

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

■ OHL ŽS realizuje	str. 3
■ CZ LOKO inovuje	str. 4
■ Vedení NeRV informuje	str. 5
■ Železniční zajímavosti	str. 7
■ Ozdraví	str. 8
■ Sport	str. 9
■ USIC – Stolní tenis	str. 9
■ Turnaj v kuličkách	str. 9
■ Seniorské hry	str. 10
■ Hotel Skalka	str. 10
■ Tipy na výlet	str. 11
■ Toulky	str. 12
■ Blahopřejeme	str. 12

NEDRÁŽNÍ MAJÍ VÝRAZNÝ PODÍL NA CHODU ŽELEZNICE

Mnohdy nad tím ani neuvažujeme, jsme spokojeni, že na železnici vše funguje, jak má, vlaky jezdí třeba jen s mírným zpožděním a služby se neustále zkvalitňují. Vnímáme i mimořádné úsilí pracovníků železnice, aby to tak opravdu všechno fungovalo. Už si téměř ani neuvědomujeme, že, aby mohlo vše opravdu fungovat jak má, je třeba tomu vytvořit také specifické podmínky. A ty přece vytvářejí zaměstnanci tzv. nedrážních firem. Hodiny by mohli jednotliví pracovníci hovořit o tom, co všechno bylo třeba vyřešit, co vše bylo nutno zrealizovat, sladit, vyzkoušet... a nakonec uvést do reálného provozu. Avšak my se nyní podíváme na realizovaný projekt z pohledu jeho uživatelů.

Redakce měla totiž možnost navštívit jednu ze staveb předpovídající budoucnost. Je to Centrální dispečerské pracoviště v Praze, které zajišťuje dálkové řízení vlakového provozu. Tato pracoviště máme dvě – již zmíněné v Praze pro území Čech a druhé (respektive první) v Přerově pro oblast Moravy a Slezska. Centrální dispečerské pracoviště Přerov se to-



Ředitel Centrálního dispečerského pracoviště Praha Ing. Miroslav Jasenčák (vpravo) a jeho náměstek Ing. Pavel Koldář

tiž stalo pilotním projektem při zavádění nových technologií na naše tratě. Ale vraťme se do Prahy. Průvodcem nám bude ředitel CDP Ing. Miroslav Jasenčák.

Centrální dispečerské pracoviště Praha je samostatnou organizační jednotkou SŽDC, státní organizace, vzniklou k 1. prosinci 2012,

tj. cca 1,5 roku před započatím výstavby vlastní budovy CDP Praha. Organizační jednotka vznikla vyčleněním dispečerského aparátu operativního řízení provozu oblastí Plzeň, Praha a Ústí nad Labem včetně dálkové ovládaného traťového úseku Plzeň (mimo)–Cheb (mimo) z generálního ředitelství SŽDC.

V 1. polovině roku 2013 probíhala finalizace projektu budovy CDP, při které se mj. vycházelo z již několikaletých zkušeností z provozu CDP Přerov. Výsledkem úprav projektu budovy bylo podstatné vylepšení celkového zázemí pro budoucí zaměstnance, a to ať v oblasti gastroprovozu, sociálního zázemí, stejně jako v neposlední řadě samozřejmě i v oblasti samotného pracovního prostředí. Ve srovnání s CDP Přerov mohlo být nakonec přistoupeno, co do velikosti, k mnohem rozsáhlejšímu a většímu dopravnímu sálům a jejich úzkému propojení se zázemím pro zaměstnance.

Samotná výstavba budovy v lokalitě Balaženka byla zahájena v dubnu 2014 a ukončena v listopadu 2015. Dne 1. února 2016 byla budova uvedena do zkušebního provozu a předána uživateli. Od tohoto data probíhalo i postupné stěhování zaměstnanců CDP do budovy a zároveň bylo, v rámci 1. etapy re-

Pokračování na str. 2



NEDRÁŽNÍ MAJÍ VÝRAZNÝ PODÍL NA CHODU ŽELEZNICE

Dokončení ze str. 1

alizované v letech 2016 a 2017, zahájeno i postupné zapojování vybraných traťových úseků do dálkového ovládání.

Budova má pět nadzemních podlaží. Přízemí je určeno pro administrativní zaměstnance a zároveň je zde umístěno sociální zázemí (šatny, gastroslužby atd.). Ve 2. nadzemním podlaží jsou umístěna technicko-technologická zařízení pro provoz budovy, ovládání dálkově řízených traťových úseků a zařízení informační a komunikační technologie. Ve 3. až 5. nadzemním podlaží jsou dislokovány vlastní dopravní sály. V budově CDP Praha je připraveno celkem 13 dopravních sálů, z toho jsou tři tzv. malé sály (s plochou 88 m²) a 10 tzv. velkých sálů (s plochou 175 m²). Kromě těchto 13 sálů je zde také cvičný sál, který byl aktivován spolu s výstavbou budovy jako první.

Při přípravě projektu budovy CDP Praha byla přijata koncepce uspořádání dispečerských sálů s obrazovkami velkoplošného zobrazení v čele jednotlivých sálů a stupňovitým uspořádáním příslušných obslužných pracovišť na sálech. Za účelem snížení hluchosti a prašnosti jsou všechny počítače vymístěny mimo dispečerské sály, s výjimkou počítačů, které vymístit nelze – toto se týká dotykového terminálu pro obsluhu sdělovacího zařízení, u kterého je v dodávané konfiguraci verze s pasivním chlazením, a zadávacího počítače JOP, u kterého je ze strany dodavatele provedena úprava na snížení hluchosti chladících komponentů a zlepšení zvukové izolace umístění v dispečerském stole. V průběhu roku 2016 bylo do dálkového ovládání z CDP Praha zapojeno:

- traťový úsek Zdice (včetně)–Rokycany (včetně) – aktivace proběhla v březnu 2016. V říjnu 2016 byl do dálkového ovládání z CDP Praha rovněž zapojen traťový úsek Rokycany–Nezvěstice (mimo) přes Mirošov. Ovládání úseku bylo zapojeno do dispečerského sálu Beroun (mimo)–Cheb (mimo), který byl úsekem Beroun (mimo)–Rokycany (včetně) prvním dispečerským sálem aktivovaným v budově CDP Praha s tím, že z pracoviště operátora železniční dopravy v tomto dispečerském sále je dále prováděno informování cestujících o jízdách vlaků v žst Ejovice.

- traťový úsek Česká Třebová (včetně)–Kolín (včetně) – aktivace proběhla v červenci 2016, zatím bez zapojení žst Česká Třebová, Pardubice hl. n. a Brandýs nad Orlicí, u kterých ještě neproběhla modernizace. V současné době již běží projekční příprava modernizace žst Česká Třebová a Pardubice hl. n.

- traťový úsek Říčany (včetně)–Olbramovice (včetně) – aktivace proběhla v srpnu 2016.

- traťový úsek Kolín (mimo)–Kralupy nad Vltavou (mimo)–dílčí traťový úsek Velim–Úvaly byl zapojen v říjnu 2016, následně byl v listopadu 2016 zapojen další dílčí traťový úsek Praha Holešovice–Libčice nad Vltavou. V prvním čtvrtletí roku 2017 byl do CDP Praha zapojen zbývající traťový úsek této DOZ Praha-Běchovice–Praha-Libeň–Praha Masarykovo nádraží.



Dne 30. dubna 2017 byla ukončena 1. etapa zapojování do CDP Praha.

Co se týká části technologické, v rámci přípravy CDP Praha byla přijata koncepce, že z pracovišť pohotovostních výpravčích, která se zpravidla zřizují ve vyjmenovaných uzlech, bude možno dálkově ovládat přesně nadefinovaný traťový úsek ve směru proti CDP. V případě poruchy je tak eliminována nutnost obsazování jednotlivých stanic výpravčími. Kromě poruch je toto řešení využitelné i např. při výcviku nových zaměstnanců, práci na železniční dopravní cestě a zejména při výlukách, jelikož se nabízí více možností rozdělení dálkově ovládaného úseku mezi jednotlivá dispečerská pracoviště.

Další zásadní změnou a zároveň novinkou je přímé propojení operativního řízení provozu s dálkovým řízením provozu, to znamená, že provozní dispečer operativního řízení provozu z pracoviště na příslušném dispečerském sále přímo komunikuje s traťovými dispečery, kteří ovládají zabezpečovací zařízení. Provozní dispečer tím získává okamžité informace v případě vzniku mimořádných událostí, technických závad a dalších jiných mimořádností na železniční dopravní cestě a může neprodleně informovat dopravce a přijímat opatření k minimalizaci zpoždění, případně po dohodě s dispečerskými aparáty dopravců organizovat odklonové jízdy vlaků. Provozní dispečer tak v rámci dopravního sálu téměř okamžitě operativně reaguje na jakoukoliv vzniklou dopravní situaci na řízeném úseku.



