze“ stovkám žalob od řidičů. Je pravděpodobné, že se to podaří také u jiných pozic. Na těch nejnižších se rozdíl ve mzdách v Praze a zbytku země pohybuje od 2,5 po asi 5,5 tisíce měsíčně, například u doručovatelů.

Někteří právníci současnou právní úpravu kritizují. Úprava měla zabránit diskriminaci, a místo toho zavedla nesmysl v podobě stejných mezd v celém Česku. Firmy podle něj buď začnou obcházet povinnost, anebo dojde k novelizaci zákoníku práce.

Tu ale ministerstvo práce a sociálních věcí nechystá. Ministerstvo neplánuje legislativní změny v oblasti rovného odměňování za stejnou práci nebo práci stejné hodnoty, tím méně v návaznosti na rozsudek Nejvyššího soudu.

Současné znění právní úpravy hájí i Českomoravská konfederace odborových svazů.

M.N.



ZKOUŠKY NA RYCHLOST 200 km/h

Do třetice se zabýváme naší budoucí rychlostí. Během příštích let se na celé síti Správy železnic postaví či upraví více než 200 kilometrů úseků, kde budou moci vlaky jezdit až 200 km/h. Jeden z nich bude také v Ejpovických tunelech, kde se loni na podzim tato rychlost testovala.

V Ejpovickém tunelu mezi Plzní a Rokycany se v polovině října uskutečnila série zkušebních jízd rychlostí 200 km/h. Jejich hlavním účelem bylo získat praktické poznatky o chování trakční soustavy v dlouhém jednokolejném tunelu při této rychlosti. Zkušebními jízdami předcházela měření diagnostickými prostředky Správy železnic a provedená Technicko-bezpečnostní zkouška, která potvrdila způsobilost příslušného traťového úseku k jízdám dvoustakilometrovou rychlostí.

Ejpovický tunel byl budován pomocí razicího štítu, v jeho tubusech je vybudována pevná jízdní dráha. V takovém prostředí, kdy souprava představuje „píst“, se chová trakční vedení jinak než ve dvoukolejném tunelu nebo na širé trati. Vzhledem k tomu, že metoda stavby Ejpovického tunelu se ukázala jako vysoce efektivní, předpokládá se její použití při projektování a stavbě nových tunelových objektů na české železnici.

Vlastní zkušební jízdy byly realizovány speciální soupravou ÖBB tvořenou dvěma hnacími vozidly řady 1116 Taurus, vybavenými měřicím sběračem, mezi nimiž byl umístěn vůz pro diagnostiku trakčního vedení.

„Měřicí souprava dosáhla rychlosti 200 km/h při čtyřech jízdách, přesně tak, jak bylo naplánováno. Diagnostické údaje získané při testovacích jízdách budeme dále analyzovat a používat k optimálnímu návrhu konstrukcí trakčního vedení při zavádění vyšších rychlostí na našich tratích,“ uvedl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.



Zvláštní souprava při lednové prezentační jízdě rychlostí 200 km právě vyjela ze stanice Zaječří

Rychleji na stávajících i nových tratích

Aktuálně je v přípravě 207 kilometrů různých traťových úseků, na kterých by se v budoucnu mohlo jezdit rychlostí až 200 km/h. Patří k nim především 15,5 kilometru dlouhý úsek mezi Chocní a Uherskem, kde by mělo být možné jezdit dvoustovkou od poloviny roku 2025. Dále jde o 17 kilometrů tratě mezi Sudoměřicemi u Tábora a Voticemi (od počátku roku 2026) či osmikilometrový úsek mezi Soběslaví a Doubím (opět od počátku roku 2026). Na rychlost 200 km/h se pak projektuje část nové tratě mezi Plzní a Domažlicemi, stejně rychle se bude jezdit na novostavbě mezi Brnem a Přerovem či mezi Nemanicemi a Ševětínem.

Správa železnic rovněž připravuje úpravy na potřebné zvýšení rychlosti na trati Břeclav–Šakvice, kde se také uskutečnily zkušební jízdy. Další místa, kde by se v budoucnu mohla zvýšit traťová rychlost, se momentálně

prověřují. Jedná se například o úseky Pardubice–Uhersko, Olomouc–Brodek u Přerova a Kolín–Pardubice.

Bez ETCS to nepůjde

V období od prosince loňského roku do letošního ledna probíhaly zkušební jízdy rychlostí 200 km/h na jihu Moravy, konkrétně na již zmíněném úseku mezi Břeclaví a Šakvicemi. Jejich hlavním cílem bylo otestovat a prověřit funkčnost evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS i při této rychlosti, stejně jako spolupráci mezi traťovou a palubní částí systému. Jeho instalace je jednou z nutných podmínek pro postupné zvyšování rychlosti na české železnici nad dnešních 160 km/h. Provoz rychlejších vlaků vyžaduje také například zrušení všech přejezdů v daném úseku.

Zdroj: Správa železnic



Zkušební jízda v Ejpovickém tunelu

PRO PŘÍZNIVCE ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

Na základě pozitivních reakcí po online setkání na téma alternativních pohonů pro kolejová vozidla, organizuje společnost Siemens Mobility, s.r.o. druhý webinář, který se tentokrát bude věnovat tématu vysokorychlostní železniční sítě v České republice.

Během webináře se blíže seznámíte s aktuálním stavem a trendy při zavádění vysokorychlostní železniční sítě v ČR. Co je potřeba zvážit při plánování nové infrastruktury, jaká vozidla budou na tratích jezdit, aby to dávalo ekonomický a dopravní smysl, a mnoho dalšího.

Účast na webináři přijal zástupce Ministerstva dopravy ČR, Ing. Jindřich Kušník, ředitel

Odboru drážní dopravy, který se tématu vysokorychlostní železnice v ČR intenzivně věnuje.

