● Nebezpečí závažného onemocnění zásadním způsobem ovlivnilo nejen náš život, ale i železniční dopravu v České republice ... str. 1 a 2 ● Zdraví zaměstnanců a současný stav nouze z pohledu pracovního práva ... str. 2 ● Ohlédnutí za jednáním předsedů základních organizací Oblasti FS Plzeň ... str. 2 ● Režijní jízdy musí být v souladu s legislativou ... str. 3 ● Využívá se všech možností, jak lze odstraňovat nebezpečné dřeviny z blízkosti našich tratí? ... str. 3 ● Údržba vyšší zeleně – vyjádření Správy železnic ... str. 3 ● Kauza 367/2019 Sb. aneb O zbytečné hysterii ... str. 3 ●

číslo 6
31. března 2020
ročník 73

FSČR

Zájmy strojvůdce

"VLASTNÍ SILOU"

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Neutonout v tomto (ne)čase

Letošní druhé březnové vydání strojvůdcovského časopisu, které nyní putuje k vám, našim čtenářům, kolegyním a kolegům, má z velké části úplně jiný obsah a podobu, než jsme původně zamýšleli. Je to ale naprosto logické a jen těžko by tomu mohlo být jinak, když se naše vlast, evropský kontinent a vlastě i celý svět ocitly v nebezpečí a situaci, kterou jsme ještě nikdy nezažili.

Stav nouze vyhlášený vládou této země a s tím spojená nevyhnutelná karanténní a další krizová opatření nás všechny omezují v dříve jinak běžném životním rytmu a počínání. Zasáhlo to všechny občany, ale nepochybně ještě o poznání více ty, kteří poskytují službu veřejnosti. Vedle zdravotníků, policistů, hasičů a mnoha jiných profesí jsou to v neposlední řadě i pracovníci ve veřejné dopravě, k nimž patříte i vy, strojvedoucí a další drážní zaměstnanci. Při tom podstupujete nemalá rizika, a proto zde bude jen opakováním toho, co jste v posledních dnech slyšeli už nesčetněkrát, když vás vyzvu, abyste mysleli na svoji bezpečnost a důsledně využívali všechny dostupné ochranné a hygienické prostředky! Nicméně prosím, přijměte to, vždyť zdraví máme jen jedno!

Informace, které vám v tom budou nápomocny, budeme z důvodu aktuálnosti i nadále přinášet zejména na webových stránkách *www.fscr.cz*. Prosíme, pozorně je sledujte. Souhrn toho hlavního přineseme i v Zájmech strojvůdce, abychom ale tematicky neutonuli jen v této s přibývajícími dny i poněkud stereotypní „koronovirové tematice", již příště zveřejníme také více článků zaměřených jen na železničářská témata a zvláště ta, jež zajímají strojvedoucí. Máme například hned několik příspěvků, jež se týkají provozu nedávno v České Třebové a v Praze-Vršovicích zprovozněných výcvikových trenažerů. A je to zajímavé a podnětné čtení, neboť dojde i na srovnání se zařízením, jež provozují německé železnice v Lipsku. A zaujmout může i další čtení o evropském vlakovém zabezpečovači (ETCS), protože i v jeho případě se děje mnoho nového a do značné míry nečekaného. A dočkáte se i druhé a závěrečné části atraktivního povídání kolegy Zdeňka Hájka, který pro vás všechny zavzpomínal, co všechno prožil v roce 1987 coby fíra naší parní lokomotivy na oslavách 150 let železnic v Rakousku.

Ale nyní se, prosím, především všichni držte, opatrujte sebe i své rodiny. Za vydavatele časopisu, celou Federaci strojvůdců České republiky, redakci a redakční radu vám přeji i v tomto nelehkém období pevné nervy, sílu a životní energii a samozřejmě hlavně zdraví!

Ve chvílích, kdy píši tyto řádky, po mrazivé noci venku za okny již od rána svítí slunce a na nebi není ani jediného mráčku. Snad je v tom i trochu symboliky. Vždyť ne nadarmo se říká, že po každé noci přijde den. A dosud tomu tak chvála Bohu vždy bylo. Není proto důvod myslet si, že i po tomto (ne)čase, s nímž nyní bojujeme, tomu bude jinak.

Libor Poláček, odpovědný redaktor ZS

Krizová situace a naše reakce na mimořádná opatření

Vážení kolegové,

prezidium Federace strojvůdců České republiky 12. března odeslalo všem základním organizacím dopis, ve kterém oznámilo **zrušení pravidelné celostátní rady předsedů FSČR**, která se měla konat 26. března v Praze. Naše profesní odborová organizace tak učinila na základě rozhodnutí vlády ČR o zákazu akcí s účastí více než 30 osob, které bylo přijato v souvislosti s šířením nebezpečného onemocnění COVID-19 (koronavir). Vrcholné jednání naší profesní odborové organizace, které z uvedených důvodů muselo být odloženo, se samozřejmě uskuteční brzy poté, až to situace v naší zemi a zrušení mimořádných opatření dovolí.

Jak již jistě víte, v reakci na vyhlášení stavu nouze a vládní krizová opatření prezidium FSČR okamžitě začalo vést celou řadu **jednání s představiteli managementů akciových společností České dráhy a ČD Cargo**.

Tato jednání se u ČD týkala nejen možného zmírnění dopadů následků omezování osobní dopravy, a to samozřejmě nejen té mezinárodní, a s tím spojených změn v plánování směn, ale u obou zmíněných společností také především účinných kroků k preventivní ochraně našich kolegů, to znamená zajištění náležitých **ochranných a hygienických prostředků**. Bez těch to zvláště v současné době prostě nepůjde!

Všechno zde zmínit nemohu, ale v součinnosti se zaměstnavatelem jsme se snažili mimo jiné zajistit také informace týkající se problematiky **kondičních ozdravných pobytů (KOP)**, provádění **periodických lékařských prohlídek po dobu vyhlášeného nouzového stavu** a poskytovat vám i všechna další důležitá, nám dostupná sdělení, jež vám v práci pomohou překonávat problémy vzniklé v důsledku současné globální celosvětové epidemie, která bohužel zasáhla i naši zemi.

Všechny získané informace o mimořádných opatřeních, stejně jako o krocích dohodnutých se zaměstnavatelem, se snažíme co nejdříve **veřejně prezentovat, a to formou sdělení umísťovaných průběžně na našich webových stránkách** *www.fscr.cz* a také v informacích, jež jsou z prezidia rozesílány přímo do našich základních organizací elektronickou poštou.

Vážení kolegové, v případě jakýchkoliv vážných problémů, související s výkonem vaší profese, se obzvláště nyní neváhejte obrátit na své oblastní zástupce, členy prezidia FSČR. Jsme připraveni být vám nápomocni v jejich řešení. O tom, že vaše otázky, podněty a připomínky nezapadnou, svědčí ostatně právě i již zmíněné informace, které najdete na naší internetové prezentaci.

Věřím, že společně stávající vážné potíže zvládneme překonat, aby se náš život i práce, kterou vykonáváme, brzy mohly „vrátit do normálních kolejí"! K tomu vám všem přeji hodně sil, životní energie a zejména tolik potřebné zdraví nejen vám, ale i všem vašim blízkým.

Jaroslav Vondrovic, prezident FSČR

Z kalendária udalostí na železnici po vyhlášení stavu nouze

Vážené kolegyně a kolegové, čtenáři našeho časopisu, všechna mimořádná opatření, která byla na železnici přijata v uplynulých dnech po vyhlášení stavu nouze, zde bohužel uvést nemůžeme. Přesto nabízíme přehled alespoň těch zásadních, včetně některých pro tyto i příští dny zaměstnavateli přijatých organizačních změn a pracovních postupů.

Vše, co pro vás monitoruje naše odborová organizace, ale samozřejmě najdete na oficiálních webových stránkách ***www.fscr.cz***. Zde členové prezidia Federace strojvůdců České republiky také průběžně informují o svých jednáních se zaměstnavateli, s nimiž velmi aktivně konzultují všechny možnosti, jak za této složité situace vytvořit přijatelné a hlavně co nejbezpečnější podmínky pro vaši práci. A samozřejmě zejména proto, aby bylo ochráněno vaše zdraví. To je pro nás všechny teď naprosto nejdůležitější!

Redakce ZS

12. březen – Prezidium Federace strojvůdců požádalo o jednání nejen s personální ředitelkou ČD, ředitelem odboru O18, ale i s dalšími představiteli managementu národního dopravce. Návrh se setkal s pochopením a vstřícností a od této doby je prezident FSČR v častém informačním kontaktu i s předsedou představenstva a generálním ředitelem ČD Václavem Nebeským.

Vedení FSČR deklarovalo, že omezování osobní dopravy, a to nejen mezinárodní, a s tím spojené změny v plánování směn, kroky společnosti k preventivní ochraně našich kolegů, ale i hledání pomoci našim členům, kteří se mohou dostat do tíživé situace, to vše budou hlavní témata, jimiž se nyní bude zabývat.

13. březen – Národní dopravce se na FSČR a ostatní železniční odbory obrátil s informacemi, jaké kroky musí neprodleně činit vzhledem ke změnám ve vlakové dopravě, například omezení školních a mezinárodních vlaků apod. Bylo nám rovněž sděleno, že návazně na to bude nucen přistoupit ke změnám rozpisů směn na vyrovnávací období a vzhledem ke krizové situaci bohužel nebude schopen v rámci změny rozpisu směn dodržet ustanovení § 84 zákoníku práce, který za normálních okolností stanoví povinnost předání změny rozpisu směn nejpozději dva týdny před nadcházející změnou. A navíc ČD poprvé informovaly o tom, že zaměstnanci budou muset být z provozních důvodů převedeni do režimu letmo. Byli jsme ubezpečeni, že zaměstnavatel přistupuje k těmto změnám, jež se negativně dotknou provozních zaměstnanců, jen na nezbytně nutnou dobu – po dobu trvání nouzového stavu. Federace strojvůdců byla požádána o shovívavost a pochopení mimořádnosti současné situace. Prezidium FSČR při vědomí vyšší moci, jež vedla k těmto opatřením, a s přihlédnutím k naprosto výjimečné krizové situaci, která zasáhla celou naši společnost, požádalo všechny své kolegy – členy této profesní odborové organizace, aby dle svých možností současnému postupu zaměstnavatele vyhověli a pokud možno mu vyšli vstříc.

