

### Z aktuálních událostí

První zasedání Představenstva OSŽ v roce 2015 se konalo dne 13. ledna v sídle OSŽ a mimo jiné rekapitulovalo hlavní události posledních týdnů, především v kolektivním vyjednávání u hlavních podniků, kde má OSŽ své členy. Ekonomicko-sociální oddělení OSŽ-Ú připravilo projednání tří žádostí členů OSŽ o přiznání dávek z Podpůrného fondu OSŽ a dvě žádosti o zastoupení před soudem. Kromě toho představenstvo projednalo řadu organizačních záležitostí, které se týkaly například přípravy mezinárodního mistrovství USIC v orientačním běhu, návrhu na letní rekreaci pro členy OSŽ a jejich rodinné příslušníky v Řecku (Orion), návrhu na složení výpravy na mezinárodní sportovní akci v přespolním běhu v Belgii a složení delegace vyslané na mezinárodní technickou komisi FISAIK; dále se seznámilo s informacemi o vzdělávacích aktivitách OSŽ v 1. pololetí 2015.

Ve středu 14. ledna zasedal v Domě Bohemika v Praze Vysočanech Podnikový výbor (PV) OSŽ při Českých drahách, a. s. Podnikový výbor se zabýval přípravou školení ke kolektivní smlouvě ČD, seznámil se s aktuálními událostmi posledních týdnů a projednal některé organizační záležitosti. Jednání se zúčastnili dva hosté z GR ČD – Ing. Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah, a. s., a Ing. Jitka Kubíková, ředitelka OJ ZAP (Zákaznický personál). Ing. Štěpán seznámil přítomné mimo jiné s aktuální provozní situací, např. v souvislosti s rozsáhlou výlukou v žst. Praha hl. n., s Ing. Kubíkovou pak členové PV diskutovali především o zásadách čerpání výkonových odměn a sociálního fondu v ZAP.

Podnikový výbor OSŽ ČD Cargo, který zasedal den poté, tedy ve čtvrtek 15. ledna, rekapituloval změny dohodnuté v nové kolektivní smlouvě. Jak uvedl předseda PV Radek Nekola, případné nedostatky ve výkladu KS se

odstraní na školeních, která proběhnou v únoru. Předseda PV poté mluvil o hospodaření společnosti a uvedl, že podnikatelský plán za rok 2014 bude splněn a dokonce překročen. Zdůraznil, že podnikatelský plán na rok 2015 nepočítá s žádným snížením počtu zaměstnanců. Za účasti zástupců zaměstnavatele – personálního ředitele Ing. Mojmiry Bakaláře a Mgr. Pavly Kreischové (vedoucí odd. sociálního a mzdového) se diskutovalo mimo jiné o dopadu nového grafikonu (cca 28 strojvedoucích).

**Aktuální zpravodajství OSŽ sledujte na [www.osz.org](http://www.osz.org)**

V pondělí 12. ledna bylo v Plzni, v zasedací místnosti E-centra ČEZ, zahájeno první ze série školení podnikové kolektivní smlouvy SŽDC. Kromě předsedy PV OSŽ SŽDC Mgr. Martina Malého o všech tajemnicích PV se školení zúčastnila za GR SŽDC Ing. Helena Vytisková a nechyběli ani pracovníci ekonomicko-sociálního oddělení OSŽ-Ú. Hlavním bodem programu byla kolektivní smlouva – změna a rozdíly proti loňské. Účastníci se seznámili i se změnami v pracovních předpisech.



Předseda ZO OSŽ Karlovy Vary Miroslav Loužil (vpravo) v diskusi s radou dotazů a připomínek.

Školení k PKS SŽDC se stejným programem a podobným obsazením dále proběhla v úterý 14. 1. v Praze, v pátek 16. 1. v Přerově, v pondělí 19. 1. v Pardubicích a v úterý 20. ledna v Českých Budějovicích. Po uzavření tohoto čísla, v pátek 23. ledna, byla šestice školení zakončena v Brně. V diskusi se hovořilo mimo jiné o výkonových odměnách a o možnostech, které dává nová PKS odborovým orgánům a o nutnosti dohody s hospodářským vedením na rozdělení finančních prostředků, určených na výkonové odměny. Na pražském školení byla tématem bouřlivé diskuse otázka výše ceny stravenek.



Předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola.

## Na pražském hlavním nádraží začíná rekonstrukce zastřešení haly nad nástupištěmi 1 až 4

Jedna z nejdělejších a nejrozsáhlejších výluk (práce ovlivní dálkovou a regionální dopravu po dobu téměř dvou let) zasáhne pražské hlavní nádraží. Správa železniční dopravní cesty bude totiž rekonstruovat zastřešení haly nad nástupištěmi. Práce se uskuteční po etapách, první se týká nástupišť 1 – 4. České dráhy proto od pondělí 2. února přistoupí k úpravám v dálkové i regionální dopravě. Rychlíky relace Praha – Děčín budou zajižďet na Masarykovo nádraží (ranní chomutovský rychlík R 601 pojedje ze stanice Praha–Holešovice atypicky odklonem do stanice Praha Masarykovo nádraží), většina rychlíků od Českých Budějovic pojedje nově až do stanice Praha–Holešovice, a to z důvodu potřeby uvolnění koleje ve stanici Praha hl. n. pro jiné vlaky. Zásadní změnou v regionální dopravě je pak „roztržení“ přímé linky S7 Řevnice – Úvaly (vzniknou dvě samostatné linky: Praha hl. n. – Řevnice a Praha Masarykovo

nádraží – Úvaly). Jedna z nejdělejších a nejrozsáhlejších výluk v historii pražského hlavního nádraží zasáhne hodně cestujících. „Je nešťastné, že takto rozsáhlou akci nedokáže správce infrastruktury připravit včas tak, aby omezení, která v dopravě způsobí, byla zanesena již do jízdního řádu platného od prosince. Neuběhl ani měsíc a jsme nuceni kvůli výluce jízdní řád měnit. Znamená to pro nás i pro zákazníky řadu nepřijemných komplikací. Jako dopravce se nicméně musíme přizpůsobit a zajistit plynulý provoz a bezpečnost cestujících,“ uvedl Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah pro osobní dopravu. Veškeré informace jsou k dispozici na [www.cd.cz/omezeni-provozu](http://www.cd.cz/omezeni-provozu), u operátorů Kontaktního centra 840 112 113, nebo ve všech dotčených stanicích a zastávkách a poskytnete je také personál Českých drah.