Finální část webináře bude opět věnována zodpovězení dotazů z publika.

Webinář se koná ve čtvrtek 24. června 2021 od 14 hodin. Pozvánka do kalendáře včetně odkazu pro připojení Vám bude zaslána po vyplnění registračního formuláře. Přihlásit se můžete až do 23. června 2021.

Zástupce Ministerstva dopravy ČR, Ing. Jindřich Kušník, a zástupci společnosti Siemens Mobility, s.r.o.: Roman Kokšal, generální ředitel, Jiří Pohl, Senior Engineer, a Ladislav Pracht, projektový manažer, vás zvou ke společné diskusi, která bude následovat po krátkých pre-

zentacích věnujících se tématům:

❑ **Odpovědi na nejzajímavější dotazy z předchozího webináře na téma "Elektrifikace, akumulátor nebo vodík"**

❑ **Rychlá spojení: od vize k realizaci**

❑ **Fyzikální principy rychlé železniční dopravy**

❑ **Vozidla pro dálkovou dopravu**

Bližší informace vám podá Daniela Černá, Marketing and communications manager CZ/SK, Siemens Mobility, s.r.o.

Tel. číslo: +420 702 194 844

E-mail: daniela.cerna@siemens.com

ICE SLAVÍ NAROZENINY

Před třiceti lety, 29. května 1991, se v Kassel-Wilhelmshöhe sbíhalo šest vlaků ICE 1 z různých směrů a oficiálně zahájilo éru vysokorychlostního cestování po železnici v Německu. O několik dní později, dne 2. června 1991, první vlaky ICE oficiálně zahájily vysokorychlostní dopravu v Německu. Nové vysokorychlostní tratě Hannover-Würzburg a Mannheim-Stuttgart zkrátily jízdní dobu na severojižních spojích až o dvě hodiny. V následujících letech byla rodina ICE dále rozvíjena a rozšiřována: ICE 2 debutoval v roce 1996, následovaný ICE 3 o čtyři roky později. Zatímco ICE 1 a ICE 2 byly vyvinuty a vyrobeny za účasti společnosti Siemens, ICE 3 byl úplným interním vývojem společnosti Siemens. Byl to také první vysokorychlostní vlak pou-

žívaný pro přeshraniční dopravu do Nizozemska, Francie a Belgie, je navržen pro čtyři různá provozní napětí a různé systémy ochrany vlaků. ICE 3 byl první německý vysokorychlostní vlak, který dosáhl maximální rychlosti přes 300 km/h. Všechny komponenty pohonu byly zcela rozloženy pod podlahou, což umožnilo výrazně zvýšit kapacitu sedadel.



Ilustrační foto: Jan Buchta

Odbory a ekonomika

Připravil Miroslav Novotný

ELEKTRIFIKACE MÁ SMYSL

Více než polovina tratí bude do deseti let elektrifikována. V projektové přípravě je 564 kilometrů. Dnes je „pod dráty“ zhruba 3000 kilometrů tratí, což představuje necelou třetinu rozsahu železniční sítě

Správa železnic plánuje do deseti let překloupit českou železniční síť většinou do závislé trakté, tedy více než polovina by měla být pod trolejemi. **Na Technické konferenci CZ LOKO to uvedl šéf Správy železnic Jiří Svoboda.** Rok 2040 pak má sloužit jako orientační termín, kdy by měla být elektrická napájecí soustava na železnici výhradně střídavá s napětím 25 kV.

Svoboda odpovídal i na dotaz diváka, zda má smysl elektrifikovat celou síť. „Podle mě to má obrovský smysl, protože jakmile se sjednotí trakce, tak je to jasný impuls pro uživatele a potažmo výrobce, co je budoucnost,“ uvedl Svoboda. K zatrolejování celé sítě, která dnes čítá zhruba 9 000 kilometrů, je ale ještě daleko. Dnes je pod dráty zhruba 3 000 kilometrů.

K dosažení poloviny elektrifikované železniční sítě tak chybí 1 500 kilometrů. „Z čehož

je v tuto chvíli v projektové přípravě 564 kilometrů tratí. Další část pak prochází studijním prověřováním, kdy ve většině případů bude muset dojít v rámci elektrifikace i k úpravám infrastruktury. Zároveň musíme vzít v potaz, že u velké části tratí bude nutno nakoupit nová vozidla,“ doplnila mluvčí Správy železnic Nela Fribová.

Podle šefa ČD Cargo Tomáše Tótha je otázka elektrifikace i otázkou ekonomiky vozby. „Elektrická závislá trakce je mnohem účinnější než nezávislá,“ uvedl Tóth na konferenci.

Příklady chystaných elektrifikací ve fázi projektové přípravy (realizace cca do pěti let):

Modernizace trati Praha–Kladno s připojením letiště Václava Havla (soubor staveb)

Modernizace trati Plzeň–Domažlice–st. hranice SRN (soubor staveb)

Revitalizace a elektrizace trati Nýřany–Heřmanova Huť

Modernizace a elektrizace trati Nymburk–Nepřevázka

Bezděčinská spojka a ŽST Mladá Boleslav východ

Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo)–Veselí nad Lužnicí (mimo)

Modernizace trati Blažovice–Veselí nad Moravou (soubor staveb)

Elektrizace trati vč. PEÚ Brno–Zastávka u Brna, 2. etapa

Revitalizace a elektrizace traťových úseků Frýdek Místek (mimo)–Frenštát pod Radhoštěm město/Ostravice

Modernizace a elektrizace trati Kojetín (mimo)–Hulín.



