



Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

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

OSŽ nesouhlasí se změnami v oblasti železnice, které připravuje Jihomoravský kraj – jsou negativním opatřením vůči cestujícím i zaměstnancům ČD

Dne 9. dubna 2024 se konalo jednání **Představenstva OSŽ**. Během kontroly úkolů informoval Ondřej Šmehlík, vedoucí mezinárodního oddělení OSŽ, o využití a fungování sportovního portálu Railsport. Martin Vavrečka, místopředseda OSŽ pro správu majetku, přednesl návrh na rekonstrukci wellness prostor na Lesní chatě v Kořenově. S informacemi ze zásadního jednání za PV OSŽ při ČD začala tajemnice podnikového výboru Věra Nečasová. Jednalo se mj. o navýšení stravného a budoucnosti v oblasti opravárenství či problematice spojené s novým osobním ohodnocením. Velice vážným tématem je rozhodnutí o zrušení vlakových čet na tratích v Jihomoravském kraji. Představenstvo OSŽ se po obsáhlé diskusi k této problematice usneslo o poskytnutí plné podpory všem krokům, které PV OSŽ při ČD v této záležitosti činí. Za podnikový výbor OSŽ ČD Cargo vystoupil jeho předseda Radek Nekola s informacemi o proběhlém školení zaměřeném na kolektivní smlouvy. O jednání Dozorčí rady ČD Cargo informovala tajemnice PV Marta Urbančová. ČDC bude i nadále expandovat směrem do zahraničí. Potenciálem jsou přepravy komunálních odpadů, biomasy a alternativních paliv. Petr Štěpánek, předseda podnikového výboru OSŽ Správy železnic, již po dlouhém a ná-

ročném jednání konečně mohl předložit pozitivní informaci o podepsání zásad FKSP. Zatím jsou pozdrženy příspěvky na sportovní akce pro OJ, které budou uvolňovány průběžně. Během příštího týdne proběhne společné výjezdní zasedání se slovenskými kolegy PV OZŽ a zaměstnavatelem SŽ a ŽSR. Závěrem promluvil místopředseda revizní komise Miroslav Škoda. V průběhu března proběhlo několik kontrol v základních organizacích ve Středočeském kraji. Kontroly proběhly bez větších komplikací.

Na jednání **PV OSŽ při Českých drahách** (10. 4. 2024) informoval Stěpán Lev o jednání odborových centrál působících u ČD za účelem otevření podnikové kolektivní smlouvy pro rok 2024 o navýšení stravného. Dále informoval o změnách v Katalogu prací s tím, že od 1. 4. 2024 byl navýšen tarifní stupeň o třídu výš u vlakového personálu, výjma zaměstnanců vlaků SC a rj, u kterých bude navýšeno osobní ohodnocení. Stručně informoval o zasedání DR ČD a závěrem informoval o schůzce v Senátu, kde byla řešena již dříve komunikovaná problematika odpočinků ve směně. Věra Nečasová doplnila informace z jednání celostátního Výboru OSŽ předsedů OCÚ a OCP za účasti náměstka pro servis Michala Krause o budoucnosti, inves-

ticích a problematice v oblasti opravárenství. Zástupkyně zaměstnavatele Lucie Bauerová a Bohuslava Grabovská objasnily v podrobné prezentaci změny v osobním ohodnocení platné od 1. 4. 2024, přičemž požádaly přítomné členy PV o trpělivost, a to z důvodu, že změna zasáhne asi šest tisíc zaměstnanců a data se nahrávají postupně do aplikace OSO. Na toto téma proběhla rozsáhlá diskuze, přičemž otázky od členů PV se týkaly převážně poklesu mezd u některých zaměstnanců v porovnání s loňským rokem. Zaměstnavatel doplnil, že osobní ohodnocení se stále ještě „doladuje“. V další části jednání prezentoval člen představenstva ČD Jiří Jeřeta časový plán a postupy v Jihomoravském kraji, kde na základě objednavatele nebude doprovázena vlakovými četa-

(Pokračování na str. 2)



Současná nádražní budova městského nádraží bude zbourána Foto: Miroslav Čáslavský



Budoucí nádražní budova Jihlava město

Vizualizace: Správa železnic

Miroslav Čáslavský

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

V Jihlavě vznikne nový dopravní terminál, na který se v budoucnosti napojí i VRT

Primátor Jihlavy Petr Ryška:

„Cestujícím zajistí pohodlný přestup mezi osobní železniční, linkovou autobusovou a městskou hromadnou dopravou s odpovídajícím napojením na pěší, cyklistické a automobilové trasy...“

Jihlavské městské nádraží (Jihlava město) stojí na svém místě od roku 1887. Na rozdíl od „hlavního“ nádraží (Jihlava) je umístěno v blízkosti centra. Právě tato skutečnost ovlivnila rozhodnutí Správy železnic přestavět nádraží Jihlava město na moderní přestupní uzel, který bude sloužit jako klíčový bod pro veškerou osobní dopravu v regionu. Současně sem mají v budoucnu zajíždět po nové spojení i rychlovlaky z vysokorychlostní trati Praha–Brno.

Současná nádražní budova bude zbourána a nahrazena novostavbou. Zúženo bude i kolejiště, což umožní na uvolněné ploše stavbu centrálního dopravního terminálu. Z městského nádraží tak vznikne moderní dopravní terminál regionálního významu. **„Cestujícím zajistí pohodlný přestup mezi osobní železniční, linkovou autobusovou a městskou hromadnou dopravou s odpovídajícím napojením na pěší, cyklistické a automobilové trasy,“** uvedl primátor Jihlavy Petr Ryška. Jeho slova na tiskové konferenci v jihlavské gotické síni doplnil ředitel Stavební správy východ Správy železnic Miroslav Bocák: **„Stavba bude zahájena do konce roku 2024 a v grafikonu 2025/2026 se sem vlaky vrátí.“** V uplynulé době budou na nádraží posta-

vena dvě nová nástupiště s podchodem a bezbariérovým přístupem, vybudováno bude také nové trakční vedení a kolejiště, upraveno bude i sdělovací a zabezpečovací zařízení. Provoz vlaků se bude řídit ze stanice Jihlava, kde se již v předstihu vybudovalo řídicí pracoviště. Nová nádražní budova bude mít dvě podlaží – v prvním bude sloučená odjezdová a příjezdová hala, ve druhém pak bude samostatná čekárna pro přestupující cestující.