-mm-



Modernizace koridoru je spolufinancována Evropskou unií v rámci Operačního programu Doprava. Konkrétně v případě již dokončené modernizace tratě České Budějovice – Nemanice I činil příspěvek z Fondu soudržnosti téměř 756 milionů Kč. Na snímku Michaela Mareše je zachycen rychlík 633 Choustník v úterý 20. ledna po dojezdu do Českých Budějovic.

## Letos budou otevřeny dva nové úseky IV. železničního koridoru

Jedno velké staveniště nyní připomíná IV. železniční koridor v úseku mezi Sudoměncemi v Táboře a Českými Budějovicemi. Stavba koridoru, zima nezima, pokračuje dál. Doslova před očima rostou stavby budoucího rychlého železničního spojení Prahy a Českých Budějovic. Stavba nyní pracují na celkem čtyřech úsecích: v úseku Ševětín – Horusice (ten bude

dokončen k 31. 5. 2015), dále na úseku Veselí nad Lužnicí – Soběslav (bude dokončen k 1. 9. 2015), na úseku Horusice – Veselí nad Lužnicí (ten má být dokončen v lednu 2016) a Tábor – Sudoměřice u Táboře, jehož dokončení je naplánováno na duben 2016.

V úseku Soběslav – Douchbít nyní probíhá proces změny územního řízení, v němž se odvolá

ly dvě dotčené obce. „Rozhodnutí stavebního úřadu nelze předjímat,“ oznámil Marek Illiaš ze Správy železniční dopravní cesty, s. o., s tím že definitivní rozhodnutí zatím nepadlo ani v případě úseku Nemanice – Ševětín, respektive konkrétně u stavby tzv. „Chotýčanského tunelu“. „Pro tento úsek byla zpracována vyhledávací studie, která je nyní připomínkována na úrovni Ministerstva dopravy ČR a dalších dotčených orgánů. Po jejím vyhodnocení bude možné sdělit další podrobnosti,“ dodal mluvčí SŽDC.

Hlavními přínosy modernizace trati je zavedení vyšší traťové rychlosti až do 160 km/h na dostatečně dlouhých úsecích, pro nákladní vlaky pak dosažení traťové třídy zatížení D4 UIC pro úroveň traťové rychlosti 120 km/h. Dále jde o zajištění požadované propustnosti a vybavení tratě takovým technologickým zařízením, které umožní bezpečný provoz i při zvýšení rychlosti. Vybrané stanice a zastávky navíc získají nová nástupiště. Michael Mareš

## Školení k PKS ČD Cargo

Stejně jako v loňském roce se i letos uskuteční školení PKS ČD Cargo, a. s., 2015 ve všech PJ a SOKV. Toto školení je určeno pro členy jednotlivých Výborů OSŽ PJ a SOKV, pro členy ostatních odborových centrá, zástupců zaměstnavatele a pro všechny zájemce.

### Termíny a místa konání:

6. 2. – PJ Praha,  
9. – 10. 2. – PJ a SOKV Ostrava,

16. 2. – PJ a RP Česká Třebová (místo konání žst. Pardubice),  
17. 2. – PJ Brno (místo konání žst. Brno),  
19. – 20. 2. – PJ a SOKV České Budějovice,  
24. – 25. 2. – PJ a SOKV Ústí nad Labem.

Pro konkrétní časy zahájení školení a konkrétní místa konání prosím kontaktujte příslušné předsedy Výborů OSŽ PJ a SOKV.

-red-

## NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Pokud zájem o rekreaci přesahuje nabízenou kapacitu, operativně se snažíme doobjednat další pokoje.“

Hovoříme s Ing. ONDŘEJEM ŠMEHLÍKEM, vedoucím Mezinárodního oddělení OSŽ – Ú

Již přes týden je zveřejněna nabídka rekreací v katalogu ČD travel, kterou organizuje Mezinárodní oddělení OSŽ. Jaké jsou první ohlasy na tuto nabídku a jak se s nimi vyrovnáváte?

Zveřejněním katalogu ČD travel nám jako obvykle začalo nejpemější období v roce. Naštěstí náš zkušený tým již ví, co očekávat, takže my jsme připraveni! Jako každoročně přichází se s několika novináři – letos jsou to řecké ostrovy Rhodos, Lesvos, Santoriny, dále italská Sicílie a do nabídky se znovu vrátil Egypt. V katalogu ale znovu určitě naleznete své oblíbené lokality, jako Drvenik v Chorvatsku, Leptokarie v Řecku atd. Samozřejmě nechybí ani široká nabídka dětských táborů.

Zájem o rekreaci bývá každoročně veliký, může se stát, že se na každého zájemce nedostane žádaná lokalita. Jak postupovat v takovém případě?

Vidíme-li, že zájem o určitou lokalitu přesahuje kapacitní možnosti, operativně se snažíme doobjednat leteckou dopravu a současně další pokoje. I přesto se samozřejmě může stát, že nějaká lokalita je v určitém termínu již obsazena. Ani s dlouholetými zkušenostmi nelze předem zcela odhadnout, kam budou chtít železničáři vycestovat letos. V tomto případě obratem daného klienta kontaktujeme a nabídneme podobné ubytování v jiném hotelu, případně v jiném termínu. Každý se tak ihned dozví, na čem je.

### A co se stalo letošním thrákem?

Pokud můžeme soudit z dosud došlých objednávek, nejvíce klienti chtějí studia bez stravy

na řeckých ostrovech – Rhodu, Krétě, Lesvosu, Zakynthu a Lefkadě. Velkému zájmu se těší hotely s polopenzí na ostrově Samos – například Samos Bay. Naštěstí je možné v tomto hotelu kapacitu objednat dle potřeby, takže její přes velký zájem můžeme stále nabízet. Ale máme i poměrně značný počet klientů, kteří si objednávali hotely ve vyšší kategorii 5\* all inclusive v Turecku nebo Egyptě.

### Budou mít členové OSŽ nějaké zvláštní zvýhodnění oproti ostatním zadatelům?

Samozřejmě budou a letos v rozšířeném objemu. Tradiční stálíci je dům Orion v řecké Leptokarii, jehož kapacity z velké části využívají tzv. nedrážní členové OSŽ. Ti si tak mohou užít dovolenou u moře za velmi příznivou cenu. Většina kapacity v Orionu je již obsazena, ale neváhejte – volné apartmány stále zbývají! Tisíce korunami je z odborářské kasy podpořen pobyt v hotelu Skalka v Rajeckých Teplicích. Letošní novinkou je další dotace 500 Kč v hotelech Ondech v Pecipod Sněžkou, Ostrýv Železně Rudě a Lesní chata v Kořenově. Takže jestli si chcete užít léto v těchto kvalitních zařízeních v majetku OSŽ, vezměte do ruky katalog ČD travel, objem peněz, vyčleněných na dotace, je omezený!