Vydavatel: zdopravy.cz



NEBUĎME LHOSTEJNÍ K PRACOVNÍM ÚRAZŮM SVÝCH KOLEGŮ

Každým rokem si 28. dubna připomínáme **Světový den bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a Mezinárodní vzpomínkový den za oběti pracovních úrazů a nemocí z povolání**. V tento den bychom si měli vždy vzpomenout na ty, kteří šli do práce a již se nikdy ke svým rodinám nevrátili. Skutečně si vzpomeneme a zamyslíme se, jak se to vlastně mohlo stát? Věnujeme dostatečnou pozornost tomu, abychom se z práce domů ve zdraví vrátili? Bohužel musím ze svých bohatých zkušeností konstatovat, že se zejména problematika pracovních úrazů, zejména příčinám jejich vzniku, vlastnímu šetření a také procesu jejich odškodňování některé odborové organizace a jejich funkcionáři nevěnují dostatečně a odpovídajícím způsobem, ačkoliv co by mělo být v odborové práci důležitější, než se starat o bezpečnost a ochranu zdraví zaměstnanců. A když už se pracovní úraz sta-

ne, měla by se odborová organizace ujmout postiženého zaměstnance, věnovat mu svůj čas a pozornost, případně jeho pozůstalým, dbát na to, aby byl jeho pracovní úraz ze strany zaměstnavatele skutečně správně vyšetřen a spravedlivě odškodněn. V praxi se však bohužel často setkáváme s tím, že dotyčná odborová organizace, jejíž je nebo byl postižený členem, se této záležitosti vůbec nevěnuje, nebo jen velice povrchně. A to už nemluví o tom, že pokud se jedná o zaměstnance, který není členem odborů, měla by jej zastupovat největší odborová organizace u zaměstnavatele. Naše platné právní předpisy přitom počítají s tím, že zaměstnavatel musí každý pracovní úraz vyšetřit za účasti odborové organizace, proto platí povinnost zaměstnavatele bezodkladného informování odborové organizace o tom, že se pracovní úraz stal. Jak je to ve skutečnosti právě u vás? Některé odborové organizace namítají, že se třeba o pracovním úrazu vůbec nedozví včas nebo vůbec. Zde je pak nutno připomenout, že **podle § 105 odst. 1 Zákoníku práce je zaměstnavatel mj. povinen, pokud u něj dojde k pracovnímu úrazu, objasnit jeho příčiny a okolnosti vzniku za účasti odborové organizace. Ustanovení § 4 odst. 1 písm. b) nařízení vlády č. 201/2010 Sb., dále stanoví, že zaměstnavatel musí ohlásit pracovní úraz odborové organizaci bezodkladně.** Takže odborová organizace se o tom musí dozvědět, a to bezodkladně, takže každé další případné výmluvy jsou zde nadbytečné. Připomeňme si, že člen odborové organizace si platí členské příspěvky zejména proto, aby měl ze strany odborů zajištěnou ochranu svých práv. Dále je po-

třeba v této souvislosti upozornit i na to, že došlo od 1. ledna letošního roku k podstatnému zvýšení jednorázového odškodnění v případě smrtelných pracovních úrazů (např. z částky 240 000 Kč až na dvacetinásobek průměrné mzdy). Samozřejmě došlo i k dalším důležitým změnám. Na tomto místě je potřeba ukázat i na to, že **pokud má odborová organizace důsledně hájit práva svých členů, musí tyto věci sama znát a případně vědět, na koho se obrátit pro kvalifikovanou pomoc (radu, konzultaci).** Oddělení BOZP Odborového sdružení železničářů vám v této problematice může být kdykoliv nápomocno. Další možností je i **účastnit se školících aktivit OSŽ, které jsou pro vás každoročně pořádány. Jen vyškolení zástupci zaměstnanců (funkcionáři odborů) mohou být skutečnou oporou a zastoupením pro své členy při jednáních se zaměstnavateli.** Ze zdrojů Státního úřadu inspekce práce vyplývá, že v loňském roce bylo v ČR zaznamenáno celkem 108 smrtelných pracovních úrazů, což představuje nárůst o 13 oproti roku 2019. Nejvíce smrtelných pracovních úrazů se stalo v důsledku špatně nebo nedostatečně odhadnutého rizika, téměř v 56 %. Další nejčastější příčinou bylo používání nebezpečných postupů nebo způsobů práce, včetně jednání bez oprávnění, proti zákazu, při prodlévání v ohroženém prostoru, a to téměř ve 12 %. Nejvíce „smrtáků“ utrpěli zaměstnanci v hlavním pracovním poměru, jednalo se o 86 úmrtí. Dále to byli osoby pracující jako OSVČ (12), zaměstnanci zaměstnaní na základě dohod o pracích konaných mimo pracovní poměr (9) a tzv. agenturní pracovníci (1).



JEDNAL NEDRÁŽNÍ REPUBLIKOVÝ VÝBOR OSŽ

Dokončení ze str. 1

pandemie se nepříznivě odrazil také v zahraničí, tedy i v rekreačním zařízení ve vlastnictví OSŽ (Skalka Slovensko). Padesátiprocentní propad zaznamenala cestovní kancelář ČD TRAVEL.

Účastníci se rovněž seznámili se zásadními jednáními, ať už to bylo zasedání představenstva OSŽ či jeho Ústředí, s výsledky jednání tripartity – evropský plán obnovy, modernizace železnice a rovněž s nabídkou odborářů soukromé dopravní společnosti, kteří vytvořili malou základní odborovou organizaci a žádají o vstup do OSŽ. Jejich připojení k Nedrážnímu republikovému výboru OSŽ schválilo představenstvo OSŽ.

Důležitým úkolem vedení NeRV OSŽ pro nejbližší období je vyzvat nové hospodářské

vedení společnosti NYMWAG ke kolektivnímu vyjednávání, svolat ZV ZO OSŽ ŽOS Nymburk a připravit členskou schůzi, dále informovat členskou základnu o dalším fungování základní organizace. V případě zrušení ZO OSŽ postupovat podle Stanov OSŽ.