Zpětnou vazbou této zásadní organizace změny jsou kladné a pochvalné kvitance dopravců za zlepšení průvozu vlaků zejména na úsecích, kde probíhá výluková činnost.

V přípravě zaměstnanců plní významnou roli cvičný sál. Před aktivací každého zapojovaného traťového úseku musí být software z tohoto úseku nahrán s měsíčním předstihem na cvičném sále. Všichni zaměstnanci tak musí před nástupem na tzv. ostrý sál projít výcvikem na cvičném sále, kde se na reálném grafikonu a na úseku, který budou v budoucnu řídit, učí specifika dálkového ovládání.

Do obou CDP v Praze i v Přerově budou dle platné koncepce zapojovány především koridorové tratě, kde je vysoká intenzita dopravy. Posláním CDP je tak především řízení tranzitní dopravy na zapojených úsecích, kde v případě velkých uzlových železničních stanic je v rámci jednotlivých projektů sledováno oddělení tranzitu od místní práce, která by měla být, pokud to místní poměry umožňují, striktně oddělena a řízena z místního pracoviště v uzlové stanici.

Po aktivaci jednotlivých traťových úseků v rámci 1. etapy se ještě dolaďovaly a postupně dolaďují některé záležitosti, a to především v oblasti informačních systémů pro cestující, kamerových systémů a komunikace provozních aplikací pro řízení provozu. Kromě úspor zaměstnanců a provozních nákladů (např. na provoz dopravních kanceláří) došlo zejména ke zrychlení toku informací jak v rámci řízení provozu, tak ve vztahu k dopravcům – našim zákazníkům, ale i ostatním mimodrážním subjektům.

"Závěrem lze říci, že dálkové ovládání všech zapojených úseků, včetně informačních systémů, je funkční a v zásadě bezproblémové. Vzniklé problémy jsou řešeny operativně ve spolupráci s dispečery železniční dopravní cesty, případně přímo s dodavateli jednotlivých systémů," dodává ředitel CDP Ing. Miroslav Jasenčák.

**Připravil Milan Sedlák
Foto Jan Buchta**

OHL ŽS BRNO A ZAKÁZKA DESETELETÍ – MODERNIZACE TRATĚ SUDOMĚŘICE–VOTICE ZAČALA

Jak jsme informovali v dubnovém vydání (Pozn. red.), po úspěšné modernizaci předchozích staveb na IV. tranzitním železničním koridoru Tábor–Doubí u Tábora a Tábor–Sudoměřice se Divize Z – Železnice společně s kolegy z dalších organizačních jednotek OHL ŽS, a. s. připravuje na další velkou stavební zakázku, která na tyto stavby navazuje, „Modernizaci trati Sudoměřice – Votice“.

Smlouva o dílo na zhotovení stavby byla s investorem SŽDC podepsána 20. března za vysoutěženou cenu ve výši 4,378 mld. Kč bez DPH. Dá se říci, že nic nebrání zahájení stavby dle smluvních podmínek. Realizace má trvat 40 měsíců, přičemž zahájení je v plánu na letošní duben a dokončení v červenci roku 2021.

Rozhodujícím přínosem stavby pro investora a širokou veřejnost je dosažení požadované prostorové průchodnosti kolejových vozidel traťové třídy D4 UIC, zajištění požadované propustnosti, zvýšení maximální traťové rychlosti na 160 km/h a tím zejména zvýšení komfortu cestování po železnici a zkrácení jízdní doby mezi Prahou a Českými Budějovicemi.

Parametrů bude dosaženo právě zdvojnásobením v tomto úseku, kdy bude zároveň téměř celá trasa realizována na novém železničním tělese v nové stopě. Dále bude vy-

budována nová čtyřkolejná železniční stanice Červený Újezd a čtyři nové železniční zastávky Mezno, Střeziměř, Červený Újezd a Ješetice. Stávající stanice, zastávky i stávající trať v původní stopě pak budou zrušeny.

V rámci výkopových a trhacích prací bude odtěženo přes 1 000 000 m³ materiálu, nová násypová tělesa pak budou zaujímat objem přes 800 000 m³ zeminy. Bude vybudováno 20 nových železničních mostů, mezi nejvýznamnější z nich patří 4 ocelobetonové sražené estakády o délkách 205 m, 85 m, 170 m a 270 m. Součástí stavby budou i dva nově zbudované tunely (tunel Mezno o délce 840 m a tunel Deboreč o délce 660 m), které budou raženy novou rakouskou tunelovací metodou nrmt. V celém úseku budou zbudována nová traťová i staniční zabezpečovací zařízení a trakční vedení.

Rozhodujícím přínosem stavby pro společnost OHL ŽS je navýšení zásoby práce na úroveň odpovídající jejímu postavení na stavebním železničním trhu mezi TOP 5 v České republice, potvrzení dlouholeté tradice a jistoty u investora SŽDC, zvýšení stability u finančních institucí a posílení prestiže mezi rozhodující konkurencí.

„Kromě výše uvedeného je neoddiskutovatelný přínos a odborná opora v zapojení vlast-

ních kapacit do přípravy nabídky až do podpisu smlouvy.

Do budoucna je pro nás velká síla ve využití vlastního schopného personálu ve všech profesích a také strojního vybavení pro realizaci prací v rozhodujících oborech – konkrétně odborníků na železniční svršek, železniční spodek, mosty, tunely, elektrotechnologie i na silniční a pozemní stavby,“ doplnil Ing. Roman Veis, ředitel Divize Z – Železnice společnosti OHL ŽS.

Nezbývá než popřát celému realizačnímu týmu, v čele s ředitelem výstavby Lumírem Pyzskem, hodně štěstí a úspěchů při naplňování tohoto náročného projektu.

*

Za dokončenou modernizaci trati mezi Táborem a Sudoměřicemi získala společnost OHL ŽS hlavní titul v soutěži Stavba roku 2016 (uděleno za „vytvoření železniční trati zajišťující větší rychlost, bezpečnost a pohodlnost dopravy s přihlédnutím k citlivému vstupu do krajiny“) a také ocenění v soutěži Mostní dílo roku 2015 za stavbu železniční estakády s přemostěním dálnice D3 na zmíněné trase.

Kancelář GŘ a komunikace OHL ŽS
pro firemní časopis Mozaika

Hěřmaničky, 5. června 2018 – Slavnostním poklepáním kolejnice byla včera zahájena přestavba a modernizace železniční trati mezi Sudoměřicemi (Jihočeský kraj) a Voticemi (Středočeský kraj). Kládivek se kromě jiných chopil i generální ředitel OHL ŽS, a. s. Ing. Roman Kocůrek a ředitel výstavby z Divize Železnice Ing. Lumír Pyzsko.

Zhruba dvacetikilometrový úsek čtvrtého tranzitního koridoru leží na trase Praha – České Budějovice a jeho modernizace je jednou z největších a nejvýznamnějších současných investic. Podstatnou část více než sedmimiliardových nákladů by měla zaplatit dotace z evropských fondů, protože trať je velmi významná také v evropském kontextu. Cílem je především zvýšení rychlosti, tím i plynulosti a efektivnosti dopravy, komfortu a bezpečnosti.

Na dosud jednokolejném úseku přibude druhá kolej, dva tunely, tři dlouhé mostní estakády a také nová železniční stanice Červený Újezd. Po dokončení tohoto úseku, které je plánované na srpen 2021, se rychlost vlaků zvýší na 160 km/h, což zkrátí jízdu expresů z Prahy do Tábora na jednu hodinu.



„Realizace této stavby pro nás znamená možnost pokračovat v dlouholeté tradici v železničním stavitelství, uplatnit své bohaté zkušenosti s realizací koridorových staveb a především využít vlastní schopný personál a strojní vybavení v rozhodujících oborech, jako je železniční svršek a spodek, mosty, tunely a pozemní a silniční stavby,“ sdělil generální ředitel OHL ŽS Roman Kocůrek.

Stavební a přípravné práce byly zahájeny 1. května. Od té doby probíhá kácení zeleně

v trase budoucí přeložky trati a budování zařízení staveníště a přístupových komunikací. V nejbližších měsících budou následovat práce na hloubených i ražených částech dvou nových tunelů, v místech opěr budoucích železničních estakád se zřídí konsolidační násypy, současně začne realizace menších mostních objektů.

Zdroj: www.ohlzs.cz

SPOLEČNOST CZ LOKO PATŘÍ K NEJVÝZNAMNĚJŠÍM PODNIKŮM STŘEDOEVROPSKÉHO ŽELEZNIČNÍHO STROJÍRENSTVÍ

Co je k tomuto tvrzení oprávněné?