Kromě organizace rekreací zajišťuje Mezinárodní oddělení OSŽ – Ú také organizaci sportovních soutěží, především mezinárodních (USIC), a ve spolupráci s regionálními sportovními komisemi v Praze, Plzni a Olomouci také oblastní a obvodní soutěže v několika desítkách sportovních odvětví. Jaké sportovní akce se chystají na rok 2015?



Je jich opět celá řada, stejně jako i v minulosti. Mezi nejdůležitější patří organizace mistrovství USIC v orientačním běhu, který se bude konat v srpnu v Ústí nad Labem, přičemž kvalifikace našich závodníků na něj proběhne tamtéž koncem dubna 2015. Pokud se týká dalších mezinárodních soutěží, chystají se naši sportovci například na mistrovství v golfu ve Francii, tenisu v Německu, volejbalu v Bělorusku či fotbalu v ruském olympijském areálu v Soči. Kompletní kalendář železničářských soutěží pro rok 2015 naleznete již na konci ledna na nových stránkách [www.osz.org](http://www.osz.org) v sekci Rekreace a sport.

Děkuji za odpovědi.

Miroslav Čáslavský

(Celý text rozhovoru o aktivitách OSŽ v oblasti sportu najdete na webu OSŽ).

# Ve vybavení vlakových čet mobilními telefony drží České dráhy krok s dobou

Bez mobilního telefonu si dnes již vůbec nedovedeme představit náš život. Zejména mladé lidi lze spatřit s mobilním telefonem stále v ruce, takže lze předpokládat, že ovládají značnou část jeho funkcí a jsou si v poskytování informací všeho druhu takřka soběstační. Stále však existuje značná část těch, kteří telefon používají jen k telefonování a při poskytování informací jsou závislí na jiných. Týká se to samozřejmě i železnice, především pak požadavků, kladených na vlakové čty. Jejich členové denně přicházejí do styku s cestujícími, kteří po nich informace, týkající se služeb na železnici, požadují. Jak jsou tedy v dnešní době vybaveny vlakové čty touto stále se zlepšující moderní technikou – mobilními telefony?

„Značná část zaměstnanců vlakového doprovozu (v současné době zhruba 2/3, tedy cca 2000 zaměstnanců) je v současné době vybavena mobilními telefony vyšší třídy, někdy nazývanými chytrými,“ uvádí k této problematice tiskový mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Jak dále dodává, jedná se především o zaměstnance doprovázející vlaky vyšší kvality a další dálkové spoje. Dále jsou těmito telefony vybaveni i zaměstnanci zajišťující doprovod vysoké kapacitních vlaků v příměstských aglomeracích, např. v okolí Prahy. „Tyto telefony plně odpovídají současným potřebám a požadavkům a posunují v této oblasti naše zaměstnance ve vztahu k cestujícím na srovnatelnou úroveň,“ konstatuje Štáhlavský. „Pro detailnější přehled o jízdně konkrétního vlaku slouží našim zaměstnancům i cestujícím nedávno spuštěná mobilní aplikace 'Můj vlak', která výrazně pomáhá při orientaci v každodenním provozu na železnici,“ dodává. Jsou to plnohodnotné chytré telefony se všemi potřebnými funkcemi, které vlaková četa potřebuje. Byly vybrány po pečlivém testování několika chytrých telefonů v provozu (včetně podnětů odborových organizací), a to zejména pro kvalitní displej, odolnost vůči mechanickému poškození, velikost, a to vše v rozumném poměru výkon - nákupní cena při tomto množství.

„Již nyní se tak prakticky stírají dosavadní rozdíly mezi zaměstnanci ČD a cestujícími, kteří někdy měli před vlakovými četami určitý náskok v informovanosti. Úplné vybavení všech zaměstnanců vlakového doprovozu „chytrými“ mobilními telefony (včetně pracovníků na regionálních tratích) se podle vyjádření Petra Štáhlavského předpokládá na jaře 2015. V ovládnutí mobilních telefonů a změnách v jejich aplikacích jsou vlakové čty školeny a trvale mají k dispozici nejen návod na ovládnutí, ale především odbornou a metodickou pomoc zajišťovanou prostřednictvím supervizorů. „Supervizori, ale také dozorčí a komandující mají být oporou, mentorem pro oblast chytrých telefonů a ti to dále pak školí vlakové čty a jsou jim k dispozici jako odborní poradci, když si s něčím neví rady,“ upozorňuje Štáhlavský. Připomíná také, že podle dosavadních zkušeností přistoupila většina zaměstnanců k používání moderních aplikací mobilních telefonů aktivně, někteří ale přece jen s ostychem. „Je však výslovně pravděpodobné, že všichni zaměstnanci vlakového doprovozu si „chytrý“ mobilní telefon zcela osvojí a ten se následně stane jejich nepostradatelným pomocníkem v jejich každodenní náročné práci,“ je přesvědčen mluvčí.

Jaká je budoucnost této techniky, pokud se týká vlakových čet? Kromě dokonalejších aplikací, například v případě informací o čekání přípojů na zpožděný vlak, přehledu výluk a mimořádností s vazbou na daný vlak apod., budou mít vlakové čty v budoucnosti i mobilních telefonech také funkce, které jim umožní dostupnost e-mailu, elektronické informace o nástupu a ukončení směny, plánování dovolené a další možnosti. Jak vidno, technika se zřejmě nedá zastavit a České dráhy s ní drží krok.

Miroslav Čáslavský



Železniční stanice Hrušovany u Brna je koncovou stanicí na trati ze Šakvic.

## NAVŠTÍVILI JSME

### Hrušovany u Brna

Na sedmikilometrové trati, vedoucí ze Šakvic do Hrušovan u Brna, je pouze jedna zastávka, kterou jsou zmíněné Hrušovany, příjemné městečko s vinařskou tradicí, v němž žije na šest tisíc obyvatel. Vlaky ze Šakvic sem zajišťují již od roku 1894, kdy byla tato trať uvedena do provozu. V současné době zde jezdí v převážně většině osobní vlaky, pohříchu však jen v pracovní dny. „O víkendech je vlaková doprava nahrazena autobusy. Trvá to asi dva roky a ani petice za zachování celotýdenní vlakové dopravy nic nezmožily,“ konstatuje jeden ze strojvedoucích na této trati Josef Dohnalík z DKV Brno, provozní pracoviště Břeclav. „Když se zde konají burčákové slavnosti nebo jiné větší akce, zajišťují sem tolik lidí, že je i vlaky těžko pojímaly. Zvládnou to dnes autobusy?“ klade řečnickou otázku strojvedoucí.