Pro celou členskou základnu Nedrážního výboru je prvořadým úkolem uskutečnit volby do ZV ZO OSŽ ve stanoveném termínu, zvolit kandidáty na konferenci nedrážních ZO, zaslat tabulku zaměstnanosti a mezd, vyplnit a odeslat evidenční list na NeRV OSŽ, popřípadě zaplatit dlužné členské příspěvky a fakturu za odebrané kalendáře.

Významným úkolem mimořádného jednání byla příprava konference – volební a jed-

nací řád a rovněž vybrat místo konání tak, aby vyhovovalo většině zúčastněných nedrážních základních organizací.

Kromě poděkování místopředsedkyně OSŽ Bc. Renaty Douskové všem účastníkům za konstruktivní jednání a blahopřání jubilatům a oslavencům, bylo upřímné a až emotivně dojemné děkování zástupců základních organizací Miroslavu Novotnému za jeho dlouholetou angažovanou činnost ve vedení NeRV OSŽ, neboť po sjezdu už nebude do vedení NeRV kandidovat. Na svou stávající funkci je navrhována Bc. Renata Dousková, za Miroslava Novotného jako uvolněný funkcionář Tomáš Šlachta. Budoucnost ukáže, zda také jako tajemníka NeRV OSŽ.



OBCE JDOU PRO BYTY NA SOUKROMÝ TRH

Kupují od jednotlivců i developerů

Bytová krize i přes neutuchající pandemii nepolevuje. Ztrátou turistů se na trh s nájemným bydlením vrátilo tisíce bytů dříve určených pro krátkodobé bydlení. Dostupnost bydlení se nezlepšila a získat byt, jak se říká do „vlastního“, zůstává pro mnoho lidí pouhým snem. Vedení měst a obcí, která si před více než dvěma lety v komunálních volbách dala za cíl vyřešit krizi na trhu bydlení, objevují novou cestu, jak rozšířit svůj bytový fond. Ta cesta se jmenuje nakupovat od soukromníků.

Jako první v zemi začalo vedení Chomutova. Nakupují byty přímo od jednotlivých majitelů bytů. V rámci státem dotovaného projektu již město koupilo čtrnáct bytů pro sociální bydlení, rada nedávno schválila koupi čtyř dalších. Ceny za odkup citelně vzrostly. Zatímco v roce 2019 vykupovalo město byt za zhruba 600 tisíc korun, nyní je to za stejnou nemovitost 900 tisíc korun. Částky, jež určuje znalec, odpovídají cenám na trhu. Město platí desetinu celkové částky, stát doplácí v rámci dotace zbytek. Podle pravidel dotačního programu smí radnice koupit byt maximálně za jeden milion korun, nesmí přitom vyčerpat více než třináct milionů korun za tři roky.

Chomutovem se inspirovalo několik dalších obcí především na severu země, kde jsou byty levnější. V Praze si za pronájem garsonky připravte i 30 tisíc korun. Za tuto cenu můžete dostat luxusní singl byt.

Ubytovny, hotely a koleje

Odkupy bytů od jednotlivců samozřejmě bytovou krizi nevyřeší a pro města jako Praha, kde jsou nejdražší byty v zemi, je to nepoužitelné. Města a obce se tak čím dál častěji přiklání i k odkupu bývalých ubytoven či opuštěných hotelů.

Praha ke konci loňského roku spustila veřejnou soutěž, v rámci které mohou lidé a firmy nabízet bytové domy nebo ubytovací zařízení. Město je chce přestavět na obecní byty. Prioritní zájem má Praha o hotely, ubytovací zařízení a bytové domy s kapacitou 20 až 90 osob, ideální uspořádání jsou garsoniery či pokoje hotelového typu se samostatným příslušenstvím. Celkem chce hlavní město tímto způsobem získat až 500 bytů. První vlašťovkou je zatím schválení odkupu ubytovny v Praze 22 za 36 milionů korun.

Příspěvek na bydlení: Kdo na něj má letos nárok? Jak se počítá?

Stejný záměr mají i další města. Například

Ústí nad Labem odkoupilo za 61 milionů korun budovu od Univerzity Jana Evangelisty Purkyně, která má sloužit jako bydlení pro seniory.

Bývalé studentské koleje se však musejí zásadně zrekonstruovat, univerzita v posledních letech využívala jen dvě patra ze dvanácti a část budovy je ve velmi špatném stavu.

Špatný stav odkoupených budov řeší také ve Frýdku-Místku, kde radní koupili chátrající hotel za 41 milionů. Po rekonstrukci zde měly vzniknout startovací byty pro mladé. Podle nové studie, kterou si město zadalo, by však rekonstrukce vyšla až na půl miliardy korun. Radní tak možná přistoupí k demolici a postavení nových bytových domů.

Dohoda s developery

Další variantou, jak získat obecní byty nebo alespoň občanskou vybavenost, je spolupráce s investory na nových projektech. Pokud se postaví čtvrť, ve které budou drahé a nedostupné byty, tak to nemá smysl. Pokud město třeba poskytne pozemek a domluví se s developery tak, že část bytů dostane město, pak to smysl má. Zatím však k takovým dohodám v široké míře nedochází.

Realitní fondy hledají v krizi nové cíle Chystají i přeměny hotelů na byty

Spolupráce s majiteli stávajících bytových domů ale už na některých místech existuje. Například společnost, která vlastní v Mo-

Jak také obce řeší nedostupnost bydlení

VÝSTAVBA OBCENÍCH BYTŮ

Rada měst a obcí hledá pozemky na výstavbu vlastních obecních bytů. Taková varianta bývá nejnákladnější ze všech řešení, příkladem může být projekt bývalého vedení pražského magistrátu na výstavbu bytového domu na Černém Mostě, který stále vyvolává řadu sporů. Přesto řada měst staví, například Plzeň, České Budějovice nebo Zlín. Výstavbu sociálních bytů obcím dotuje také stát.