Záměr projektu nového nádraží na tiskové konferenci zpochybnil místopředseda ZO OSŽ Vysočina Richard Cila. Podle jeho slov nebude zúžené kolejiště moci v budoucnosti zvládnout veškerou dopravu, pro osobní dopravu nebudou stačit ani plánované tři nástupištní hrany a dořešeno není financování pronajatých ploch v nové nádražní budově.

Po terminálu Praha–východ a Roudnice nad Labem je jihlavský terminál už třetím v pořadí, který zná svou budoucí podobu. Stejně jako v předchozích případech bude i jihlavský terminál přestupním uzlem mezi vysokorychlostní železnicí, místní hromadnou dopravou a dalšími druhy dopravy. Jihlavským terminálem denně v budoucnosti projede až 118 vlaků. Dvakrát za hodinu zde potom zastaví vysokorychlostní spoj, kterým cesta do Prahy potrvá 52 minut, do Brna jen 36 minut.

Celkové investiční náklady připravované akce dosahují výše 1 754 527 446 Kč, které zahrnují nejen přestavbu nádraží, ale také výstavbu celého dopravního terminálu, včetně nové okružní křižovatky, parkovacích míst, komunikace pro pěší a výsadbu nové veřejné zeleně.

Vysokorychlostní tratě budou mít vlastní centrum řízení provozu

Správa železnic vyhlásila výběrové řízení na projektanta nové budovy centrálního dispečerského pracoviště (CDP) pro dálkové řízení provozu na vysokorychlostních tratích v Čechách.

Vznikne v sousedství stávajícího objektu CDP na pražské Balabence. Předpokládaná hodnota zakázky je 39 822 660 korun.

(Pokračování na str. 3)

PV OSŽ při ČD, a.s., nesouhlasí s razantním ukončením vlakového doprovodu na důležitých linkách S a zrušení všech osobních pokladen v Jihomoravském kraji

Zrušením vlakového personálu jde Jihomoravský kraj proti trendům místo toho, aby zvyšoval péči o bezpečnost cestujících v železniční dopravě. Na základě zkušeností z mnoha mimořádných událostí na železnici se ukazuje jako alarmující nedostatečné personální zajištění ze strany dopravce. Soupravy „Moravia“ jsou sice vybavené kamerovým systémem, ale při své náročné práci není reálné, aby strojvedoucí zároveň monitoroval veškeré dění v soupravě. Strojvedoucí tak bude jediným, kdo by mohl poskytnout první pomoc v případě mimořádné události, pokud sám nebude mimořádnou událostí postižen.

Avizovaný nábor revizorů nezajistí požadovaný rozsah služeb jako vlakový personál, nebudou přítomni ve všech vlacích, a tudíž můžeme předpokládat únik tržeb.

Jsmo si vědomi trendu prodeje jízdních dokladů přes elektronické aplikace, ale razantní zrušení všech pokladen v Jihomoravském kraji nepovažujeme za krok správným směrem vůči zákazníkům v tomto kraji. Pozvolné uzavírání pokladen v reakci na rozšiřování elektronické aplikace pro zákazníky by bylo vhodnějším postupem. Zarážející je také to, že informace o uzavření osobních pokladen nemají ani zástupci vedení jednotlivých obcí.

Zrušení vlakového doprovodu a osobních pokladen v Jihomoravském kraji bude negativním přínosem nejen pro seniory, rodiny s dětmi, ale i pro zdravotně a tělesně postižené cestující. V tomto případě jsou důvodné otázky, jak se bude řešit přeprava invalidních cestujících na vozíku a také jízdních kol. Dopady na nepřítomnost vlakového personálu a pokladen ve stanicích bude negativně vnímáno cestující veřejností např. při zjišťování přípojů a následně dáváno za vinu Českým drahám. V případě mimořádné události není jasné, kdo bude komunikovat s dispečery. V neposlední řadě jde zrušení vlakového personálu proti Zákonu o drahách a evropským nařízením.

PV OSŽ při ČD, a.s., vyzývá vedení Jihomoravského kraje k přehodnocení svého rozhodnutí, které vede ke zrušení vlakového personálu ve vlacích a všech pokladen v Jihomoravském kraji.

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

OSŽ nesouhlasí se změnami v oblasti železnice, které připravuje Jihomoravský kraj – jsou negativním opatřením vůči cestujícím i zaměstnancům ČD

(Dokončení ze str. 1)

mi drtivá část spojů v Jihomoravském kraji a také budou zrušeny či omezeny pokladny na některých nádražích. „V případě nejhoršího scénáře se to dotkne zhruba tři sta zaměstnanců“, uvedl Jeřeta. České dráhy připravují pro ohrožené zaměstnance dotazník, ve kterém se chtějí dozvědět případný zájem dotčených zaměstnanců o nabízené pracovní pozice, např. ochotu změny výkonu práce v jiném regionu či rekvalifikaci na jinou profesi. Zaměstnavatele v této době čeká složité období. Během května proběhne v tomto regionu několik setkání se zaměstnanci, kterých se osobně zúčastní Jiří Jeřeta i Blanka Havelková. Štěpán Lev požádal Jiřího Jeřetu o veškeré podklady, aby OSŽ mohlo vypracovat dopisy na Drážní úřad, Drážní inspekci, Jihomoravský kraj a Ministerstvo dopravy. Podnikový výbor OSŽ při ČD, a.s., přijal k problematice Jihomoravského kraje usnesení, které je zveřejněno na webových stránkách OSŽ samostatně.