- **Společnost má vlastní know-how v oblasti výroby, modernizace a oprav hnacích a speciálních drážních vozidel vycházející z tradičně vysoké úrovně českého železničního průmyslu.**
- **Do každého projektu je zapojeno celé spektrum vysoce kvalifikovaných profesionálů, pro které je železnice „srdeční záležitostí“.**
- **Disponuje komplexním technickým zázemím a výrobní kapacitou firmy.**
- **Teritoriálně pokrývá oblasti působení svých zákazníků.**
- **Využívá efektivní metody řízení přinášející v každém stádiu vývoje projektu jasný obraz aktuálního stavu.**

■ **Uplatňuje flexibilní přístup a tvoří projekty přesně na míru potřebám a požadavkům zákazníka.**

■ **Velkou pozornost věnuje trvalé péči o vozidla z vlastní produkce včetně sběru a vyhodnocování dat z jejich provozu.**

■ **Optimalizovala organizační strukturu firmy dle jednotlivých oborů činnosti.**

■ **Směle se může pochlubit referencemi prestižní klientely.**

Je pravda, že společnost CZ LOKO nemá vždy – jako každá jiná – na různých ustlano, i když během svého rozvoje dosáhla vynikajících výsledků a dělá pro to vše potřebné, jak ukazují předchozí řádky.

Co však nemůže v plné míře zajistit i přes vysokou úroveň a kvalitu svých výrobků, je dostatečné množství odběratelů. Ne, že by zákazníci

ci nebyli spokojeni, naopak, ale konkurence je i v této zájmové oblasti mimořádně velká.

Ani v tak vyspělé a technicky vybavené společnosti není možno konstatovat, že se každý vyrobený – byť sebelepší výrobek – prodá sám. I to stojí mimořádné úsilí.

Předchozí řádky však nejsou plácem nad rozlitym mlékem, jen konstatováním, že je třeba být stále ve střehu a především mít vynikající marketing i přesto, že CZ LOKO patří k nejvýznamnějším podnikům středoevropského železničního strojírenství.

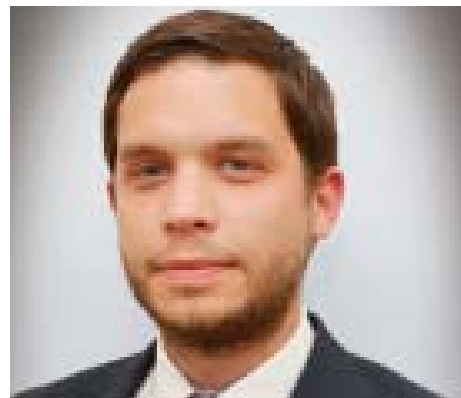
Konec konců stačí nahlédnout na jejich internetové stránky, kde je možno přesvědčit se o jejich širokém záběru, ať už při výrobě, či následném prodeji.

Připravil Milan Sedlák/zdroj: www.czloko.cz

CZ LOKO MÁ NOVÉHO PERSONÁLNÍHO ŘEDITELE

Novým personální ředitelem společnosti CZ LOKO se od 1. června 2018 stal Mgr. Jiří Kutálek. Do CZ LOKO přišel z personální společnosti Grafton, kde vedl pobočku pro Moravskoslezský kraj. Jeho hlavními cíli v nové pozici bude optimalizace nábory, personálního marketingu a hlavně rozvoje a adaptace zaměstnanců. Dalším důležitým úkolem bude nastavení efektivního systému benefitů a odměňování zaměstnanců.

„Kvalitní personální politika je při současné situaci na trhu práce velmi důležitá a je potřeba jí věnovat maximum pozornosti. Společnost CZ LOKO je stálíci na poli výrobců diesel-elektrických lokomotiv a její zaměstnanci jí dávají velký potenciál do budoucna. Stejně tak je CZ LOKO společností s velkým potenciálem pro své současné i budoucí zaměstnance,“ dodává Mgr. Jiří Kutálek, nový personální ředitel CZ LOKO.



FIRMA OPTIMALIZUJE SVÉ LOKOMOTIVNÍ PORTFOLIO

S počátkem června 2018 společnost CZ LOKO zoptimalizovala své lokomotivní portfolio. Lokomotivy řady EffiShunter 500 a 700 nahradila jednotná řada EffiShunter 600. Ke změ-

ně dochází z důvodu příchodu nové generace motoru CAT C18 o výkonu 563 kW, který splňuje přísné evropské emisní normy Stage IIIB. Ostatní technické parametry vozidla zůstá-

vají beze změny. Mimo země EU bude možné i nadále zastavovat motory v emisním standardu IIIA.

SŽDC PŘEVZALA PRVNÍ SÉRIOVÁ VOZIDLA MUV 75

Správa železniční dopravní cesty převzala od českého výrobce lokomotiv a speciálních vozidel CZ LOKO první sériová vozidla MUV 75. Jedná se o speciální drážní vozidla, která jsou určena k údržbě tratí a proti předchozím modernizovaným vozidlům řady MUV 74.2 jde o zcela novou konstrukci. SŽDC si u CZ LOKO objednalo celkem 50 těchto strojů. Montáž vozidel probíhá v jihlavském závodě tempem 4 až 5 strojů měsíčně. Podle smlouvy má být poslední vozidlo předáno na přelomu roku 2019/2020. CZ LOKO však avizuje více než půlroční zrychlení dodávky.

Vozidlo MUV 75 s hydrostatickým přenosem výkonu bylo kompletně vyvinuto v CZ LOKO a vyhovuje nejnovějším standardům a normám TSI. Pro firmu představuje univerzální platformu speciálního vozidla pro příštích minimálně 10 let. Proti předchozím typům má delší hlavní rám a větší kabinu se dvěma řídicími stanovišti, která pojmuje až 7 členů osádky. Plošina s nosností 5 tun je osazena jeřábem Palfinger, který je SŽDC dodáván se třemi druhy drapaků a sekacími zařízeními.

„Funkční design přední části výrazně přispívá k lepší aerodynamice a maximální rychlosti 75

km/h zaručuje vozidlu větší akční rádius a kratší dojezdové časy na místo zásahu. V kombinaci s multifunkčností osazení vozidla různými nastavbami pro jednotlivá roční období se skutečná potřeba těchto vozidel oproti jednoúčelovým a zastaralým MUV 69 výrazně snižuje, což se pozitivně projeví především v ekonomice provozování těchto vozidel,“ upřesnil Ing. Jaroslav Plhák, obchodní a marketingový ředitel CZ LOKO.

Výroba speciálních drážních vozidel má v CZ LOKO poměrně dlouhou historii, která se začala psát v roce 2000 u vozidla MV 20, což byla modernizace MUV 69.

Jednání vedení NeRV v uplynulém období

25. května 2018 – jednání s novými majiteli
ŽPSV Uherský Ostroh

– Bc. Dousková, Novotný

26. května 2018 – jednání s ZO VETROPAK MO-
RAVIA odborového svazu skla keramiky a por-
celánu

– Leopoldov – Bc. Dousková, Novotný

28. května 2018 – Oblastní kolo stolního te-
nisu

– Přerov – ředitelka Bc. Dousková

29. května 2018 – Regionální sportovní ko-
mise

– Ústí nad Labem – členové RSK, Bc. Dous-
ková, Novotný

1.– 3. června 2018 – USIC stolní tenis

– Praha-Jižní město – ředitelka mistrovství

Bc. Dousková, technické zajištění Novotný

4. června 2018 – dopoledne příprava meto-
dických pokynů pro ZO OSŽ,

– Praha – Bc. Dousková

4. června 2018 – odpoledne Kolektivní vyjed-
návání, SF, pracovní doba řidičů

– Dopravní zdravotnictví Italská – Bc. Dous-
ková, Novotný

5. června 2018 – Představenstvo OSŽ

– Praha – Bc. Dousková

5. června 2018 – připomínkování zákonů k so-
ciálnímu bydlení a sociálnímu zabezpečení

– Praha – Bc. Dousková, Novotný

11.–12. června 2018 – výjezdní porada vedení
k programovému prohlášení vlády

– hotel Ostrý Železná Ruda – Bc. Dousková

14. června 2018 – oblastní kolo v kuličkách

– Praha – technické zabezpečení – Bc. Dous-
ková, Novotný

15. června 2018 – Republiková rada Sdružení
nájemníků ČR/SON/

– Praha – Novotný

18. června 2018 – jednání Ú OSŽ

– Praha, sídlo OSŽ – Bc. Dousková, Štiller, Ši-
máček

18. června 2018 – kulatý stůl „Bytová politi-
ka v ČR“

– Praha, Valdštejnský palác – Novotný

19. června 2018 – jednání výboru OHL ŽS

– Brno – Bc. Dousková, Novotný

Znovu znárodněný provoz na britské železniční trati East Coast

Britská vláda převezme kontrolu nad provo-
zem železniční tratě mezi Londýnem a Edin-
burghem. Dočasná kontrola státu by měla
zajistit hladký přechod na nového provozov-
atele. Pro firmu Stagecoach je trať ztrátová.
Firma nadhodnotila odhad zisku, který může
z provozu mít. Výsledkem je porušení finanč-
ní dohody a ztráta pro firmu 200 milionů liber
(5,8 miliardy Kč). Již potřetí od roku 2007 se
tak trať vrátí do rukou státu.