REKONSTRUKCE OBCENÍCH BYTŮ

V řadě velkých měst, zejména v Praze a Brně, jsou stovky bytů, které jsou prázdné, neboť jsou neobyvatelné. Obě metropole se proto v minulých letech pustily do rozsáhlé rekonstrukce těchto bytů, které mohou nyní sloužit jako sociální a startovací byty, případně jako byty pro potřebné profese, například pro učitele a policisty.

PRIVATIZACE BYTOVÉHO FONDU

Města a obce postupně v posledních letech ukončují privatizaci svých bytových fondů. Například Praha rozhodla o prodeji posledních bytů v roce 2019. Radnice jsou přesvědčené, že obecní byty poslouží lépe k řešení bytové krize. Od devadesátých let se zprivatizovalo více než 600 tisíc bytů.

SOCIÁLNÍ A KRIZOVÉ BYDLENÍ

Sociální byty vyčleňují města a obce pro lidi, kteří jsou v bytové nouzi, hrozí jim ztráta bydlení a jsou obecně ve finanční tísní. Za nájemci zpravidla chodí sociální pracovníci. V Praze či Brně lze od roku 2019 také krátkodobě využít krizové byty, které je možné poskytnout rychleji, například v případě domácího násilí, požáru, záplav nebo hrozby vyklizení z bytu. Jednotky krizových bytů nabízejí i další města.

BYTY PRO SAMOŽIVITELE

Záměr poskytovat byty pro samoživitele oznámilo na konci letošního ledna Brno. Osamělí rodiče se podle radních často při hledání nájemního bydlení setkávají s předsudky o jejich platební schopnosti. Město chce pro tyto účely vyčlenit dvacítku bytů.

DRUŽSTEVNÍ VÝSTAVBA

Projekt družstevní výstavby řeší nyní Praha, kde zastupitelstvo záměr před několika měsíci schválilo. Stejný plán má i Brno. Město v tomto případě poskytne pozemek stavebnímu družstvu, které si společně vezme úvěr a bytový dům postaví. Část bytů připadne městu, družstevníci pak platí nižší splátky, neboť hodnota bytu bude snížena o cenu pozemku.

ravskoslezském kraji byty po OKD, vyčleňuje ve spolupráci s radnicemi část bytů pro sociální bydlení. Smluvně poskytují Ostravě deset bytů. Ve Frýdku-Místku je to pak dalších deset bytů.

DEVELOPER V PRAZE 9 NAKOUPIL POZEMKY PRO REZIDENČNÍ BYDLENÍ

Různá města a obce se v této oblasti liší. Brno a jeho městské části stále spravují a pronajímají desítky tisíc bytů, Olomouc v minulých dekádách privatizovala téměř vše, co

měla k dispozici. Města a obce nevyužívají všech možností týkajících se bytové politiky, jež mají k dispozici. Nadcházející sčítání lidu, domů a bytů přinese čerstvá data, ze kterých by měly radnice vycházet. Bydlení pro mladé je v současnosti nedostupné a v budoucnu bude stále nutnější a častější spolupráce obcí se soukromým sektorem.

Až 81,2 procenta mladých lidí je přesvědčeno, že by stát a obce měly lidem s bydlením více pomáhat.



HLUČNÍ SOUSEDÉ

Víte, jak se bránit?

ZDROJ: E15

Přetrvávající lockdown může být vhodným časem pro zvelebení domova. Při různých rekonstrukcích je ale nutné respektovat určitá pravidla. Zpravidla se taková rekonstrukce neobejde bez hluku. Hlučné večírky v bytových domech nebo bezohlední sousedé rušící hlasitou hudbou mohou lockdown pěkně znepríjemnit. Lze se bránit?

Rekonstrukcí bytů nelze bránit

Ten, kdo se rozhodne rekonstruovat svou bytovou jednotku, musí plán stavebních úprav oznámit osobě odpovědné za správu domu. Detailní povinnosti vztahující se k rekonstrukci uvnitř bytů bývají také upraveny ve stanovách družstva nebo společenství vlastníků jednotek.

Pokud je rekonstrukce ohlášená a není prováděna v noci nebo ve dnech pracovního klidu, má majitel právo si svůj byt zrekonstruovat. Pouze tehdy, kdy se hluk vymyká míst-

ním poměrům, je možné se bránit.

Obecně se určitě dá říci, že rekonstrukce bytu způsobuje hluk přiměřený místním poměrům, neboť se jedná o činnost, kterou je možné v bytových domech očekávat, a která je časově ohraničená na dobu probíhajících prací.

Co je nepřiměřený hluk?

Hygienické hlučkové limity pro vnitřní prostory – tedy i prostory bytových domů – upravuje nařízení vlády č. 272/2011 Sb. Nařízení má za cíl chránit zdraví jak před nepříznivými vlivy hluku, tak vibrací.

Jednotlivé případy míry hlučnosti nelze paušalizovat, neboť bude vždy nezbytné posu-

vat každý jednotlivý případ podle jeho specifických okolností a současně i charakteru a zdroje hluku.

Posouzení přiměřenosti pak povětšinou zůstane na soudu, obrátí-li se na něj stěžovatel s žalobou.

Soud obvykle k posouzení přiměřenosti hladiny hluku nařídí znalecké zkoumání soudním znalcem v oboru stavebnictví se specializací na akustiku a měření hluku. Každý konkrétní případ je nutno posoudit individuálně, přičemž se zkoumá např. intenzita a frekvence zvuku, jak dlouho a jak často rušení trvá, zda jde o rušení jednorázové, opakované či snad úmyslné.