ČD téhož dne vydaly také zvláštní opatření ke Kondičním ozdravným pobytům, k podmínkám jejich předčasného ukončení a způsobu, jak mají postupovat zaměstnanci, kteří se těchto KOP účastnili anebo na ně brzy měli nastoupit.

14. až 16. března – Federace strojvůdců byla i v těchto dnech v co nejčastějším kontaktu s představiteli managementu ČD, aby i aktivně a co nejúčinněji pomohla řešit zásadní problémy, které se v době trvání nouzového stavu v ČR projevily v železniční dopravě, a to zejména v souvislosti s vyhlášením několika nevyhnutelných krizových opatření, která byla v rámci zabránění šíření nákazy COVID-19 vyhlášena vládou České republiky. Deklarovala zejména, že za klíčově důležité považuje, aby provozní zaměstnanci Českých drah a ČD Cargo v co nejbližší době obdrželi **ochranné a hygienické prostředky**, jež pomohou minimalizovat riziko nákazy a onemocnění.

Důležité bylo rozhodnutí **o ukončení prodeje jízdních dokladů ve vlacích**. S účinností od 16. 3. 2020 do odvolání ukončila obsluha vlaku (včetně strojvedoucích 0/0-S) prodej jízdních, přepravních a rezervačních dokladů ve vlacích ČD.

Problematiku periodických lékařských prohlídek řeší Usnesení vlády České republiky z 15. března 2020 č. 214 o přijetí krizového opatření. Vláda v něm nařizuje, že **po dobu trvání nouzového stavu vyhlášeného usnesením vlády** č. 194 ze dne 12. března 2020 **není u zaměstnanců potřeba provádět periodické lékařské prohlídky ve smyslu ustanovení § 11 vyhlášky č. 79/2013 Sb.**, o provedení některých ustanovení zákona č. 373/2011 Sb., o specifických zdravotních službách (vyhláška o pracovnělékařských službách a některých druzích posudkové péče). Odbor personální (u ČD nově péče o zaměstnance) k tomu sdělil, že **vedoucí zaměstnanci připraví seznam všech zaměstnanců, u kterých je v této době nutno provést periodickou** prohlídku, a domluví s poskytovatelem zdravotnických služeb další postup.

Odbor personální ČD Cargo vydal **informace týkající se problematiky kondičních ozdravných pobytů**. Vzhledem k vyhlášení nouzového stavu na Slovensku byly až do odvolání zrušeny termíny KOP v Rájeckých Teplicích. Vzhledem k vyhlášení nouzového stavu v ČR ČDC zrušilo až do odvolání i KOP v rekreačních střediscích Poděbrady,

Pokračování na str. 2

Trojici vlaků ČD Cargo vyfotografoval v květnu 2017 ve Staré Boleslavi kolega Pavel Mlejnek. V té době zde probíhala postupná výluka obou traťových kolejí do Lysé nad Labem, která souvisela s modernizací traťového svršku na uhelné magistrále, a to právě v úseku Stará Boleslav–Lysá nad Labem. Tehdy bylo možno obě tyto železniční stanice nazvat čekárnami na souhlas k jízdě. Na tomto záběru například čekaly stroje 363 067-0, 130 034-2 a 122 031-8 na otočení směru do Lysé nad Labem

Informace pro strojvedoucí ČD Cargo

Vážení kolegové, dovolte nám, abychom vás informovali o souhrnu mimořádných provozních a organizačních opatření, která byla ke dni 19. březnu přijata u akciové společnosti ČD Cargo a týkají se tedy strojvedoucích, jejichž zájmy u tohoto nákladního dopravce naše odborová organizace zastupuje.

V mezinárodní dopravě je překročení hranice možné pouze vlaky nákladní dopravy. Dispečerský aparát ČD Cargo (DAC-Cargo) organizuje a plánuje přeshraniční dopravu tak, aby už při překročení hranice byl znám způsob návratu. Pro rg jízdy přes hranici lze použít vlaky všech dopravců dle podmínek domluvených v rámci ŽESNAD.CZ a za podmínek daných příslušným opatřením, které mají všichni dotčení strojvedoucí, včetně tabulky potřebných kontaktů na všechny dopravce, ve svých služebních tabletech. Směny jsou plánovány a organizovány tak, aby nedocházelo k potřebě využití odpočinkových místností ani nocleže.

Všem strojvedoucím je upravován výkon směn tak, aby v jejich průběhu došlo k eliminaci rg jízd i za cenu navýšení počtu Lv. Pakliže je přesto nutné rg jízdu vlakem ČD vykonat, může být tato provedena na zadním stanovišti.

V oblasti přepravy a pobytu ostatních zaměstnanců na stanovišti strojvedoucího bylo s účinností ode dne 19. března vydáno opatření, jímž se pozastavují jízdní výcviky strojvedoucích i kandidátů ve výcviku, seznání tratí, přesuny ostatních zaměstnanců k výkonu práce a stacionární školení na HV. Pozastavuje se obsazování Mn vlaků četou 1+1 s výjimkou vlaků, kde je četa 1+1 z bezpečnostních důvodů. Tyto uvedené činnosti lze v mimořádných situacích a nezbytné míře vykonávat pouze za podmínky použití stanovených ochranných pomůcek k současné krizové situaci.

Dále se nařizuje u doprovodu vlaku a posunových čet maximálně využívat stávající služební vozy Daa-k a stejně tak v maximální možné míře k přesunu provozních zaměstnanců využívat referentská vozidla.

Při přepravě zaměstnanců na obsazeném stanovišti strojvedoucího se musí všichni řídit nařízením dle aktuálně platného usnesení vlády. Situace, kdy na obsazeném stanovišti hnacího vozidla je potřeba přepravit dva zaměstnance, musí být zcela výjimečná a technologicky nezbytná. A taktéž je potřeba dobu takové přepravy zkrátit na minimum.

V současné době došlo k uzavření všech podniků na výrobu automobilů v České republice, ale i mnoha těchto i dalších firem v zahraničí, a zároveň se projevuje příkrý propad v přepravách i u ostatních komodit, a proto se začínáme se zaměstnavatelem bavit o nutných opatřeních a možnostech z toho vyplývajících.

O vývoji situace u společnosti ČD Cargo a případných dalších nově přijatých opatřeních, jež mají za stávající mimořádné situace zásadní vliv na práci strojvedoucích, vás budeme opět informovat.

David Votroubek, člen prezidia FSČR
Jiří Šafařík, člen prezidia FSČR

Z kalendária událostí na železnici po vyhlášení stavu nouze

Dokončení ze str. 1

Jáchymov a Luhačovice. FSČR při jednání s představiteli ČDC zdůraznila, že stejně jako u Českých drah považujeme za mimořádně důležité, aby i všichni strojvedoucí ČD Cargo v co nejbližší době obdrželi **ochranné a hygienické prostředky.** Zásadní problém v této době přetrvával například na hnacích vozidlech, jež si naši strojvedoucí v mezinárodní nákladní dopravě, která nebyla přerušena, předávají se svými kolegy z Německa a Rakouska. Zde je zvlášť nepřijatelné, aby neměli alespoň základní dezinfekční prostředky k dezinfekci stanovišť strojvedoucího na takto předávaných HKV.

17. březen – Naše odborová organizace vyjádřila souhlas a plně podpořila prezidiem FSČR iniciované rozhodnutí O-10 GŘ ČD o zastavení všech forem zácviku či výcviku, které by sice na jedné straně mohly vést k řešení naplnění fondu pracovní doby u jednotlivých strojvedoucích, ale neobešlo by se bez blízkého kontaktu více osob, což je nyní více než nežádoucí. Kladně jsme hodnotili i snahu a ujištění odboru oprav zajistit zvýšenou formu čištění hnacích vozidel v prostoru stanovišť a řešit stav i metodou ionizace tak, jak jsme měli možnost sledovat např. u některých autobusových dopravců.

V souvislosti s tím, že nebylo možno doložit posudek odborné hygienické stanice o zdravotní bezzávadnosti nocležen používaných v non-stop režimech a že ani zaměstnavatel nemůže garantovat stoprocentní biologickou nezávadnost těchto prostor, FSČR požádala o přechodnou úpravu směn, kde je požadován odpočinek na lůžku v místě jiném, než je místo pravidelného pracoviště zaměstnavatele. V případě, že nebude možno tento požadavek z provozních důvodů zajistit, požádala zajistit zvýšenou hygienickou očistu i na těchto místech povinného odpočinku.

FSČR navrhla zaměstnavateli (ČD) vyhlásit obdobnou povinnost, jako nařídil Magistrátu hl. města Prahy o používání ochranných roušek cestujícími při jízdě ve vlaku.

18. březen – Na pracovištích národního dopravce bylo v tento den možno zaznamenat první distribuci nově dodaných ochranných roušek a dezinfekčních gelů. Ochranné roušky nyní šijí zčásti České dráhy přímo na pracovištích OCÚ. Bylo oznámeno, že na dodávkách dalších ochranných prostředků se intenzivně pracuje. Zatímco roušky vyrobené svépomocí národního dopravce lze udržovat způsobilé i pro jejich opakované použití po vyprání při teplotě 60°C, již postupně taktéž dodávané jiné roušky jsou papírové, tedy jednorázové.

FSČR dohodla s ředitelem O18 GŘ ČD postup na základě hlášenky kolegů, a sice o možnosti zvýšení ochranné zóny pro strojvedoucí, který by vznikl uzamčením oddílu pro cestující na ř. 914. Poněvadž je ale tento postup realizovatelný i na jiných motorových a elektrických jednotkách a vydání opatření zvlášť na každou provozovanou řadu by tak bylo dost komplikované, bylo dohodnuto řešit každou konkrétní situaci společně s vlakovou četou tak, aby v první řadě nedošlo ke stížnostem ze strany cestujících při vyšší obsazenosti vlakových souprav, což ale v této době nízkého zájmu o přepravu veřejnými dopravními prostředky asi stejně nebude u většiny vlakových spojů aktuální.