Britský ministr dopravy dospěl k závěru, že
převzetí provozu služeb na trati zpět pod kon-
trolu státu je nejlepší možností. Služba bude
nyní přejmenována na London and North East
Railway (LNER).

Vláda zrušila firmě Stagecoach kontrakt
na provoz o pět let dříve, než bylo plánováno.

Služby železniční osobní i nákladní pře-
pravy v Británii byly zprivatizovány v 90. le-
tech s cílem vykazovat zisk. Vláda rozdělila trasy
do skupin a provozovatelé podávali nabíd-
ky na získání koncese na provoz celé skupiny
na určitý počet let. Vláda však byla nucena za-
sáhnout, když kontrakty krachovaly.

Krach kontraktu nahrává opoziční labou-
ristické straně. Ta slíbila, že znárodní někte-
rá odvětví, například železnici a vodohospo-
dářství.

M.N.

Navýšení životní pojistky u kuřáků

Přes veškeré preventivní programy v ob-
lasti používání návykových látek, kam patří
i kouření, se dostáváme k alarmujícím číslům
ve statistice. Asi čtvrtina obyvatel české re-
publiky jsou kuřáci. Dochází k alarmující změ-
ně poměrové skladby kuřáků, kdy překvapivě
sledujeme nárůst kouření cigaret u mladých
dívek a u 12 % těhotných žen. Na 100 úmr-
tí u nás v 16 až 18 % má podíl kouření. Kuřá-
ci mají rovněž nižší věk dožití, v tomto přípa-
dě se jedná o věk pod 65 let, kdy umírá asi 2/3
kuřáků.



Zcela mylný je názor, že pasivní kouření
není tak škodlivé. Opak je pravdou, protože 1
hodina v zakouřeném prostředí, způsobí cé-
vám 24 hodinovou aklimatizaci. Na tento fakt
je třeba dbát především v rodinách, kde jsou
dětí. V tomto případě často dochází k návyku
na nikotin již v dětství. Vliv kouření se proje-
vuje na zdravotním stavu – karcinomy, sniž-
ení plodnosti, zvýšená lomivost kostí, nárůst in-
farktů, onemocnění plic a tak dále.

Z tohoto důvodu je třeba se věnovat i za-
městnancům pracujícím v zakouřeném pro-
středí jako jsou restaurace, bary a tak podob-
ně. Zde je nutno se zaměřit na oblast BOZP.

Zákaz kouření v restauracích z pohledu lé-
kařů pozitivně zapůsobil na hospitalizace
osob ve věku do 60 let spojené s infarktem
nebo astmatem.

Při uzavírání především životního pojiště-
ní se pochopitelně pojišťovny mimo jiné ptají,
zda jste kuřák či nikoli.

Pojišťovny pečlivě sledují anamnézu každé-
ho pojištěnce, zejména se zaměřují na výskyt
karcinomu plic, ischemické choroby srdeční,
infarktu, mrtvice, astmatu a to i v příbuzenské
linii. U kuřáka je nutno počítat s vyšším pří-
platkem v pojistce.

V případě, že pojištěnec uvedl nepravdivé
údaje, má pojišťovna právo od dané smlouvy
odstoupit či odmítnout pojistné plnění.

R. D.

Řemeslo má zlaté dno

*Tabulky ministerstva školství ukazují,
že chuť pracovat rukama děti moc netáhne*

Dříve chtěli být všichni ekonomové a práv-
níci, teď letí oční optici. Firmy zoufale hle-
dají nové lidi, budoucích odborníků na stále
potřebné manuální profese ubývá. Přes ne-



Foto: Jan Buchta

ustálá varování hrozí, že některé obory s učiteli a středních odborných škol zmizí. Nejsou lidi v dělnických oborech. Návrh, že na základních školách se znovu zavedou „dílny“, lze jistě přivítat, ale chuť pracovat rukama nepřinese.

Kde je situace nejhorší? Prakticky všude. Chybí zahradníci, sklenáři, vodaři, truhláři, montéři, instalatéri, lakýrníci, karosáři, zámečníci, elektromontéři. A tak bychom mohli pokračovat. Je to nekonečný seznam profesí. Naše školy však produkují módní profese, které slibují vysoké příjmy. Nejvíce lidí se hlásí na asistenty zubních techniků, veterináře, kadeřníky, nebo aranžéry, mechaniky a opraváře motorových vozidel. Tam školy musí odmítnat desítky procent uchazečů. S trochou nadšázky mi dovoluete citovat slova jednoho vedoucího pracovníka v energetice. „Říkám, že se zájemci o studium v naší profesi by na dny otevřených dveří do škol neměly chodit matky. Ty, když vidí, že by jejich dítě mělo lézt někde po výškách a pracovat za takových povětrnostních podmínek, tak svému potomkovi obor nedoporučí. Přitom naše odborné školy jsou schopné dnes nabídnout špičkové technické podmínky.“

Pokud by jste chtěli pro své dítě jistotu zaměstnání na desítky let dopředu, tak nejžádanější profesí v EU je mlynář, nebo maturitní obor Technologie potravin.

M.N.

METROPOLITNÍ PLÁN

Praha 10 odmítá překladiště i věžáky

Zastupitelé desáté části schválili znění desítek zásadních připomínek k návrhu Metropolitního plánu. Týkají se jak konkrétních míst zakreslených v návrhu, tak používané terminologie i funkčnosti webové aplikace pro veřejnost.

Překladiště v Malešicích jako jeden příklad za všechny: stamiliónový projekt, který by do Malešic přivedl extrémní dopravní zatížení, radnice dlouhodobě kritizuje a petici se proti němu postavili i místní. Přesto se v návrhu Metropolitního plánu znovu objevil. Stejně tak nesouhlasí městská část Prahy 10 s návrhem dopravního propojení mimoúrovňové křižovatky oblasti Slatin s Jižní spojkou přes železniční trať do lokality V Korytech. Také nesouhlasí s návrhem šestipodlažní výstavby v západní části Bohdalce. Proti osmipatrovým budovám se radnice postavila i v případě lokality okolo metra Strašnická. Naopak více podpořen by podle ní měl být vznik Drážní promenády napříč celým územím Prahy 10.

Z důvodu přehlednosti by měly být vyznačeny názvy ulic a jednotlivé vrstvy Metropolitního plánu by měly být vypínatelné.

Metropolitní plán mohou připomínkovat všichni občané Prahy.

Ekospol koupil pozemek na byty za miliardy

Na získané parcele bude moci postavit hodně přes tisíc bytů

Realitní skupina Cimex prodala velký pozemek v Praze na Zličíně developerské společnosti Ekospol. Podle zjištění deníku E15 firma ještě nikdy větší pozemek nezískala. Areál sousedící s železničním nádražím si pronajímají například prodejci stavebnin. Tato lokalita o rozloze zhruba deset hektarů je jedním z nejzajímavějších z hlediska bytové výstavby. Je totiž obklopena pouze bytovou výstavbou, takže nabízí velmi pěkné prostředí. Po revitalizaci bude lokalita sloužit pouze ke klidnému bydlení. Cena pozemku mohla být do 330 milionů korun, jak vyplývá z odhadu analytiků. Pozemek umožňuje postavit zhruba 1200 bytů s investicí kolem 4,5 miliardy korun. Výhodou je, že na rozdíl od jiných podobných lokalit není v platném územním plánu vyčleněná pro nerušící výrobu. Zličín se v hledáčku bytových developerů nachází již delší dobu. Velký projekt nazvaný Metropole v této západní části hlavního města už postavila společnost Central Group. Další výstavbu bytů na parcelách po někdejší „Pragovce“ se tam chystá. Proměnu v budoucnu pravděpodobně čeká také obří průmyslový areál po někdejší podniku ČKD Dopravní systémy.