Snažte se domluvit

Nejdříve je dobré zkusit se s rušitelem domluvit. Pokud taková domluva není možná, doporučují experti obrátit se na statutární orgán (předsedu družstva nebo předsedu společenství vlastníků jednotek). Statutární orgán by měl v souladu se svou povinností kontaktovat daného rušitele a pokusit se situaci vyřešit, ať již domluvou nebo zasláním písemného upozornění.

Bydlíte-li v pronajatém bytě, spojte se se svým pronajímatelem s žádostí, aby zajistil nerušené užívání pronajatého bytu. Problém s hlučnými sousedy pak bude řešit sám pronajímatel.

Kdyby ani vlastník, ani představenstvo družstva nebo SVJ nepomohli, je možné oslovit i úřady veřejné správy – krajské hygienické stanice nebo stavební úřady. Rušení hlukem v době nočního klidu je také přestupkem a v takovém případě se můžete obrátit i na policii. Nedaří-li se zjednat nápravu ani takto, je posledním řešením, obrátit se žalobou na soud.

Žalovat můžete pronajímatele i nájemce

Žalobu na zdržení se obtěžujícího chování může podat kdokoli, kdo je nadměrným hlukem rušen – nejen vlastník bytu, ale i nájemce. Totéž platí i opačně. Žalovaným může být každý, kdo užíváním věci obtěžuje ostatní hlukem. Lze tedy žalovat i vlastníka bytu, stejně jako nájemce, který hluk v bytě způsobuje.

Současná situace je bezprecedentní a pandemické zákony se speciální regulací hygienických hlučkových limitů nepočítají. Nezbyvá proto, než postupovat standardní a zavedenou právní cestou.



Ilustrační foto: Jan Buchta



Vážení čtenáři, kašel spolu s dušností patří k nejběžnějším příznakům respiračních onemocnění.

Kašel – lat. *tussis* – **obraný reflex, čistí dýchací cesty, slouží k udržování průchodnosti dýchacích cest**. Je opakovaný prudký hlasitý výdechový manévř při přechodně uzavřené hlasové štěrbině, odstraněním dráždění uvolní dýchací cesty. Společně s ostatními obrannými a ochrannými reflexy z dýchacích cest pomáhá fyziologicky udržovat volnou průchodnost dýchacích cest. Prudký výdech při přechodně uzavřené hlasové štěrbině umožní výrazné zvýšení tlaku v plicích a s jeho pomocí se vytlačí nežádoucí obsah, cizí těleso, nadbytek hlenu. Dlouhodobý a intenzivní kašel poškozuje epitel dýchacích cest, unavuje dýchací svaly, narušuje spánek, zhoršuje hojení pooperačních ran a zhoršuje kvalitu života.

Patofyziologie kašle. Jedná se o **nociceptivní reflex** – fyziologická odpověď na podráždění nervových zakončení (receptorů) umístěných v **reflexogenních (tussigenních) zónách** (v oblastech zakončení bloudivého nervu – pleura, slezina, zevní ucho, žaludek, perikard). Nejcitlivější jsou v **laryngu** (oblasti záklony – glottis, hlasových vazů, subglottis), v **trachey** a **bronších** (nejvíce v blízkosti větvení velkých bronchů), v slizniční oblasti vedlejších dutin nosních, nosohltanu, Eustachové trubice, vnitřního uchu, zevního zvukovodu a dalších lokalizací. Receptory jsou uloženy těsně pod epitelem dýchacích cest a reagují na podněty mechanické (sekret, cizí těleso), termické (chladný nebo horký vzduch), chemické (páry, plyny, kyselý žaludeční šťáva), zánětlivé (edém, hyperemie). Centrum kašle je uloženo v prodloužené míše a v mozkové kůře (ovlivnění vůlí). Kašlací reflex se vývojově dotváří v prvních šesti týdnech života.

Kašel začíná hlubokým vdechem, při uzavřené glottis, se aktivací výdechových svalů zvyšuje tlak v hrudníku. Vysoký alveolární tlak po otevření glottis vede k vysoké proudové rychlosti vzduchu vydechnutého při kašli 150–280 m/s a tím ke stržení a vykašlání obsahu dýchacích cest. Kašel je provázen prudkým kolísáním nitrohrudního tlaku, které je přenášeno do oběhového systému. Toto zvýšení tlaku může mít i nežádoucí účinky, je-li kašel silný a déle trvající. Může poškodovat dýchací cesty a zhoršovat oběh krve. **Vzniká** při zánětech horních cest dýchacích, zápalu plic a pohrudnice, tuberkulóze, plicních nádorech, překrvení plic při nedostatečnosti levé srdeční komory, mitrální stenóze. Kašel se stává patologickým jevem, jestliže pro svou kvantitu či kvalitu převažují aspekty nepříznivé (negativní) nad kladnými (pozitivními).

Klasifikace kašle. Dle doby trvání: **+akutní** – bez ohledu na léčbu netrvá déle než 1 týden; **+subakutní** – bez ohledu na léčbu netrvá déle než 3–4 týdny; **+chronický** – trvající déle než 4 týdny. Příčin může být nespočet. Chronický kašel bývá důsledkem onemocnění dýchacího ústrojí, srdeční choroby, onemocnění jícnu, nežádoucí účinek léků. Je velmi častým jevem u těžkých kuřáků. **Dle charakteru:** **+Suchý** je

neproduktivní, má dráždivý charakter, bez vykašlávání. Nepříjemný, doprovází ho škrábání a bolest v krku nebo za hrudní kostí. **+Vlhký** je produktivní, s vykašláváním hlenu, sputa – expektorace. **+Šťekavý** – u dětí akutní subglotická laryngitida. **+Zajímavý**, záchvatovitý – černý kašel.

