

Z aktuálních událostí

Na mimořádném jednání Republikové rady seniorů (RRS) OSŽ v Praze 18. července uvítal předseda RRS Kurt Mužík tři nově zvolené členky rady, které byly zvoleny na konferenci seniorů v České Třebové.

Republiková rada se mimo jiné zabývala přípravou sportovních her seniorů, které se budou konat v Rajčkových Teplicích ve dnech 29. – 30. srpna. Ve spolupráci s vedoucím Mezinárodního oddělení OSŽ Ing. Šmehlíkem bude třeba dořešit počet družstev a účastníků. Členové RRS se pak dohodli, jak budou jednotlivá družstva barevně rozlišena, a na dalších technických věcech. Rada se pak na návrh předsedy RRS zabývala zřízením regionálních rad seniorů a určila, kdo z členů RRS je povede. Ti by měli být v kontaktu s Kluby seniorů, setkávat se s nimi a předávat informace o jejich činnosti.

Dále zazněla informace o průběhu sportovních her seniorů, které proběhly v Plzni 10. – 13. července a kterých se účastnilo družstvo žen, členek RRS OSŽ, vedené Kurtem Mužíkem, který zhodnotil účast jako velmi úspěšnou. Z cel-

podrobně informovali členové rady. Většina klubů pořádá výlety po zámcích, exkurze, senioři pomáhají při údržbě a opravách odborové chaty, člen RRS Božin Dvořáček vedl ještě naposled dětský tábor. Nová členka RRS Ing. Šmerhová působí jako tajemnice ve FISAIC a převzala sto dvacet seniorů na GR ČD, kde hodlá více oživit činnost.

Více o tom, jak a čím žijí senioři, se zájemci mohou dočíst na webových stránkách seniorů OSŽ (www.osz.org/index.php/republikova-rada-senioru).

V pondělí 17. července 2017 se sešli na šestém jednání Rady hospodářské a sociální dohody České republiky (tzv. tripartity) v tomto roce, zástupci vlády, odborů a zaměstnavatelů. Mezi hlavní témata patřil státní rozpočet na rok 2018, strategie mýtného systému a jeho rozšíření, podpora obslužnosti venkova a Zpráva o stavu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci za rok 2016.

Důležitým tématem jednání byla začínající příprava státního rozpočtu na rok 2018. Premiér Bohuslav Sobotka znovu připomněl, že mezi základní priority tohoto rozpočtu patří podpora investic a zajištění dostatečného množství finančních prostředků na již schválené a další navrhované zvýšení platů ve veřejném sektoru.

Přední prioritou pro vládu, zástupce zaměstnavatelů a hlavně pro zástupce odborů nadále zůstává rozvoj a zajištění financování v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Ministerstvo práce a sociálních věcí České republiky bude i nadále podporovat preventivní programy Bezpečný podnik, Profesionál BOZP, Koordinátor BOZP na staveništi a další programy, které povedou ke zvyšování úrovně bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a k celkovému zlepšování pracovních podmínek ve všech sektorech.

Na jednání tripartity byl také věnován prostor představení strategií státu při těžbě a využití lithia, kdy cílem vlády je využití zdrojů lithia za dodržení důležité podmínky, a to že surovina nebude vyvážena mimo území České republiky v nezpracované podobě.

Jednání se v rámci delegace Asociace samostatných odborů ČR (ASO ČR) zúčastnili i. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun a výkonný tajemník OSŽ Martin Vavrečka. Další jednání tripartity se uskuteční v pondělí 18. září 2017 v Lichtenštejnském paláci v Praze. –red–



Na snímku z jednání Republikové rady seniorů OSŽ jsou zprava předseda RRS Kurt Mužík a místopředseda Karel Hybš.

kového počtu dvaceti družstev (4 zahraniční) se naše družstvo umístilo na jedenáctém místě a členka RRS paní Raabová byla v osmiboji na prvním místě mezi ženami do 70 let (více informací najdete na str. 4).

O tom, jaké akce se konaly a jaké další se v jednotlivých klubech seniorů připravují, pak



Slavnostní otevření nové výpravní budovy v Karlových Varech se uskutečnilo v úterý 9. května 2017. Pro veřejnost se nádraží otevřelo o den později. Snímek Michael Mareš

Karlovy Vary se mění doslova před očima

Cílem projektu Modernizace železniční stanice Karlovy Vary, který je spolufinancován z evropských strukturálních a investičních fondů Operačního programu Doprava, je zvýšení bezpečnosti železniční dopravy a zlepšení operativního řízení. Předmětem tohoto konkrétního projektu je především výstavba nové výpravní budovy železniční stanice Karlovy Vary, která zajistí dostatečnou kapacitu pro odbavení cestujících a zároveň zlepší řízení dopravy a správu stanice. V rámci modernizace železniční stanice budou vybudována nová nástupiště včetně zastřešení, mimoúrovňový přístup cestujících

pak zajistí zbrusu nový podchod. V současnosti již je hlavní budova dokončena (odbavení cestujících probíhá v nové hale železniční stanice Karlovy Vary), pracuje se ještě na staniční části. Cestující nyní musí složitě procházet stavenišťem, od osobních pokladen k provizornímu nástupišti je to několik set metrů. Důvodem modernizace železniční stanice Karlovy Vary byl především nevyhovující stav nástupišť a přístřešků a také zvýšení bezpečnosti a komfortu cestujících. Stavba staniční části zahrnuje rekonstrukci 1. a 2. nástupiště, výstavbu podchodu, úpravu železničního svršku a spod-

ku, staničního zabezpečovacího zařízení, trakčního vedení a dalších návazných zařízení. Součástí stavby je i sanace železničního spodku (21 800 m²), demontáž a montáž kolejí (8833 m), nové trakční vedení (16 560 m), nový podchod (29 m), vybudování vnějšího nástupiště u výpravní budovy (250 m), ostrovního nástupiště (250 m) a 46 osvětlovacích stožárů a věží. Termín realizace této stavby je od března 2017 do června 2018 s předpokládaným dokončením podchodu letos v listopadu. Objednatel stavby je SŽDC, zhotovitelem společnost STRABAG Rail, a. s. Michael Mareš

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Stojíme o zajištění dopravní obslužnosti v regionální dopravě i po roce 2019, a to ve stejném rozsahu jako v současnosti.“

Hovoříme s PAVLEM KRTEKEM, M.Sc.,
generálním ředitelem Českých drah

České dráhy před časem uvedly, že se ve všech krajích budou ucházet o krajskou dopravu i po roce 2019 a že jsou ochotné „plnit podmínky přímého zadání“. Jak to přeložit do češtiny, o co budete usilovat?

Smlouvy s krajy po roce 2019, to je v současnosti asi naše největší téma, protože náš obchodní model je postaven na tom, že 60 % tržeb tvoří příjmy z krajů. Problém je, že těch krajů je 14 a každý je jiný. Před deseti, patnácti lety, tady byla množina krajů a jedna smlouva jako šablona třináctkrát okopírovaná. Teď je situace jiná, kraje jsou silné, mají svoji politickou reprezentaci, co kraj, to jiná koalice, jiné názory, jiní lidé, každý kraj má svůj vlastní příběh. S každým krajem musíme jednat individuálně. Druhá věc je, že máme smlouvy s krajy do roku 2019, a třetí fakt je, že IV. železniční balíček EU je relativně příznivý, protože velké železnice, jako Francie, Itálie, Německo, lobbují za to, aby se ze železnice nestala ze dne na den letecká doprava.

Výsledek je takový, že do roku 2023 lze zadávat napřímo za jasně definovaných podmínek, přičemž je kladen důraz na celoplošnost, sociální smlouvy (kolektivní smlouvy), dopravu hendikepovaných osob apod. Po roce 2023 bude možné uzavírat smlouvy na deset let, tzn., že v roce 2033 by mělo být všechno vysoutěženo.

S každým krajem jednáme zvlášť a ideální by bylo, kdyby to bylo formou přímého zadání. A teď se diskutuje: jestli na pět let (mezi roky 2019–2023), což by bylo dobré, protože máme čas řešit, co dál; nebo ideálně na deset let (2019–2029), ale to má svá pravidla – musí to být notifikované, nesmí to napadnout ostatní dopravci. Některé kraje ale chtějí vypsat soutěže, kterých se samozřejmě budeme účastnit. Největší problém je, kdo bude vlastnit vozidla a jak budou vypadat dotační tituly, protože pro ČD je rozdíl, jestli financují patnáct procent pořizovací ceny a zároveň krajům fakturují odpisy jen z těch 15 % naší pořizovací ceny, anebo když bychom to museli koupit za sto procent, protože bychom si na to museli půjčit, a fakturovat krajům plně

odpisy, což ony nejsou ochotni platit. Kraje by chtěly nové vlaky za současné ceny.

Jakvástak poslouchám, je to takový začarovaný kruh. Navíc v programu OPD 2 je zatím jen sedm miliard korun.

Objeli jsme všechny kraje a ty chtějí celkem 35 miliard korun. Je devět měsíců po krajských volbách, nová politická reprezentace slíbila voličům nové vlaky, ale zatím žádné nové vlaky nejsou. Tak rychle to pochopitelně nejde – zhruba dva roky trvá vysoutěžit nové vlaky, dva roky se čeká na jejich výrobu. Ale možná dojde k navýšení na deset miliard, existuje i možnost, pokud to bude vyčerpáno, že dojde k navýšení až na dvacet miliard korun, což je zhruba polovina toho, co požadují kraje. Na ministerstvu dopravy již byla úvodní schůzka k programu OPD 2; technicky i procesně to mají dobře připravené, protože to kopíruje OPD 1. Diskutuje se ale, kdo ta železniční vozidla pořídí. Jako akciová společnost si myslíme, že bychom to měli být my, protože říkáme, že vlastnictví železa je konkurenční výhodou, navíc na to máme know-how, lidi, znalosti, zkušenosti...