Došlo k dohodě umožnit za předem stanovených podmínek rg jízdy kolegy strojvedoucího ČD Cargo na zadním stanovišti vlaku Českých drah, jakož i pro strojvedoucí ČD ve stejných případech na hnacích vozidlech ČDC.

Za velmi zásadní událost z 18. března lze považovat provozní nařízení ředitelky odboru péče o zaměstnance o převedení všech zaměstnanců všech OCP a OJ ZAP z turnusového režimu do režimu letmo, a to s účinností od 19. března do odvolání.

V prohlášení vlády bylo oznámeno rozhodnutí o omezení dálkové dopravy zejména u expresních vlaků, a to od 20. března. U ČD to mělo představovat snížení o cca 6 procent výkonů. Vzhledem k nízké obsazenosti vlaků se již taktéž začalo kalkulovat s blížící se další redukcí vozby, a to zejména v objednávkách krajů. Federace strojvůdců apelovala na to, aby i toto snížení, byť vynucené současnými dramatickými okolnostmi, bylo smysluplné a aby při zrušení Ex a R vlaků ministerstvem dopravy nenarušovalo síťovost železniční dopravy. Jde v neposlední řadě také o to, aby byl zachován co nejvyšší komfort zavedeného informačního systému pro cestující veřejnost.

FSČR postoupila zaměstnavateli i celou řadu svých dalších připomínek, mezi nimi například požadavky na všechna OCÚ: ● Zprovoznit plnění vodních nádrží umyvadel a hygienických koutků. Nelze v těchto chvílích tolerovat vyjádření dílny k těmto požadavkům „*zařízení v zimním režimu*“. ● Přesměrovat kapacity úklidu ze skříní lokomotiv a jednotek na zvýšení hygieny interiéru a stanovišť strojvedoucího.

Na základě našeho požadavku, aby došlo ke zlepšení informovanosti strojvedoucích, byla od 18. března v tabletech strojvedoucích vytvořena složka „COVID – 19“, kde jsou souhrnně všechny informace vydané vedením ČD a.s. a jednotlivými OCP. Tyto informace se nacházejí v adresáři PŘEDPISY/Předpisy-ČD/COVID – 19.

19. března – Federace strojvůdců obdržela dopis ředitelky odboru péče o zaměstnance GŘ ČD Moniky Horákové, jež se v něm obrací na strojvedoucí Českých drah. Zdůrazňuje, že si národní dopravce nejen velmi váží jejich práce, ale zároveň je i ubezpečuje, že v čase nynější hrozby nákazy koronavirem učiní maximum pro jejich ochranu. Dopis dále informuje o zavedení řady opatření pro zabezpečení snížení rizika nákazy na minimum. Zvláštní kapitolu v tomto sdělení tvořila **problematika nocležen a ubytovacích služeb**, konkrétně informace, že ČD zajišťují dezinfekci příslušných prostorů po každém jejich použití před tím, než je použije další zaměstnanec. O realizaci takového opatření se strojvedoucí dozví před svým vstupem do těchto zařízení, kde bude na dveřích vždy vyvěšen protokol o provedené dezinfekci.

V této souvislosti byla uvedena informace o přesně vymezených podmínkách, za nichž může zaměstnanec odmítnout výkon práce. A sice, že je to možné pouze, pokud zaměstnanec má důvodně a objektivně (nikoliv subjektivně podle svých pocitů) za to, že bezprostředně a závažným způsobem je ohrožen jeho život a zdraví. Možnost odmítnutí je podle jejího názoru vykládána restriktivně a odmítnutí lze provést pouze v případě, že ohrožení zdraví hraničí s jistotou.

Na závěr dopisu, kde bylo uvedeno, že případné zastavení železničního provozu by přispělo ke kolapsu celé naší země, reagoval prezident FSČR Jaroslav Vondrovic stanoviskem, v němž mimo jiné uvedl: *„O zastavení provozu, zvláště pak za této složité situace, v níž se nyní nacházíme, ze strany FSČR nikdy nepadlo ani slovo. Strojvedoucí, jejichž zájmy naše samostatná profesní odborová organizace hájí, jsou profesionálové, kteří svoji profesi vykonávají s vědomím plné odpovědnosti, že se jedná o prakticky nezastupitelnou službu pro naši zemi a pro všechny její občany. Federace strojvůdců od samého počátku vyhlášení nouzového stavu zdůrazňuje potřebu stálé, kvalitní a odpovědné komunikace mezi námi a vedením firmy. Vidí to tak a stejný přístup jako jediný možný ostatně oceňuje i předseda představenstva a generální ředitel ČD Václav Nebeský, který doslova uvedl, že je moc dobře, že nyní „odbory a management firmy táhnou za jeden provaz.“ A mohu tedy všechny čtenáře těchto řádků ubezpečit, že ani Federace strojvůdců, přestože samozřejmě hodlá pro své kolegy nyní v těchto těžkých chvílích učinit opravdu maximum, nechce na takovém odpovědném přístupu cokoliv měnit, natož z něho ustoupit.“*

Z informací publikovaných na webových stránkách www.fscr.cz vybral Marek Poláček.

Zdraví zaměstnanců a současný stav nouze z pohledu pracovního práva

Obsáhlý příspěvek, který zde zveřejňujeme, je jen základním přehledem, který čerpá ze současných legislativních norem. Pro naše kolegy a čtenáře tedy přináší obecnější informace, jež tedy budou naší odborovou organizací postupně dále doplňovány podle vývoje situace po dobu vyhlášeného stavu nouze v České republice.

Co dělat k ochraně zdraví zaměstnanců

Zaměstnavatel musí vyhodnotit rizika spojená s výkonem práce a přijmout opatření pro jejich odstranění nebo minimalizaci. To zahrnuje i riziko nákazy koronavirem SARS-CoV-2 (často označovaným i jako COVID-19). Opatření je třeba přizpůsobit konkrétním podmínkám zaměstnavatele. Byť dopad koronaviru na světovou populaci byl vyhodnocen Světovou zdravotnickou organizací (WHO) jako celosvětová epidemie, také toto závažné a jak se ukazuje i velmi agresivní onemocnění se přenáší v zásadě stejně jako chřipka. Preventivní opatření jsou si tedy v obou případech velmi podobná.

Mezi preventivní opatření může zaměstnavatel zahrnout

Osvětu mezi zaměstnanci – upozornění na potřebu pravidelného mytí rukou teplou vodou a mýdlem, doporučení správné techniky mytí rukou, upozornění na správnou techniku zakrývání úst při kašli.

Omezit osobní setkání a upřednostnit jednání a schůzky prostřednictvím video/telekonferencí, případně mimo prostory zaměstnavatele.

Omezit pracovní cesty a velké konference, zejména v zahraničí.

Zvážit častější úklid prostor, případně jejich úklid desinfekčními prostředky a poskytnutí desinfekčních prostředků v prostorách zaměstnavatele (gely, utěrky atd.). Desinfekční prostředky může zaměstnavatel umístit způsobem znesnadňujícím jejich „odnášení“ zaměstnanci k domácímu použití.

Vybavit zaměstnance bezprostředně ohrožené nákazou ochrannými pomůckami (respirátory, v případě velkého rizika i obličejovými štíty). Je vhodné připomenout, že pro ochranu před nákazou je důležitější mytí rukou než respirátor. Respirátor chrání, jen pokud je správně nasazen, sejmut a po použití zlikvidován.

Užitečným může být i nošení roušek nebo respirátorů nižší kategorie, které mohou ochránit alespoň před šířením nákazy kapénkami.

Omezit pohyb třetích osob v prostorách zaměstnavatele na vyhrazená místa, případně vstup třetích osob zakázat úplně.

Umožnit zaměstnancům práci z domova, pokud je to možné.

Udržovat odstup alespoň dva metry, kde je to možné.

Preferovat bezhotovostní platební styk.

Zajistit zvýšenou desinfekci pracoviště.

Zaměstnavatel by měl pravidelně informovat své zaměstnance o přijatých a plánovaných opatřeních, aktualizovat kontaktní údaje zaměstnanců a také osob, na které se mají zaměstnanci obrátit v případě dotazů ohledně koronaviru.

Sledování soukromého života zaměstnanců

Od zaměstnanců je možné vyžadovat informace o rizicích spojených s koronavirem, například zda se nezdržovali v některém z ohnisek nákazy. Na druhou stranu může být obtížné zaměstnance postihnout za nepravdivou nebo neúplnou odpověď.

Doporučuje se zaměstnance seznámit s povinností informovat o svém návratu z rizikové oblasti, povinností kontaktovat svého ošetřujícího lékaře v případě výskytu příznaků infekčního onemocnění a také o případných důsledcích, které může zatajení cesty do rizikové oblasti mít, včetně náhrady škody, pracovněprávní, přestupkové a v extrémních případech i trestní odpovědnosti.

Stejně tak má zaměstnavatel právo zaměstnancům pouze důrazně doporučit, aby do rizikových oblastí soukromě nejezdili. Nemůže jim ale soukromé cesty zakázat.

Testování zaměstnanců na koronavirus

Zaměstnavatel testování na koronavirus vynucovat nemůže. V současné době se tyto testy dělají jen na základě rozhodnutí hygienika nebo lékaře. Některá zdravotnická zařízení ale nabízejí za testy úhradu.

Ministerstvo práce a sociálních věcí doporučuje v tiskové zprávě, aby zaměstnavatel zjišťoval způsobilost k práci prostřednictvím mimořádných pracovnělékařských prohlídek. Takový postup se ale doporučuje předem konzultovat s poskytovatelem těchto služeb.

Co se zaměstnancem podezřelým z nákazy?

Pokud má zaměstnavatel obavu, že zaměstnanec může být nakažen, doporučuje se dohoda (telefonická) se zaměstnancem, že svůj návrat z rizikové oblasti nahlásí svému praktickému lékaři, případně příslušné krajské hygienické stanici. Ti rozhodnou o potřebě provedení testu na koronavirus a případném nařízení karantény.