Suchým dráždivým kašlem může tělo reagovat na vdechnutí kouře, prachu, části potravy. Je projevem, příznakem, součástí většiny respiračních onemocnění. Nejčastěji nastupuje při infekci hrtanu (laryngitida), dochází ke zvýšené citlivosti sliznice, následně vede k dráždění a suchému kašli. Netvoří se hleny, postupně přechází do vlhkého kašle. **Vlhký kašel** může navazovat na suchý dráždivý kašel. V dýchacích cestách se začne vytvářet nadměra hlenu. Bývají velmi husté a tělo se jich těžko zbavuje. Objevuje se při akutním zánětu průdušek či zápalu plic. Hlen může mít různou barvu (od bílé po zelenavou) i konzistenci (vodnatý, vazký až hustý). **Záchvatovitý kašel** vzniká v návalech – v noci, po námaze. Objevuje se u průduškového astmatu – typické stavy ztíženého dýchání. Pomáhá jí **bronchodilatancia**, léky uvolňující křečovitě stažené průdušky. Nemocný se záchvatovitým kašlem by měl být v trvalé péči lékaře.

Dlouhotrvající kašel může být i psychologického původu – **+psychogenní kašel**. Vyskytuje se u dospělých, častěji u dětí. Souvisí se stresem, citovými traumaty, emoční labilitou, s pocitem nedostatku lásky, odpověď na problémy v komunikaci. Léky zde obvykle nepomáhají, doporučuje se psychoterapie. Kombinovat s nácvikem relaxace. Pomáhá vysvětlení prevence, příčin a souvislosti onemocnění. Jistotu vyléčení nabízí zlepšení životní situace pacienta.

Diagnostika. Anamnéza – okolnosti vzniku, délka trvání, vyvolávající příčina, perzistující nebo záchvatovitý kašel, vázaný na denní či noční dobu, sezónní, pracovní zařazení (prašný provoz, toxické látky, informace o používání léků). Základním údajem je kuřácký návyk, jiné onemocnění, kardiovaskulární a plicní. **Fyzikální vyšetření hrudníku** je klasickou metodou k rozpoznání obstrukce dýchacích cest, plicní infiltrace, edému. **Fyzikální nález** může být měnlivý v závislosti na množství stagnujícího nebo vykašlaného hlenu. **Hodnocení sputa** – cytologické, mikrobiologické, imunologické vyšetření. **Laboratorní metody** – posuzování akutního bakteriálního, virového infekčního zánětu (krevní obraz, bílé krvinky a diferenciál). **Sérologické testy** – detekce atypických respiračních patogenů a virů. **Skiagram hrudníku** – posouzení zánětlivých změn v plicním parenchymu. U každého nemocného se závažným akutním i chronickým kašlem. RTG nález bronchiektázie, rozpadový proces, pleurální výpotek, maligní onemocnění. CT – výpočetní tomografie má vysokou rozlišovací schopnost.

Funkční vyšetření plic upřesní obstrukční nebo restriktivní typ plicního onemocnění, závažnost postižení. **Alergologické vyšetření** se zaměřuje na rodinnou anamnézu, výskyt atopie, sezónnost kašle nebo rýmy. Kožní testy, vyšetření IgE. **ORL** – otorinolaryngologické

vyšetření posouzení původu kašle v horních dýchacích cestách. **Bronchoskopie** vyloučení lokalizované bronchiální obstrukce na podkladě malignity. Odběr hlenu z dolních dýchacích cest (bronchoalveolární laváž) poznání patogenů vyvolávajících zánět. Bronchoskopie je vhodná u všech nejasných rentgenových nálezů a vždy, pokud není objasněna příčina chronického kašle. Funkční a morfologické **vyšetření jícnu** provádí gastroenterolog, diagnostika gastroezofageálních poruch. **Kardiologické vyšetření** – EKG, echokardiografie, angiografie, odкрыtí srdeční a cévní anomálie, příznaky jednostranného selhávání.

Klinický obraz. Pokašlávání při sekretu v nosohltanu – **faryngeální kašel**. Šťekavý kašel při postižení hrtanu – **laryngeální kašel**. Hrubý, dráždivý kašel – **tracheální**. Dusivý kašel s nebo bez expectorace – kašel z **postižení dolních dýchacích cest**. **Varovné známky** +při akutním kašli: **cyanóza** (namodralé zbarvení kůže a sliznic), **dušnost**, **náhlý začátek obtíží**. +Při chronickém kašli: **neprospívání**, **zvracení**, **dušnost**, **noční kašel**. **Hemoptýza** – vykašlávání nebo plivání malého množství krve z dýchacích cest plic. **Hemoptoe** – vykašlávání nebo plivání velkého množství krve z dýchacích cest plic. **Pseudohe-moptýza**: hemoragické diatézy (krvácivá náchyllost), krvácení při antikoagulancií, po ORL zákrocích, epistaxe (krvácení z nosu). **Hemateméza** (zvracení krve) krev tmavočervená až černá (barvy kávové sedliny), nezpěněná, kyselého zápachu, se zbytky jídla.