Ministerstvo dopravy po dohodě s Bruselem vypíše z programu OPD 2 výzvy na nákup železničních kolejových vozidel pro jednotlivé kraje. Chápu to správně, že kolejová vozidla pořízená z OPD 2 budou ve vlastnictví daného kraje? Budou si kraje vybírat konkrétní dopravce už při podání žádosti o dotaci, nebo si zakoupí vozidla a poté si teprve vyberou dopravce?

Podle ministerstva dopravy a jeho koncem června vypsání výzvy k podání žádostí o podporu modernizace vozového parku z Operačního programu Doprava 2 může o dotaci požádat jak objednavatel – tzn. kraje, tak i dopravce. Vozidla budou ale vždy ve vlastnictví žadatele, tedy kraje, nebo dopravce. Zájem Českých drah je přesvědčit kraje, že České dráhy jsou spolehlivým partnerem, který má lidské i technické zájmy pro údržbu vozidel a jejich provoz, a je



tedy nejvýhodnější, aby byly vlastníkem vozidel právě České dráhy. Ve většině krajů se nám to zatím daří a ve spolupráci s nimi připravujeme jednotlivé projekty k podání žádostí. Projekt obnovy vozového parku prostřednictvím OPD 2 je naší „přidanou hodnotou“ při jednání s krajem o nové smlouvy po roce 2019. Při kladném výsledku bude zajištěna budoucnost Českých drah v regionální dopravě a tím i zaměstnanost, na minimálně dalších deset až patnáct let. A pokud se kraje vydají cestou soutěží, tak ty soutěže prostě musíme vyhrát. Ale zatím žádná soutěž vypsána nebyla. Jihočeský kraj je nejdál, ostatní kraje o tom jen mluví. Ale i kraje tlačí čas. Pokud chtějí zajištění dopravní obslužnosti, tak musí do roku 2019 vyřešit dopravce, a pokud chtějí vlastní vlaky, tak musí vysoutěžit i ty.

Tak mě tak napadá, že v případě časové tísně mohou kraje nakonec zadat regionální dopravu napřímo Českým drahám. Regule EU jim to podle nejnovějšího výkladu Bruselu umožňuje?

Je asi pravda, že se krajské reprezentace mohou dostat do časového tlaku před rokem 2019, ale spoléhat na to samozřejmě nemůžeme a nechceme. (Pokračování na str. 2)

Lepší spojení z ČR do Bavorska otevírá bránu do jižní a západní Evropy

Ve středu 26. 7. se delegace Českých drah v čele s předsedou představenstva Pavlem Krtekem zúčastnila v bavorském městě Furth im Wald summitu ministrů Německa a České republiky věnovanému rozvoji a zkvalitnění spojení mezi Prahou a Mnichovem. Český národní dopravce (České dráhy) a jeho dceřiná společnost ČD Cargo vidí v této trati značný potenciál, který je však podmíněn modernizací již zastaralé infrastruktury. „I více než 25 let po sametové revoluci trvá cesta vlakem mezi oběma metropolemi skoro stejně dlouho jako po pádu železné opony a odstranění dlouhých procedur na hranicích. Je to nejpomalější vlakové spojení do metropolitních sousedů,“ uvedl Pavel Krtek, předseda představenstva a generální ředitel Českých drah. Železniční doprava

má v tomto směru značný potenciál. Lepší spojení z ČR do Bavorska otevírá bránu do jižní a západní Evropy, z Bavorska vedou další spojení dále do Tyrolska a Itálie, Švýcarska nebo do jižní Francie. „Zkušenosti z jiných tratí, kde už jsme na modernizovaných koridorech zrychlili cestování a nasadili moderní vlaky, ukazují, že i na této trase je značný potenciál růstu počtu cestujících i přepravy nákladů, pokud budeme disponovat moderní infrastrukturou,“ dodal Pavel Krtek s tím, že po šesti letech je, že od letošního prosince nabídne ČD ve spolupráci s českým ministerstvem dopravy, bavorským objednavatelem dopravy a společností Länderbahn cestujícím mezi Prahou a Mnichovem dvojnásobek spojů a zároveň se zkrátí cestovní čas přibližně o 20 minut. –mmč–

Staň se Nádražákem!

Nádražák je studentský program SŽDC, díky kterému lze po ukončení studia získat jistotu zaměstnání na pět let u SŽDC, během studia pak pravidelný měsíční příspěvek 1000 Kč a mnoho dalších výhod. Stačí být studentem 3. či 4. ročníku jednoho z podporovaných smluvních oborů středních škol, případně studentem podporovaných oborů smluvních VOS.

Smluvních oborů a škol je momentálně 25 (SPS i VOŠ) a obory jsou různé, například Stavebnictví, Mechanik elektronik, Provoz a ekonomika dopravy, říká přednosta Provozního obvodu Klatovy (OR Plzeň) Bc. Karel Fremund s tím, že zájemci vše podstatné najdou na veřejných internetových stránkách SŽDC, s. o.:

<http://www.szdc.cz/kariera-u-nas/spoluprace-skoly.html>

Podmínkou je průměr známek za předcházející pololetí do 1,9; nutností pak minimálně 70% účast při výuce. Při splnění všech těchto podmínek stačí projít přijímacím pohovorem a zdravotní prohlídkou a zájemci se mohou těšit na práci v „nádražáckém kolektivu u SŽDC“, i to lze vyčíst z letáků, které se objevily v mnoha stanicích Plzeňského kraje.

Oblastní ředitelství Plzeň (SŽDC) touto cestou hledá vhodné uchazeče/uchazečky o zaměstnání výpravčí, a to na pracovní poměr na dobu určitou pro pracoviště Tachov, Bělá nad Radbuzou, Horažďovice a Bor (praxe na pozici výpravčí nebo i jinde v železničním provozu je vítána, ale není podmínkou; pro zaměstnance bez praxe výpravčího je totiž zajištěn kurz v délce tří měsíců).

A jaký je tedy zájem na Plzeňsku o práci výpravčího? „Na základě zmíněného letáku či inzerátu, který je také umístěn na veřejných internetových stránkách SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/soubory/zamestnani/17-03-17-or-plzen-vypravci-tachov-bela-nad-radbuzou-horazdovice-bor.pdf>), máme u Provozního obvodu Klatovy zatím tři nové zaměstnance a momentálně s dalšími čtyřmi jednáme. V případě úspěšného psychologického vyšetření a vstupní lékařské prohlídky počítáme s jejich nástupem v průběhu září či října 2017,“ konstatuje Karel Fremund a dodává: „Zajímavé je, že převážná většina uchazečů o zaměstnání výpravčího získala informace právě z internetových stránek SŽDC.“ Michael Mareš



Ilustrační snímek.

„Stojíme o zajištění dopravní obslužnosti v regionální dopravě i po roce 2019, a to ve stejném rozsahu jako v současnosti.“

(Pokračování ze str. 1)

Pro nás je důležité, že kraje České dráhy znají. Vědí, že i my bychom rádi naše služby vylepšovali a nasazovali lepší vlaky. Musíme tedy krajům vyjít vstříc a říct: pojďme společně do toho. Něco již připravuje Moravskoslezský kraj, který chce postupně dopravu vylepšovat. Na mnoha krajích je nová politická reprezentace, všichni do toho šli s představou, jak všechno bude lepší a levnější, ale jak se s tím postupně seznamují, tak zjišťují, že to není tak jednoduché. Ale připouštím, že krajská železniční doprava je v současnosti naše největší téma – každý měsíc jsme chytřejší a do září musíme připravit naši další strategii. Trošku se při tom inspirováme v Rakousku, kde funguje jakýsi kompromis.

V Brně by se měla stavět nová hala na údržbu kolejových vozidel, je už hotova studie proveditelnosti a posouzení návratnosti této investice? Ptám se proto, že Jihomoravský kraj chce vypsat soutěž na provozování regionální dopravy a pokud by v ní České dráhy neuspěly, jaká je pak návratnost investičních prostředků vložených do vybudování této haly?

České dráhy jsou akciová společnost, takže jakákoliv investice, která je schvalována na představenstvu (ČD) nebo na Dozorčí radě Českých drah, musí mít ekonomickou návratnost, zpracovanou ve variantách, ani hala na údržbu kolejových vozidel v Brně nebude výjimkou. Takže na vaši otázku odpovím: ano, České dráhy připravují výstavbu opravárenské haly v provozní jednotce DKV Brno v Maloměřicích. Jedná se o dvoukolejnou halu o délce 154 metrů, která by měla sloužit pro provádění údržby a opravy ucelených elektrických jednotek řad 640 a 650 (RegioPanter) a řady 660 (InterPanter), které mají České dráhy ve své „flotile“. V současné době máme hotovou studii proveditelnosti, stavební dokumentaci a územní rozhodnutí pro umístění stavby. Studie ekonomické návratnosti je rovněž hotova, ale je potřeba zdůraznit, že v tomto případě se jedná o investici, která je technologicky nezbytná. A co se týče aktivit Jihomoravského kraje, tedy již vypsání soutěže na dodávku 31 kusů čtyřvozových elektrických jednotek, tak České dráhy jsou připraveny zajistit údržbu a opravy těchto jednotek v DKV Brno. I proto České dráhy připravují nabídku na poskytování služeb spojených s údržbou a opravami těchto jednotek v prostorách DKV Brno. Stavba vám zmínované nové haly je v tomto případě nutná. A pokud kraj

vytvoří nové jednotky, které bude mít ve vlastnictví, tak je bude muset někde udržovat. My tu opravárenskou kapacitu ale potřebujeme hlavně pro sebe, až pak ji můžeme nabídnout třetím osobám. Představenstvo Českých drah bude schvalovat realizaci této investice v následujících týdnech.