Dopravu na trati ze Šakvic do Hustopeč zajišťuje jeden motorový vůz řady 809, který je upraven pro přepravu cestujících bez vlakové čty, tedy v režimu 0/0-S. „Jízdenky prodáváme sami, jsme za tímto účelem vybaveni přenosnými osobními pokladnami (POP). Kontrolu provádějí namátkově vlakoví revizoři, ale někdy také strojvedoucí samotní. Občas udělíme za černou jízdu i pokutu,“ vysvětluje Josef Dohnalík. Většinou však cestující jízdenky mají, převážně pak Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK).

Traťová rychlost je na převážné části tratě 40 km/h, v menším úseku tratě je svršek upraven a rychlost je zvýšena na 60 km/h. „Nejhorší

jsou ale zdejší přejezdy. V převážně většině jsou vybaveny pouze výstražnými kříži a tak zde musíme být stále ve střehu,“ připomíná strojvedoucí. Zvláště v úseku těsně před Hrušovany je přejezd naprosto nepřehledný, ukrytý mezi domy a ani nálehavé houkání nemusí zastavit například děti, zabrané do hry, které mohou znenadání vběhnout na přejezd.

Situace se možná změní po rekonstrukci tratě, která se zde připravuje. Půjde-li vše dobře, mohla by být již v roce 2017 tato trať elektrifikovaná, alespoň město o to usiluje – vloni v létě zde podepsal zdejší starosta memorandum o rozvoji železniční dopravy na regionálních tratích. Tento projekt je už schválen i radními Jihomoravského kraje, takže se čeká jen na potřebné finance. Po elektrifikaci by zde byly nasazeny soupravy RegioPanter, které by zajišťovaly až do Brna, bez nutnosti přestupu v Šakvicích. Nemálo místních občanů se na modernizaci „jejich“ železniční tratě těší a doufají, že jejich naděje nebudou zklamány.

Trať ze Šakvic do Hustopeč u Brna probíhá převážně poli a roztroušenými remízky, v nichž se ukrývá množství zvířat. „Za tu dobu, co tady jezdím, již znám snad každého zajíce, srnku či bažanta,“ usmívá se strojvedoucí. Na konečné zastávce vystoupí z motorového vozu a v dopravní kanceláři se ohlásí výpravčímu v Šakvicích. Trať je totiž řízena podle předpisu pro zjednodušenou dopravu (D3). Od dubna 2015 budou ale Šakvice řízeny dálkově z Přerova, takže i strojvedoucí se budou hlásit dispečerovi v CDP Přerov.

Miroslav Čáslavský



Strojvedoucí Josef Dohnalík za řídicím pultem motorového vozu řady 809.179.

## ZE SVĚTA

### Tarifní vyjednávání DB s odbory pokračuje

V tarifním sporu mezi Deutsche Bahn (Německou drahou) a Odborovým svazem strojvedoucích (GDL) se na prvním setkání v roce 2015 obě strany dohodly na dalších čtyřech kolech vyjednávání o požadavcích GDL, který si jejich splnění prosazoval loni na podzim vícero stávkami, jež vážně narušily železniční dopravu. Další kola mají pokračovat až do února, informoval 20. ledna Handelsblatt. Přes zatím oddělená vyjednávání s GDL a OS železničářů (EVG), komplikující tarifní dohodu v podstatě takřka stejných požadavcích, DB věří v budoucnu v dosažení společných rozehovorů s oběma svazy. „S alespoň trochou dobrého vůle na obou stranách by se mělo podařit dospět k dobrým výsledkům,“ prohlásil personální šéf DB Ulrich Weber. Jan Hála

### Dráha na Slovensku úspěšně konkuruje autobusům

Rozsáhlé změny v železniční dopravě na Slovensku přinutily autobusovou společnost eurobus, a. s., Košice zrušit ke 12. lednu svou mezinárodní linku Michalovce – Košice – Brno – Praha, která byla v provozu od roku 2008. Společnost oznámila toto rozhodnutí na své oficiální stránce. Eurobus, který zabezpečuje veřejnou osobní dopravu jak městskou, příměstskou, dálkovou, zahraniční i zájezdovou, disponuje 350 autobusy. –ala–

### Švýcarská dráha bude možná dávat cestujícím kávu zdarma

Kávu zdarma těm zákazníkům, kteří budou vlakem cestovat mimo nejzastříhanější dobu, hodlá Švýcarská společnost dráha (SBB) odměňovat jejich dobrou vůlí a pochopením pro řešení problémů se spoji, příliš obsazenými v nejfrekventovanějších hodinách. „Jestliže se nám podaří lépe rozdělit vytížení vlaků, zůstane zvýšování cen v přijatelném rozsahu anebo můžeme některé pravidelné úpravy jízdného dokonce i vynechat,“ prohlásil šéf SBB Andreas Meyer koncem prosince v deníku Neue Zürcher Zeitung am Sonntag. Pasažéři, kteří se uvolí vykonat jízdu drahou v méně vytížené době, budou odměněni buďto kávou, nebo dobropisem. „Nejde sice o konkrétní projekt, ale naše úvahy jdou právě tímto směrem,“ upřesnil Meyer zmíněnou akci.

Zákazníci by také měli být v budoucnu upozorňováni na méně obsazené spoje na jejich trase a na odpovídající časy. „Někteří cestující však mívají pocit, že je-li čtyřmístné kupé obsazeno jen dvěma lidmi, je vagon již plně obsazen,“ konstatoval. Meyer zároveň obhajoval i nedávné zvýšení jízdného, které dle jeho slov „nebylo samoúčelné“, neboť náklady na infrastrukturu stojí nyní víc než dříve. Ceny lístků stouply v posledních čtyřech letech o zhruba 50 procent, což šéf SBB zdůvodnil tlakem vlády, aby rostoucí náklady financovali sami uživatelé kolejové dopravy. Jan Hála

## VŠIMLI JSME SI

● **AŽD PRAHA** podepsala smlouvu o dílo v hodnotě 3,1 milionu eur na dodávku a instalaci zabezpečovacího zařízení pro železniční koridor Kumanovo – Beljakovce, Makedonie. V tendru, vyhlášeném správcem infrastruktury železnice Makedonie v roce 2013, se česká společnost zařadila jako jeden ze zhotovitelů vedle německé společnosti H.F. Wiebe GmbH & Co KG, a italské společnosti MerMec S.p.a. Práce AŽD Praha zahrnují projekci, výrobu, dodávku, instalaci, testování a uvedení do provozu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení pro celkem tři železniční stanice na trati dlouhé 31 km a systému jejich dálkového řízení. Práce na projektu započaly již na podzim 2014, ještě před podpisem smlouvy, naplno se však projekt rozvíhá se začátkem roku 2015, a měl by být dokončen v září roku 2016.