Pokud zaměstnanec v tomto směru odmítne spolupracovat, může zaměstnavatel o jeho příjezdu z rizikové oblasti informovat příslušnou hygienickou stanici.

Zaměstnanci byla nařízena karanténa

Pokud byla zaměstnanci nařízena orgánem veřejného zdraví (příslušná krajská hygienická stanice nebo i ošetřující lékař) jedná se o překážku v práci, za kterou zaměstnanci přísluší náhrady mzdy stejně jako v případě běžné pracovní neschopnosti. To znamená, že zaměstnanec má nárok na náhradu mzdy ve výši 60 % průměrného výdělku (vypočtenou z redukovaného základu dle zákoníku práce) po dobu prvních 14 dní karantény a od 15. dne bude čerpat nemocenskou ze systému nemocenského pojištění.

O nařízení karantény je zaměstnanec povinen zaměstnavatele bez zbytečného odkladu informovat a překážku v práci doložit.

Zaměstnanec, jenž je podezřelý z nákazy, ale nebyla mu nařízena karanténa

Pokud lékař neshledal nezbytným vzít zaměstnance do karantény (jeho volný pohyb není ohrožením pro veřejnost) a zaměstnanec není ani v pracovní neschopnosti, musí tento závěr zaměstnavatel respektovat.

Pokud se zaměstnavatel i v této situaci rozhodne usilovat, aby se zaměstnanec nezdržoval na pracovišti, má několik možností, mimo jiné:

● Dohoda o práci z domova – možnost podmíněná souhlasem zaměstnancem, pokud to povaha práce připouští.

● Náhradní volno – pokud má zaměstnanec napracované přesčasy či pracoval ve svátek, může mu je zaměstnavatel nařídit vyčerpat

● Neplacené volno – na základě žádosti zaměstnance mu může zaměstnavatel umožnit čerpání neplaceného volna.

● Zrušení plánovaných směn – možnost zaměstnanci upravit rozvrh směn, a to i bez jeho souhlasu; rozvrh směn je ale třeba stanovit 14 dní předem, nebyla-li dohodnuta lhůta kratší.

Poznámka: Vzhledem k tomu, že ČD dne 18. března 2020 vydaly provozní nařízení ředitelky odboru péče o zaměstnance o převedení všech zaměstnanců všech OCP a OJ ZAP z turnusového režimu do režimu letmo, a to s účinností od 19. března do odvolání, tato varianta u národního dopravce nyní nepřichází v úvahu.

● Dovolená – možnost nařídit zaměstnanci dovolenou, a to i bez jeho souhlasu; dovolenou je ale třeba nařídit 14 dní předem, nebyla-li dohodnuta lhůta kratší. Toto je však problematické i s ohledem na to, že dovolená má sloužit k odpočinku a regeneraci pracovních sil, nikoli k řešení případu, kdy zaměstnavatel nemůže zaměstnancům přidělovat práci.

● Poslat zaměstnance „na překážky“ – možnost i bez souhlasu zaměstnance, zaměstnavatel musí platit náhradu mzdy ve výši průměrného výdělku.

Zaměstnavatel nemůže fakticky provozovat svou činnost

Pokud zaměstnavatel v důsledku mimořádného opatření vlády nemůže fakticky provozovat svou činnost, případně nemůže přidělovat práci, kterou zaměstnanci dosud vykonávali, může se rovněž dohodnout se zaměstnancem na přidělení jiného druhu práce. Jednostranné převedení na jinou práci ze strany zaměstnavatele není přípustné.

Pokud nebude v daném případě možné uplatnit ani jeden z výše nastíněných nástrojů, pak bude nutné nepřidělování práce zaměstnancům posoudit jako překážku v práci na straně zaměstnavatele.

Zákoník práce rozeznává následující typy překážek v práci na straně zaměstnavatele, které přichází v úvahu v souvislosti s epidemií koronaviru:

● prostoj – § 207 písm. a) zákoníku práce,

● částečná nezaměstnanost – § 209 zákoníku práce,

● jiná překážka v práci na straně zaměstnavatele – § 208 zákoníku práce.

Prostoj je definován jako přechodná závada, v jejímž důsledku nemůže zaměstnavatel zaměstnanci přidělovat práci a která byla způsobena nezaviněnou poruchou na strojním zařízení, výpadkem dodávky surovin nebo pohonné síly, chybnými pracovními podkladyy nebo jinými provozními příčinami. Aby se jednalo o prostoj, musí závada nastat náhle a neočekávaně. Obvykle se jedná o okolnosti mechanické či technologické povahy. Prostoj nemůže být uplatněn pouze na základě jednostranného rozhodnutí zaměstnavatele. Musí se jednat o důsledek objektivní okolnosti, kterou lze podřadit pod výše popsaný pojem přechodná závada.

Lze si představit případ, kdy v důsledku mimořádného opatření, případně preventivního opatření zaměstnavatele nebo zvýšené absence zaměstnanců v souvislosti s karantěnními opatřeními, dojde k tomu, že tento zaměstnavatel výrazně omezí nebo přeruší činnost. Při prostoji přísluší zaměstnanci náhrada mzdy ve výši nejméně 80 % průměrného výdělku

Částečnou nezaměstnanost, tedy překážku v práci podle § 209 zákoníku práce může zaměstnavatel uplatnit v případě, kdy:

● není zaměstnavatelem, který odměňuje své zaměstnance platem (například příspěvková organizace nebo jiný zaměstnavatel uvedený v § 109 odst. 3 zákoníku práce),

● nemůže přidělovat práci v důsledku dočasného omezení odbytu jeho výrobků nebo omezení poptávky po jím poskytovaných službách,

● dohodl se na aplikaci částečné nezaměstnanosti s odborovou organizací.

U některých zaměstnavatelů dochází k tomu, že v důsledku mimořádných opatření vlády dochází k dočasnému omezení odbytu jeho výrobků nebo omezení poptávky po jím poskytovaných službách. Částečná nezaměstnanost se uplatní pouze na základě dohody s odborovou organizací. Jestliže u zaměstnavatele odborová organizace nepůsobí, může být dohoda nahrazena vnitřním předpisem. Dohoda s odborovou organizací, případně vnitřní předpis, má upravit výši náhrady mzdy, která bude zaměstnancům v době částečné nezaměstnanosti poskytována. Náhrada mzdy musí činit nejméně 60 % průměrného výdělku.

Nedojde-li k uplatnění žádné z výše popsaných překážek v práci, bude nepřidělování práce zaměstnanců v důsledku plnění mimořádných opatření vlády muset být považováno za **jinou překážku v práci na straně zaměstnavatele**, při níž zaměstnanci podle § 208 zákoníku práce přísluší náhrada mzdy nebo platu ve výši 100 % průměrného výdělku.

Zaměstnanec odmítá přijít do práce

Zákoník práce dává zaměstnanci právo odmítnout výkon nebezpečné práce. Odmítnutá práce ale musí bezprostředně a závažným způsobem ohrožovat jeho život nebo zdraví, popřípadě život nebo zdraví jiných lidí. Test pro odmítnutí práce je tak velmi přísný a v případě obavy z nakažení koronavirem nemusí být u zaměstnance v tuto chvíli naplněn.

Obecně se v takových případech doporučuje pokusit se hledat společné řešení (jak již bylo zmíněno). Pokud by zaměstnanec přesto odmítl přijít do práce, jedná se o neomluvenou absenci, za které ho může zaměstnavatel postihnout.

Mohou se samozřejmě objevit případy komplikovanější, které je třeba posuzovat individuálně (osoby s oslabenou imunitou, potížemi s dýcháním, nemocným srdcem, cukrovkou, těhotné atd.).

Výpadek MHD

V případě nepředvídatelného výpadku hromadné dopravy má zaměstnanec, který se nemohl dostat včas na pracoviště, právo na pracovní volno bez náhrady mzdy.

Dětem zavřeli školu

Zákon výslovně počítá i se situacemi, kdy zaměstnanec potřebuje namísto práce pečovat o dítě mladší 10 let. Výslovně upravuje například:

● uzavření školy, kam dítě běžně dochází z důvodu protiepidemiologických opatření;

● nařízení karantény dítěti;

● nařízení karantény osobě, která o dítě jinak pečuje.

V takovém případě musí zaměstnance (rodiče, případně osobu žijící s dítětem ve společné domácnosti) zaměstnavatel omluvit v zaměstnání a zaměstnanec má právo na ošetřovné (dávka ze systému nemocenského pojištění). Výše ošetřovného za kalendářní den činí 60 % denního vyměřovacího základu.

Ošetřovné náleží jen jedné z oprávněných osob nebo postupně dvěma oprávněným, jestliže se v témže případě péče vystřídají. Doba, kdy zaměstnanci náleží ošetřovné, činí nejdéle 9 kalendářních dnů, případně 16 kalendářních dnů, jde-li o osamělého zaměstnance, který má v trvalé péči aspoň jedno dítě ve věku do 16 let, které neukončilo povinnou školní docházku.

Nárok na ošetřovné z důvodu uzavření školy uplatňuje zaměstnanec tiskopisem Žádost o ošetřovné při péči o dítě do 10 let z důvodu uzavření výchovného zařízení (školy), který mu vydá ve dvou vyhotoveních škola, kterou dítě navštěvuje. Zaměstnanec doplní část B tiskopisu a předá je neprodleně zaměstnavateli, který pak podklady pro výplatu dávky předá příslušné Okresní správě sociálního zabezpečení.

Nárok na ošetřovné nemají zaměstnanci činní na základě dohody o pracovní činnosti a dohody o provedení práce.

Ministerstvo práce a sociálních věcí navrhuje urychlené přijetí změny zákona o nemocenském pojištění tak, aby podpůrčí doba pro ošetřovné trvala po celou dobu, po kterou bude trvat uzavření škol a školských zařízení.