Na jednání PV OSŽ při ČD Cargo (11. 4. 2024) seznámil Radek Nekola členy výboru se závěry posledního jednání Asociace samostatných odborů (ASO), kde se jednalo mj. také o zařazení náročných profesí do skupiny, která bude mít nárok na předčasný důchod. U ČD Cargo se jedná především o profese posunovač a vedoucí posunu, kde je nutné ze strany odborů především zajistit, aby u těchto profesí nedošlo k jejich rozdílnému hodnocení. Členové výboru se u těch-

to profesí shodli v názoru, že tuto práci je možno z důvodu zdravotní a fyzické náročnosti vykonávat jen v omezeném věkovém pásmu. OSŽ na jednáních tripartity usiluje o zařazení dalších profesí, které by měly nárok na předčasný důchod, ze strany vlády však nepřichází patřičná odezva. Radek Nekola dále seznámil členy výboru s jednáním Představenstva OSŽ (9. 3. 2024), kde se jednalo mj. o změnách navrhovaných vedením Jihomoravského kraje v oblasti vlakových čt a osobních pokladních. „Stojíme plně za nesouhlasným stanoviskem PV OSŽ při Českých drahách,“ poznamenal Nekola. Tajemnice PV Marta Urbancová informovala o jednání Dozorčí rady a nižšího poptávce po nákladní dopravě z důvodu stagnace ekonomiky. Mezi zavedenými opatřeními jsou zahrnuty šrotace nepojízdných a nepotřebných nákladních vozů a lokomotiv. Nechystá se žádné hromadné propouštění, jen jsou nyní oslovovali zaměstnanci, kteří již mají nárok na starobní důchod. ČDC bude i nadále expandovat směrem do zahraničí. V diskusi na téma zaměstnanosti se poté rozproudila živá diskuse, v níž se členové PV zamýšleli nad otázkou odchodu do starobního důchodu v konfrontaci se snižováním počtu pracovníků. Shodli se na tom, že k odchodu do důchodu nelze zaměstnance nutit, na druhé straně by bylo chybou, pokud by v důsledku nezájmu odchodu do důchodu museli odcházet mladí pracovníci.

-RED-
(Podrobnosti na www.osz.org)



Ředitelkou Vzdělávacího střediska Správy železnic v Pardubicích je Lenka Erlebachová

Další fotografie střediska jsou dostupné na www.osz.org

Foto: Daniela Houdková

Všimli jsme si

● **ŽELEZNIČNÍ STANICE** Bohosudov má nyní nově vymístěnou zastávku u tamního přejezdu, která nese původní název stanice z roku 2016 – Krupka-Bohosudov. Její výstavba umožnila geometrickou úpravu zdejšího oblouku za účelem zvýšení traťové rychlosti. Trať je již ale trvale dopravně neobsazena, neboť je dálkově ovládána z Regionálního dispečerského pracoviště Teplice v Čechách. Faktkem je, že i přes umístění Jednotného obslužného pracoviště v tamní dopravní kanceláři, která sídlí v opravené výpravní budově (na snímku ze dne 6. 1. 2024), tak i nadále možnost místního ovládání v případě potřeby zůstává. V rámci modernizace této stanice zde vedle redukce původních sedmi kolejí na tři došlo ještě i k náhradě starého staničního reléového zabezpečovacího zařízení vzoru SSSR novým elektronickým stavědlem StationSwing ESA 55, které je vybavené měřicí a stavovou diagnostikou DLS (Diagnostický lokální server). Nově instalovaná vjezdová návěstidla dále byla situována blíže ke stanici. Součástí zdejšího zabezpečovacího zařízení je též funkcionálita VNPN (výstraha při nedovoleném projetí návěstidla), která je propojena s rádiovým systémem GSM-R (bezdrátová digitální komunikace vyhrazena pro železnici). (zdroj Reportér 4/2023)

Tomáš Martínek



Jožka Hlaváček a Miroslav Maincl

NAVŠTÍVILI JSME

Nové školicí středisko Správy železnic v Pardubicích

Vzdělávací středisko Správy železnic. To je oficiální název nového školicího centra v Pardubicích, kde od září postupně nabíhá vzdělávání jak nových, tak stávajících zaměstnanců. Duší, spíš dušemi tohoto zařízení jsou tři dámy. Lenka Erlebachová, Marcela Zumrová a Kristýna Langerová. Nabízí se asociace s třemi Gráciemi, ale těžko říci, které z nich přisoudit přídomek Skvělá, Dobromyslná nebo Kvetoucí. Nicméně, všechny se starají o chod tohoto centra po technické stránce, tedy jakýsi hardware, aby software – výuka, lektori a školení zaměstnanců mohli pracovat naplno a bez problémů.

Vzdělávací středisko je umístěno strategicky uprostřed republiky na hlavním koridoru v Pardubicích. K tomu byla využita část rekonstruované nádražní budovy, takže účastníci školení mohou jít přímo z odbavovací haly do školicího centra.

Průvodci naší prohlídky budou osoby nanejvýš povolané. Vedoucí střediska Lenka Erlebachová a vedoucí oddělení vzdělávání GR Ing. Jitka Česková, MBA.

Úvodem zazní základní informace, kdo, co a pro koho. Provoz celého střediska zajišťuje celkem 19 zaměstnanců, tři zaměstnanci 010, Lenka Erlebachová (vedoucí), Marcela Zumrová a Kristýna Langerová, které řeší veškerou administrativu – schvalování rezervací učeben, ubytování, přípravu prostor a teplých nápojů pro studenty a lektory, kompletní přípravu podkladů pro přeúčtování služeb a veškerou činnost spojenou s pobytem hostů. Další 16 zaměstnanců OR Hradec Králové – 2 recepční, které zajišťují ubytování zaměstnanců,

evidenci návštěv apod., 10 hlídačů, kteří zabezpečují 24hodinovou službu v recepci z důvodu EPS a 4 pokojské, které provádí úklid celé budovy.

Středisko je využíváno především dlouhodobými kurzy, jako jsou kurz VOZ (licence strojvedoucího), kurz ZOZ (zvláštní odborná způsobilost), kurz mistrů tratí, Vedoucí provozu infrastruktury, D-07 (výpravčí), Z-03 (návěstní spojový dozorce) a další školení a porady organizačních jednotek SŽ. Celková kapacita školených je 110 osob v 7 školicích místnostech, 2 učebny pro 16 školených, 2 učebny pro 23 školených, PC učebna pro 14 studentů, jedna zasedací místnost pro 20 osob, jedna zasedací místnost s možností telekonference pro 14 osob, prostory pro dopravní sál. Celková ubytovací kapacita je 48 lůžek.