● **PRVNÍ LOKOMOTIVA** na stlačený plyn CNG, jezdící na osobních vlcích, nastoupila do ostrého provozu 15. ledna na trati Opava–východ – Hlučín (podrobnou reportáž viz na webu OSZ). Lokomotiva řady 714 801 je ve stavu DKV Olomouc, její údržba probíhá v PJ Bohumín. Lokomotiva prošla zkušebním provozem v posunu v železniční stanici Bohumín, kde bylo také odstraněno více než 90 procent všech nedokonalostí, které se v praxi u nových zařízení ve zkušební době vždycky vyskytnou. Při současném nasazení na osobních vlcích je předpoklad jen minima závad, jejichž případný výskyt bude průběžně odstraňován po dobu zkušebního provozu, který potrvá tři až čtyři měsíce. U této lokomotivy stojí za pozornost mimo jiné také její zbrojení, které oproti lokomotivám na naftu trvá podstatně déle – až čtyři hodiny. Stlačený plyn je čerpán do zásobníků u mobilního stojanu na opavském nádraží, který je pravidelně doplňován.

● **ÚDAJNĚ DRUHÉ** největší v Evropě a zcela jistě bezkonkurenčně jediné v České republice je bývalé lokomotivní depo v Krnově – výtopna má celkem 29 stání. Poté, co bylo toto depo v roce 2006 zrušeno, fungovalo asi tři roky jako zázemí soukromé firmy pro opravu historických železničních vozidel, v současné době je v majetku Krnovských oprav a strojren. Reportáž z tohoto depa přineseme v některém z dalších čísel Obzoru.

● **VĚTŠINU SPOJŮ** railjet mezi Prahou – Vídí a Štýrským Hradcem provozují České dráhy, zatímco spoje railjet 70 „Gustav Mahler“ 7677 „Antonín Dvořák“ a 373 „W. A. Mozart“ provozují rakouské dráhy ÖBB. České railjety jsou modrobílé, rakouské červenofialové. Zajímavostí je, že stejné pojmenované spoje 7677 „Antonín Dvořák“ se v případě včasné jízdy denně potkávají před 15 hodinou v traťovém úseku Blansko – Adamov.

● **BOBŘÍKEM ODVAHY** by se někdy dala nazvat chůze vlakových čet (zejména jejich ženské části) z nádraží do některých soukromých penzionů, kde je Českými drahami zajišťován pro jejich zaměstnance nocleh. Původní drážní nocležny v obratových stanicích vlakových čet nebyvají totiž vždy ve vyhovujícím stavu a proto je místo nich zvoleno popsané řešení. Penziony sice nabízejí dostatečné pohodlí a potřebné sociální zázemí, přístup k nim, zejména v noční době, však může být dobrodružný, zvláště v případě jejich odlehlosti.

## PŘEDSTAVUJEME

### Martin Zatloukal: Práce v ZO OSŽ je různorodá a pestrá

„Na dráze jsem se vyučil v roce 1993 v tehdejších Středním odborném učilišti železničním v Krnově, které dnes již bohužel neexistuje,“ popisuje začátek své profesní i odborářské dráhy Martin Zatloukal, předseda ZV OSŽ v DKV Olomouc. Po vyučení v profesi mechanik kolejových vozidel motorových vozů a motorových lokomotiv pracoval nejdříve v „domovském“ depu Krnov (v té době Lokomotivní depo) na v té době nové řadě motorových vozů 843. Toto depo však v roce 2006 zaniklo a jeho zaměstnanci, včetně strojvedoucích, byli převedeni pod jednotku PJ Olomouc a PP Opava. „Bylo to v té době pro všechny zaměstnance značné trauma, dodnes se někteří zaměstnanci s tímto rozhodnutím vnitřně neshlíbili,“ konstatuje Martin Zatloukal, který měl v té době v tamějším ZV OSŽ na starosti kulturu a sport. Předsedu závodního výboru zde v té době vykonával dnešní výkonný tajemník OSŽ Martin Vavrečka, který za udržení krnovského depa bojoval jako lev. Politické rozhodnutí však jeho úsilí zmařilo.

Se zrušením krnovského depa došlo i ke změnám v organizaci tehdejší ZO OSŽ, která byla postupně transformována společně se šumperskou organizací do ZO OSŽ DKV Olomouc, kde Martin Zatloukal vykonává od roku 2011 funkci předsedy, v níž nahradil Jiřího Soldána po jeho odchodu do penze. Současná ZO OSŽ DKV Olomouc čítá 375 členů, což z odborářského hlediska znamená každodenní starost o jejich potřeby a zájmy. „V každodenní práci mi velice pomáhá místopředseda Augustin Skládal a další členové závodního výboru, práce je opravdu hodně,“ říká předseda. Za prioritu v současné době považuje pojištění členů zdejší ZO OSŽ, týkající se odpovědnosti zaměstnance za škodu způsobenou zaměstnavateli při výkonu své práce. „Je to velice výhodné a současně důležité pojištění, neboť každý může ve své práci udělat chybu a způsobit škodu, kterou by bez pojištění musel sám platit,“ vysvětluje předseda důležitost pojištění.

Zdejší ZV OSŽ se o své členy stará i jinak – podporuje jejich sportovní snažení, kulturní záliby a také zajišťuje rekreaci ve vlastním rekreačním středisku. Fotbalové mužstvo DKV Olomouc úspěšně reprezentuje zdejší moravskou oblast a někteří hráči jsou nominováni na ME v kopané železničářů, které proběhne letos v Rusku. V oblasti kultury je zdejší ZV OSŽ znám jako jeden z pořadatelů plesu železničářů.