Siemens dokončil vývoj nového rychlovlaku na 360 km/hod

Úspora spotřeby – 30%

V září chce společnost Siemens poprvé ukázat veřejnosti nový typ rychlovlaku, který v současnosti testuje. Testování už běží od dubna. Oproti jiným soupravám pro vysokorychlostní trať má být hlavně úspornější.

Nový vlak s názvem „Velaro Novo“ představil Siemens zatím jen na obrázcích a v tiskové zprávě. První prezentace pro veřejnost je naplánována na zářijový veletrh Innotrans v Berlíně. Cestujícím nabídne lepší komfort, dopravcům lepší ekonomiku provozu. Vývoj nové jednotky trval pět let.

Siemens slibuje, že při rychlosti 300 km/h bude mít o třicet procent nižší spotřebu, než stávající modely Velaro. Je to i tím, že je o patnáct procent lehčí. Prostor pro cestující má být o desetinu větší, než dosud. Vlaky bude Siemens nabízet pro rychlosti mezi 250-360 km/h s výkonem od 4 700 do 8000 kW. Nabízet ho bude v sedmi nebo čtrnácti vozové verzi. Nižší spotřeby má vlak dosáhnout aerodynamičtějšími tvary, firma se více zaměřila na zakrytí podvozků nebo tvar střechy. Zákazníci má nalákat i větší flexibilitou pro vybavení interiéru, dopravci si tak budou moci vybavit vlak více podle svých představ, než dosud.

Velaro má už od roku 2000 celkem čtyři různé verze, Novo Velaro je pátou. V Německu je provozují jako ICE 3 (řada 407), Siemens Velaro dodal například také do Turecka, Ruska, Španělska nebo Číny. Po světě jezdí už tisíce těchto vlaků.

M.N.



Foto: Jan Buchta

ČD-Telematika

se prezentuje

V Blansku vzniká unikátní systém pro sledování vytižení tamního parkoviště P+R u vlakového nádraží, informační systém pro chytré parkování dodává ČD-Telematika.

Koordinátor Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje – společnost KORDIS JMK společně s městem Blansko vycházejí vstříc stále rostoucímu počtu uživatelů místního nádraží a připravili pro ně zlepšení informovanosti o možnostech parkování na nedávno vybudovaném parkovišti P+R přímo u vlakového nádraží Blansko. Klíčovým prvkem bude nový informační systém, který společnosti KORDIS dodává ČD-Telematika. Díky němu budou jak provozovatel parkoviště, tak i motoristé znát aktuální stav obsazenosti parkoviště a podle toho se například rozhodnou, kde mají zaparkovat.

Výzkumný ústav železniční (VÚŽ) získává výrazně rychlejší a lépe zabezpečené datové propojení svých jednotlivých pracovišť. ČD-Telematika totiž dokončuje pro VÚŽ implementaci řešení, které zajistí kompletní propojení jednotlivých poboček s centrálou s celkovou kapacitou 1 Gbps. Zlepšení služeb včetně internetového připojení brzy ocení také zákazníci VUZ, kteří využívají testovací okruh ve Zkušebním centru Velim. Na návrhu řešení se podílel i samotný VUZ.

Společnost ČD-Telematika a.s. zveřejnila své auditované hospodářské výsledky za rok 2017. Tržby z provozní činnosti dosáhly výše 1 470,4 mil. Kč oproti 1 727,5 mil. Kč v roce 2016. Za jejich poklesem stojí zejména absence větších projektů z Operačního programu Doprava. Naopak vzrostl zisk před odeděním úroků, daní, odpisů a amortizace (EBITDA) o 9,4% na 226,4 mil. Kč oproti 206,9 mil. Kč v loňském roce. Čistý zisk mírně poklesl z 53,2 mil. Kč v předešlém roce na 51,4 mil. Kč v roce 2017.

Tunel pro rychlou železnici pod Krušnými horami by měli projektovat Němci

Budoucí železniční tunel pro vysokorychlostní trať skrze Krušné hory by měla projektovat německá železniční společnost Deutsche Bahn, provozován bude podle německých předpisů. Dohodl se na tom v Praze český ministr dopravy Dan Ťok se svým saským protějškem Martinem Duligem.

„Dostáváme se už od politických deklarací k technickým otázkám a projektování. Dohodli jsme se, že 26 kilometrů dlouhý přeshraniční tunel bude projektován a provozován podle německých předpisů, což bude upraveno v mezistátní smlouvě. Za tímto účelem vznikne spo-

Vlak Eurostar spojí Londýn s Amsterdamem

Z Londýna do Amsterdamu se bude možné dostat rychlovlakem Eurostar za tři hodiny a 41 minut. Spojení pod kanálem La Manche začne fungovat zpočátku pouze ve směru z Británie. Pasažéři cestující z Amsterdamu do Londýna budou muset přestupovat v Bruselu kvůli pasovým kontrolám. Společnost Eurostar ujišťuje, že spojení přes Brusel je pouze dočasné opatření, než se britská a nizozemská vláda dohodnou na pasových kontrolách při odjezdu z Nizozemska. To by mělo být do konce roku 2019.

Firma nabídne dva denní spoje v 08:31 a v 17:31. Cena jednosměrného lístku bude začínat na 35 librách (zhruba 1000 Kč). Nová služba mimo jiné zkrátí i cestu mezi Londýnem a Bruslem, a to o 17 minut na jednu hodinu a 48 minut. Mezi Londýnem a Amsterdamem se letecky každoročně přepraví více než čtyři miliony pasažérů. Eurostar tak může letecké spojení významně doplnit.

lečný projektový tým na úrovni Deutsche Bahn Netz a Správy železniční dopravní cesty,” řekl ministr dopravy Dan Ťok. Mezi Českem a Německem narůstá nákladní doprava po železnici i na dálnici, proto je vysokorychlostní trať velkou prioritou pro saského ministra dopravy Martina Duliga. Ten se chtěl při společném jednání zároveň ujistit, že stejně jako na německé straně v Česku probíhá intenzivní příprava a je zajištěno financování přeshraničního železničního spojení.

Rychlovlak by měl zvládnout jízdu z Prahy do Drážďan do jedné hodiny, v současné době trvá cesta vlakem dvojnásobnou dobu.

V současnosti vzniká studie proveditelnosti, která do druhé poloviny roku 2019 vyhodnotí ekonomickou efektivitu celého projektu a vybere výslednou variantu technického řešení pro další projektovou přípravu.

„Do konce roku 2018 připraví správci železnice společnou smlouvu upravující další postup přípravy přeshraničního úseku a také vyčíslí prostředky potřebné na přípravu v letech 2019 a 2020,” dodal Ťok.

Český správce železniční infrastruktury spolupracuje společně se saským ministerstvem hospodářství, práce a dopravy na nové studii spolufinancované z Programu spolupráce ČR a Sasko, který se zabývá specifickými geologickými otázkami v oblasti budoucího tunelu a přepravními vazbami.

Nová vysokorychlostní trať do Drážďan, pátrící mezi prioritní spojení, zkrátí jízdní dobu Praha–Drážďany na jednu hodinu a současně odvede část dopravy z dlouhodobě přetížené konvenční trati v údolí Labe. Výstavba nové trati z Prahy do Drážďan by mohla začít kolem roku 2030. Odhady nákladů na celou trasu jsou kolem pěti miliard eur (128 miliard korun), uvedlo ministerstvo dopravy.



Foto: Jan Buchta



Dobrý den, milí čtenáři.

Po článku věnovaném akutnímu selhání ledvin bude logicky následovat článek o chronickém selhávání ledvin.

Chronické (dlouhodobé) selhávání ledvin. Jedná se o poměrně častý stav. Ledviny jsou citlivý orgán, mohou být snadno poškozeny. Jednou poškozené ledviny se mohou ve své funkci dále postupně zhoršovat. Ledviny jsou jedním z nejdůležitějších orgánů těla – vylučují zplodiny, udržují vnitřní prostředí organismu, účastní se tvorby vitamínu D, podílí se na úpravách krevního tlaku a na tvorbě červených krvinek. Důsledky jejich narušené funkce jsou pro organismus velice závažné.

Příčiny zhoršování renálních funkcí je celá řada. Svou roli hraje *věk. Ledviny se během života opotřebovávají a u starého člověka bývá jejich funkce snížena. Nejčastějšími příčinami selhávání ledvin jsou *cukrovka a *vysoký tlak. Hypertenze (vysoký krevní tlak) má vliv na poškození tkáně ledviny rozvojem procesu glomerulosklerózy a způsobuje postupné zhoršování filtrace krve. Cukrovka poškozuje cévy v ledvinách, funkce ledvin u diabetiků se postupně zhoršují – *diabetická nefropatie. K postupnému zhoršování funkce ledvin přispívají i mnohé *glomerulonefritidy. Je to široká skupina onemocnění na imunitním podkladě, imunitními mechanismy způsobují poškození tkáně ledvin (IgA nefropatie). Nesmíme zapomenout na *polycystickou chorobu ledvin. V ledvinách se začnou vytvářet četné dutiny – *cysty. Ledvina ztrácí svou funkční tkáň. Přitom se mohou zvětšovat, jejich funkční kapacita dramaticky klesá.