Nově vznikající pracovní poměr

Na základě nařízení vlády ze dne 15. 3. 2020 lze od tohoto dne po dobu trvání nouzového stavu u nových zaměstnanců nahradit zdravotní průkaz nebo posouzení zdravotní způsobilosti osoby ucházející se o zaměstnání (vstupní lékařskou prohlídku) čestným prohlášením podle stanoveného vzoru.

Po dobu trvání nouzového stavu není nutné provádět u zaměstnanců periodické lékařské prohlídky.

Všechna povolení k zaměstnání a povolení a víza k pobytu, která budou vydána do 15. 3. 2020 osobám v pracovněprávním vztahu k zaměstnavatelům poskytující služby na základě dohody agentury práce, se prodlužují na dobu 60 dnů po skončení nouzového stavu.

Odborová organizace

Podle § 322 zákoníku práce mají odborové organizace právo vykonávat kontrolu nad stavem BOZP a prověřovat, jak zaměstnavatel plní své povinnosti na tomto úseku. Toto právo však není jen pouhé právo, ale je to přímo povinnost odborové organizace vůči zaměstnancům. Posláním odborové organizace je chránit oprávněné zájmy zaměstnanců a v době pandemie musí být oprávněným zájmem zaměstnanců zajistit u zaměstnavatele co nejlepší hygienické podmínky, a to tedy musí i Federace strojvůdců České republiky soustavně kontrolovat a prověřovat.

Na základě v současné době platné legislativy a s použitím informací z internetových zdrojů uvedených v závěru tohoto příspěvku připravila Mgr. Jana Vargová.

Zdroje:

https://www.epravo.cz/top/clanky/koronavirus-prakticka-prirucka--zamestnavatele-110801.html; https://www.cmkos.cz/cs/obsah/219/pracovni-pravo-versus-koronavirus/265747

Pro získání podrobných informací o karanténě:

https://www.mpsv.cz/documents/20142/1248138/12_03_2020+TZ+--+Koronavirus+a+pracovn%C4%9Bpr%C3%A1vn%C3%AD+-souvislosti.pdf/9a000de5-8f70-b3d9-8f16-b1e256a64bcd

Ohlédnutí za jednáním rady předsedů Oblasti FS Plzeň

Ve dnech 4. a 5. března se v Přibyslavi konala Rada předsedů základních organizací Oblasti FS Plzeň. Naše jednání, které se konalo za účasti všech volených oblastních zástupců a členů prezidia, ústřední revizní komise a také smluvních advokátů FSČR, řídil člen P-FS Josef Bock. Přítomné předsedy a zástupce ZO nejprve seznámil s programem této RPO. Po nutných formalitách, jako jsou již tradičně schválení programu a volba členů návrhové komise, už nic nebránilo naplno se věnovat vlastnímu rokování.

Po kontrole usnesení a zápisu z minulé RPO, která se konala 23. a 24. října loňského roku, se ujal slova viceprezident FSČR Jaroslav Vincour. Nejprve nás seznámil s průběhem a výsledky jednání o nyní již platné nové podnikové kolektivní smlouvě u ČD. Poté uvedl přehledně zpracovanou názornou prezentaci dokladující vývoj průměrné mzdy u profesí strojvedoucí a strojmistr od roku 2011 až po současnost. V této prezentaci nechyběla ani pro nás důležitá čísla o počtu přesčasových hodin či hodin dělených směn a v neposlední řadě také o věkové struktuře strojvedoucích, a to v porovnání všech tří Oblastních center provozu (OCP). Rovněž se hovořilo o takzvaném svátkovém právu a také o „pseudokopkách“.

Následně předseda ústřední revizní komise FSČR Jiří Hajný přiblížil některé změny v sociálním programu Stephenson, aby pak předsedům rovněž odpověděl na konkrétní dotazy týkající se tohoto tématu.

Nato se slova ujal člen prezidia FSČR David Votroubek. Podal všem přítomným informace o náročných jednáních vedených ohledně nového katalogu prací ČD Cargo a v souvislosti s tím samozřejmě také o kolektivním vyjednávání, jež proběhlo u společnosti ČDC. Přednesl rovněž prezentaci dokladující vývoj průměrné mzdy od roku 2008, přesčasové práce a zaměstnanosti. Zmínil se také o současné situaci tohoto největšího železničního nákladního dopravce, který je dceřinou společností ČD.

Za velmi důležité lze považovat vystoupení prezidenta Federace strojvůdců České republiky Jaroslava Vondrovice, který se zaměřil na činnost prezidia, na jednání vedená nejen s ministrem dopravy, ale také s představiteli dalších orgánů a institucí. Hovořil o dále probíhajících legislativních změnách, tedy zejména v zákoně o dráhách, kde se již podařilo prosadit možnost snadnějšího kácení nebezpečných dřevin v blízkosti kolejí, což je velmi zásadní nejen pro bezpečnost nás strojvedoucích, ale hlavně také pro cestující veřejnost. Kolega Vondrovic ovšem neopomněl připomenout ani další podněty předložené naší odborovou organizací k zajištění větší bezpečnosti na železnici. Mezi jinými k nim patří i prosazení monitoringu licencí strojvedoucích, o němž se často hovoří také pod zkratkou MLS.

V následné části jednání RPO Plzeň si zástupci základních organizací zvolili ze svých řad členy mandátové a návrhové komise a ověřovatele zápisu pro letošní jednání Celostátní rady předsedů (CRP). RPO Plzeň se ovšem zabývala taktéž připravenými návrhy na úpravu stanov, organizačního, jednacího a volebního řádu naší odborové organizace a také na úpravu zásad pro hospodaření prezidia FSČR. Jedná se o velmi důležité dokumenty, se kterými se účastníci takto seznámili. Volnou formou se diskutovalo ještě také ve večerních hodinách, kdy se nezapomnělo ani na různé problémy, s nimiž se setkáváme na některých našich pracovištích.

V prezentaci jednotlivých statí předložených důležitých dokumentů se pokračovalo ještě od rána druhého dne. Na mnohé dotazy, proč má dojít k navrženým změnám, odpovídali nejen členové prezidia, ale také přítomní advokáti Jana Vargová a Gustav Valenz. Zda budou navržené změny přijaty, o tom rozhodne letošní Celostátní rada předsedů.

Pro úplnost ještě dodejme, že zástupci základních organizací se seznámili s výsledky hospodaření Oblasti FS Plzeň a schválili návrh jejího rozpočtu na letošní rok. Na závěr jednání, které lze hodnotit jako velmi konstruktivní, bylo přijato usnesení a rokování RPO Plzeň tak mohlo být ukončeno.

Jaromír Ott
předseda ZO FS Plzeň a člen redakční rady Zájmů strojvůdce

Snímky Jaromíra Otta z březnového jednání rady předsedů základních organizací Oblasti FS Plzeň

Režijní jízdy musí být v souladu s legislativou

V článku o jednání předsedů základních organizací Oblasti FS Olomouc, který byl zveřejněn v letošním pátém vydání našeho časopisu, bylo mimo jiné zmíněno, že *„… rozvinula se i poměrně rozsáhlá debata, zda jízda na školení je režijní jízdou nebo ne. To vše má i souvislost s pravomocným rozsudkem v případu jednoho z našich kolegů, který se soudil se svým bývalým zaměstnavatelem o proplacení rg jízd. Rozsudek mu dal za pravdu, a tak nyní se vše bude dále odvíjet od toho, jak se k této skutečnosti postaví další zaměstnavatelé, v nichž pracují naši kolegové, jejichž zájmy FSČR hájí.“*

Dovolte, abych k problematice řešení režijní jízdy ještě alespoň připomněl, že prezidium naší profesní odborové organizace již delší dobu zaměstnavatele upozorňuje na skutečnost, že v takových případech nepostupují v souladu s legislativou České republiky. Tyto záležitosti řeší zákoník práce v § 230, Nařízení vlády (NV) č. 589/2006 Sb. a od roku 2019 i Podniková kolektivní smlouva ČD a.s.

V článku zmíněný rozsudek jen potvrdil stanovisko P-FS a může sloužit jako precedens. Na výsledku, mám na mysli rozhodnutí soudu, má velkou zásluhu práce smluvního advokáta Federace strojvůdců České republiky Gustava Valenze, která byla v rámci právní ochrany poskytnuta členovi naší odborové organizace.

A ještě považuji za správné upozornit na vazbu rg jízdy na místo výkonu práce (viz již zmiňované NV 589/2006 Sb). Pracovní smlouvy se u jednotlivců ohledně určení místa výkonu práce velmi liší. My starší máme většinou určené jedno konkrétní místo výkonu práce. Například Jihlava, Pávovská 2a nebo obec, popř. její část – u mě je to ČSD Lokomotivní depo Jihlava. Nově příchozí kolegové však mají většinou místo výkonu práce definováno jako např. OCP Západ. Z toho vyplývá, že nárok na rg jízdu může být rozdílný u dvou zaměstnanců jednoho pracoviště, jedoucích na stejné pravidelné školení. Ostatně na toto jsem na všech nedávno konaných oblastních radách rovněž důrazně upozorňoval.

Josef Bock
člen prezidia FSČR

Poznámka: Pro úplnost ještě uvádím i zmíněnou legislativu.

Zákoník práce, § 230 *Prohlubování kvalifikace*

(1) Prohlubováním kvalifikace se rozumí její průběžné doplňování, kterým se nemění její podstata a které umožňuje zaměstnanci výkon sjednané práce; za prohlubování kvalifikace se považuje též její udržování a obnovování.

(2) Zaměstnanec je povinen prohlubovat si svoji kvalifikaci k výkonu sjednané práce. Zaměstnavatel je oprávněn uložit zaměstnanci účast na školení a studiu, nebo jiných formách přípravy k prohloubení jeho kvalifikace, popřípadě na zaměstnanci požadovat, aby prohlubování kvalifikace absolvoval i u jiné právnické nebo fyzické osoby.