řů v Olomouci – letošní patnáctý ročník proběhne 13. března v prostorách RCO Olomouc. V majetku ZO OSŽ DKV Olomouc je také rekreační zařízení v Koutech nad Desnou, odkud také vycházejí, či zde končí „Jesenické výšlapky“, mající již čtyřicetiletou tradici (!). Každoročně je pořádána rovněž Mikulášská jízda, v níž se letos představila opravená „domácí“ parní lokomotiva 464.202 Rosnička. Pokud se týká péče o seniory, zdejší ZV OSŽ pořádá již tradičně jejich setkání, které bude letos v dubnu



spojeno s prohlídkou objektů zdejšího DKV. „Členové, co zde delší dobu nebyli, ho snad ani nepoznají, tolik se v něm změnilo,“ říká předseda.

Martin Zatloukal zastává rovněž funkci předsedy Výboru DKV Olomouc, v níž jsou zahrnuty všechny provozní jednotky DKV. Je také členem Podnikového výboru OSŽ při ČD a kromě dalších funkcí působí také v komisi pro oprávněnost, kde se řeší problémy současného, ale hlavně budoucího fungování dep kolejových vozidel v rámci ČD. „Oprávněnost je již delší čas opomíjeným odvětvím, které je nutné urgentně řešit. Starší mechanici – opraváři kolejových vozidel – odcházejí do důchodu a mladí je nenahrazují. Je tu značný generační problém,“ říká Martin Zatloukal, který se v této profesi vyučil a více jak sedmáct let v ní pracoval.

Bližší informace o problematice oprávněnosti kolejových vozidel najdete na webu OSŽ. Miroslav Čáslavský





Na snímku jeden z posledních osobních vlaků v konečné zastávce Schafstätt 13. 12. 2014.

## V Německu se šetří na lokálkách, osobní doprava končí na dalších tratích

O plánovaném zastavení osobní dopravy na trati Vejprty – Cranzahl informoval již Obzor číslo 39 z 6. 10. 2014 v článku „Na vlak z Vejprty do Cranzahlu zapomeňte“. Bohužel, dnes už jsou opuštěné koleje od Chomutova po Cranzahl smutnou realitou. Do Vejprty se vlak sice na léto ještě rozjede, ale přípoj do Německa už mít nebude.

Spolková země Sasko přitom nebyla jedinou, která na některé regionální trati od 14. 12. 2014 už neobjedná osobní dopravu. Další spolkovou zemi, která omezuje provoz na některých lokálkách, je Sasko-Anhaltsko, kde došlo od 14. 12. 2014 k zastavení osobní dopravy na trati Merseburg – Schafstätt. Přitom jenom do této trati byly investovány v posledních letech řádově miliony eur. Asi nejdražší byla stavba nového nadjezdu nad novostavbou vysokorychlostní trati Erfurt – Leipzig. Další miliony pak stálo nové zabezpečení přejezdu u městečka Bad Lauchstädt. Po zastavení osobní dopravy zůstává trať v úseku Buna Werke – Schafstätt opuštěná a všechny investice jsou zmařené. Zajímavé by mohlo vyjít porovnání zůstatkové hodnoty investic do trati s částkami, které ušetří spolková země Sasko - Anhaltsko převedením osobní dopravy z kolejí na silnice. V konečném výsledku by patrně vyšla ztráta, která však není vidět. Osobní dopravu objednávat spolková země, která ušetří,

zatímco majitel a správce infrastruktury přichází o investované částky do trati.

Bohužel to není všechno a ve výčtu smutných zpráv z Německa můžeme pokračovat. Dne 19. 12. 2014 byl předčasně zastaven provoz na trati Lutherstadt Wittenberg – Bad Schmiedeberg. Do konce roku 2014 na této trati byla provozována náhradní autobusová doprava, kterou od 1. ledna nahradil autobus na zavolání. Podobný přístup jako Sasko a Sasko - Anhaltsko má k objednávání dopravy na lokálkách i spolková země Meklenbursko – Přední Pomořansko, kde mělo dojít od 14. 12. 2014 k zastavení osobní dopravy na trati Parchim – Inselstadt Malchow. Obyvatelé přilehlých měst a obcí však četnými protesty úplnému zastavení osobní dopravy zatím zabránili. Dopravu převzal na poslední chvíli jiný dopravce.

Rušení osobní dopravy na dalších tratích v Německu však není u konce. Už je rozhodnuto o zastavení osobní dopravy na trati Klostermannsfeld – Biesenrode – Wippra od 13. dubna tohoto roku a v plánu je také zastavit osobní dopravu i na trati Döbeln – Nossen – Meißen od 13. prosince. Ani konečná rozhodnutí o zastavení osobní dopravy však jak je vidět na příkladu trati Parchim – Inselstadt Malchow neznamenají, že osobní vlaky na vybraných tratích opravdu přestanou jezdit. **Martin Kalousek**

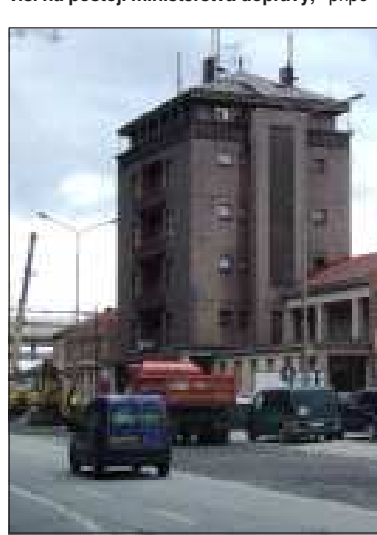
## Slezská nádraží dostávají novou tvář

Na nádraží ve slezském městě Třinec začaly 1. prosince rozsáhlé opravy, které podstatným způsobem změní vzhled tohoto vlakového centra. Opravy se dočká nejen první nástupiště a celá výpravní budova, na řadu přijdou i přednádražní prostory, kde vznikne autobusový terminál, parkoviště a klidová zóna. Rekonstrukci budou z největší části financovat České dráhy (40 milionů korun), dalších šestnáct milionů korun budou činit dotace Regionálního operačního programu (ROP) Moravskoslezsko a čtyři miliony přispěje město Třinec.

Zahájení přestavby bude ve znamení bourání. „V maximální možné míře se odbourá především vyvýšená bytová část nad vestibulem a obě krajní křídla,“ přibližuje rozsah první etapy rekonstrukce tisková mluvčí ČD Kateřina Šubová. Tato etapa by měla probíhat v první polovině tohoto roku, načež bude zahájena etapa druhá, v níž se práce přesunou do ostatních prostor nádraží, a zahájena bude stavba nových autobusových stání. „Tato etapa by měla trvat do konce roku 2015,“ dodává Šubová. Po dokončení všech prací se třinecké nádraží s přilehlým terminálem stane moderní vstupní branou do města. V objektu vznikne nová restaurace, obchodní prostory i nové odbavení pro cestující a čekárna. V dnešní době již samozřejmostí se stane bezbariérový a bezproblémový přestup mezi oběma druhy dopravy.