Projevy selhávání ledvin vyplývají z jejich funkcí v organismu:

1. Hromadění zplodin a odpadních látek. Zhoršená funkce ledvin vede ke zhoršenému odstraňování zplodin a odpadních látek z organismu. Koncentrace těchto lá-

tek v krvi stoupá, jsou to zejména - **urea** (močovina) a **kreatinin**. Jejich zvýšená koncentrace není až tak závažná, ale pomocí nich určujeme stupeň narušení funkce ledvin. Mnohem horší je současné zvýšení koncentrace dalších dusíkatých zplodin – označujeme urémie. Tyto látky jsou nebezpečné pro mozek a poškozuji ho. Při dlouhodobém účinku se dostaví narušení mozkových funkcí (zmatenost, bolesti břicha, nechutenství, porucha vědomí), nakonec smrt. Postupující selhávání ledvin vede ke snížování objemu moči a mnohdy i k úplné zástavě močení.

2. Poruchy v koncentracích iontů. Ohrožující je hromadění draslíku. Není-li draslík vylučován do moče, jeho koncentrace v těle stoupne a vzniká nebezpečná hyperkalémie. Ta vede rychle k usmrcení. Nepříjemné je i hromadění fosfátů, což má spolu s poruchou tvorby vitamínu D neblahý vliv na kosti (rozvoj osteoporózy). Hladina vápníku v krvi zprvu spíše klesá (může se objevit hypokalcemie), vlivem kompenzačních mechanismů dochází k rozvoji sekundární hyperparatyreózy a odvápněvacím kostí může posléze začít růst za vzniku hyperkalémie (zvýšená hladina vápníku).

3. Zvýšení krevního tlaku. Narušené ledviny hůře odstraňují tekutiny a mění se jejich schopnost regulovat krevní tlak. To vede ke zvýšení krevního tlaku. Vysoký krevní tlak a nadbytek tekutiny v cévách způsobuje zvýšené namáhání srdce jako pumpy a může přispět k rozvoji srdečního selhání. Vysoký tlak vede i k dalšímu zhoršování funkce ledvin a bludný kruh se uzavírá.

4. Onemocnění kostí. U poruch ledvin dochází k řidnutí kostí – onemocnění se označuje jako renální osteodystrofie. Souvisí se zhoršenou schopností ledvin vylučovat fosfáty. Fosfáty se začnou hromadit v krvi a to vede k poklesu koncentrace vápníku. (Součin koncentrace krevních fosfátů a vápníku je vždy konstantní – když jedna vzroste, druhá musí poklesnout). Navíc je narušena tvorba vitamínu D, který vede ke zvyšování koncentrace vápníku v krvi. Ledviny jsou jedním z orgánů, kde se vitamín D tvoří a jejich selhávání vede k jeho nedostatku. Organismus se s tímto poklesem vápníku pokouší vyrovnat mobilizací stále většího množství vápníku z kostní hmoty do krve (vzniká sekundární hyperparatyreóza – vyšší hladina parathormonu, produkován v příštinných tělíscích). Z toho důvodu se začnou kosti odvápněvat a stávají se náchylnými ke zlomeninám a deformacím. Kromě toho se vyskytují nepříjemné bolesti kostí nezávislé na osteoporóze.

5. Chudokrevnost (nízká hladina červených krvinek) chronická onemocnění ledvin doprovází pravidelně. Je to dáno tím, že v ledvinách se tvoří látka erytropo-

etin (EPO), která je důležitá pro vývoj červených krvinek. Poškozené ledviny znamenají méně erytropoetinu a důsledkem je méně červených krvinek.

6. Zápach moči. Moč lidí se selháváním ledvin má někdy zvláštní zápach, který je blízký myšíně.

7. Metabolická acidóza. Acidóza „překyselení organismu“. U chronického selhávání ledvin vzniká acidóza kvůli neschopnosti ledvin vylučovat kyselé zplodiny metabolismu z těla.

Diagnostika: Je vhodné provést celkové vyšetření moči a vyšetření ledvin. Funkci ledvin zjistíme z krve podle hladin močoviny (urea) a kreatininu. Jejich vysoké hodnoty mohou svědčit o narušené funkci ledvin. Normální hladina močoviny v krvi je u dospělých pod 8 milimolů/litr.

Normální hladina kreatininu v krvi je u dospělého muže pod 104 a ženy pod 90 mikromol/litr.

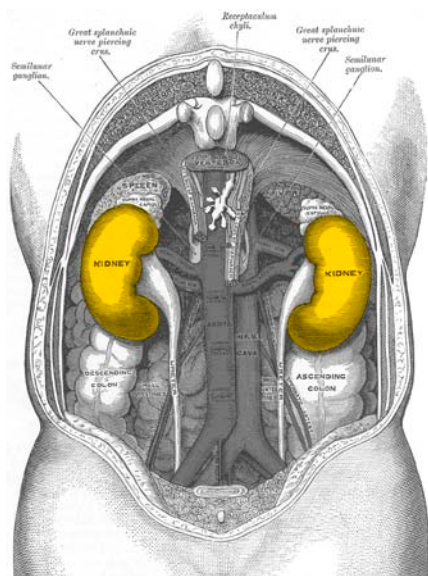
Součástí vyšetření by mělo být provedení odběru tepenné krve na vyšetření pH a krevních plynů (tzv. Astrup), které může pomoci odhalit metabolickou acidózu.

V diagnóze mají své místo obrazovací metody, obzvláště ultrazvuk břicha. Ultrazvuk znázorňuje tkáň ledvin – chronicky selhávající ledviny bývají zmenšené a jejich funkční tkáň je ztenčená. Výjimkou je polycystická choroba ledvin, kdy jsou selhávající ledviny kvůli četným cystám zvětšené. Při podezření na glomerulonefritidu se mohou z krve odebírat některé autoprotilátky (protilátky zaměřené proti vlastním tkáním). Případně se provádí biopsie ledvin.

Léčba: Zásadní je léčit vyvolávající příčinu, trvale léčit vysoký krevní tlak, cukrovku, glomerulonefritidy. Důležitý je dostatek tekutin, příjem potravy s omezeným množstvím bílkovin (z bílkovin vznikají dusíkaté zplodiny). Vyvarovat se kontaktu s látkami poškozujícími ledvinovou tkáň (nefrotoxicke látky). Vhodné je přidat pacientovi do medikace léky ze skupiny ACEI inhibitorů. Tyto léky snižují krevní tlak a chrání tkáň ledvin (orgánoprotektivní účinek). Problémy s odvápněvacím kostí řešíme dodáváním vápníku a vitamínu D. Chudokrevnost můžeme léčit podáváním syntetického erythropoetinu.

Při konečném selhání ledvin, kdy už ledviny nejsou schopny plnit své funkce, zůstanou dvě možnosti – doživotní dialýza (pravidelné očišťování krve od zplodin napojením na přístroj nahrazující ledviny) nebo transplantace ledvin. Obě metody mají četná rizika, ale bez nich je smrt neodvratná.

Bez ledvin se příliš dlouho žít nedá.



REGIONÁLNÍ USIC VE STOLNÍM TENISE 1.–3. ČERVNA V PRAZE

Pořadatelství regionálního USICU ve stolním tenise v letošním roce připadlo na Českou republiku a organizace OSŽ.

Toto sportovní klání se kromě pořádající České republiky zúčastnilo Německo, Švýcarsko a nově i Dánsko. Přihlášená Anglie se před konáním mistrovství omluvila, čímž nám trochu zkomplikovala hrací systém, především v soutěži žen.

Sportovci byli ubytováni v nově zrekonstruovaném TOP hotelu Praha. Vzhledem k tomu, že tento hotel je orientován především na zahraniční klientelu, komunikace s personálem byla komplikovanější.

Samotné mezinárodní mistrovství se odehrávalo v nedaleké multifunkční sportovní hale, kde se uskutečnilo i slavnostní zahájení celé sportovní akce.

Hrací systém oproti minulému roku (R USIC byl v Německu) se hrál dle pravidel USIC ve stolním tenise. Nejprve se hrály soutěže družstev mužů a žen, po té následovaly soutěže jednotlivců.