Léčba. Pro efektivní léčbu je vždy důležité **správně určit typ kašle** a teprve pak ho léčit. Suchý kašel není pro tělo nijak užitečný, proto je dobré ho **zmiřňovat**, zvláště pokud narušuje spánek. Léčba se vždy odvíjí od **původu nemoci**. **Suchý kašel** je častý při akutním zánětu nosohltanu, pacient kašle hlavně v noci. Podávají se **antitusika** a **antihistaminika**, potlačují kašlací reflex a zmiřňují otok sliznice. **Nadměrné potlačování kašle není vždy žádoucí, může vést k zadržování infikovaných hlenu v dýchacích cestách**. Na suchý kašel zabírají **bylinky a čaje** – odvar z květu černého bezu nebo speciální směsi na kašel. Nejúčinnějším pomocníkem je běžný **sirup proti kašli, kapky na kašel**. Doporučujeme dodržovat dostatečný **pitný režim**. **Vlhký kašel** bývá nejčastěji spojený s nachlazením, v žádném případě ho **nepotlačujeme**, léky na **uvolnění hlenu a usnadnění vykašlávání**. Užívat nejpозději okolo 16. hodiny. **Nekombinujeme léky** na tlumení kašle s těmi na vykašlávání. Některé přípravky mohou obsahovat látky na snížení horečky, bolesti hlavy, tlumení bolesti v krku, k dezinfekci sliznice. Pokud trpíte pouze kašlem, tyto léky neužívejte. **Antibiotika** nasazujeme podle citlivosti patogenu.

Déle trvající kašel, přetrvávající i po zhojení banální infekce, kašel s vykašláváním i malého množství krve (hemoptýza) by měl být vyšetřen.



Využijte volných termínů a kapacit v Tatranské Štrbě, pokochejte se nádhernou krajinou, nadýchejte se čerstvého vzduchu – je to nejlepší lék na snad už končící pandemii!

V TATRÁCH MŮŽETE NARAZIT I NA MEDVĚDY

Traťová strojní stanice v Hulíně má ještě několik volných termínů na Slovensku ve Vysokých Tatrách, ve Štrbě. Kontakt na pí. Konečnou, která zdejší rekreaci zajišťuje a má na starosti obsazenost chaty, je na telefonním čísle 602 104 577.

Kapacita chaty je 16 postelí plus postýlky pro malé děti (ty jsou ovšem pouze na čtyřlůžkovém pokoji č.10).

Možnost parkování je v oploceném areálu pro čtyři auta nebo před chatou u silnice.

Cena za osobu a noc činí 250 korun plus příplatek za povlečení za týden a osobu (je však také možno vzít si s sebou povlečení vlastní).



Volné pokoje na Štrbě :

- 17.7. - 24.7. volný celý barák
- 14.8. - 21.8. p.č. 12-čtyřlůžkový
p.č.13 a 14 – dvoulůžkové
- 21.8. - 28.8. p.č. 10 –čtyřlůžkový
p.č. 14 - dvoulůžkový
- 28.8. - 4.9. p.č. 10 – čtyřlůžkový
p.č. 14 - dvoulůžkový
- 11.9. - 18.9. p.č. 11+12 - čtyřlůžkový
p.č. 14 - dvoulůžkový





Připravujeme se na léto

Rozvolnili jsme, potřebujeme rozumný relax, klid i odpočinek nejen po práci, ale rovnou – a především – po koronavirové anabázi

V zimě jsme se věnovali rekreačnímu zařízení v Ostružné, které je určeno k celoročnímu pobytu, s blížícím se prázdninovým obdobím přišla na řadu další rekreační zařízení určená zaměstnancům OHL ŽS, a to v Bitově v těsné blízkosti Vranovské přehrady a hradu Bitov a následně také v kempu Ratmírov u Jindřichova Hradce, který se nachází přímo u rybníka a v jehož blízkosti je situová-

na úzkokolejná železnice, která má ovšem v současné době ekonomické problémy. A kdo ne, můžeme dodat.

Tím ovšem nekončíme, pokračovat budeme i nadále v dalších zařízeních, aby byla na léto stoprocentně připravena.

Příroda volá, zahraničí je zatím nejisté, a pokud ne, alespoň do doby, než budeme mít tzv. covid pasy, organizačně náročné.

Tak se potěšme domácí rekreací a vykompenzujeme si její letošní přetlak pobytom na vlastních rekreačních zařízeních.

Mohu dodat, že v OHL ŽS jsme připraveni svým zaměstnancům vyjít maximálně vstříc.

» Ferda a Milda «



...Ahoj Mildo, jak se máš?

– Což o to, Ferdo, už je to lepší. Koronavirus mám za sebou, očkování taky, doma všichni vyrazili ven, ani nevím, zda se vrátí... Ještě bych se měl zbavit home office a vyrazit taky mezi lidi.

– Myslíš na zahrádku?

– No, pokud tam pěstují Pilsner Urquell 12°, proč ne!

– Pokud na to máš i po pandemii, tak si dej.

– Zatím ano... a třeba bude po volbách i líp.

– Nevím, nevím. Je to složitě. Často slyšíme, že nebudou peníze ani na důchody lidí, kteří po celý život poctivě pracovali...

– No, vidíš – a nikde už se nehovoří o tom, že budou peníze na sociální dávky pro ty, kteří nepracovali nikdy.

– Politika je složitá. Jsem rád, že alespoň totalita vychovala zedníky, zámečníky, elektrikáře, prostě machry ve svém oboru. Dnes sice máme specialisty na kde co, ale nevidíš, že by dokázali udělat něco kloudného.

– V klidu, Ferdo, dnes stačí říct: „Využívám svého práva podle paragrafu 53 a 55 správního řádu a odmítám na jeho základě podávat jakékoli vysvětlení, výpověď nebo předkládat jakýkoli důkaz“ a nemáš žádnou odpovědnost a máš klid.

Beru, jestli mě to užívá...

Připravuje Milan Sedlák, nakreslil František Mikš



Blahopřejeme

V tomto měsíci slaví narozeniny:

Vladislav Vokoun – 1. místopředseda OSŽ

Alena Kapounová – OHL ŽS TAPS

Zdeňka Prucková – ŽP Olomouc

Petr Dvořák – Skanska ŽS

Lukáš Chromek – OHL ŽS

Ing. Lenka Horecká – Drážní úřad

Ing. Antonín Jánoš – Drážní úřad

Pavlaína Zajíčková – TSS Lovosice

Ilona Kačová – Skanska ŽS