Před dvěma roky (v létě 2015) rozbořila železničářskou veřejnost informace, že na trati Praha – Olomouc – Ostrava dojde v některých vlacích k omezení režijních jízdních výhod, respektive že některé vlaky v této relaci budou pro držitele režijních průkazek „povinné místenkové“. Nakonec z toho byly „jen“ tzv. evidenční listy, které ale zbytečně ztrpčují železničářům život. Osobně jsem měl za to, že jde jen o dočasnou záležitost. Jak dlouho tento experiment potrvá a jaké jsou závěry z tohoto průzkumu?

Uloha evidenčních listů je v segmentu komerční dopravy nezastupitelná, neboť díky nim víme naprosto přesně, jaké tržby lze komerčním vlakům dále přiřadit. A rozhodně to není malá částka. V současné době se ukazuje, že význam evidenčních listů bude zřejmě ještě větší, než se původně očekávalo. Ministerstvo dopravy totiž řeší u závazkové, tedy objednané dopravy problém ohledně diskriminace Českých drah ve výběrových řízeních z důvodu zákonem nařízeného uznávání režijních jízd. Na základě této diskriminace již ÚOHS dokonce zrušil nákladové řízení na výběr dopravce pro linku R16 Plzeň – Most. Jednou z možností řešení je úhrada ztráty ČD z důvodu těchto státních nařízených slev. České dráhy nikdy neřekly, že chtějí zrušit benefit v podobě tzv. „režijek“ pro své zaměstnance. ČD však trvale říká, že je třeba mít narovnané podmínky pro provoz závazkové i komerční dopravy. A jelikož se v roce 2017 pohybujeme v jiném tržním a legislativním prostředí, než tomu bylo před lety, a bojujeme o získání výkonů i pro další období, tak věřím, že uživatelé režijních průkazek pochopí tento stav a nebudou to brát jako zbytečnou agendu, ale naopak jako oprávněný krok pro zachování rozsahu veřejné dopravy. Takže já bych to zjednodušil: jde o pilotní projekt, který musíme vyhodnotit, teď neříkám, že to zavedeme na více linkách, ani neříkám, že to zrušíme.

Michael Mareš

Nekrácenou verzi rozhovoru najdete na www.osz.org od 31. 7. 2017.

PŘEDSTAVUJEME

„Když chodíte stejný úsek deset let, tak už poznáte každou změnu,“ říká Miroslav Čarek, pochůzkář a předseda ZO OSŽ TO Křižanov

Miroslav Čarek, předseda ZO OSŽ v Křižanově, je jedním z předstevů, kteří letos ve volbách obhájili funkci předsedy ZO. „Mám na starosti chlapy od 'tratovky' ze tří okrsků (Křižanov, Žďár nad Sázavou, Havlíčkův Brod), které v průběhu posledních let vznikly sloučením několika okrsků,“ říká na úvod našeho povídání s dovětkem, že Nové Město na Moravě se rozdělilo a část se přidala ke Žďáru nad Sázavou a část k Havlíčkovu Brodu, ke Křižanovu byl zase připojen Vlkov.



Předseda ZO OSŽ TO Křižanov Miroslav Čarek je pochůzkář – pracovník infrastruktury. „Dnes už se ta funkce tak nejmenuje, statut těchto zaměstnanců se mění na pracovníka infrastruktury a údržby. Má to jednu nespornou výhodu, že se jim může zvednout třída. Dřív to bylo zastropované, teď si mohou polepšit a tak lze i zaměstnance lépe ohodnotit,“ dodává. Jako zaměstnanec infrastruktury a údržby pracuje Miroslav Čarek u ČSD/ČD/SZDC celý svůj profesní život, tedy zhruba třicet dva let. „Když jsem v roce 1985 přišel ke dráze, tak jsem začínal na pozici tratového dělníka. Až po patnácti letech, když odešel bývalý pochůzkář do důchodu, jsem začal dělat pochůzkáře,“ říká s tím, že jako „pochůzkář“ má přesně definovaný pracovní program. „V rámci okrsku Křižanov chodíme dva, každý máme svoji trasu, přičemž každá z tratí by se měla projít dvakrát týdně. Takže já například chodím z Křižanova do Skleného, je to zhruba deset kilometrů. Za směnu tak nachodíme

asi patnáct kilometrů,“ přibližuje Miroslav Čarek profesi „pochůzkáře“. „A vedle toho pracuji i v četě, která řeší běžnou údržbu i havarijní situace.“

Pracovník infrastruktury provádějící kontrolu musí mít – obrazně řečeno – „oči na stopkách“. Většina závd se totiž odhalí pouhým pohledem. „Kontroluji se nejen koleje, ale i okolní terén, například stromy, zda nejsou nakloněné; skály, zda se na nich něco neuvolňuje. Když chodíte stejný úsek deset let, tak už poznáte každou změnu. Je optimální dívat se kolem sebe a pozorovat, co se kde mění,“ vysvětluje a dodává postřehy ze své praxe. „Například v noci silně zaprší a pochůzkář hned vidí, že někde je ucpaná strouha, nebo že ujel kousek svahu, čehož si strojvedoucí z lokomotivy třeba ani nevšimne. Mohlo by se pak stát, že se to při dalším dešti ucpe. Na trati se kontroluje také geometrická poloha kolejí, ve stanicích pak stav upevnění vyhybek a jejich součásti.“

Když tak poslouchám Miroslava Čarka, jak popisuje povinnosti „pochůzkáře“, nedá mi to, abych se nezeptal: Je pochůzka pro vás i procházka? „Když je minus dvacet nebo plus čtyřicet, tak se o procházce moc mluvit nedá,“ zareaguje Miroslav Čarek okamžitě s tím, že přesto by určitě neměnil. „Představa, že bych měl pracovat někde v kanceláři, nebo v továrně, je pro mě skličující. Mně by tam chyběl vzduch. Kolikrát člověk zmokne, nebo zasneží, ale to k tomu patří.“

Jak Miroslav Čarek přiznává, už se kolikrát přistihl, jak na práci myslí i ve svém volném čase, jak mu někdy i tachůzka chybí. „Když jsem třeba někde týden pryč, tak už se na pochůzku vyloženě těším. Někdo chodí po práci běhat, tak my to máme vlastně odchozené,“ dodává s úsměvem.

Jak už bylo zmíněno v úvodu, je Miroslav Čarek předsedou ZO OSŽ TO Křižanov a člen Výboru OSŽ při OR Bmo. „Předsedu dělám třetí volební období. Funkci jsem zdědil po Tiboru Eliášovi, který odešel do důchodu a který skončil zhruba v půlce volebního období. Byly vyhlášené volby a jako místopředseda jsem se tehdy stal předsedou,“ dodává s tím, že počet členů jeho ZO se pohybuje od třiceti do pětácti. „Jsou to pouze aktivní zaměstnanci, důchodce žádné nemáme,“ uzavírá.

Michael Mareš



Stav objektu konečné stanice Heřmanova Huť je neutěšený.

NAVŠTÍVILI JSME

Heřmanova Huť

Čím kratší, tím bohatší! Asi tak by se ve stručnosti dala popsat historie 9,6 kilometrů dlouhé lokálky z Nýřan do Heřmanovy Huti. Trať totiž vznikla spojením několika (důlních) vleček postavených v letech 1869 až 1878. Tyto vlečky daly v roce 1884 základ takzvané Vlkýšské závodní dráze z Nýřan do Heřmanovy Huti, tehdy sloužící výhradně nákladní dopravě (některé zdroje uvádějí rok 1890). Neveřejná doprava dělníků byla podle některých pramenů zavedena od 1. 5. 1905 (některé zdroje ale uvádějí datum 1. 4. 1905), ostatních cestujících pak od 1. 4. 1908. Ale ani tato „věčně opisovaná data“ zahájí provoz osobní dopravy na trati nemusejí být přesná. V Úředním věstníku z roku 1920 se dočteme, že „Na trati Nýřany – Heřmanova Huť, jež sloužila dosud pouze nákladní dopravě, bude od 1. září 1920 zavedena též doprava osob ve III. třídě a omezená doprava zavazadel“. Tak teď babo raď! Jisté však je, že na trati byly v době jejího vzniku dvě stanice (Nýřany a Heřmanova Huť v km 9,586) a tři zastávky (Kamenný Újezd u Nýřan v km 1,273; Blatnice u Nýřan v km 3,926; a Přehýšov v km 6,458); zastávka Rochlov (5,243 km) vznikla mnohem později, v padesátých letech minulého století.

Stejně jako je bohatá historie tratě, je bohatá i její současnost. S ohledem na polohu zastávky Přehýšov, která je zcela mimo osídlení a je zde dlouhodobě vykazována velmi nízká frekvence cestujících (průměr na jeden vlak je v řádu pouhých deseti a její údržba ve vztahu k nízkým počtům cestujících tím pádem nákladná), bylo odjíždění řádu 2015/16 rozhodnuto o projíždění této zastávky. Tak byla zároveň vytvořena „rezerva“ pro budoucí novou zastávku v Heřmanově Huti (ta má vzniknout v oblasti, kde železniční trať opouští souvislou zástavbu ve směru do Nýřan), případně pro přesun zastávky Přehýšov směrem k dálnici D5, tedy blíže k průmyslovému zónám. „Proti záměru se však vyslovily obce Přehýšov a Kbelany a v dubnu 2016 bylo opět zastavování vlaků v Přehýšově aktivováno s tím, že obce měly se SZDC uzavřít

dohodu ve věci údržby zastávky,“ říká Mgr. Rudolf Salvetr, zastupitel Plzeňského kraje, předseda výboru pro dopravu, a starosta města Klatovy, s tím, že zároveň bylo obcím sděleno, že pokud se podaří vybudovat novou zastávku v Heřmanově Huti nebo u průmyslové zóny poblíž dálnice D5, současná poloha zastávky Přehýšov se kvůli mízivému vytížení stane nadbytečnou a bude zrušena.