Dosažené výsledky:

Družstvo mužů:

1. Česká republika (David Calta, Michal Koníček, David Zitta, Josef Plšek)
2. Německo
3. Švýcarsko
4. Dánsko

Družstvo žen: (soutěže se zúčastnily z nedostatků hráček pouze dvě země) Česká republika a Německo, které po vzájemném utkání obsadilo 1. místo.

Velice pěkné a napínavé souboje přinesl turnaj jednotlivců, který se hrál systémem na dvě porážky. Tradičně byl ve znamení souboje hráčů Německa a České republiky. Hráči těchto zemí obsadili první místa v této

soutěži. Reprezentant ČR David Calta obsadil 2. místo.

Slavnostní vyhlášení výsledků regionálního USICU ve stolním tenise proběhlo v indické restauraci TOP hotelu Praha.

Sportovcům patří poděkování za příkladnou reprezentaci (David Calta, Michal Koníček, David Zitta, Josef Plšek, Alena Klišová, Carmen Pospíšilová, Jana Hlavacká) a organizátorům za uskutečnění celé sportovní akce.

Bc. Renata Dousková
ředitelka turnaje



OBLASTNÍ TURNAJ ŽELEZNIČÁŘŮ V KULIČKÁCH

Ve čtvrtek 14. června 2018 pořádalo Odborové sdružení železničářů oblastní turnaj v kuličkách. Organizačně byl turnaj zajištěn Nedrážním republikovým výborem a RSK Praha. Za účasti 19 hráčů a hráček proběhl turnaj, hraný švýcarským systémem, v Praze na Invalidovně. Pod vedením funkcionáře Pražského kuličkového svazu pana Zoufalého, a ve velmi pěkném prostředí Kraizlových sadů, se účastníci vrátili do doby svého dětství. V přátelské atmosféře, ale v nelitostných soubojích se projevila profesionální vyzrállost vítěze. Poděkování patří pořadatelům i hráčům. Účastníci se shodli na pokračování tohoto finančně nenáročného turnaje v dalších letech. Další informace naleznete na webových stránkách www.kulicky.com a stránkách OSŽ.

Miroslav Novotný



Pořadí žen

1. Jana Mračková (OŘ Praha)
2. Milada Sabóová (SŽDC Kolín)
3. Pavla Kuntová (OŘ Praha)

Pořadí mužů

1. Pavel Zoufalý (OŘ Praha)
2. Jaroslav Mareš (OŘ Ústí nad Labem)
3. Miroslav Holoubek (DKV Praha)



LÉTO 2018 — 2. SENIORSKÉ HRY OSŽ

TENTOKRÁT ZA ÚČASTI NEDRÁŽNÍCH

Odborové sdružení železničářů ve spolupráci s ČD a.s., ČD Cargo a.s. a SŽDC připravilo ve dnech 28. až 30. srpna 2018 **2. seniorské hry**.

Organizaci zajišťuje RR seniorů OSŽ ve spolupráci s RSK OSŽ Olomouc, sestavení družstva nedrážníků je v kompetenci zástupců NeRV.

Místem konání je Hotel Skalka, Rajecká cesta 133, Rajecké Teplice, Slovensko.

Soutěž bude zahájena **28. srpna v 15 hodin**.

Čestným ředitelem je ředitelka hotelu Skalka Emilia Ďuračinská, ředitelem her předseda RRS OSŽ Kurt Mužík a sportovním ředitelem předseda RSK OSŽ Olomouc Libor Kiš.

Organizační pracovníci jsou Šárka Mužíková, Ivo Šimek, Vladimír Tomášek, Andrea Orlová – RKS OSŽ Olomouc.

Účastníci startují v době svého volna bez nároku na refundaci mzdy.

Účastníci vytvoří osm družstev, přičemž každé družstvo se bude skládat z osmi sportovců a jednoho vedoucího. Účastníci musí být pobírateli starobního důchodu.

Závazné přihlášky celé výpravy včetně vedoucího a času příjezdu zašlete elektronicky na adresu e-mail: khybs@seznam.cz **nejpozději do 15. července 2018**. Dotazy zodpoví Karel Hybš na tel. čísle 602 349 038.

Sportovci i organizátoři budou ubytováni v Hotelu Skalka, www.skalkahotel.sk.

Stravování a občerstvení zajistí pořadatel (začíná se obědem 28. srpna a končí snídání 30. srpna 2018).

Navržené disciplíny jsou pétanque, ruské kulečky, adventure golf, disc golf, bowling,

koloběžky, líný tenis, házená (s lopatou), házení na koš, v případě nepříznivého počasí kulečník, stolní hry (dáma) apod.

Systém hry a hodnocení bude upřesněn v den konání akce. Předpokládá se, že každé disciplíny se budou účastnit 2 až 3 zástupci z každého družstva. Odchylky budou pořadatelem upřesněny v den konání akce. Hodnocení proběhne podle umístění družstev a jednotlivců v jednotlivých disciplínách.

Protest bude nutno podat do 5 minut po skončení utkání u hlavního rozhodčího.

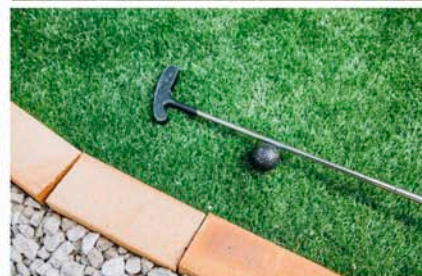
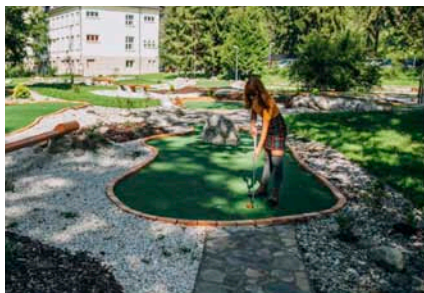


Kde turnaj proběhne

HOTEL SKALKA

ACTIVITY PARK
Rajecké Teplice

www.skalkahotel.sk



Hotel se nachází v lázeňském městečku Rajecké Teplice. Ma mapě je nalezneme mezi Lúčanskou Malou Fatrou a Martinskými hořami v údolí řeky Rajčanka 12 km jižně od krajského města Žilina.

Nově zrekonstruovaný léčebný dům Skalka je situovaný v překrásném prostředí lázeňského parku. Klientům je nabízeno ubytování

v zařízení 3* standardu. Některé ze dvoulůžkových pokojů mají možnost jedné přistýlky. Součástí každého pokoje je koupelna se sprchou a sociálním zařízením. Mezi vybavení pokojů také patří centrální rádio, televize, telefon a lednička. Celková kapacita zařízení je 200 osob. Součástí hotelu je i wellness centrum s celou škálou léčebných procedur jako

např. solární louky, oxygenoterapie, kryobox, nefritové lůžko a fitness centrum. Možnost mnoha druhů masáží. (Slevy pro členy OSŽ!)

Hotel má vlastní restauraci, kavárnu a bar. V ceně ubytování je snídaně, možnost dokoupení polopenze nebo i plné penze.

Poznámka: podrobnější informace naleznete na webových stránkách www.skalkahotel.sk



ŠVÝCARSKÝCH ZAJÍMAVOSTÍ, KTERÉ LZE STIHNOUT O PRODLOUŽENÉM VÍKENDU

Země helvétského kříže je dobře známá milovníkům čokolády, sýrů a hodinek. Alpy jsou v zimě útočištěm lyžařů a v létě cyklistů.

Letecky to do Curychu trvá něco málo přes hodinu, takže stačí vyrazit v pátek dopoledne. Ve Švýcarsku funguje propracovaný systém železnic. Vlaková zastávka je přímo na letišti.

Pět míst Švýcarska, která stojí za navštívení

Vesnice Gruyères

Gruyères nabízí i malebný středověký hrad a skvělou kuchyni plnou sýrů ve všech podobách.

V polovině 90. let koupil 400 let staré sídlo v malebné vesnici Gruyères malíř a sochař Hans Rudolf Giger. Přetvořil ho na muzeum. Bylo otevřeno 20. června 1998 a ihned se stalo jedním z nejzajímavějších v zemi. Giger je totiž především otcem legendárního Vetřelce. Každému už je nejspíš jasné, že tohle muzeum je vše, jen ne nudné. Stěny pokrývají neuvěřitelně detailní náčrty, kresby a malby vesmírných monster, jakoby připravených ke skoku. Jedno z pater muzea je věnováno Gigerově vlastní soukromé sbírce umění. Pro starší 18 let je vyhrazena rudě zářící místnost se sexuálními motivy. Hned naproti vchodu se v téže budově nachází neméně oblíbený Gigerův bar se stejnou tematikou. Klenby jsou tvořeny páteřemi vetřelců, stejně jako židle a stoly. Nevšední posezení jako z jiného světa doplňují tematické drinky a zneklidňující „dekorace“. Cena vstupenky je zhruba 270 korun.