Prohlídku zahajujeme v bývalém kině Sirius, dnes upraveném na kongresový sál s kapacitou až 120 míst. Není zcela součástí školicího střediska, protože ji má v pronájmu sousední restaurace. Pokračujeme do jídelny, která ještě není v plném provozu. Doladují se ještě detaily, aby ji mohli účastníci v nedaleké budoucnosti bez problému využívat. Potěšuje nás informace, že veškeré vstupy do uzavřených částí budovy, objednávky jídel atd. se budou odehrávat prostřednictvím služebního průkazu zaměstnance, takže nebude potřeba dalších karet nebo klíčů. Poněkud nás zarazí, že někdo vybral zelené kachličky jakoby z padesátých let a podlahové mozaiky v celé budově jsou také trochu „jeté“. Vysvětlení přichází vzápětí. Budova je památkově chráněná a interié-

ry musí být pokud možno zachovány, nebo restaurovány v původním architektonickém stylu.

Přesunujeme se do patra s učebnami. Trochu nás zarazí poněkud stísněné prostory, na které nejsme ze školství zvyklí. Vysvětlením je, že se nestavělo na zelené louce, ale vše se muselo vejít do již postavené budovy. Nicméně můj dojem je, že je prostorové uspořádání je dobré včetně určitého zázemí a společenské místnosti, která je vybavena kuchyňkou a zařízením pro samostudium frekventantů. Lektori mají jakousi sborovnu, zázemí pro 8 lektorů s výpočetní technikou a síťovou tiskárnou. Plusem je, že je vše vybaveno tak, aby lektori mohli při výuce používat jak PC, tak vlastní notebooky. Ze speciálních učeben je třeba zmínit tu, kde se školí zejména provozní aplikace, nebo učebna pro budoucí simulátor ETCS pro strojvedoucí a budoucí dopravní sál pro výpravčí. Na dotaz, kudy povedou kabely zazní promptní odpověď Ing. Českové, že s tím se počítalo již při projektu a průchodky jsou již zabudované v podlaze. Přesnější informace by nám měl poskytnout Bc. Jiří Manych, kterého jako na zavalanou potkáváme na chodbě. Upřesňuje, že v tomto dopravním sále budou pracoviště JOP s osmi fiktivními stanicemi, včetně staničních řádů a jiné dopravní dokumentace. Protože zařízení JOP dodávají do stanic 3 výrobci s drobnými nuancemi v obsluze, bude učebna univerzální a budou zde pouze symboly a obsluha podle norem. Z kurzu tedy nebudou vycházet výpravčí se znalostí obsluhy stanic tzv. klíči jako

dříve, ale i základy obsluhy JOP. Podotýká, že tímto nebude nahrazeno školení Signal Projekt v Brně. Na dotaz, jak budou školit jiná zabezpečovací zařízení Ing. Manych odpovídá, že mají smlouvu s Univerzitou Pardubice a je možnost výuky v jejich dopravním sále.

O patro výš začíná ubytovací část. Prohlížíme si jeden pokoj a jeho hygienické zázemí. Tento je řešen jako apartmán se dvěma a jedním lůžkem se společnou sprchou a WC. Opět není příliš velký, ale odpočinkový komfort je schopen poskytnout. I přes trochu skromné vybavení pokoje si všímáme na postelích opravdu velmi kvalitních matrací pro pohodlný spánek posluchačů. Lenka Erlebachová upřesňuje: „Z předchozího pracoviště vím, jak důležitá je pro hosty kvalita matrací, a proto jsme jim věnovali nadstandardní pozornost. Navíc je pravidelně otáčíme, aby na nich nevznikala proležená místa.“ Účastníci vícedenních kurzů mrzí, že si nemohou přes víkend ponechat některé věci na pokoji. To vysvětluje Lenka Erlebachová tím, že jako ubytovací zařízení musí splňovat normy a každý pátek, případně dříve, při změně ubytovaných probíhá dezinfekce a údržba pokojů včetně převlékání prádla a nic jiného na pokoji být nesmí. A místnost, kde by byly nějaké uzamykatelné skříňky, už se v tomto plně využitým prostoru nenašla.

Návštěvu uzavíráme debatou s průvodkyněmi, ke které se přidává gestor předpisu SŽ Zam1 a zároveň lektor Roman Čapek, nad budoucností firemního vzdělávání, získávání nových zaměstnanců ze škol a vizí odborného školství

ze strany příslušných ministerstev. Zatím nepříliš dlouhá zkušenost ukazuje, že interní kurzy jsou přínosem i z důvodu společné diskuse nad probíranou problematikou v kurzech, nerozptylování se rodinnými nebo jinými problémy atd. Nicméně by mělo jít o alternativu k lokálním jednodenním konzultacím, protože ne každý se může z nejrůznějších osobních důvodů z domova vzdálit na delší dobu. Lenka Erlebachová přidává i perličku. Mnoho účastníků kurzů by si totiž rádo odkoupilo na památku přidělené ručníky s logem firmy, což bohužel nejde.

Závěrem jsme oslovili dvě účastnice kurzu výpravčích, členky ZO OSŽ Veselí nad Moravou Annu Gregorovou a Gabrielu Bachmanovou, zda by nevyjádřily své dosavadní pocity z probíhajícího kurzu. A tady je jejich odpověď: „**Právě jsme v polovině kurzu na výpravčí v Pardubicích a už teď ho hodnotíme kladně. Na začátku jsme nebyly moc nadšené z delšího pobytu mimo domov, ale velmi rychle se ukázalo, že když tady nemusíme řešit běžné každodenní povinnosti ze života, tak máme víc času na učení a přípravu. Máme velké štěstí, že jsme se sešli dobrá parta lidí a navzájem si při učení pomáháme. Prostředí školicího střediska je pěkné, čisté a za největší výhodu považujeme, že je vše pohromadě v jedné budově, od ubytování, učebny až po jídelnu. I když chybí ještě pár věcí do zařízení na kompletní výuku, snaží se nám vedoucí kurzu (p. Manych) najít náhradní řešení. Kurz v Pardubicích rozhodně nepovažujeme za ztrátu času a každému, kdo má možnost absolvovat, ho určitě doporučujeme a doufáme, že se vše zúročí v závěrečných zkouškách a budou z nás dobří výpravčí.**“

Projednáni výše náhrady škody s odborovou organizací

V „**Dokumentech Odborového sdružení železničářů č. 4a**“, vydaných v roce 2022, bylo publikováno „**Pojištění odpovědnosti zaměstnance za škodu způsobenou v souvislosti s výkonem povolání zaměstnavateli (metodická pomůcka)**“. V této souvislosti chceme zdůraznit zejména problematiku povinnosti nahradit škodu zaměstnancem, která je velmi frekventovaná a dochází při jejím řešení v praxi k určitým pochybením.