Již v letech 2009 – 2013 probíhala v Třinci rekonstrukce kolejí, výhybek a dalších částí infrastruktury v rámci Optimalizace trati Bystřice nad Olší (dnes Bystřice – Bystřezca), během níž byly v Třinci zmodernizovány i nadchody a ná-

stupiště. Současně byla v této fázi výstavby postavena i nová zastávka Třinec – centrum, která se nachází nedaleko náměstí T. G. Masaryka v Třinci a je tedy pro cestující výhodnější než dva a půl kilometrů vzdálené „hlavní“ nádraží. Po dobu výše zmíněné rekonstrukce třineckého nádraží bude tato zastávka sloužit i pro zastavování rychlíků ČD mezi Žilinou a Bohumínem. „Bude-li zastávka sloužit pro rychlíky i po dokončení přestavby třineckého nádraží, závisí na postoji ministerstva dopravy,“ připomíná Šubová. Samotné město Třinec již dříve vyjádřilo přání, aby se tak stalo.



Od března 2014 probíhají práce rovněž na přestavbě železniční stanice Český Těšín. Práce na rekonstrukci této železniční stanice, ležící na hranicích Slezska a Polska, byly zahájeny po několikaměsíčním zdržení, způsobeném námětami Občanského sdružení Strážník – za zdravé životní prostředí, v současné době se již ale rozběhly naplno. „Máme dokončeno celé třinecké zhlaví včetně spádoviště,“ říká Josef

Šubová. Samotné město Třinec již dříve vyjádřilo přání, aby se tak stalo. Od března 2014 probíhají práce rovněž na přestavbě železniční stanice Český Těšín. Práce na rekonstrukci této železniční stanice, ležící na hranicích Slezska a Polska, byly zahájeny po několikaměsíčním zdržení, způsobeném námětami Občanského sdružení Strážník – za zdravé životní prostředí, v současné době se již ale rozběhly naplno. „Máme dokončeno celé třinecké zhlaví včetně spádoviště,“ říká Josef



Současná podoba železniční stanice Třinec. Vyvýšená bytová část bude v průběhu přestavby zbourána.

Skřivánek ze SŽDC – Stavební správy východ, který na celý průběh stavby dohlíží. V dalším průběhu této stavby, kterou provádějí stavební firma Subterra a Metrostav, bude dokončena rekonstrukce železničního svršku a spodku v celé stanici a bude opraven též podchod pro cestující, včetně jeho vybavení výtahem. Přestavbou projde rovněž trakční vedení a veškerá kabelová vedení, včetně napojení elektrického ohřevu výměn. „Rekonstrukce přijde SŽDC na více než miliardu korun, z čehož převážnou část (79 %) by měla uhradit evropská dotace, zbytek pak bude hrazen z rozpočtu SFDI,“ dodává Skřivánek. Jak dále dodává, stavba by měla být ukončena na přelomu května a června roku 2016; pokud nenastanou komplikace, mohly by práce být hotovy i o několik měsíců dříve. **Miroslav Čáslavský**

## Výlety, kultura, ale i práce v Klubu seniorů OSŽ DKV Česká Třebová

Na konci 2. poloviny roku 2014 Klub seniorů OSŽ DKV Česká Třebová hodnotil činnost v tomto období. Po prázdninových měsících, které si každý užil podle svých představ, výbor seniorů OSŽ DKV Česká Třebová v září zorganizoval autobusový zájezd do Harrachova. Zde jsme navštívili továrnu na ruční výrobu skla a přilehlé muzeum. Městečko Harrachov jsme si prohlédli z blízka, ale také z pačků perspektivy při výjezdu lanovkou na Čertovu horu. Výborný oběd nám pak připravili na Lesní chatě, která je majetkem OSŽ.

V říjnu jsme zorganizovali vlakový zájezd do Liberce. Zde jsme si prohlédli město, ale hlavně lanovku ČD na Ještěd. Byla nám umožněna prohlídka strojovny lanovky s podrobným odborným výkladem, podaným zaměstnancem lanovky. Na počasí jsme však neměli štěstí, protože přírodní krásy byly zakryty mlhou. V roce 2013 liberecká kabinová lanovka oslavila 80 let svého provozu. Je to nejstarší lanovka u nás, kterou vlastní České dráhy a provozuje Depo kolejových vozidel Česká Třebová. Malým překvapením pro nás byl oběd v nádražní restauraci, kde je na režijní průkazku sleva na jídlo 25%. V tomto měsíci jsme ještě provedli úklid a menší opravářské práce v sedmi chatách rekreačního střediska OSŽ Medlov a přípravu celého areálu na zimní provoz.

V listopadu jsme navštívili pražské divadlo Rokoko, kde jsme zhlédli benefiční Květy Fialové s názvem Fialové Květy štěstí. Herečku Květu Fialovou jsme poznali jako laskavou, moudrou dámu, plnou životního optimismu.

5. prosince jsme pořádali Mikulášské posezení v Národním domě s živou hudbou. Zahájení a přivítání všech přítomných provedla předsedkyně našeho senior-klubu Blanka Tomková. Setkání se také zúčastnili: tajemnice PV OSŽ při ČD v Praze Věra Nečasová a předseda ZV OSŽ DKV Česká Třebová Zdeněk Jindra s některými členy závodního výboru.

Poslední akcí v loňském roce byl zájezd do Divadla Broadway v Praze na muzikál Vánoční zázrak, a to na generálku dne 18. 12. 2014, na které je finančně výhodné vstupné. **Mirek Hampl**

## PŘEDPLATNÉ OBZORU

vyřídíte na telefonu 9722 41909, mob. 731 648 117 (po - čt 7.00 - 15 h), e-mail: eva.kucharova@osz.org

## Klub důchodců LD Ústí n. L. vzpomněl na výročí důlního neštěstí

Dne 5. 1. 2015 se sešel výbor KD – Lokomotivního depa na přátelském setkání, aby vzpomněl 81. výročí tragického důlního neštěstí na dole Nelson 3v Oseku u Duchcova (5. 1. 1934). Při vznícení uhelného prachu a následujícím výbuchu zemřelo za vlast 142 horníků. My, železničáři, jsme úzce spjatí s horníky (co horníci nakopou, železničáři odvezou do celé republiky). Osecké neštěstí je třetí největší hornickou katastrofou na území nyníější České republiky.