Tři hodiny cesty a jste v kantonu Luzern se stejnojmenným městem. Lucern je příjemnou kombinací městského zázemí s množstvím romantických zákoutí.

Nejvyšší venkovní výtah v Evropě

Výstavba Hammetschwandského výtahu začala již v roce 1903 a první pasažéři přepravní prostředek okusili o necelé dva roky později. Výtah byl původně zhotoven pro potřeby nedalekého luxusního hotelu. V nadmořské

výšce 1132 metrů se vypíná 152 metrů vysoká konstrukce, která „přežila“ obě světové války a po generálních opravách a vylepšeních těší adrenalinové nadšence dodnes. Původní konstrukce byla ze dřeva a plechu a jedna cesta trvala okolo tří minut. Dnešní kovovo-skleněný gigant přepraví návštěvníky nahoru či dolů za méně než minutu. Špička výtahu, často zahalená mraky, je oblíbeným motivem fotografií švýcarských Alp. Výhled na Luzernské jezero je odtud nezapomenutelný. Samotná cesta



výtahem je bezpečným zážitkem. Ke spodní stanici výtahu lze dojít po svých. Ti nejzdatnější mohou pěšky dorazit až na vrchol hory a vychutnat si adrenalinovou cestu dolů. Ceny jízdy výtahem začínají na cca 213 korunách pro dospělého.

Z Lucernu vás jen slabá hodinka dělí od dalšího zázraku moderní techniky.

Nejstrmější lanovka na světě – lanovka Stoosbahn

Loni v prosinci otevřená lanovka Stoosbahn je zážitkem pro „fajnšmekry“. Nachází se v kantonu Schwyz a spojuje stejnojmenné městečko s vesnicí Stoos, ve které nejedí žádná auta. Během 1,74 kilometru dlouhé jízdy překoná výškový rozdíl 744 metrů – sklon činí neuvěřitelných 110 procent. Výstavba konstrukce Stoosbahn trvala 14 let a vyšla na 52 milionů švýcarských franků – více než miliardu korun. Válcovité kabiny lanovky zajišťují, že cestující jsou neustále ve vzpřímené poloze a i přes extrémní úhel stoupání jsou pasažéři neustále ve vzpřímené poloze a změny nadmořských výšek kromě občasného zalehnutí v uších vůbec nepocítují. Jedna jízda trvá zhruba pět až sedm minut a výhledy dolů jsou opravdu nezapomenutelným zážitkem.

Lanovka může přepravit za hodinu až 1500 pasažérů.

Cena zpáteční jízdenky pro dospělého je 22 franků (držitelé Swiss Travel Passu mají lanovku zdarma).



Foto AP

Zhruba čtyři hodiny vlakem vás dělí od vesnice Zerne v kantonu Graubunden, kde můžete přespát a za úsvitu vyrazit do unikátní přírodní rezervace.

Jediný národní park

Ačkoli téměř celé Švýcarsko vypadá při pohledu z vlaku díky vysokým horám, čistým jezírům a loukám porostlým kvítím jako velký národní park, skutečnost je taková, že oficiálně najdete v zemi jen jediný, a to v kantonu Graubunden. Rozkládá se na 172 kilometrech čtverečních v údolí Engadin. V parku nejsou žádné vesnice a příroda je zde ponechána zcela bez zásahů člověka. Piz Pisoc s 3174 metry je nejvyšší horou parku. V parku narazíte na nepřeberné množství bylin. Ale hlavně netrhat! Vše, včetně hub a plodů brusinek, je velmi přísně chráněno. Plody divoké přírody lákají k utrnutí, ale sběr čehokoli je v parku přísně zakázán. Žijí zde také tři desítky druhů savců. Včetně téměř národního zvířete – sviště. V parku najdou turisté 80 kilometrů značených tras různých délek a obtížností.



Foto wikipedia

Slabá třičtvrtěhodinka vlakem a jste ve Svatém Mořici.

Bar s nejvíce lahvemi whisky na světě – Devil's Place, v překladu Ďáblovo místo

Díky své ohromující sbírce je bar zapsán i v Guinnessově knize rekordů a pravidelně hostí nejznámější barmany z celého světa. Bar je příhodně umístěn jen pár minut cesty od nádraží v hotelu Waldhaus am See. Více než působivé výhledy na středisko Svatý Mořic a jezero však nejednoho návštěvníka zajímá úctyhodná kolekce 2500 druhů whisky uskladněná v několika podlažích. Je otevřen 365 dnů v roce, vždy do půl jedné ráno.

Zdroj: www.waldhaus-am-see.ch



BERNINA EXPRESS

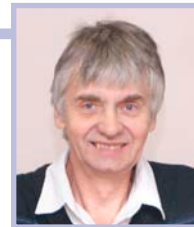
Letos, v sobotu 26. května, jsme v 10:06 odjížděli z nádraží v italském Tiranu Bernina expresem do St. Moritz. Trať je zapsána od roku 2008 na Seznamu světového dědictví UNESCO. Soupravu panoramatických vozů táhly dvě elektrické lokomotivy. Vlak ihned začíná stoupat, nejprve silničkou ve městě mezi domy jakoby tramvaj, pak přes Kreisviadukt

Brusio. Stoupání této úzkorozchodné železnice je obrovské - až 70 promile a bez ozubnic. Tirano leží v nadmořské výšce 429 m a nejvyšší místo na trati Ospizio Bernina leží ve výšce 2253 m n.m. Vlak ze stanice Poschiavo do stanice Alp Grün za pomoci řady galerií, viaduktů, tunelů a nekonečných zatáček vyšplhá o 1000 m výše. Vzdušnou čarou je to vzdálenost 5 km, ale vlak ujede přibližně 20 km. V pohodlných vozech s panoramatickým výhledem se před

zaky cestujících otevírají úchvatné výhledy na vrcholky Alp, ledovcová jezera a ledovce ve vrcholových partiích. Příjezd do městečka St. Moritz je zážitkový. Město leží na břehu jezera obklopeno alpskými vrcholy.

Výlet Bernina Expressem je nádherný zážitek v kouzelné krajině. Tuto cestu mohu všem jen doporučit.

Karel Šimáček

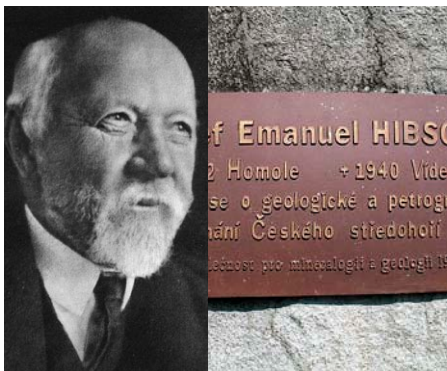


Toulky – Homole u Panny

Tyhle toulky jsou spíše pro motorizované, nebo zdatné chodce, protože vás zavedou do kopců Českého středohoří. Pro většinu lidí také nebude známý poetický název obce Homole u Panny. Dostanete se tam po silnici z Ústí nad Labem přes obec Malečov, nebo z Velkého Března, kde můžete navštívit zámek spojený se jménem hraběte Karla Chotka. Z Homole u Panny pak může-



te pokračovat na zámek Ploskovice a zastavit se i v kouzelném městě Litoměřice. Tady jsou hned tři galerie výtvarného umění vedle sebe. Cestou se vám nabídnou nádherná panoramata, která můžete spatřit i z rozhledny Varhošť. Obec Homole je malá, ale její jméno je spojeno s rodištěm prof. Josefa Emanuela Hibschke, který se zde 26. března 1852 narodil a zemřel 4. listopadu 1940 ve Vídni. Byl geologem a jedním z nejvýznamnějších evropských vulkanologů, specializující



Miroslav Gloss

se zejména na oblast Českého středohoří, které kompletně zmapoval. Působil jako profesor na Zemědělské akademii v Děčíně. Zasadil se o záchranu geologicky unikátních lokalit, jako jsou Panská skála, Vrkoč či Komorní hůrka, které jsou chráněné jako národní přírodní památky. V obci je sice v jednom objektu mineralogické muzeum, ale není momentálně přístupné. Pokud byste se chtěli zdržet déle, v hostinci U Horáčků najdete za velmi dobrou cenu ubytování.



Blahopřejeme

V tomto měsíci slaví narozeniny:

Vladislav Vokoun – 1. místopředseda OSŽ

Alena Kapounová – OHL ŽS TAPS

Ing. Martin Stránský – AŽD – ZTE Praha

Zdeňka Prucková – ŽP Olomouc

Petr Dvořák – Skanska ŽS

Lukáš Chromek – OHL ŽS