Dle ustanovení § 263 odst. 3 zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce, ve znění pozdějších předpisů (dále rovněž „ZP“) „**výši požadované náhrady škody a obsah dohody o způsobu její úhrady s výjimkou náhrady nepřesahující 1 000 Kč je zaměstnavatel povinen projednat s odborovou organizací**“ (nikoliv pouze odborovou organizací informovat). Zde je vhodný prostor pro uplatnění podnětů, návrhů a připomínek ze strany odborové organizace, např. při specifikaci výše škody.

Při projednání s odborovou organizací a před uplatněním nároku na Kooperativu pojišťovnu, a.s. (prostřednictvím C.E.B., a.s.), je nutné vždy dbát na to, že pojištěný člen OSŽ uhradí pouze **skutečnou škodu** (viz ustálená judikatura¹⁾ v době jejího vzniku.

Při vyčíslování výše náhrady škody (specifikace) musí být zohledněna **amortizace** (pravidelné odepisování určité sumy z hodnoty zařízení, strojů, budov apod. pro jejich opotřebování), respektive poškozená strana (zaměstnavatel) by neměla nárokovat vyšší škodu, než byla skutečně zaměstnancem způsobena. Při určení výše škody se vychází z ceny této věci v době jejího poškození. Zásadně se vychází z cenového předpisu nebo z ceny pořizovací, potom je třeba zohlednit pokles hodnoty věci v důsledku jejího opotřebení, stáří nebo vad, které na ní vznikly.

Například při poškození motorového vozidla je třeba před opravou škody na vozidle zabezpečit prohlédnutí vozidla a zadokumentovat rozsah škody likvidátorem pojištných událostí apod. Pojištěný zaměstnanec – člen OSŽ by neměl uznat závazek náhrady škody ve výši, která se rovná částce za opravu vozidla, která je uvedena na faktuře za opravu ze servisu, kde byla oprava provedena. Od fakturované částky se odečte tzv. opotřebení, tj. hodnota dílů, které při opravě byly vyměněny, snižuje se v závislosti na opotřebení dílů původních (např. stáří věci, počet ujetých kilometrů apod.).

Skutečnou škodu obdobným způsobem řeší rovněž interní předpisy zaměstnavatelských subjektů – SŽ, s.o., ČD, a.s., a ČD Cargo, a.s., /Směrnice SŽ č. 110² – SŽ, s.o.; Op 21³ – ČD, a.s.; OR9-A-2008⁴ – ČD Cargo, a.s./.

Člen OSŽ, který je pojištěn na odpovědnost za škodu způsobenou v souvislosti s výkonem povolání zaměstnavateli – odpovídající pojistnou částkou (4,5násobek svého průměrného hrubého měsíčního výdělku), nehradí zaměstnavateli ze své mzdy škodu (ani srážkami ze mzdy), na kterou je pojištěn. Tato škoda je uhrazena Kooperativou pojišťovnou, a.s. Pojištěný člen OSŽ uhradí pouze spoluúčast, kterou při likvidaci stanoví Kooperativa pojišťovna, a.s.

¹ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 25 Cdo 347/2000, ze dne 28. 11. 2001; Rozsudek Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 25 Cdo 1629/2000, ze dne 27. 6. 2002.

² Předepisování náhrad škod zaměstnancům, č.j. S 27869/2014-025.

³ Předpis o předepisování náhrad škod zaměstnancům podle zákoníku práce, č.j.: 56997/2007 – 025.

⁴ Předepisování náhrad škod zaměstnancům podle zákoníku práce.

Mikuláš Hubicsák,
manager pro kolektivní vyjednávání
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí SPO OSŽ-Ústředí

Třídenní seminář v rekreačním středisku Prudká u Tišnova

Již několikrát jste se mohli dočíst na webových stránkách OSŽ nebo ve čtrnáctideníku Obzor o pořádaných školeních pracovních (PPV), školeních BOZP a také o školeních pro hospodáře. Všechna tato školení pro vás každoročně zajišťuje v rámci OSŽ oddělení SPO OSŽ-Ústředí a BOZP OSŽ-Ústředí.

**NEŽ BUDEŠ VYPOVÍDAT
ZAVOLEJ
602 262 544
KRIZOVÁ LINKA OSŽ**

Výhodou vícedenního semináře je, že načerpáte znalosti z širšího okruhu témat a je větší prostor zaměřit se na konkrétnější problematiku, se kterou se v praxi předsedové, místopředsedové a hospodáři základních organizací OSŽ (ZO OSŽ) setkávají.

Seminář, který se konal 10.–12. dubna 2024 v rekreačním středisku Prudká, byl zaměřen na oblast pracovních předsedů, místopředsedů a základních organizací OSŽ, členové ZV ZO OSŽ a členové výborů OSŽ. Přednášejícími byli Miroslav Feber za oblast BOZP, Ing. Jaroslav Kovárník, Ph.D., za oblast hospodaření a Luděk Šebrle, který mimo jiné připomněl účastníkům školení, jakým způsobem pracovat se základními dokumenty OSŽ, připomněl statut Podpůrného fondu OSŽ a vzhled formuláře, který žadatel najde na webových stránkách OSŽ, dále práva odborových organizací a jejich praktické aplikace na úrovni ZO OSŽ atd.