(3) Účast na školení nebo jiných formách přípravy anebo studiu za účelem prohloubení kvalifikace ***se považuje za výkon práce****, za který přísluší zaměstnanci mzda nebo plat.*

Nařízení vlády 589/2006 Sb., část první, § 3

e) Režijní jízdou doba potřebná pro přemístění zaměstnance ze sjednaného místa výkonu práce do jiného místa výkonu práce před jeho začátkem nebo doba potřebná pro přemístění z místa výkonu práce do jiného místa výkonu práce v jeho průběhu nebo doba potřebná k přemístění z místa výkonu práce do sjednaného místa výkonu práce po skončení pracovního výkonu,

PKS ČD 2019, 2020, Příloha č. 1, čl. 1, bod 1., poslední věta

Povinné školení se z hlediska pracovní doby považuje za výkon práce.

Využívá správce železniční dopravní cesty všech možností, jak odstraňovat nebezpečné dřeviny?

Problematikou vážných rizik pro železniční provoz, jimiž jsou stromy, ale i další většinou vzrostlé náletové dřeviny nacházející se v bezprostřední blízkosti železničních tratí, se v Zájmech strojvůdce zabýváme dlouhodobě. A tak je pro nás samozřejmostí, že článků na toto téma, například od kolegů Vladimíra Seluckého anebo Evžena Mikolajka, vyšlo letos již několik.

Nicméně nový impuls, na který je potřeba reagovat, představuje skutečnost, že s účinností od 15. ledna 2020 vstoupil v platnost *Zákon* č. 367/2019 Sb., kterým se mění *zákon* č. 266/1994 Sb., o *dráhách*, ve znění pozdějších předpisů. Tato legislativní změna ve stávající podobě totiž mimo jiné nově usnadňuje odstraňování této nebezpečné vegetace.

A tak není divu, že mnozí kolegové strojvedoucí, kteří tuto změnu velmi přivítali, nás požádali, abychom v tomto jejich profesním odborovém časopise po dvou měsících platnosti nové legislativy zveřejnili, jak těchto nyní nově poskytnutých možností k minimalizaci provozních rizik a zvýšení úrovně bezpečnosti železničního provozu využívá státní organizace Správa železnic. Proto jsme se obrátili na její tiskové oddělení s žádostí o komplexní informaci, jak na tuto změnu zareagoval správce železniční dopravní cesty, jaké kroky v tomto směru již uskutečnil, popřípadě co bude následovat.

A zvláště nás zajímala konkrétní informace, kolik Správa železnic již poslala majitelům pozemků, na nichž rostou rizikové stromy a další dřeviny, upozornění, v nichž by deklarovala nutnost jejich rychlého odstranění či dalších všech s tím souvisejících kroků.

Vyjádření Správy železnic, které jsme obdrželi, zde zveřejňujeme v plném znění.

Marek Poláček

Údržba vyšší zeleně – vyjádření Správy železnic

Je pravda, že s účinností od 15. ledna 2020 vstoupil v platnost zákon č. 367/2019 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, který upravuje i některá ustanovení, jež mají vazbu právě na oblast údržby vyšší zeleně v ochranném pásmu dráhy.

Proto Správa železnic k 15. lednu zveřejnila Předběžnou metodickou instrukci, kde s vazbou na nastalé změny zákona o dráhách nastínila postupy pro oblast údržby vyšší zeleně (kácení) do doby, než bude aktualizován Metodický pokyn pro údržbu vyšší zeleně, kde jsou tyto postupy popsány podrobněji.

Metodický pokyn je v závěrečném připomínkovém řízení a předpokládá se, že v průběhu března bude vydán, aby se jím mohly řídit jednotlivé organizační jednotky, zejména tedy oblastní ředitelství. V rámci úpravy metodického pokynu je zapracováno posílení pravomocí pro Správu železnic jako správce infrastruktury v oblasti údržby vyšší zeleně i některá nová stanovení, jako je například možnost vstupu na pozemky cizích právních subjektů.

Vznikla pracovní skupina za účasti Správy železnic a Ministerstva dopravy, která nastaví jednotný postup v rámci celého resortu s vazbou na novelu zákona o dráhách. Uskutečnilo se i jednání této skupiny za účasti zástupců Ministerstva životního prostředí s cílem stanovit postupy v metodickém pokynu tak, aby byly akceptovatelné ze strany orgánů ochrany přírody a krajiny (změna zákona o dráhách má svým způsobem dopad i na zákon o ochraně přírody a krajiny). Tím chceme elimininovat riziko případných průtahů ze strany jednotlivých orgánů ochrany přírody a krajiny (OOP).

Poznámka k upozorněním pro vlastníky pozemků v ochranném pásmu dráhy, na nichž se mohou vyskytovat rizikové stromy, tedy k upozornění, že vznikne-li toto nebezpečí z jednání těchto vlastníků, jsou povinni učinit nezbytná opatření na svůj náklad: Nejvíce kácení se provádí a orgány OOP povoluje v období tzv. vegetačního klidu (od 1. listopadu do 31. března). Vlastníky se snažíme oslovovat ještě před začátkem tohoto období tak, aby kácení mohlo být realizováno právě během období vegetačního klidu. Také musíme upozornit, že výše zmíněné upozornění nevyvstalo až se současnou novelou zákona o dráhách, ale využívalo se již v předchozích letech. Současná novela zákona o dráhách zvýšila „vymahatelnost“ některých povinností, jež mají vlastníci pozemků v ochranném pásmu dráhy.

Správa železnic eviduje za rok 2019 celkem 423 odeslaných upozornění na vlastníky pozemků s výskytem potenciálně rizikových dřevin, v předchozím roce 2018 šlo o celkem 481 upozornění. Údaje za období 1. ledna až 31. března 2020 budeme mít k dispozici během dubna, kdy dochází k vyhodnocení kácení v tzv. jarní části období vegetačního klidu.

Radka Pistoriusová
tisková mluvčí Správy železnic, s.o.

Kauza 367/2019 Sb. aneb O zbytečné hysterii

Stromy rostoucí v ochranném pásmu dráhy jsou ohroženy bezohledným kácením. Toto tvrzení šíří i v České televizi mimo jiné reprezentanti Českého svazu ochránců přírody nebo hnutí DUHA. Tvrdí to i někteří senátoři, kteří odmítli schválit novelu zákona o dráhách, kterou předtím schválila v září 2019 Poslanecká sněmovna. Napodruhé byla novela schválena až 17. prosince 2019 a po podpisu prezidenta republiky spatřila světlo světa jako zákon č. 367/2019 Sb. Účinnost ustanovení týkajících se kácení stromů byla stanovena dnem 15. ledna 2020.

Kdyby ochránci přírody pečlivě studovali platné zákony, tak by dospěli k závěru, že hysterie kolem zákona 367/2019 Sb. je zcela zbytečná, neboť zásadní změny právních norem týkajících se kácení stromů v ochranném pásmu dráhy byly zákonodárci přijaty již v roce 2016. Ale nechme mluvit fakta.

Zákonem č. 319/2016 Sb. ze dne 6. září 2016, účinným od 1. dubna 2017, byla provedena změna zákona o dráhách a zákona o ochraně přírody a krajiny. Novelizovaný **paragraf 8 odst. 2** zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny stanoví: *„Povolení není třeba ke kácení dřevin …k odstraňování dřevin za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze… Kácení z těchto důvodů musí být oznámeno písemně nejméně 15 dnů předem orgánu ochrany přírody, který je může pozastavit, omezit nebo zakázat, pokud odporuje požadavkům na ochranu dřevin; v případě odstraňování dřevin za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze tak může učinit jen na základě závazného stanoviska drážního správního úřadu.“*

Doplněn byl také **§ 56a** zákona o dráhách č. 266/1994 Sb. o nový odstavec **2**: *„Drážní správní úřad vydává závazné stanovisko v řízení o pozastavení, omezení nebo zákazu kácení dřevin podle zákona o ochraně přírody a krajiny, jde-li o kácení dřevin za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze. Pokud by pozastavením, omezením nebo zákazem kácení došlo k ohrožení tohoto účelu, vydá drážní správní úřad nesouhlasné stanovisko.“*

O těchto změnách jsme psali v článku **O vítězství zdravého rozumu** v č. 21/2016 Zájmů strojvůdce. Je tedy zřejmé, že kácet stromy v ochranném pásmu dráhy bylo možné bez větších problémů již podle předchozí právní úpravy. To se však nezměnilo ani po přijetí kritizovaného zákona č. 367/2019 Sb. Nový odstavec **3** v paragrafu 10 zákona o dráhách pouze přesně definuje, co jsou porosty ohrožující bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy anebo provozuschopnost dráhy: *„….Stromoví a jiné porosty, které při svém pádu mohou zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy, jsou stromovím ohrožujícím bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy.“*

K zde již uvedenému lze jen dodat, že při kvalitní přípravě zákonů a jejich projednávání v zákonodárných sborech (Poslanecká sněmovna a Senát) mohla být vyčerpávajícím způsobem řešena již novela, která je obsažena v zákonu č. 319/2016 Sb. Hovořit zde o kvalitě přijímaných zákonů by však bylo na další hodně dlouhý článek.

Drtivá většina současně přijímaných zákonů začíná větou: *Zákon, kterým se mění zákon č. … ve znění pozdějších předpisů a další související zákony…* Zákon o dráhách byl novelizován již 31x, z toho některé z jeho novel byly dalšími novelami zrušeny. Jiné zákony jsou na tom daleko hůře...

Zde uvedená tabulka znázorňuje kolik zákonů a jiných právních předpisů (např. vyhlášek, nařízení vlády, nálezů Ústavního soudu atd.) bylo vyhlášeno ve Sbírce zákonů České republiky za uplynulých pět let.

Sbírka zákonů České republiky		
Rok	Obsahuje položek	Z toho zákony
2015	408	72
2016	466	101
2017	476	109
2018	336	43
2019	374	77
Celkem	**2060**	**402**

Místo dlouhého závěru jen pár čísel o účincích silného větru, který v našich lužích a hájích bloudil od pátku 21. února do pondělí 24. února: Došlo k šesti MU – najetí vlaku na spadlý strom. Ve 49 případech vlak zastavil před spadlým stromem. V 15 případech byl spadlý strom zjištěn nebo nahlášen před jízdou vlaku. Ve čtyřech případech byl preventivně provoz zastaven. *(O účincích orkánu Sabine byla informace v ZS č. 4/2020.)* I z těchto čísel je naprosto jasné, že již zmíněné zákony jsou pro zachování bezpečného drážního provozu, tedy i pro ochranu životů a zdraví cestujících a personálu dopravců nezbytné a hysterie spojená se zákonem č. 367/2019 Sb. je naprosto zbytečná.