Vzpomínkový akt na výboru Klubu důchodců LD Ústí n. L. provedl člen pro kulturu, 86letý Stanislav Šimek. Jmenovaný byl 30 let aktivním členem Hornické hudby Palivového kombinátu v Úžíně. Dnes, ve svých 86 letech, pracuje s hudební mládeží. Založil Mladou dechovku, se kterou již 18 let v Ústí nad Labem i v zahraničí reprezentuje školu, město i vlast. Klub důchodců lokomotivního depa je jedním z nejdříve založených klubů v Ústí n. L. **—šk—**

## Voťice? Sedte venku!

Ve Voťicích na „zkorodované“ trati čísaře Františka Josefa (220), nejen že již nespátíme výpravního ani přepážku pro cestující, ale ani otevřenou a vytápěnou čekárnu či vestibul. Před nádražím již nenačítáme ani otevřenou restauraci, ač dosud na stránkách města Voťice má uveřejněnou dokonce otevírací dobu.

S vidinou občerstvení a možným zahřátím jsem v sychravém 15. lednu došel ke vzdálenému nádraží Voťice a zde zůstal hodinu sedět na peroně, neboť ten den „kleká mašina“ na vlaku 8280 a vlak měl tudíž 30 minut zpoždění. Prostě nová koridorová doba a člověk mrzne a mrzne. Ze ve Voťicích s koncem výpravního skončily i WC, není třeba již ani zmiňovat, že? Odskočit si v té pustině můžete kamkoliv, kdykoliv. Příjemné na cestě k nádraží z města k žst.

Voťice je jen vůně kávy z blízké firmy Marila – nyní patří polské firmě Mokate. Někteří zaměstnanci firmy jsou prý ubytováni v objektu u nádraží.

**Martin Kubík**



A takový to byl krásný reprezentativní vchod do nádraží... Voťice 15. 1. 2015.

## Vzpomínka na stavební vlaky TSS Hulín

Před 50 lety, v lednu 1965, byla zahájena stavba montážní základny v Hulíně, kterou zajišťovali z velké části odsouzení z nápravného zařízení v Olomouci a také pracovníci Traťové distance Staré Město a Mostního obvodu Brodek u Přerova. Od 1. ledna 1966 pak vznikla Traťová stavební stanice Hulín, v pořadí sedmá u ČSD.

Nedílnou součástí TSS Hulín byli čtyři stavební vlaky. Například v roce 1978 měla TSS Hulín stavební vlak 51 (vrchní mistr Jaroslav Fousek), SV 52 (vrchní mistr František Hladil), SV 53 (vrchní mistr Josef Koman) a SV 54 (vrchní mistr Jan Haman). V každém stavebním vlaku pracovalo 50 až 60 zaměstnanců. Největší zastoupení měla profese traťový dělník, dále vrchní mistr, mistr trati, účetní, strojevodoucí, vlakvedoucí, řidiči nákladního vozu a autobusu, stolař, kovář, skladník, vedoucí závodní kuchyně, kuchařky, svačkáři, hlídači.

Zaměstnanci bydleli v ubytovacích vozech, v každém stavebním vlaku byl také vůz mistrů, kuchyňský a bufetový vůz, kulturní vůz s knihovnou, koupelnový vůz s cisternou na vodu, skla-

dištní vozy, kovárna, stolárna. Stavební vlaky zajišťovaly obnovu a údržbu železničních tratí po celém obvodu bývalé Střední dráhy Olomouc a jejich pracovníci odvedli spoustu užitečné práce.

Velké oblíbené se těšily osádky kuchyňských vozů, které zajišťovaly vydatnou a chutnou stravu nejen pro zaměstnance stavebních vlaků, ale i pro další zájemce zúčastněných při výlukových pracích a také pro železničáře v místech pobytu stavebních vlaků. Možná si vzpomenete na kuchařky Andělu Chalánkovou z Ostravy a její originální svičkovou, Věru Janků z Uherského Brodu a její pikantní gulášky.

Zaměstnanci stavebních vlaků tvořili velmi pestrá lidská společenství z mnoha oblastí Moravy a Slovenska. Trávili spolu většinu času, nejen na pracovišti, ale i po zaměstnání. Společně slavili narození dětí, svatby, životní výročí i odchody do důchodu. Pracovali s nimi na přelomu 70. a 80. let minulého století a dodnes mám spoustu velmi příjemných vzpomínek. **Milan Kubiček**

## SPORT

## Na Ramzové sníh nakonec napadl

Ve dnech 7. a 8. ledna 2015 proběhlo v Ramzové v Jeseníkách oblastní kolo železničářů ve sjezdovém lyžování, které bylo kvalifikací na MČR, které se uskuteční v Harrachově. Do poslední chvíle byly obavy z toho, zda bude vůbec na čem lyžovat, protože sněhové podmínky byly zcela tristní. Nakonec však sníh v poslední chvíli napadl, takže kvalifikace proběhla na přírodním sněhu, bez podstatných problémů. Rovněž ubytování téměř sedmdesáti účastníků ve dvou penzionech se neprojevilo negativně, i když stravování bylo možné pouze v jednom z nich, penzionu Pacifik. Velký dík proto patří jeho správci Petru Bazgerovi, který velkou mírou přispěl ke zdařilému průběhu akce. Dík patří rovněž všem pořadatelům z RSK Olomouc a rozhodčím. Závěrečné

večerní posezení proběhlo ve velmi přátelském duchu a udělalo tak konečnou tečku za zdařilou akcí. **Vladimír Tomášek**

### Muži 1. – 5. místo

1. Tomáš Khýr – SŽDC, TO Brno
2. Josef Gergely – ČD Cargo, PJ Brno
3. Vlastimil Jurtek – SŽDC, PO Brno
4. Jan Helienek – ČD Cargo, PJ Ostrava
5. Karel Ševčák – SŽDC, CDP Přerov

### Ženy 1. – 5. místo

1. Jarmila Navrátilová – SŽDC, OŘ Olomouc
2. Martina Khýrová – ČD Cargo, GŘ Praha
3. Pavla Lodňanová – ČD, ZAP Bohumín
4. Barbora Muchová – ČD, ZAP Olomouc
5. Jarmila Halounová – SŽDC, OŘ Olomouc



Takto by měla vypadat nádražní budova v Třinci koncem roku 2015.