Přednášejícím v oblasti pracovních předpisů a jejich posledních změn nebyl nikdo jiný než vedoucí SPO OSŽ-Ústředí JUDr. Petr Večeř. Přednáška byla dále zaměřena na občanský zákoník ve vztahu k zákoníku práce, základní zásady pracovního práva, vznik, změny a skončení pracovního vztahu, výpovědní důvody ze strany zaměstnavatele, práva odborových or-

ganizací a zejména na příklady z praxe (kazuistika) apod. Tato témata byla pro přítomné posluchače velmi přínosná, což doložili několika dotazy zaměřenými na konkrétní případy ze svého pracovního prostředí.

Posledním přednášejícím na tomto vícedenním semináři byl také Mikuláš Hubicsák, který jako první a nejdůležitější věc pro každého člena OSŽ připomněl „Desatero člena OSŽ“ pro krizové situace v dopravě.

Připomeňme si aspoň tři hlavní body, které je potřeba dodržet bezprostředně po mimořádné události:

- 1) **Volat krizovou linku – tel: 602 262 544;**
- 2) **Nevypovídat, nic nepodepisovat;**
- 3) **Nechat se vystřídat ve směně.**

Dále Mikuláš Hubicsák apeloval na přítomné, ať nepodceňují pojištění odpovědnosti – a opět členům ve svých ZO OSŽ připomenul – že je potřeba mít pojištění na správnou výši pokrytí škodní události (tj. na 4,5 násobek svého průměrného hrubého měsíčního výdělku) a upravit ho například při změně pracovního zařazení nebo při zvýšení svého měsíčního výdělku v průběhu roku (např. při obdržení odměn, při práci přesčas apod.). Stále se stává, že členové OSŽ jsou podpojištěni a v případě pojistné události je tato chyba může stát i několik desítek tisíc korun, což dokumentoval na několika případech.

Na seminář zavítal jako host tajemník podnikového výboru OSŽ Správy

železnic Miroslav Maincl, který přítomné blíže seznámil s tématy projednávanými na jednáních Představenstva OSŽ a Ústředí OSŽ. Dále představil vznikající myšlenku prezentace OSŽ umístěnou nově na Facebooku, upozornil také na využití všech dostupných benefitů, které zaměstnavatelé nabízejí, a závěrem svého vystoupení nastínil nepříjemnosti v Jihomoravském kraji, které zasáhly v posledních dnech České dráhy.

„**Jako řadový člen OSŽ CDP Praha jsem se vydal na svůj první pracovní právní seminář v Prudké u Tišnova. Na programu bylo mnoho témat. Nejvíce mě zaujala problematika ohledně zákoníku práce. Organizace a jednotlivé části semináře byly zvládnuté na výbornou. Všem, kdo se o odbory více zajímají, doporučuji,**“ zhodnotil třídenní seminář účastník Karel Otava, traťový dispečer u Správy železnic.

Daniela Houdková



Další fotografie jsou dostupné na www.osz.org

Foto: Daniela Houdková



Zvláštní situace

Dne 7. 3. 2024 jsem pár minut po 11. hodině, 16. minutě v zastávce Srbsko na trati Praha–Beroun zažil zvláštní situaci. Přišel jsem na zastávku včas a šel na nástupiště na druhou kolej, kde vlaky do Prahy obvykle jezdí. Zastávkový rozhlas ohlásil, že trati projíždí i vlaky, které tam nestaví a že máme dbát zvýšené pozornosti, abychom nebyli zraněni. Hlášení dál pokračovalo, že vlak do Prahy, na který jsem čekal, na trase R 16, dopravce České dráhy, číslo R 761 Berounka s příjezdem v 11 hodin 16 minut přijede. Hlášení se opakovalo, ale ani v opakovaném hlášení nebylo, že by vlak přijel na nesprávnou kolej. Věděl jsem, že je výluka, také proto na zastávce měl zastavovat rychlík, ale zíral jsem, že od Berouna přijíždí vlak, který již z dálky vypadal jako rychlík, ale jel po nesprávné koleji. Nejdřív jsem si chvíli myslel také na základě předchozího varovného hlášení, že se jedná

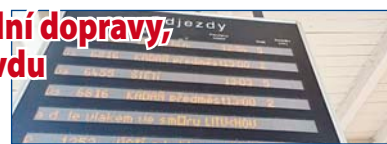
o nějaký jiný vlak, snad expres, který zastávkou profrčí. Stál jsem asi uprostřed nástupiště a pak s hrůzou zjistil, že se jedná o můj vlak. 74letý ohnutý stařec nad hrobem se zavazadlem na zádech vyrazil rychlostí sprintera Bolta na konec nástupiště, přešel trať a s vypětím posledních sil dosáhl posledních dveří vlaku, po zmačknutí čudlíku se otevřely a já nastoupil.

Když přišla průvodčí, tak jsem jí poděkoval, že vlak nevypravila hned, když viděla prázdné nástupiště. Řekla mi, že jí bylo trochu divné, že tam nikdo není a chvíli čekala. Pak mi řekla, že jsem nestál zas tak úplně blbě, protože prý někdy do Karlštejna jedou po správné a jindy po nesprávné koleji, a že dokonce o tom nejsou předem zpraveni. Tak si říkám, jestli není něco shnilého ve státě dánském – nebo spíše na Správě železnic. Copak nám asi řeknou.

Petr Rádl

Zpožděné autobusy náhradní dopravy, aneb když IDOS neříká pravdu

Ve dnech 4.–6. března letošního roku byly vybrané Os vlaky relace Ústí n. L. – Litvínov v úseku Ústí n. L. – Teplice v Čechách nahrazeny náhradní autobusovou dopravou zřejmě kvůli opravě trakčního vedení v žst. Bohosudov, jak jsem si všiml. Že autobusy neodjížděly z výchozích stanic věčně včas, budiž (možná kvůli čekání na přípojné vlaky atd.). Chtěl jsem využít spoj s odjezdem v 16:21 ze stanice Ústí n. L. západ do Teplic, který v předepsanou dobu nepřišel. Čekal jsem na něj dlouho, když mi došla trpělivost, podíval jsem se v chytrém telefonu na IDOS, a tam již uveden nebyl, a bylo mi přitom řečeno, že přijel v 16:29 a že jsem měl počkat. Žádný autobus jsem tam v tu dobu neviděl, ale zřejmě tedy přijel, když to tvrdil výpravčí, kterého zase nechci tímto článkem poškozovat, proto záměrně zde nepíšu datum, kdy se tato situace stala, neboť s paní koordinátorkou jinak cestující informoval pečlivě, jako kdykoliv



Informační tabule v žst. Ústí n. L. západ často v případě výluk zobrazuje na některých řádcích nesmyslné údaje. Stav ze dne 6. 3. 2024

jindy. Zároveň se mu tímto omlouvám, že jsem byl na něj velice nepříjemný, ale alespoň omluva byla v tomto případě na místě. Takže k čemu vymoženosti jako IDOS jsou, když tam jsou věčně obsaženy takoveto nepravdy? Zase tak zázračná doba to 21. století není, jak si jej každý vynachvaluje. Se všudypřítomnými Crossweji (nebo jak se tyto s promínutím „sragory“ nazývají), které dokonce již vlastní národní železniční dopravce, se (nejen) v rámci náhradní autobusové dopravy necestuje příliš dobře. Můžou autobusoví fanoušci zejména z facebookové skupiny „miluju autobusy“ z tohoto mého vyjádření vzteky zešedivět, jak chtějí.

Tomáš Martinec

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Vysokorychlostní tratě budou mít vlastní centrum řízení provozu

(Dokončení ze str. 1)

Vítěz výběrového řízení vypracuje mimo jiné studii nové budovy CDP VRT Praha, záměr projektu a následně dokumentace pro povolení záměru a pro provádění stavby. Zahájení stavebních prací se plánuje v roce 2027.

Pracoviště dálkového řízení provozu na vysokorychlostních tratích se bude nacházet stejně jako stávající budova

CDP v tzv. trianglu na pražské Balabence. Součástí budovy budou kromě sálů pro obsluhu VRT také dispečerské sály pro konvenční železnici v oblasti Prahy.

Samotné práce budou zahrnovat výstavbu nové budovy a na ni navazujících objektů a rozšíření stávajícího počtu parkovacích míst včetně možnosti dobíjení elektromobilů. Vznikne také nové energocentrum pro celý areál CDP Praha, které zajistí spolehlivé napájení i při mimořádných situacích.

Podobné centrum získají také vysokorychlostní tratě na Moravě. Pracoviště budou zároveň v případě potřeby schopná převzít kontrolu nad úseky VRT ve zbývajících částech republiky.

Dušan Gavenda,
tiskový mluvčí,
Správa železnic, s.o.

Najdete na
www.osz.org

Rubrika Postřehy čtenářů:

■ Postřehy čtenářů mohou být samozřejmě z pracovních i z výletních cest železnicí... a třeba rovněž výtahy. „Každý pes jiná ves“ říká ve svém příspěvku Miroslav Zikmund.

Rubrika Cestujeme za poznáním i odpočinkem:

■ S Martinem Kubíkem můžeme cestovat také se smutkem v očích. To když se vydáme do Terezínské pevnosti, a to nejen vlakem, jak je jeho zvykem cestovat, ale tentokrát například i po vodě, jak píše na webu OSŽ.

Tradiční Olomoucké setkání seniorů a jubilantů si nenechal ujít ani předseda svazu



Celkový pohled do sálu RCO



Společné setkání je vždy příležitostí k zavzpomínání

Sál regionálního centra v Olomouci zaplnili v úterý 16. dubna 2024 senioři příslušející do ZO OSŽ Olomouc hl. n. Závodní výbor této ZO pořádá setkání seniorů tradičně každý rok, aby mohl poděkovat seniorům a býva-

lým spolupracovníkům za jejich práci, předat jim informace o dění na železnici a v odborech a odměnit jubilanty. Hostem setkání byl tentokrát i předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, někdejší předseda této základní organizace.



Martin Malý a Milan Blažek předávají malou pozornost 90letému Demeteru Landovi

Úvodem se ujal slova předseda Základní organizace Olomouc hl. n. Milan Blažek, který vysoce ocenil práci seniorů, z nichž mnozí jsou dodnes aktivní v práci pro domovskou základní organizaci, nejvíce pak při činnosti v rekreačním zařízení v Potštejně. Připomněl také ostatní zařízení OSŽ, kde mají senioři možnost se za výhodných podmínek rekreovat. Na slova předsedy navázala místopředsdkyně Miloslava Pečínková ohlednutím do minulosti a výhledem do budoucnosti. Připomněla možnosti zájezdů pro seniory a s potěšením konstatovala, že o tyto zájezdy je každoročně velký zájem. Její slova doplnila vedoucí olomouckého Klubu seniorů Nada Šenkapoulová informacemi o činnosti Klubu. Členka ZV OSŽ Zdeňka Lidáková pak podala zevrubné informace o zájezdech po republice do různých

měst, na hrady a zámky. Její slova doplnil kolega Josef Mika nabídkou výletů do okolí. Současně se představila nová členka Klubu seniorů Květuše Hrušková. Následovalo vystoupení předsedy OSŽ Martina Malého. Ten přítomným seniorům vysvětlil určitá omezení pro seniory způsobená vládním „ozdravným balíčkem“, v jehož důsledku byly sníženy možnosti čerpání ze sociálního fondu a FKSP. Připomněl současně, že OSŽ se toto omezení snaží kompenzovat nabídkou výhodné členské rekreace v rekreačních zařízeních OSŽ, kde jsou i nadále cenové podmínky shodné pro členy z řad zaměstnanců i důchodců. Zmínil současně rozhodnutí Ústředí OSŽ o příspěvku základním organizacím OSŽ na akce pořádané pro členy OSŽ – důchodce ve výši 150 Kč na seniora, které opět částečně kompenzuje skuteč-

Včerejšek je neplatný šek,
zítrěk je dlužní úpis,
dnešek je jediná hotovost,
kterou máte –
utratte ji proto moudře.

Kay Lyons

–bl–



Martin Malý při svém vystoupení před seniory

nost, že České dráhy a Správa železnic již na tyto akce pro své bývalé zaměstnance přispívat nebudou. V závěru setkání bylo odměněno více než 80 seniorů, kteří v tomto roce oslavili nebo oslaví životní jubileum. Nejstarším seniorem v této ZO je 95letý Jan Polidor, který se pro nemoc nemohl setkání zúčastnit, přítomen však byl druhý nejstarší senior Demeter Landa, který letos oslaví 90. narozeniny.

Ze setkání odcházeli senioři úsměvem na tváři, který byl vyvolán dobrou atmosférou a radostí ze společného setkání.

Text a foto: Miroslav Čáslavský

V Chebu se rozloučili se severní výtopnou



Sobota 6. dubna nabídla veřejnosti jedinečnou a neopakovatelnou možnost zavítat do jinak uzavřených prostor kolem severní výtopny v Chebu, která bude spolu s točnou a současným kolejistěm už brzy minulostí. V rámci realizace investiční akce bude muset severní výtopna ustoupit výstavbě nového odstavného kolejistě a opravárenské haly. Své zázemí tak budou muset změnit i historická vozidla v péči železničního spolku Plzeňská dráha – výtopna Cheb, který uspořádal rozlučkovou akci s doprovodným programem. Do areálu lokomotivního depa se tak návštěvníci mohli dostat ze stanice Cheb každou hodinu historickým motorovým vozem M131.1515, aby si před výtopnou mohli vyfotografovat, nebo jen prohlédnout vystavené lokomotivy T679.1600, T669.0001, T444.030, T435.0145 (na snímku), 714.014 a motorové vozy M131.1487, M131.1184 a 810.201. V rychlíkovém vagonu BDa pak byla možnost prohlídky modelového kolejistě a občerstvit se dalo v baru umístěném přímo v interiéru přívěsného vozu Clm. Velký zájem byl i o krátké svezení v posunovací lokomotivě T211.0101 nebo o provizorní parkovou železnici. Akci podpořili i drážní hasiči, kteří návštěvníkům předvedli ukádky nakolejování motorového vozu a večer zajistili nasvícení historických vozidel při nočním fotografování. Zdařilá akce byla zakončena večerním posezením s hudbou.

Text a foto: Martin Kalousek

Po nás potopa...?

Dnes a denně vidíme, slyšíme a pociťujeme to, že se s naší planetou, s životním prostředím atd. něco děje a všichni víme, že příčinou toho je ČLOVĚK! A tak všude slyšíme, čteme atd., že se s tím musí něco dělat, aby jednou civilizace na toto nezašla. Povídá se, píše se atd. – a výsledek?

Například dnes (11. 4. 2024) mne zarazilo hlášení v rozhlasu, že hokejisté Sparty Praha nepojedou „nepohodlným“ autobusem z Prahy do Ostravy, ale **poletí** na 6. zápas playoff do Třince letadlem, aby byli „borci“ náležitě odpočatí!!! Je nutno letět, když už nemohou jet tím autobusem (který možná stejně pojede po ose prázdný do Třince) nebo případně i ekologičtějším a pohodlnějším vlakem (kde jinde u nás jezdit vlakem, když ne mezi Prahou a Ostravou...)? To je vstřícný přístup k životnímu prostředí? Tak se chovají sportovní kluby k naší planetě ZEMI? Inu, po nás potopa...

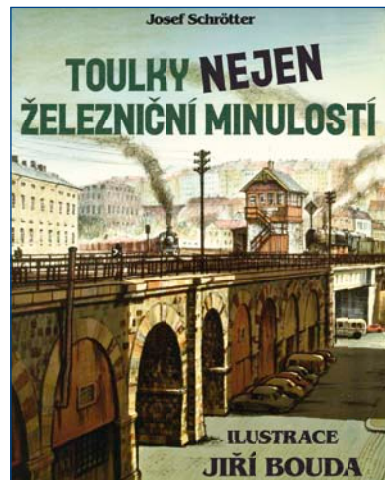
Stanislav Hájek, Pardubice

Toulky nejen železniční minulostí

V prvním květnovém týdnu dorazila na knižní trh zbrusu nová publikace z pera Josefa Schröttera s názvem „Toulky nejen železniční minulostí“. Poutavé texty jsou provázeny stovkami nádherných ilustrací akademického malíře Jiřího Boudy, jenž by se právě 5. května 2024 dožil 90 let. Tato kniha tak vzdává hold tomuto jedinečnému výtvarníkovi, který velkou část své umělecké práce zasvětil právě železnici.

Josef Schrötter a Jiří Bouda byli dlouholetí přátelé a z jejich spolupráce vzniklo několik kalendářů a také kniha „Pozor, přijíždí vlak“ o zabezpečení a řízení dopravy. Jiří Bouda pracoval na železnici několik let jako signalista a Josef Schrötter začínal jako mladý ve funkci návštěvního mistra, takže oba zažili na železnici skutečný provoz.

V nové publikaci naleznete řadu zajímavostí a pohledů do historie nejen železnice, ale také hodné obrázků a povídání o městské hromadné dopravě – k níž patřila doprava koňmi, parními tramvajemi, tramvajemi na různé alternativní pohony, elektrickými tramvajemi, trolejbusy a metrem. Nechybí ani popis dopravy na horských tratích. Kniha bude k dostání u všech knihkupců a na e-shopu www.albatrosmedia.cz.



ODBORNĚ O ŽELEZNICI



Právě vyšlo – NŽT č. 2/2024

Z obsahu: VELETRH RAIL BUSINESS DAYS 2024 – Letošní ročník provází nebyvalý zájem vystavovatelů z různých zemí Evropy; Obnova vozidel v podmínkách Českých drah; Vysokorychlostní tratě – realita budoucnosti; Jak dál s ETCS v Evropě? Knižní novinka – Toulky nejen železniční minulostí; Využití telekomunikační techniky na železnici; Seminář v Děčíně po jedenadvaceti;



Moderní lokomotiva domácí produkce Effi Shunter 1000; Regionální dispečerské pracoviště Teplice v Čechách; AŽD Praha – 70 let; Proč?... aneb Ptali jste se a my odpovídáme; Malující železničáři; O železnici s humorem. ■