Vladimír Selucký

Pozvánka

Ve dnech **20. a 21. května** se v České Třebové uskuteční již 12. ročník **Memoriálu Břetislava Demela v kuželkách**. Na tomto turnaji opět vzpomeneme na našeho kolegu, který tragicky zahynul při výkonu své strojvůdcovské profese v železniční stanici Moravany. Přihlásit se můžete každé pondělí nebo čtvrtek na telefonním čísle **972 32 5086** nebo na adrese *CSTzoDKV@fscr.cd.cz*. Občerstvení po celou dobu turnaje zajištěno. Srdečně zvou a na všechny se těší pořadatelé.

V případě, že by se tato sportovně společenská akce ještě nemohla konat z důvodu pokračujícího stavu nouze a s tím spojených krizových opatření, přihlášení účastníci budou o případné změně termínu včas informováni.

Vážení přátelé,

z důvodu vyhlášení nouzového stavu je letošní čerčanský Country ples železničářů Posázavského Pacifiku bez náhrady zrušen.

A jelikož se vždy koná na samé hranici plesové sezóny a čekají nás po něm další akce (mimo jiné 1. května setkání v depu Benešov atd.), budeme se soustředit na události následující a věřit, že se situace do té doby uklidní.

Přejeme všem pevné zdraví, klidnou mysl a ohleduplné (spolu)cestující.

Železničáři PP Čerčany

Zasloužený odpočinek po desetiletích práce na dráze

Dne 27. února tohoto roku odpracoval svoji předposlední směnu náš kolega **Bedřich Sobotka**, když s vlakem 66370 vedeným elektrickou lokomotivou 163 256-1 přivezl „prázdné bedny“ z Řečan.

Tento náš kolega, který je členem základní organizace Federace strojvůdců v Ústí nad Labem, se v letech 1972 až 1975 vyučil na železničním učilišti v Soběduhách. Poté šel ještě studovat děčínskou průmyslovku, kterou ukončil v roce 1979 maturitou, aby pak už nastoupil do tehdejšího Lokomotivního depa ČSD v Ústí nad Labem. Od roku 1980 až do nedávného odchodu do výslužby vykonával profesi strojvedoucího. Obě fotografie, jejichž autorem je spolupracovník naší redakce Alois Sedlařík, byly pořízeny po příjezdu do Ústí nad Labem vnějšího nádraží.

Kolegovi Bedřichu Sobotkovi srdečně děkujeme za více než čtyři desetiletí práce odvedené na naší železnici a do další dlouhé etapy jeho života, tentokrát již na zaslouženém odpočinku, mu přejeme hodně pohody, spokojenosti a zejména pevné zdraví.

Kolegové a spolupracovníci

Věřme, že to čerstvě narozené dítě dospěje v silného a zdravého jedince

Prosinec 2019. Křesťané očekávají svátky zrození Krista. Ateisté vyhlížejí akce a slevy, aby pak mohli brát útokem novodobé chrámy boha spotřeby. A pak je tady ještě jedna skupina, ta s obavami očekává příchod VDV, což je zkratka pro **Veřejnou dopravu Vysočiny**, jinak také integrovaný dopravní systém Kraje Vysočina. O jeho zavedení rozhodla rada kraje na svém 14. zasedání v roce 2018. V zápisu z tohoto jednání můžeme číst:

Realizací VDV dojde ke změně více jak 30 let starého dopravního systému na území Kraje Vysočina. Dojde jak k dopravní optimalizaci, která má za cíl nabídnout cestujícím větší variabilitu dopravního systému, tak i tarifní integraci, která umožní cestujícímu cestovat na jeden jízdní doklad. Jak dopravní optimalizace, tak i tarifní integrace ve výsledku znamená zavedení integrovaného dopravního systému na území Kraje Vysočina, což v našem provedení, kde dané řešení je uzpůsobeno podmínkám území Kraje Vysočina, systém nazýváme VDV.

Zní to hezky, tak proč ty obavy? Kraj Vysočina argumentuje, že přibyly a zrychlily spoje. Tak například **na trati č. 240 do Brna** jedním z faktorů způsobujících nízké průměrné rychlosti jsou náročná stoupání. Při přípravě VDV bylo proto rozhodnuto, že místo zavedených třívozových motorových souprav, které zvláště v letních měsících měly problémy s chlazením při jízdě do Rapotic a s tím spojeným prodlužováním jízdních dob, budou tyto nahrazeny jen dvouvozovými motorovými soupravami. Což sice přineslo ono zrychlení, a díky tomu bylo možno přidat i ty další spoje, ale ne vždy se povedlo vést tyto vlaky v časových polohách, které by plně vyhovovaly zájmům cestujících.

Zároveň byla zavedena tzv. taktová doprava, to přece nezní špatně, že? Když se však naplánuje tak, že časová poloha vlaku nekoresponduje se začátky a konci vyučování ve školách anebo pracovní doby v podnicích, pak už to tak dobře nezní.

S nástupem VDV se také museli vyrovnat i všichni provozní zaměstnanci, kteří byli hozeni do ostrého provozu jako do vody. Tak například výpravčí byli postaveni před rébus, jak přes jednu výhybku mají během jedné minuty projet tři vlaky. Strojvedoucí se museli mnohdy vyrovnat s rychlými obraty a mnohdy ještě rychlejšími střídáními. Hustota spojů a zkrácení jízdních dob, kterých bylo dosaženo mimo jiné i nereálnými půlminutovými pobyty, klade zvýšené nároky nejen na techniku, ale i na nás strojvedoucí.

Přejme si tedy, aby obojí vydrželo bez závad po celý grafikon. A jedna perlička takřka na závěr. Po dotazu u jednoho z tvůrců VDV, co říká na ty zádrhele, zazněla odpověď: *„My jsme to nakreslili dobře, jen kdybyste nám to vy strojvedoucí nekazili těmi zpožděními.“*

Naštěstí některé námitky byly krajem přijaty a od 16. března došlo i na trati č. 240 k výrazným změnám. Některé spoje budou napříště vedeny v jiných trasách tak, aby se snížil dominový efekt při případném zpoždění. Jiné spoje budou posíleny. VDV je čerstvě narozené dítě, a tak mu dejme čas a doufejme, že dospěje v silného zdravého jedince, který bude dělat radost jak nám, tak i cestujícím.

JH

Něžné pohlaví za kontrolérem či HJP

Nedávno v jednom drážním periodiku vyšel článek o kolegyni strojvůdkyni. Článek je poněkud obecně stylizovaný, aby byl „přístupný“ i pro čtenáře, kteří na dráze nepracují. A tak se v něm mísí jakási autobiografie zmíněné kolegyně s jejími osobními i pracovními zážitky a pocity. Nicméně – článek mi spíše připadá jako skrytý nábor k dopravci.

Shodou okolností hlavní postavu článku znám, neboť jsem ji měl před cca dvěma roky přidělenu do jízdního zácviku. V současné době je u nás v zácviku na strojvůdkyni další zástupkyně něžného pohlaví.

Přečtení zmíněného článku ve mně evokovalo spíše tu odvrácenou a neprezentovanou část problematiky, se kterou jsme se dříve nesetkávali – prostě ženy se na hnacích vozidlech v pozici strojvůdce nevyskytovaly.

Když jsem se kdysi jako školák zajímal v osmé třídě ZDŠ o přijetí do učebního poměru mechanik motorových lokomotiv a motorových vozů (předstupeň na funkci kandidát strojvedoucího), v kritériích podniku – tehdy ČSD bylo u tohoto oboru jasně napsáno, že obor není vhodný pro ženy (totéž platilo pro obor sousední … elektromechanik elektrických lokomotiv). Takže na stanovišti strojvedoucího neměly ženy co pohledávat. Ostatně – i obyčejný člověk, pokud se někdy dostal do polovojenského zařízení s názvem Lokomotivní depo, toto pochopil. Prostě v depu to byl samý chlap, vyjma pár žen v kanceláři, nějakých uklízeček, skladnic, kuchařek a kantýnskou konče.

Pokud se vrátím k úvodu článku a vybavím si obsah dvoustrany periodika, kde zmíněný článek se mi jeví jako náborový, tak pozorný čtenář si jistě povšiml jedné věci, a sice, co tam vlastně chybí. Chybí tam problematika, jež by se dala souhrnně nazvat žena za pultem (myslím ten na stanovišti strojvedoucího). Vše začíná zázemím v domovské jednotce: oddělená šatna, oddělené sociální zařízení, všude je to samý chlap a pak taková osamocená žena ani potom mnohdy nenajde druhou spolupracovnici, se kterou by mohla zapříst rozhovor na téma „mezi námi děvčaty“. Ovšem tím předmětná problematika teprve začíná.

Co si lze pomyslet o ženě, která řídí například kamión, či nějaký jiný veliký a silný stroj? Možná se čtenáři nyní dere na mysl taková ta specifikace: chlap v ženském těle. Ale jak jsem Terezu a nyní její kolegyni Anežku poznal, tak jsou to ženské se vším všudy a hanlivé oslovení „babochap“ se na ně jistě nehodí.

Co ovšem bude konat kolegyně strojvůdkyně v situacích, které zvládá (fyzicky) ne každý zástupce tzv. silnějšího pohlaví? Až bude zapotřebí povolit kvalitně zarezlou šroubovku (žádná vzácnost) při svěšování či rozvěšování HV, co bude dělat např. kolegyně z Carga, až bude zapotřebí povolit zaseknutý stopex, či pouze na odstaveném vlaku povolit řádně utaženo ruční brzdu? A nejedná se pouze o problémy ohledně fyzických sil. My strojvedoucí v osobní dopravě dobře víme, co to znamená, když se například začnou neodbytně hlásit tělesné potřeby spojené s vyměšováním, když osobní vlak má ve stanici pobyt pouze jednu minutu? Periodické potíže ženského charakteru raději příliš zmiňovat nebudu.