I když vám místní železničáři potvrdí, že nová zastávka v Heřmanově Huti se začne stavět co nevidět (mluví už o září letošního roku), zatím existuje pouze konceptní záměr, přesné místo ještě nebylo určeno. „Záměr existuje pouze ve fázi návrhu možného zřízení zastávky, zatím nedošlo ani ke studijnímu prověření celospolečenských přínosů takového záměru a ekonomické efektivity zřízení nové zastávky,“ potvrdil Rudolf Salvetr a následně i mluvčí SZDC Marek Illiaš: „Na této trati připravujeme kompletní revitalizaci, ale zatím není znám ani přibližný termín. Nová zastávka by však měla vzniknout mezi Heřmanovou Huti a Přehýšovem, nikoliv přímo v Huti.“

Železniční trať z Nýřan do Heřmanovy Huti vznikla kdysi spojením několika vleček, dnes se vše vozí kamiony. „Problematikou firm v Heřmanově Huti neznám pochopitelně tak dobře jako v Klatovech, ale domnívám se, že důvod je podobný. Rychlejší kontakt se zákazníky po silnici, navíc průmyslová zóna leží takřka vedle dálnice,“ uzavírá Rudolf Salvetr.

Dlužno dodat, že v případě trati Nýřany – Heřmanova Huť se do budoucna předpokládá elektrizace tratě a z ní vyplývající úpravy spojené s revitalizací tratě. Jako cílový stav se předpokládá vedení přímých vlaků Plzeň – Heřmanova Huť v elektrické trakci, ale zatím není stanoven termín realizace, neboť přímo závisí na elektrizaci tratě Plzeň – Stod, kde je momentálně zpracovávána projektová dokumentace. Větší investiční akcí na trati Nýřany – Heřmanova Huť tak lze očekávat až v horizontu let 2020 – 2030.

Michael Mareš



Železniční trať z Nýřan do Heřmanovy Huti vznikla kdysi spojením několika vleček, jejichž pozůstatky zde dodnes najdete, jako např. v Heřmanově Huti u průmyslové zóny.

ZE SVĚTA

Oživení nákladní dopravy přineslo rakouské dráze i velké problémy

Nemalé problémy přineslo oživení konjunkturní nákladní dopravy největšímu rakouskému logistickému koncernu Rail Cargo Austria (RCA), jenž je divizí Rakouské spolkové dráhy (ÖBB). Situace se vyostřila počátkem července především na maďarsko-rakouském hraničním přechodu Hegyeshalom/Nickeldorf, kde zůstalo stát na 70 nákladních vlacích, informoval 18. července rakouský deník Der Standard. Problémy na trati trvaly po řadu dní. Za důvod označil jistý zdroj uvnitř ÖBB nedostatek nákladních lokomotiv a strojvedoucích. „Jsme si vědomi, že nepřijatelná kvalita služeb Rail Cargo Group v posledních týdnech zdaleka neodpovídá Vašemu očekávání,“ uvádí sev dopise, zaslaném přibližně 400 zákazníkům RCA. Jako další příčiny označil dokument nepředpokládaný nárůst přepravovaných nákladů a zejména omezení infrastruktury v důsledku škod na trolejovém vedení a kolejích, způsobených také povětrnostními vlvy.

K problémům přispěl i nový EDV systém maďarského provozovatele dráhy Máv Pályavasút, partnera ÖBB, který přivodil značné problémy v celé kolejevodě síti. Mluvčí ÖBB Bernhard Rieder potvrdil, že Maďarsko nedokázalo vlaky vypravit.

Rakouská strana prý reagovala velmi pružně, neboť právě zakoupila deset lokomotiv a trakční vozy. „Jezdíme se vším, co máme,“ ujistil mluvčí, podle něhož se posléze problémy na hranici s Maďarskem výrazně zmírnily.

Během července a srpna chce RCG nasadit do provozu osm lokomotiv a vyjednávat s partnery o pořízení dalších pro podzim. A do konce letošního roku chce zabezpečit na 200 strojvedoucích hnacích vozidel. Skody, způsobené rakouské straně zmíněnými potížemi v nákladní dopravě, se pohybují v miliónových hodnotách – nepočítaje v to náklady za pronájem zařízení a za personál, uvedl mluvčí ÖBB. Jan Hála

RailRunner uvede konvenční vlak před schválením technologie

Evropská dceřiná firma americké společnosti pro intermodální nákladní techniku RailRunner plánuje 31. července spustit svoji první službu, která má spojit Bratislavu a Braunschweig. Trakti zajišťuje ČD Cargo a postupně EGP, přičemž každý pracovní den odjedou vlaky v 19.00 h z dvou terminálů a příjezd následující den kolem poledne. Použijí se standardní přepravní vozy a Mega Trailery, návěsy a kontejnery, což umožní společnosti RailRunner shromážďovat data před plánovaným uvedením svého silničního a železničního systému v Evropě,

VŠIMLI JSME SI

● „STARÁ DÁMA“, jak je nazývána původní budova v železniční stanici Ústí nad Orlicí, je i po dvou letech od jejího opuštění stále bez využití. Na dveřích budovy se sice objevily nápisy „K pronájmu“, jedinou změnku k lepšímu jsou však zatím jen umístěné lavičky pod střešou peronu a nastěhované klavírní křídlo, jehož využití se nám nepodařilo zjistit.



● ZÁSTUPCI FIRMY Future Product Design a Plzeňské univerzity předvedli v pátek 21. července ve Studence možnost zvýšeného zabezpečení přejezdů. Stalo se tak v souvislosti s tragickou nehodou, při níž se před dvěma lety ve Studence střetl vlak Pendolino s polským kamionem. Zařízení je velice jednoduché, levné a podle slov ředitele FPD může být zprovozněno na kterémkoliv přejezdu v řádu hodin. Princip tohoto zařízení je v mobilním semaforu (známého ze silničních uzavírek), který zastaví řidiče při začátku předzvánčící doby na přejezdu cca 80 metrů před přejezdem. Pokud řidič nečká červeného světla na semaforu, zastaví ho následná mobilní závoza a další červená světla. Celé dění je navíc monitorováno kamerami se záznamem. Zavedení tohoto zařízení do provozu čeká na schválení ze strany Policie ČR. Blíží informace na webu OSŽ („Ve Studence předvedli nové zabezpečení přejezdů“).



● PODCHOD v železniční stanici Ústí nad Orlicí byl po uvedení do provozu v roce 2015 natřen pouze šedivou barvou. V posledních dnech se na zdech podchodu objevila výzdoba ve stylu „graffiti“, která má ale profesionální úroveň. Část stěn zůstává však nadále prázdná a lze doufat, že i zbytek podchodu bude vyzdoben v podobném duchu drve, než „zasáhnou“ se svými nevkusnými malůvkami „divocí“ graffiti.



● V SOUČASNÉ DOBĚ provádí SZDC výměnu mostu v Rěvnici (trať Praha – Beroun) na tzv. objížďce. Před lety Železnice (není mi známo, zda ještě ČD či SZDC) prodala pozemky bývalého „placu“, kde byly svého času uhelné sklady a posléze sběrna šrotu, město Rěvnice. To zde zřídilo parkoviště (nic proti tomu, je to pro příměstskou dopravu nutnost), ale kdyby ČD Cargo nakrásně chtělo zvýšit přepravu vozových zásilek po železnici, tak nebudeme mít za chvíli kde nakládat, protože se všechno, co se momentálně nevyužívá, prodává. Jde o krátkozrakou politiku. Proč parkoviště nevybudovala Železnice sama pro své zákazníky? Výsledek: stavební firma se tísní na cizím pozemku na hraně parkoviště, ostatní materiál je deponován v areálu opravy na soukromých pozemcích, kde složiště jistě nebude zadarmo. Sběrna šrotu se následně přestěhovala zcela mimo dosah Železnice do obce Lety, vše odváží kamiony. Snímek Martin Kubík.

● který má být schválen v roce 2019. Systém společnosti RailRunner využívá pro přepravu kontejnerů podvozek se silničními koly, který lze namontovat na železniční podvozky. Pro rozhraní silnice – koleje je potřebná pouze dráha se sousedním plochým povrchem, namísto vyhrazeného terminálu se stohovají kontejnery nebo portálovými jeřáby. Společnost RailRunner věří, že by její technologie mohla zvýšit kapacitu vlaku z 36 na přibližně 42 návěsů při zachování stávajících omezení délky a hmotnosti. Z Railway Gazette přeložila Bc. Kateřina Vokounová

PKP Cargo sází na přepravu do Číny

Dopravce PKP Cargo chce vytvořit pravidelné spojení do Číny a vidí v tom i možnost další expanze. V současnosti PKP Cargo provozuje 20 vlaků za týden do Číny. Hlavní potenciál vidí PKP Cargo u zvýšení přepravy potravin. V I. čtvrtletí 2017 došlo k nárůstu především u multimodálních přeprav, a to proti roku 2016 o 28 %. V současnosti existuje z Polska spojení do 27 čínských měst. Obchodní objem by měl v příštích letech překročit ročně 2,5 mld. USD. Šéf PKP Cargo Maciej Libiszewski prosazuje výstavbu ústředního intermodálního centra v Polsku a modernizaci infrastruktury. Železniční doprava totiž právě kvůli nekvální infrastruktuře ztrácí podíl na celkové nákladní dopravě. Z Transportweb, 19. 6. 2017, zpracoval – sh

Obzor č. 29 – 27. 7. 1992

V pravidelné rubrice „Co se děje v ústředí“ se píše o schůzce zástupců odborových centrál na železnici a v dopravě s doc. Ing. Antoníem Baudyšem, který byl v té době pověřen řízením federálního ministerstva dopravy. Zástupci jednotlivých dopravních odborů jej na schůzce seznámili se špatnou a nedořešenou situací v dopravě, včetně vztahů a problémů mezi hospodářským vedením a jednotlivými odborovými centrály. Ministr zdůraznil, že zrovnaprávnění jednotlivých dopravních odborů na přepravním trhu bude zabezpečeno až v novém daňovém systému, jehož platnost se předpokládala od 1. 1. 1993.

Blížící se dělení Československa na Českou a Slovenskou republiku předznamenává prohlášení ústředí OSŽ, ujišťující své členy, že stanovy OSŽ umožňují reagovat ve velmi krátké době na případné změny ve státoprávním uspořádání. Zamyšlení redaktora Obzoru pod titulkem „Čsd dělení“ poté předkládá k uvážení, zda by Obzor i po rozdělení republiky neměl zůstat časopisem, spojujícím obě nově vzniklé odborové centrály – českou a slovenskou. Připomeňme, že Obzor byl v té době již jedním z mála federativních týdeníků v Československu.

Obzor dále přináší reportáž ze stavby terminálu na dolním nádraží v Karlových Varech, rozhovor s předsedou ZV OZŽ v železniční stanici v Popradě pod příznačným titulkem „Citíme se bezmocní“, z něž číší nespokojenost se situací na ČSD i s omezenými možnostmi odborů pomáhat svým členům.

Stejně jako v předchozích dvou číslech Obzoru, i v tomto letním čísle ještě převažují články se zajímavostmi ze světa a cestovatelskými tipy nad odborářskou tematikou.

Obzor č. 30 – 3. 8. 1992

Na první stránce informuje Obzor o personální změně ve vedení ČSD. Dne 27. července 1992 byl řízením s. o. ČSD pověřen Ing. Jaromír Kunst, a to do doby ukončení řádného konkursu. Ing. Kunst nahradil ve funkci tehdejšího ředitele ČSD Ing. Jana Hampla, který byl téhož dne ze své funkce odvolán. Ing. Kunst při své inauguraci řekl, že je si vědom svých úkolů zvláště v realizaci jediné cesty na železnici, a tou je přechod na tržní ekonomiku. Dále uvedl, že se chce rovněž zabývat privatizací a zásadními změnami v organizaci a řízení.

Rubrika „Co se děje v ústředí“ přináší přehled výsledků veřejné soutěže na prodej železničních oprav a strojů v rámci první vlny velké privatizace. Změna vlastnictví se týkala ŽOS Česká Lípa – závodů Liberec a Děčín, ŽOS Louny – závodů Louny a Chomutov, ŽOS Nymburk, ŽOS Šumperk, ŽOS Ostrava – závodů Ostrava a Krnov a MTH Vrútky.

Mezi zaměstnanci ČSD v té době stále vřela nespokojenost s dopady nové mzdové soustavy. Vyplynulo to i z výsledků jednání Oblastní rady odvětvových sekcí Bratislava, která na svém jednání 23. 7. 1992 přijala podněty k řešení, mimo jiné návrh vyloučit příplatek za odpracované roky z tarifní mzdy, přepracovat oborové sborníky tak, aby bylo možno uplatnit všech 12 tarifních stupňů do 4. tarifního pásma, či návrh předat zařazovací pracovníků do funkce „specialista“ do pravomoci oblastního ředitele.

V Obzoru č. 30 dále najdeme besedu se dvěma železničáři (výpravčím a přednostou) žst. Karlovy Vary či reportáž z noční jízdy rychlíkem Amicus, jezdícím z Budapešti do Prahy, a opět řadu článků s cestovatelskou tematikou.

Zdeňka Sládková

Z informace odd. BOZP OSŽ-Ú: I v roce 2016 zaměstnanci umírali

K těm nejsmutnějším okamžikům, které souvisejí s výkonem pracovní činnosti, bezesporu patří, když naše kolegyně nebo kolega v práci zemře na následek pracovního úrazu. K nejdůležitějším úkolům odborových organizací by měla vždy patřit péče o bezpečnost a ochranu zdraví při práci, tzn. péče o bezpečné a kvalitní pracovní prostředí. Cílem této péče by mělo být to, aby na pracovištích nedocházelo ke smrtelným pracovním úrazům, aby se nevyskytovaly nemoci z povolání a aby nedocházelo ani k jinému poškození zdraví.

V roce 2016 se v rámci České republiky celkem 104 zaměstnanců nevrátilo z práce domů, neboť v práci přišli o to nejnejcennější, o svůj život. V rámci působnosti Odborového sdružení železničářů se v roce 2016 stalo 5 smrtelných pracovních úrazů.

Jak může odborová organizace pozitivně ovlivnit tato čísla? Především tím, že bude výchovně působit na své členy, aby dodržovali bezpečnostní předpisy, nepodceňovali potřebnou opatřnost a nepřečehovali svoje síly, a dá-

le na zaměstnavatele, aby dostatečným a vhodným způsobem zlepšoval stav bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na svých pracovištích a zařízeních a netoleroval porušování bezpečnostních předpisů. Odborové organizace mají ze zákona dostatečné oprávnění k provádění kontrolní činnosti u zaměstnavatelů nad stavem bezpečnosti práce. Toto právo je však třeba ze strany odborových organizací dostatečně využívat.

Oddělení BOZP OSŽ provedlo v roce 2016 celkem 434 kontrol, při kterých bylo zjištěno 873 závad. Na tyto závady byl zaměstnavatel vždy upozorněn a bylo vyžadováno jejich odstranění.

Každým rokem oddělení BOZP (svazový inspektor BOZP) zpracovává ucelenou informaci o vývoji pracovní úrazovosti pro nejvyšší odborový orgán – ústředí. Tato informace je nyní pro zájemce k dispozici na webových stránkách OSŽ v sekci BOZP/ke stažení.

JUDr. Petr Kožmín,
vedoucí oddělení BOZP OSŽ-Ú

PŘÁVNÍ PORADNA

Postup při prodeji nemovitě věci ZO OSŽ

Má-li základní organizace ve svém vlastnictví nemovitou věc¹ a rozhodne se ji prodat, musí tento úmysl nejprve schválit členská schůze ZO OSŽ (nebo konference) vyslovením souhlasu a tato skutečnost musí být uvedena v usnesení z členské schůze. Zápis, usnesení a prezenční listina členské schůze (nebo konference) jsou doklady relevantní pro další jednání o schválení prodeje v rámci OSŽ. Po schválení prodeje členskou schůzí (nebo konferencí), musí závodní výbor ZO OSŽ, s přihlédnutím k stanovami OSŽ (čl. 24 odst. 19 a 20, s přihlédnutím k článku 26 odst. 3) nabídnout nemovitost k odkoupení Ústředí OSŽ.

Ústředí OSŽ prostřednictvím odborných oddělení OSŽ-ústředí zjistí, zda na nemovitou věc nebyla poskytnuta půjčka, nebo finanční příspěvek na provoz, které by bylo třeba vrátit a projedná na svém zasedání, má-li o tuto nemovitou věc zájem. Svě stanovisko oznámí ZO OSŽ do dvou měsíců od obdržení nabídky. Nemá-li Ústředí OSŽ o nemovitou věc zájem, obdrží ZO OSŽ souhlas s odprodejem. K udělení souhlasu je třeba ze strany ZO OSŽ doložit nabývací titul k nemovité věci (např. kupní smlouva, smlouva o převodu majetku apod.), případně omezení věcnými břemeny, předkupními právy atd., přesná identifikace nemovité věci (katastrální území, parcelní číslo, číslo stavební parcely, u budovy č.p., u chaty většinou č.e.), včetně listu vlastnictví. Také je vhodné již v této fázi zajišťovat znalecký posudek na nemovitou věc nebo zjistit cenu v místě obvyklou podle reálních kancelářů. Toto je důležité zejména při vyměňování daně z převodu nemovitých věcí². Také je třeba zajistit průkaz energetické náročnosti budovy (povinnost od 1. 1. 2013).

Doporučení: Zjistěte si v katastru nemovitostí (KN), zda nemovitá věc ZO OSŽ nebyla v minulosti zatížena zástavním či jiným právem v části „C“ (omezení vlastnického práva) nebo „D“ (jiné zápisy) listu vlastnického, a to i pokud její nechcete prodat. V případě kladného zjištění je potřeba v této věci co nejrychleji konat.

Nabídku na odkup pro OSŽ-ústředí lze zpravidla spojit se žádostí o souhlas s prodejem

jinému subjektu v případě nezájmu Ústředí OSŽ. Žádost o souhlas s prodejem je třeba uvést již v nabídce k odprodeji.

Pro vklad práva do katastru nemovitosti je třeba jako přílohy ke kupní smlouvě přiložit ověřené Stanovy OSŽ (v platném znění), výpis ze spolkového (veřejného) rejstříku, ověřenou kopii protokolu o výsledku voleb orgánů ZO OSŽ, majících podle stanov právo jednat.

Po schválení prodeje ze strany Ústředí OSŽ může dojít k prodeji. Při něm je třeba dodat na kvalitně sepsanou kupní smlouvu a na dodržení splnění povinností prodávajícího ve smyslu ustanovení zákonných opatření Senátu č. 340/2013 Sb., o dani z nabytí nemovitých věcí, a č. 344/2013 Sb., novela daňových zákonů v souvislosti s rekodifikací soukromého práva a změna některých zákonů, a zákona č. 586/92 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů.

ESO OSŽ-ústředí poskytne na základě požadavků ZO OSŽ metodickou pomoc při jednání o kupní smlouvě, návrhu na vklad práva do katastru nemovitostí a případně i zajištění dalších nezbytných dokladů pro převod nemovitých věcí.

Bc. Alena Šimáčková,
odborná referentka ESO OSŽ-ústředí
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ-ústředí

¹ např. pozemky, budovy, chaty, rekreační zařízení apod.

² znalecký posudek pro potřebu finančního úřadu – zjištění výše základu daně z převodu nemovitých věcí platí do doby vydání nového oceňovacího předpisu, maximálně však jeden rok. Roční lhůta je z důvodu počítání o potřebení staveb (stáří se stanovuje na celé roky, takže po roce se takto zjištěné ceny logicky změni). Oceňovací předpisy zpravidla (ne vždy) vycházejí k 1. 1. každého roku. Rozhodující pro stanovení daně jsou právní účinky kupní smlouvy, uvedené na razítku příslušného katastrálního úřadu, na zadní straně potvrzené smlouvy. Datum se také nachází na výpisu z listu vlastnictví z KN, oddíl E – nabývací tituly.

Když se to stane

Pravděpodobně někdo zařve, zaječí nebo si alespoň zanadává. Ostatní, pokud u toho jsou, se otočí za hlasem a když nevidí nic zajímavého, sklání se zase ke své práci. Pokud dotyčný poskakuje anebo vykazuje jiné známky normálního života, zasmějí se a maximálně řeknou: „Dobry?“ případně „No jó, nešikovný maso musí pryč!“ a jen málokdo se pozastaví nad tím, že přesně TOHLE je už všechno a dál se nic často neřeší.

Mluví o úrazu, abychom si dobře rozuměli, tedy o úrazu, který se v práci může stát každému z vás. Pokud stav poškozeného není na návštěvu lékaře, všichni máme sklon úrazy podceňovat a příliš neuvažovat o tom, že za pár dní může být všechno jinak. Pokud neplníme povinnosti dané legislativou a z toho vyplývající nařízení o ohlašování pracovních úrazů, může se stát, k velké škodě toho, kdo si úraz způsobil, že za pár dní bude jen velmi těžko dokazovat, že nemoc, trvalé následky nebo výpověď daná zaměstnavatelem na základě ztráty zdravotní způsobilosti (zákon č. 262/2006Sb., zákoník práce, § 52, e) pozbyli zaměstnanec vzhledem ke svému zdravotnímu stavu podle lékařského posudku vydaného poskytovatelem pracovních lékařských služeb nebo rozhodnutím příslušného správního orgánu, který lékařský posudek přezkoumává, dlouhodobě zdravotní způsobilost), je jen následkem porušení pracovní kázně ním samým nebo jeho nadřízeným.

Já sama jsem, co vám budu lhát, také několik „drobností“ kdysi rozchodila, protože jsem si připadala hloupě něco ohlásit, když se mi vlastně zase tak nic hrozného nestalo. Ale to jsem nevěděla, co vim teď...

Že když s pracovním úrazem marodíte, dostanete své peníze zpět, a nejspíš ještě pár tisíc navíc za bolest a trvalé následky (pokud jsou).

Že je zaměstnavatel kvůli tomu pojištěný a ne-

platí to z vlastní kapsy nebo z hromádky na drobný nákup a mzdy.

Že téměř každý úraz je úrazem pracovním a musíme se někde nahlásit a zapsat, aby se jim doopravdy stal.

Že odpovědnost za pracovní úraz nese ze zákona zaměstnavatel, pokud nedokáže pravý opak (to, když je úraz zaviněn požitím alkoholu nebo činností, která je přímo zakázána předpisy).

Že je na to zákon.

Je dobré si uvědomit, že máte nejen povinnosti, ale i svá práva. Mezi povinnosti, které si umí obvykle člověk odvodit, je nutnost ohlásit každý úraz, který se v práci stane (ať už vám nebo někomu jinému), svému nadřízenému. Povinností zaměstnavatele je úraz vyšetřit, zapsat a následně ohlásit na určená místa tak, jak hovoří legislativa. Dále má právo na odškodnění. Pokud je následkem pracovní neschopnost delší než tři dny, zaměstnavatel vždy zhotovuje „Záznam o úrazu“ („Záznam o úrazu – hlášení změn“), který je potom jedním ze zásadních podkladů pro jakékoliv další právní kroky a jedním z podkladů pro pojišťovnu, u které je zaměstnavatel pojištěn. V tomto dokumentu je, mimo jiné, popsáno, jak se věci sebehly, případně všechna porušení vaše i zaměstnavatele, tedy je hlavně na vás, abyste posoudili, jestli je v něm uveden pravdivý popis události, než dokument podepíšete (zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, § 105, NV č. 201/2010 Sb., „o způsobu evidence úrazů, hlášení a zaslání záznamu o úrazu“).

Dalším právem je nárok na kopii záznamu vašeho úrazu („Knize úrazů“, kterou zaměstnavatel ze zákona vede, a nárok na kopii „Záznamu o úrazu“ a „Záznamu o úrazu – hlášení změn“, po vyžádání).

Je podstatné, že se v případě, že zaměstna-

vatel uzná úraz jako pracovní, odškodňuje všechny další související náklady i v následujících letech, pokud nastanou.

Odškodnění náhrady za bolest a ztížení společenského uplatnění (trvalé následky) a následků spojených s léčením a věcnou škodou lze uplatnit i v případě, že v souvislosti s pracovním úrazem nedošlo k pracovní neschopnosti. V této oblasti je také jednou ze zásadních práv odborové organizace účast na zjišťování příčin pracovních úrazů, popřípadě na jejich šetření (zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, § 322). Tedy je nezbytné, aby základní organizace OSŽ své členy důsledně chránily a hájily i v těchto případech a aktivně se zajímaly o stav šetření a odškodňování pracovních úrazů – nejen dokumenty podepisovaly bez znalosti situace.

V případě „nečlenů“ s pracovním úrazem je nutné připomenout, že dohled nad šetřením patří odborové organizaci, která má u konkrétního zaměstnavatele největší členskou základnu. **Vždy je nutné mít na paměti, že možná spolurozhodujete o něčem dalším životě** a životní úroveň jeho rodiny, případně v tom nejhorším scénáři, o finanční situaci pozůstalých. I pracovní úraz, který si díky vysoké úrovni našeho zdravotnictví nevyžádá pobyt v nemocnici, zasluží vaši pozornost – může jít o takové poškození zdraví, kdy zaměstnanec následně ztratí zdravotní způsobilost a tím i jednu ze svých základních životních jistot – práci.

Odborové organizace mají možnost požádat o pomoc poradenství i v oblasti pracovních úrazů oddělení BOZP OSŽ-Ú – svazové inspektory bezpečnosti práce ve svých oblastech. Toto oddělení také poskytuje pravidelná školení pro členy základních organizací, kteří se po jejich absolvování stanou inspektory BOZP v řadách základních organizací OSŽ a mohou účinně pomoci svým kolegům, kterým se úraz v budoucnu stane.

Dana Žáková,
oblastní inspektorka BOZP

NÁZORY

Švestková dráha, aneb mají zde vlaky ještě šanci?

Je tomu asi pět let, kdy na této trati byla zastavena pravidelná osobní doprava. V plném rozsahu byla nahrazena autobusy. Od té doby však došlo k některým událostem, které stojí za povšimnutí a nemyslím tím jen změnu vlastníka tratěového úseku Obrnice – Čížkovice, který zpočátku tvrdil, že má zájem pravidelnou dopravu znovu vzkráslit.

V měsíci květnu se z denního tisku bylo možno dočíst o nepokojích autobusových dopravců v celostátním měřítku. V Ústeckém kraji, kde autobusovou dopravu zajišťují čtyři soukromé dopravní firmy, bylo přijato rozhodnutí, že si kraj založí a vybuduje postupně vlastní autobusovou firmu, aby se tak předešlo napětí, které zde zejména na jaře t. r. bylo. To samozřejmě nejde okamžitě, neboť kraj mimo jiné k tomu bude potřebovat cca 500 řidičů. Tak člověka napadá, co kdyby jich potřeboval cca o pět méně a byla tak obnovena alespoň některá osobní doprava. Takže tolik obecně, konkrétně a také střízlivě.

Alternativ, v jakém rozsahu lze dopravu obnovit, je velmi mnoho a zcela jistě je to dvojciferné číslo. Na to zde není prostor. Proci se pokusím nastínit alternativu minimální, kterou možno též nazvat alternativou počáteční. Ta na rozdíl od minulých grafikonů respektuje skutečnost, že největší frekvence osob existuje na straně litoměřického okresu, tzn. z okresního města Litoměřice až do obce Třebívlice. To znamená, že vlaky by vyjížděly do a z Litoměřic přes Lovosice bez přestupu do Třebívlic, které se nacházejí na hranici okresu. Jednalo by se o tři páry vlaků v ranních hodinách a o tentýž počet vlaků v odpoledních a podvečerních hodinách, tedy o šest párů vlaků celkem denně v pracovní dny. Prakticky by šlo o prodloužení jízdy vlaků z Litoměřic, které dnes končí v Lovosicích, což by znamenalo, že počet vlaků mezi Litoměřicemi a Lovosicemi by se oproti dnešní nezvýšil. Ve dnech pracovních volna by jezdily pouze dva páry vlaků mezi Litoměřicemi a Mostem v dopoledních a podvečerních hodinách. Co dále, to by se teprve vyhodnocovalo. Znovu zdůrazňuji, že zásadní význam má odstranění přestupu v Lovosicích.

Ohlas na článek „Veškeré materiály, které se týkají železniční dopravy, konzultují s představiteli OSŽ“ (Obzor č. 12)

Pravděpodobně se tím i změnil postoj Ústeckého kraje ke dráze. Je dobře, že Zbyněk Svoboda dokonce konzultuje s OSŽ to, co se týká dráhy. Tím jen potvrzuje, že je dobré, když OSŽ podporuje volbu zastupitele kraje, který hájí zájmy Českých drah. Kéž by v každém kraji byl takový člověk, který hájí zájmy OSŽ k prospěchu naší dráhy. Zasloužné je především to, že tento jmenovaný zastupitel se zasazuje o to, aby byl obnoven provoz tratí, jež byly zrušeny. Rovněž odmítá vznik vlakových čísel s tím, že to nesmysl. Nejenom OSŽ a dráha, ale všichni pracovníci naší dráhy v něm získali podporu svého záměru k prospěchu dráhy.

Přeji zastupiteli Z. Svobodovi hodně zdaru v jeho záslužné činnosti.

Jiří Krejčí

Když už se nacházíme úvahami v Ústeckém kraji, musím se zmínit o neexistenci železniční dopravy do sice malých, ale půvabných lázní Mšené. Zde bych pro počátek navrhol pouze ve dnech pracovních volna prodloužení dvou párů vlaků, dopoledne a v podvečer ze zastávky Bržiza obec do stanice Mšené Lázně, tedy cca o 8

km. Domnívám se, že příhodnější doba důvody pro realizaci oživení železnice v této oblasti již nenastane. Přispět k věci může i redakce Obzoru tím, že odešle tento článek starostům Litoměřic, Lovosic, Třebenic, Třebívlic na Krajský úřad v Ústí nad Labem.

Ing. Ludvík Vožeh

Vzpomínky na jubilující tratě

Červencová „Výročí měsíce“, uveřejněná v Obzoru, mě inspirovala ke vzpomínce. S velkou nostalgií vzpomínám především na trať Zlonice – Kmetiněves (135 let). V padesátých letech minulého století jsem dojížděl z Kmetiněves do měšťanky ve Zlonicích. Tenkrát bylo na nádražičku v Kmetiněvsi živo. Jezdilo dost vlaků, aby se lidé dostali do Zlonic na nákupy a děti do školy. Hojně byla využívána i Zlonice zastávka, která byla v blízkosti školy a centra Zlonic. Zlonické nádraží je od centra dost vzdálené. Dnes zde jezdí jen dva vláčky – motoráky a to už je málo na pravidelné cestování. Nádraží v Kmetiněvsi je zařazeno do likvidace, ani

nádraží ve Zlonicích už není tak hezké jako bývalo, to je běh života.

Vzpomínám i na trať Praha-Smíchov – Hostivice (145 let), jak jsem sem jako průvodčí jezdil v brzkých ranních hodinách. Proto jsme spávali v nocležně na Smíchově. Také na trať Praha Smíchov – Plzeň hl. n. mám vzpomínky. Tenkrát jsem měl obavy, že v zimě osobní vlak ze Smíchova nebude předem vytopený. Ve vagoněch byla velká zima nejméně do Berouna. Nerad jsem na trase do Berouna obcházel vagony, protože cestující se samozřejmě rozčilovali na zimu ve vlaku, zvláště když byly v soupravě koženkové sedačky.

Jiří Krejčí

Vlak zrušen, autobus ujíždí Realita cestování v Kralovicích

17. července v podvečer jsem přebíral v Kralovicích u Rakovníka vrácené materiály z úspěšné, ale bohužel velmi časově omezené výstavy o trati Rakovník – Kralovice – Mladotice. Návštěva výstavy předčila očekávání, ke konci výstavy jí pry navštívilo kolem tří tisíc návštěvníků!

Z Kralovic jsem chtěl odjet v 18.12 h autobusem společností Vatra, který má údajně nahrazovat zrušený pravidelný vlak v trati Kralovice – Cístá. Předjel jsem na výchozí zastávku čtyři minuty před plánovaným odjezdem autobusu, ale odjel s náskokem pět minut, ujel i jedné další zastávky, která chýlela cestovat do Kožlan. V době letních prázdnin a turistické sezony nejezdí v úseku Cístá – Kožlan (hranice Středočeského a Plzeňského kraje) – Kralovice ve všední dny ani jeden vlak, pouze o víkendu. Autobus společnosti Varta má navazovat na vlak v jeho

koncové zastávce Cístá, žst., zde je na přípoj čás pouhé dvě (!) minuty. Je zajímavé, že kraj má peníze na to, aby patil autobus, který ani nedodržíje jízdní řád, a na vlak nedá peníze. Když jsem okamžitě telefonoval do společnosti Vatra, aby se pro mě autobus vrátil, hovor mi byl přerušen, následně již nebyl telefon zvedán. Naštěstí mě odvezl k dalšímu vlaku do Císté známý autem. Kde to jsme?! Pauzu v Císté jsem využil k pátrání po průstřelech hloubkařů z náletu z 3. 4. 1945 v kolejničích. Skutečně jsem dva našel v dopravní obvodně koleji, která byla vyrobena v Kladně v roce 1925, zajišťavostí je další kolejnice v Císté – ta je dokonce z roku 1886 (!) vyrobena v Grazu. Blíží informace o náletu na Cístou zde https://www.valka.cz/12810-Stripky-z-leteckych-bitvev-nad-Cistou-okr-Rakovnik

Martin Kubík



Vlak Os 17717 s odjezdem z Císté 19.57 h, 17. 7., motorový vůz 810.644-5, staniční budova SŽDC je vyklizena, ač o ni mělo zájem město, zůstává prázdná, okna i dveře jsou zazdýněny.



Na zvláštní motorový vlak, tvořený motorovým vozem M 262.043, míří dne 16. 7. z Lužné do Chomutova, jsme si počkali na širé trati v přírodním parku Džbán, kousek před železniční stanicí Měcholupy.

S motoráčkem do depozitáře NTM

Každou prázdninovou neděli (až do 27. 8.) se vydává na cestu „Z muzea do muzea“ zvláštní motorový vlak, který vyjíždí z Lužné u Rakovníka v 10.50 h a po 66 km jízdy přijíždí v 11.51 hodin do cíle své cesty v Chomutově. Vláček je tvořen historickým motorovým vozem řady M 262.0 (830), kterým se nejčastěji přezdívá „Kredenc“ či „Duniňlav“. Na zpáteční cestu z Chomutova do Lužné vlak odjíždí ve 14.48 h. Depozitář Národního technického muzea v Chomutově je veřejnosti zpřístupněn v letošní sezoně od 1. 6. do 1. 10., vždy po čtyři dny v týdnu (čtvrtek – neděle). Podstatně rozšíření dnů, kdy je možno navštívit expozici a prohléd-

nout si zdejší muzejní skvosty, je dáno u příležitosti 185. výročí úmrtí chomutovského rodáka F. J. Gerstnera.

Chomutovský depozitář ukrývá opravdu mnohé vzácné exponáty. Mimo jiné je zde možno vidět téměř sto kolejových vozidel. Asi daleko nejznámější z nich je rychlíková lokomotiva 498.106 „Albatros“. Tento stroj je držitelem rychlostního rekordu čs. parních lokomotiv, když v roce 1964 dosáhl na železničním zkušebním okruhu u Velim rychlosti 162 km/h.

Tak příjemné prázdninové cestování s motoráčkem a hezké muzejní zážitky, vážení.

A. K. Kýzl

Letní kino v kolejišti

Možná, že i vám se do ruky dostala „skládaná“ s názvem „1435 mm Nákladové nádraží Žižkov, prostor pro kulturu“, která je v podstatě programem „letního“ kina v kolejišti na Nákladovém nádraží Žižkov v Praze. Národní filmový archiv tady od roku 2016 provozuje ve dvou nadzemních halách kulturní centrum 1435 mm. „Otevřeno máme od května do října a skoro každý den večer je nějaká kulturní akce,“ říká za Národní filmový archiv Veronika Bokšťeflová. Bar Pragotron má otevřeno každý den od 12 h až do půlnoci (čepují zde výběrnou vinnou a pivem). Na pondělky, středy a pátky jsou věnovány Letnímu kinu v kolejišti, které tvoří též část programu. „Pondělky jsou věnovány evropskému filmu, středy československému film-

mu – v letošním roce se zaměříme na scifi. Páteční projekce pak tradičně patří kulturním atmosférickým snímkům, jako například Věk Johna Carpentera. V kulturním centru také probíhají koncerty „Hudba v kolejích“, výstavy a další kulturní akce,“ dodává.

Funkcionalistické nádraží už řadu let neslouží železniční dopravě a stejně dlouho čeká na nové plnohodnotné využití. Zatím se zde aspoň konají různé kulturní akce, například zajímavé výstavy, jedna z nich právě v pondělí 31. 7. končí. Jmenuje se „ŽIŽKOV NEZASTAVÍ“ a představuje se na ní 15 aktuálních developerských projektů na Praze 3, včetně jejich aktuální či plánované podoby a výhod/nevýhod, které přináší.

—mmc—



Netradiční bar v kolejišti na Nákladovém nádraží Žižkov.

Nejkrásnější nádraží ČR 2017

Soutěž o titul Nejkrásnější nádraží ČR probíhá od roku 2007 a jejím hlavním pořadatelem je Asociace Entente Florale CZ – Souznění, z. s. Cílem soutěže je ve spolupráci s veřejností, vlastníky a správci objektů, městy a obcemi docílit zodpovědného přístupu k péči o objekty a celkové zlepšení stavu stanic a nádraží.

Letošní 11. ročník skončí slavnostním vyhlášením v pátek 10. 11. 2017. Do 9. 9. navrhujte krásná nádraží a vyhraďte kilometrickou banku ČD na 2000 km. 15. 9. proběhne vyhlášení finalistů, do 10. 10. hlasujte pro svého favorita; hlasy budou poté slosovány, vítěz získá kilometrickou banku. 10. 11. proběhne slavnostní vyhlášení výsledků v Senátu.

—mmc—

S upřímným zármutkem oznamujeme, že dne 11. července 2017 zemřel ve věku 83 let

Jan Vaník

z Plzně, člen ZO Ústředí OSŽ. Dlouhá léta působil jako inspektor bezpečnosti práce při Drážním výboru Odborového svazu pracovníků železnic (OSPŽ a PŽVLD) v Plzni. Později pak ve funkci oblastního inspektora pro Plzeň v oddělení BOZP Ústředí OSŽ, a to až do roku 1994, kdy odešel na zasloužený odpočinek. Zastávanou funkci vykonával s patřičnou profesionalitou a s velkým sociálním citěním k odborářům – železničářům.

Kdo jste jej znali, věnujte mu, prosím, tichou vzpomínku. Čest jeho památce.

Mgr. Jiří Krmenčík

Fotosoutěž - Život v ČD Cargo

Soutěžte s námi o hodnotné ceny. Zachyťte svým fotoaparátem nejen provoz našich vlaků, ale třeba i dění na Vašem pracovišti nebo jiné zajímavosti související s ČD Cargo. Vítězství jsou fotografie na výšku. Fotografií nám zašlete na email fotosoutez@cdcargo.cz. Soutěž trvá do 24. září 2017. Výsledky budou vyhlášeny 6. 10. 2017. Více informací na www.cdcargo.cz/fotosoutez.

1. cena model nákladního vozu ČD Cargo + jízda protokolárním vlakem z Prahy do Ústí nad Labem včetně vstupů do VIP zóny na oslavách 10 let ČD Cargo + publikace k 10. výročí vzniku ČD Cargo
2. + 3. cena jízda protokolárním vlakem z Prahy do Ústí nad Labem včetně vstupů do VIP zóny na oslavách 10 let ČD Cargo + publikace k 10. výročí vzniku ČD Cargo

ČD Cargo vyhraňuje právo použít získané fotografie k propagačním účelům.

Letní kolorit Podřipska

Již několik let patří neodmyslitelně k letnímu koloritu krajiny kolem památné hory Říp provoz „Podřipského motoráčku“, který se o víkendech a státních svátcích vydává dvakrát denně malebnou českou krajinou na cestu z Roudnice nad Labem do Libochovic a zpět. Vláček provozuje Klub železničních cestovatelů a pro cestující zde platí rovněž jízdní doklady Dopravy Ústeckého kraje (DÚK). Za výhodnou cenu 130 Kč za celodenní síťovou jízdenku DÚK můžete jezdit celý den po kraji nejen s vlaky Českých drah, a. s., ale i se všemi motoráčky na nostalgických linkách, které jsou v provozu v období 1. 4. – 29. 10. na základě objednávky Ústeckého kraje. Jízdní doklad DÚK platí rovněž i ve většině krajských autobusových linek a v MHD některých měst (např. Ústí nad Labem, Teplice).

Na trase „Podřipského motoráčku“ je pro turisty a cestovatele plno zajímavých míst. Ať již se jedná o samotné město Roudnice nad Labem s nedalekou památnou horou Říp, či malebné lázeňské městečko Mšené Lázne. V Budyni nad Ohří můžeme navštívit vodní hrad, v Libochovicích známý zámek a na dohled je rovněž dominantní zřícenina hradu Házmburk. Ve vesničce Žabovřesky nad Ohří je možno navštívit zdejší muzeum motocyklů Simson.

Informace o všech turistických cílech a jízdním řádu „Podřipského motoráčku“ nalezneme nejlépe na internetu. Motoráček je tvořen dnes již historickým motorovým vozem řady 831 (dříve M 262.1), kterému se nejčastěji přezdívá „Kredenc“, „Duniňlav“, „Lodák“ apod.

Tak hezké letní cestování a pěkné zážitky, vážení.

A. K. Kýzl



Dopolední motoráček, mířící dne 6. 7. z Roudnice nad Labem do Libochovic, zachytil náš fotografický objektiv pod památnou horou Říp u zastávky Vražkov.

SPORT

Regionální mistrovství USIC v orientačním běhu

Ve dnech 30. 6. – 1. 7. 2017 se zúčastnila výprava českých železničářů Regionálního mistrovství USIC v orientačním běhu. Soutěž se uskutečnila ve švýcarském Interlakenu za účasti výprav ze Švýcarska, České republiky a Belgie.

Naši sportovci podali v obou závodech výborné výsledky a umístili se v hodnocení států celkově na 2. místě. V kategorii H 21 obsadil první místo Michal Tihon. V kategorii H 45 se na prvním místě umístil Jiří Hájek a na třetím místě Martin Štrtr. V kategorii D 21 se Barbora Fátorová-Černíková umístila na 3. místě a v kategorii D 45 Radka Miturová byla stříbrná.

Celé výpravě děkujeme za úspěšnou reprezentaci a přejeme mnoho úspěchů při dalších závodech.

Petr Štěpánek,
tajemník PV OSŽ SŽDC, s. o.,
vedoucí výpravy



Výprava českých železničářů na regionálním mistrovství USIC v orientačním běhu.

Chyběl kousek štěstí

Mezinárodní mistrovství USIC v badmintonu proběhlo ve dnech 5. – 9. července ve švýcarském malebném městě Bemu. Účastníci z dvanácti zemí zahájili soutěž ve skupinách v místní sportovní hale. Los nám do skupiny přisoudil soupeře Belgie a Dánska. Výborným výkonem se nám podařilo skupinu vyhrát a postupit do dalších kol. Belgie jsme porazili 5:3 a Dánsko 6:2. V dalším kole bylo nad naše síly domácí



Reprezentanti ČR na mistrovství USIC v badmintonu.

Švýcarsko. Prohra 7:1 nám jako dalšího soupeře určila Bulharsko. V napínavém utkání, kdy přišly na řadu emoce z důvodu nesportovního chování soupeře, jsme remizovali 4:4. Jediný neuhnaný míček v koncovce druhého setu, ze zápasu Michala Šístka, rozhodl o postupu soupeře. Naše družstvo by tak hrálo o páté a šesté místo. Posledním střetnutím bylo opakované utkání se soupeřem ze skupiny a to Belgií. Naše družstvo přes obtěvavý a bojovný výkon nezapomáhalo úspěšně vystoupit ve skupině a prohrálo 6:2.

Celkové osmé místo je však našim nejlepšími umístěním v historii mistrovství USIC v tomto sportu. Naším hráčům patří obdiv a poděkování za předvedené výkony a vzornou reprezentaci. Reprezentovali: Martina Krocová, Marta Ondrušáková, Aleš Majer, Luděk Majer, Aleš Nevečeřal, Michal Šístek, trenér Vladimír Tomášek. Dopravci: tlumočnice Lenka Paurová, vedoucí Miroslav Novotný.

Výsledky: 1. Indie, 2. Francie, 3. Německo, 4. Švýcarsko, ..., 8. Česká republika. M. N.

Senioři OSŽ se účastnili mezinárodních sportovních her seniorů

Ve dnech 10. – 13. července se konaly pod záštitou hejtmána Plzeňského kraje Josefa Bernarda a primátora města Plzně Martina Zrzavého a za účasti předsedy RS ČR Zdeňka Pernese a ministryně pro místní rozvoj Karly Šlechtové i ministryně práce a sociálních věcí Michaely Marksové mezinárodní sportovní hry v Plzni. Seniorů se sjelo 200 z pěti zemí. Zahájeno sportovních her nepřálo počasí, a proto proběhlo pod střechou na ochozu sportovního stadionu a posléze přešli senioři soutěžit do dvou tělocvičen sportovního gymnázia. Z deseti soutěží v sedmi disciplínách: ve střílebě golfovým míčkem, ve střílebě hokejkou s tenisovým míčkem na banku, v hodu kroužků nakužely, v hodu na plošný cíl, v hodu šipkami na terč, v hodu basketbalovým míčem na koš, v běhu na čas s tenisovým míčkem na raketě kolem mety a zpět. Odpoledne se na stadionu uskutečnil běh na vzdálenost 40 m ženy a 60 m muži. Desátá disciplína desetiboje, a to stříleba vzduchovou puš-

kou vleže na terč, se z organizačních důvodů neuskutečnila. Družstvo senierek OSŽ se i v mezinárodní konkurenci umístilo velmi dobře, a to především v posledních dvou disciplínách. V jednotlivých pak obdržely medaile Ludmila Raabová a Helena Čiklová. Třetí den se účastníci her mohli seznámit s pamětihodnostmi Plzně. Navštívili nejen Plzeňský pivovar a historické centrum, ale i Technomani, Loosovy interiéry, Moving station. Reprezentantky OSŽ nejvíce zajímala železniční stanice Plzeň Jižní předměstí a její současné využití. Helena Čiklová



Družstvo senierek OSŽ s předsedou Republikové rady seniorů OSŽ Kurtem Mužíkem.