V současné době již námi obsluhované stroje tolik netrpí závadami, kdy bylo zapotřebí použít doslova chlapskou sílu pro to, aby to znovu jelo. Budou ale kolegyňky schopné rozřešit závady technického charakteru, kdy je zapotřebí uplatnit technické dovednosti spolu se znalostmi z technického oboru, které jsou mužskému pokolení poněkud bližší?

Nikoliv poslední v řadě je ten fakt, že při zácviku se setkává strojvedoucí (jako muž) se ženou v zácviku (později to může být i naopak). V průběhu jízdního zácviku se pak občas vyskytnou situace, kdy zacvičující musí pohotově oslovit, či doslova fyzicky zasáhnout do řízení vozidla. A pokud jsou na stanovišti dva chlapi, tak to snad není problém, ale v případě opačném se musíme vyvarovat takových těch ryze chlapských oslovení a jiných projevů, jež mezi nositeli opačných pohlaví nejsou zrovna v souladu se společenskou etiketou.

To, co jsem v přechozích řádcích napsal, byly právě ty důvody, proč učební obory mechanik a elektromechanik lokomotiv u ČSD nebyly vhodné pro ženy, a je možné, že by se ještě nějaké důvody našly. Již jako učni jsme museli disponovat jistou fyzickou silou – vzpomínám si, jak jsme v 17 letech tahali písty z motoru Pilštyka i s ojnicemi.

Není to moje starost, ale doufám, že zaměstnavatel si uvědomuje, že zmíněné ženy jednoho krásného dne oznámí na personálním oddělení, že nastupují mateřskou dovolenou, a ironie osudu bývá taková, že krátce po takovém oznámení přijde totéž oznámit i její spolupracovnice, a to ještě v době dovolených.

Doba se změnila – Drážním úřadem byla změněna, resp. „ohnuta“ i kritéria pro přijetí do oboru, rovněž tak byla „upravena“ zdravotní způsobilost pro funkci strojvedoucího (kde, že je 1. smyslová skupina?). A bylo „upraveno“ ledacos, a to jen proto, aby byly naplněny početní stavy v našem řemesle. Nyní se naskýtá další otázka – jedná se pouze o umožnění plné emancipace a tudíž umožnění vstupu něžného pohlaví do dříve striktně vymezeného pole působnosti? Nebo se zde jedná o to, že jsou ženy do profese přijímány jen proto, že naše dříve tolik prestižní povolání jaksi pozbylo punc práce pro opravdové chlapy za adekvátní odměnu? Ano, naše řemeslo za posledních pár desetiletí prodělalo a stále prodělává úpadek. A tak, aby v současné době, kterou nelze nazvat jinak, než chudnutím střední třídy, aby si rodina zachovala nějakou obstojnou životní úroveň, jsou i ženy motivovány možností integrovat se do povolání ryze mužského charakteru.

Co napsat závěrem? Jak jsem již uvedl, Terezu i Anežku jsem poznal osobně a myslím, že ve zvoleném zaměstnání uspějí. A pokud někde nebudou hned z kraje stíhat (?), žádná tragédie. Což mezi námi strojvedoucími nejsou takoví, co např. neumí „stočit“ volič odboček, podložit EP ventil na Hydře (854), aby to jelo, natáhnout přeotáčkový stop-regulátor, či pouze vybavit AGL?

Zmíněné kolegyně pracují v PJ Havlíčkův Brod a doslechlo se mi, že třetí „do mariáše“ je již v kurzu na strojvedoucí.

Strojvedoucí Radek Smejkal,
OCP-V, PP Jihlava

***Poznámka redakce**: Pro ty čtenáře, kteří by si snad, paradoxně třeba podobně jako naše redakce, lámali hlavu nad zkratkou HJP z titulku tohoto článku, uvádíme malé upřesnění. Tento terminus technicus znamená to, co strojvedoucí mají již delší dobu u mnohých vozidel na pultě místo kontroléru. Prostě před časem volant kontroléru nahradila **H**lavní **J**ízdní **P**áka, takový ten „rajčák“ v podobě písmene T. Strojvedoucí jej ovládá pravou rukou. HJP sdružuje ovladače pro jízdu a většinou i pro brzdu – někdy dokonce i směrový přepínač.*

Nabídka pomoci psychologů

Zaměstnanci ze Skupiny ČD mají v období pandemie koronaviru možnost anonymně využít **pomoci psychologů z Dopravního vzdělávacího institutu** (DVI) a konzultovat s nimi své obavy týkající se nejen samotné nákazy a jejích zdravotních následků, ale i oblasti pracovní, finanční a v neposlední řadě i oblasti mezilidských vztahů.

● Co budu dělat, když onemocní moji rodiče? Jak zvládnu starat se o ně a zároveň pracovat? ● Mám strach, že neochráním před nákazou sebe nebo svoji rodinu. ● Ovlivní to mojí finanční situaci? ● Nezvládám doma učení s dětmi. Co mám dělat? ● Zvládne moje dcera letos odmaturovat?

Na tyto a mnoho vašich případných jiných otázek vám pomůže odpovědět tříčlenný tým psychologů, který je k dispozici na telefonu ve všedních dnech od 9 do 11:30 hod. na tel. **607 052 945**, od 13 do 16.00 hod. na tel. **607 053 403** a od 16 do 19:00 hod. na tel. **606 796 087**.

Poradenství je bezplatné. Platíte pouze cenu telefonního hovoru.

Společenská rubrika

Třináctého dubna bude slavit své 50. narozeniny náš kolega **Karel Tomeš**. Do druhé padesátky jen to nejlepší, spokojenost, pohodu a zejména zdraví mu přejí výbor a ostatní členové základní organizace FS Čerčany

***

Dne 29. března oslavil své 65. narozeniny náš kolega **Josef Lomnický**. Výbor a členové ZO Federace strojvůdců Děčín mu srdečně blahopřejí a do dalšího spokojeného života přejí štěstí, pohodu a především pevné zdraví.

***

Již na sklonku loňského roku ukončil svoji dlouhá desetiletí trvající aktivní kariéru na naší železnici kolega **Ivo Kopeček**, bývalý zaměstnanec Lokomotivního depa Přerov. Práci v strojvůdcovské profesi ukončil u soukromého dopravce. Kolegové, spolupracovníci a kamarádi mu přejí ještě do mnoha dalších let spokojenost, pohodu a zejména zdraví.

***

Se začátkem nového roku vstoupili naši kolegové **Karel Jelínek** (ČD), **Karel Milfort** a **Leoš Vyhnalík** (oba ČD Cargo) zároveň i do další dekády svého života a do společnosti čerstvých šedesátníků. Novým lednovým padesátníkem se stal kolega **Tomáš Procházka** (ČD). V březnu pak oslavil šedesátku strojvedoucí, pan **Jiří Rybka** (ČDC). Všem uvedeným kolegům, členům maloměřické ZO Federace strojvůdců, přejí výbor i další členové naší základní organizace hodně štěstí a mnoho úspěchů v práci i v osobním životě. Zejména pak samozřejmě hodně zdraví!

***

V minulém měsíci oslavili svá životní jubilea hned tři naši kolegové ze základní organizace FS Pardubice. Strojvedoucí **Josef Vosyka** se dožil 23. února 55 let. Slavili ovšem i dva strojvedoucí, kteří jsou již ve výslužbě – **Alexander Bojčuk** 4. února 75 let a **Miloslav Novák** 26. února rovnou osmdesátku. Výbor a ostatní členové pardubické ZO Federace strojvůdců jim do dalšího spokojeného života přejí vše nejlepší a zejména pevné zdraví.

Alexander Bojčuk (vlevo) a Miloslav Novák

***

Dne 13. dubna se dožívá padesáti let náš kolega **Robert Seidler**. K tomuto významnému životnímu jubileu mu blahopřejí a ještě mnoho dalších spokojených let a především zdraví přejí výbor a členové základní organizace Ostrava-Cargo.

***

Čtvrtého dubna se v plné síle dožívá krásných 55 let náš kolega, strojvedoucí depa Karlovy Vary **Richard Rutterle**. Říšo, hodně zdraví a pohody do dalšího života Ti přejí kolegové ze ZO Federace strojvůdců.

***

Třetího dubna oslaví svoji první padesátku náš kolega a kamarád **Jiří Olšák**. Členové základní organizace Federace strojvůdců Bohumín svému oslavenci přejí zejména pevné zdraví, hodně pracovních i osobních úspěchů a nespočet nových zážitků.

***

Z provozního pracoviště Nymburk ČD a.s. odešel 13. března do důchodu náš kolega **Jaroslav Paclt**. Všichni členové nymburské základní organizace FS mu děkují za vykonanou práci a do dalších let přejí hodně zdraví, štěstí, lásky a spokojenosti.

***

Sedmnáctého dubna bude slavit své 60. narozeniny náš kolega, strojvedoucí **Jan Musil**. K tomuto významnému jubileu mu blahopřejí a ještě do mnoha dalších let pohodu a spokojenost v práci i osobním životě, a k tomu zejména zdraví, přejí výbor a členové ZO Federace strojvůdců Brno dolní.

ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdců České republiky, IČ 44265484, www.fscr.cz Registrováno MK ČR E 5761 (MIČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Odpovědný redaktor PhDr. Libor Poláček, předseda redakční rady Evžen Mikolajek, místopředsedové Radoslav Ondráček a Jaromír Ott. Sídlo tiskového střediska a redakce Zájmů strojvůdce: České dráhy, a.s., Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon a fax: 972 625 066. E-mail: Polacek@fscr.cd.cz. Případnou inzerci je nutno objednat písemně na adrese redakce, do objednávky uvést IČO (DIČ). Za správnost zveřejněných příspěvků odpovídá autor, obsah otištěných článků nemusí být nutně totožný s názory redakce. Tiskne: Polygra a.s., Palackého třída 1004/150, 612 00 Brno

FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY