

● **Rekordní rozpočet nastartuje zásadní stavby ... str. 2** ● **Bateriové vlaky za 3 roky ... str. 2** ● **Správa železnic letos oslaví dvacet let ... str. 3** ● **CPD získalo osvědčení o akreditaci na dalších pět let ... str. 3** ● **Do Ostravy railjetem a interjetem ... str. 3** ● **Hubnutí po svátcích neboli změna životního stylu ... str. 4** ● **Společenská rubrika ... str. 4**

číslo 1

15. ledna 2023
ročník 76



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Prezident Federace strojvůdců ČR Jaroslav Vondrovic: Pár slov na prahu roku 2023

Vážené kolegyně, vážení kolegové, stojíme na prahu nového roku. Ten uplynulý rozhodně nepatřil nejen pro rezort železniční dopravy, ale i v rozsahu celospolečenském mezi roky, které by se daly zařadit mezi úspěšné. Hlavními důvody byla doznívající epidemie covidu - 19, špatná energetická politika Evropské unie, a především pak následky válečného konfliktu na Ukrajině. To vše významně zhoršilo ekonomiku státu, což se projevilo nejmarkantněji v cenách energií, které ovlivňují téměř všechny obory podnikání. Výsledkem je vysoká míra inflace.

Již v době kolektivních vyjednávání bylo všem jasné, že přes snahu odborových centrál nebude možné tuto inflaci plně sanovat nárůstem mezd u žádné společnosti zabývající se dráží a dopravou. Jsem však přesvědčen, že u všech subjektů, kde jsme se vyjednávání kolektivních smluv zúčastnili, dosažené výsledky zaměstnancům zajistí přijatelné zmírnění vysokých životních nákladů. Firmám pak umožní existenci a další rozvoj na dopravním trhu. Smutnou výjimkou budou snad jen Jindřichovradecké místní dráhy, kde se přes veškerou podporu FSČR nepodařilo společnost stabilizovat a zajistit tak pro jejich zaměstnance jistotu práce. V této souvislosti chci zmínit, že mě těší rozvíjející vzájemná důvěra a spolupráce s managementy většiny soukromých dopravců, u nichž Federace strojvůdců působí. Bohužel se mezi nimi však najdou i takoví, kteří využívají legislativních nedostatků k tomu, aby bránili naplnění sociálního dialogu mezi zaměstnavateli a zaměstnanci zastupovanými odborovými organizacemi. Jako příklad musím uvést společnost

RegioJet, kde se nám společně se dvěma dalšími odborovými organizacemi nedaří přivést vedení této společnosti k vyjednávacímu stolu za zcela legitimním účelem uzavření podnikové kolektivní smlouvy.

Vyjednávání kolektivních smluv je jedna z nejdůležitějších činností odborové organizace, ale ne jedinou. Stejně důležitou je práce na legislativní a předpisové platformě na úrovni příslušných ministerstev i provozovatele dráhy a dopravců. Někdy slyšíme od našich členů, že prezidium v tomto směru dělá málo, nebo že nedostatečně informuje o své činnosti. Věřte, že členové prezidia vyvíjí maximální úsilí na zlepšení pracovních i sociálních podmínek nejen svých členů, ale díky stávající legislativě i neorganizovaných zaměstnanců! Stejně tak se snaží o co nejrychlejší nápravu nahlášených porušení stanovených norem zaměstnavatelem. Především v oblasti předpisové a legislativní se však často jedná o dlouhodobý proces a neustálé opakování skutečnosti, že se na dané problematice pracuje, členy spíše unaví, než aby je obohatilo o důležité informace.

Rovněž po stránce právní ochrany byl v uplynulém roce zajišťován velmi kvalitní servis. Aby tomu bylo i nadále, museli jsme okamžitě zajistit adekvátní náhradu za Mgr. Janu Vargovou, jež ukončila spolupráci s naší organizací. Novou právní posilou se stal Mgr. Štěpán Řiháček, který její agendu kompletně převzal.

Nemohu nezmínit i výbornou spolupráci s Hasičskou vzájemnou pojišťovnou, jež se i v průběhu roku 2022 úspěšně rozvíjela. O nadstandardní kvalitě a rozsahu pojistných produktů



Prezident FSČR Jaroslav Vondrovic.

svědčí i stále se zvyšující zájem kolegů pracujících u soukromých dopravců.

Závěrem chci poděkovat za spolupráci vedle členů prezidia i zaměstnancům, smluvním advokátům, členům redakční rady, předpisové a bezpečnostní komise, jakož i kolegům účastnicích se pohledových zkoušek při situování návštěv. Velký dík pak především náleží vám všem, kteří jste ochotni nezištně pracovat ve výborech svých základních organizací ve prospěch svých kolegů, ale i celé Federace strojvůdců.

Vážené kolegyně, vážení kolegové, čeká nás zřejmě další nelehké období. Chci vám ujistit, že Federace strojvůdců se bude i v roce 2023 snažit co nejlépe hájit a zlepšovat vaše pracovní, sociální i mzdové podmínky.

Přeji vám všem v novém roce především pevné zdraví, duševní pohodu, osobní spokojenost, a tak bezpečný výkon našeho krásného, ale náročného povolání, abyste se vždy vrátili v pořádku ke svým rodinám a přátelům.

Jaroslav Vondrovic, prezident Federace strojvůdců České republiky

V Pardubicích jednala rada Pražské oblasti FSČR Přímé smlouvy budou letos uzavírány naposled

Ve dnech 29. a 30. listopadu 2023 se uskutečnilo v Pardubicích jednání zástupců základních organizací Pražské oblasti FSČR, které řídil člen prezidia Pavel Semecký. Jednání se mj. zúčastnili pozvaní hosté – za zaměstnavatele náměstek generálního ředitele a člen představenstva ČD Jiří Jeřeta, ředitel OŘOD Střed Daniel Jareš a náměstek ředitele OŘOD Střed Jan Blažek.

V první části jednání rady byly předneseny informace a komentáře k uzavření 2. změně PKS ČD platné na rok 2023, k vývoji zaměstnanosti, přesčasové práci a průměrné mzdě. Kolegové se seznámili s výsledky pracovní skupiny k novelizaci předpisu SŽ D1, řešení sčítání cestujících při obsluze jen strojvedoucím, postupu digitalizace činností, spuštění aplikace komando v mobilu, problematice výcviku na trénažeru, zavedení tzv. checklistů pro přípravu a odstavení vozidel nebo definici místa výkonu práce.

Člen prezidia FSČR Jiří Šafařík informoval o uzavření kolektivní smlouvy ČD Cargo na rok 2023, ekonomické situaci, plánu rozvoje a vývoje

zaměstnanosti společnosti. Dalšími informacemi s komentáři byly o dosavadním kolektivním vyjednávání u dopravců Arriva vlaky a Die Länderbahn a uzavření kolektivní smlouvy na rok 2023 Správy železnic.

Financování a obnova vozidel

Náměstek ředitele ČD Jiří Jeřeta ve svém vystoupení přiblížil hospodářskou situaci Českých drah. Zmínil se o postupném zvyšování počtu cestujících ve všech segmentech přepravy, ale také o velkém růstu nákladů za energie, opravy a nákupy vozidel. Rovněž informoval o uzavřených smlouvách s jednotlivými kraji na provozování regionální dopravy, o smlouvách

v dálkové dopravě objednané Ministerstvem dopravy ČR a možnostech uzavírání smluv přímým zadáním jen do závěru roku 2023. Pak budou smlouvy uzavřeny jen na základě výběrového řízení. Náměstek Jeřeta dále prezentoval nutnost obnovy vozidel, jejich financování a momentální stav a výhled do budoucna opravárenské základny společnosti.

Informace z OŘOD

V další části jednání poskytli informace k novému grafikonu, personální situaci, oběhům vozidel, problematice nocležen a důvodch častého pozdního zpracování podkladů pro výlukové směny ředitel OŘOD Střed Daniel

Dohodnuta PKS u Die Länderbahn Dobrý výsledek

V závěru roku byla smluvními stranami dohodnuta konečná verze Podnikové kolektivní smlouvy u společnosti Die Länderbahn s platností od roku 2023 na období let 2023 a 2024.



Jednání o nové kolektivní smlouvě se konalo 21. prosince v restauraci Fírovka v Ústí nad Labem. Za zaměstnavatele zúčastnili jednatele Die Länderbahn Michal Barták a Wolfgang Pollety, Federaci strojvůdců ČR zastupoval člen prezidia Pavel Semecký, předseda ZO FS Hrádek nad Nisou Václav Šulc, místopředseda Roman Tůma a předseda nově vzniklé organizace FS působící u této firmy na Českolipsku Pavel Zoser.

Omezené možnosti

V první části jednání byly konzultovány předložené návrhy změn textu dokumentu nové kolektivní smlouvy. Dalším a zcela zásadním bodem byly předložené návrhy na požadavky navýšení mzdových tarifů a příplatků. Naše argumentace navýšení mezd směřovala jednak na větší stabilizaci personálu, především u strojvedoucích s kvalifikací pro infrastrukturu Německo, s ohledem na stav pracovního trhu v České republice a Německu, kde je trvalý nedostatek pracovníků v profesi strojvedoucí. Byla zmíněna i blízkost trhu práce v zahraničí u zaměstnanců, kteří jsou jazykově a odborně kvalifikováni pro okamžité uplatnění na železnici v Německu.

Jednatel Wolfgang Pollety poukázal na omezené možnosti firmy na navýšení mezd, které nemohou konkurovat výši platů u dopravců v Německu, především v nákladní dopravě. Zmínil také ekonomickou stabilitou společnosti spojenou s náklady na mzdy, růstem všech dalších provozních nákladů a dodržení podnikatelského plánu na období let 2023 a 2024.

Šedm bodů nové podoby

Po několikahodinové diskuzi k návrhu zaměstnavatele a protinávrhu odborů byla odsouhlasena finální podoba

nové kolektivní smlouvy:

*Navýšení mzdových tarifů na rok 2023 o 7,8 %, na rok 2024 o 3 % (s inflační doložkou).

*Navýšení měsíčního příplatku pro strojvedoucí – infrastruktura Německo na rok 2023 – 12 000 Kč, na rok 2024 – 15 000 Kč.

*Zavedení příplatku pro průvodčí se znalostí německého jazyka 1 000 Kč.

*Navýšení příplatku za praxi o 500 Kč stávajících kategorií + nově kategorie s praxí 3-5 let

*Navýšení příplatku sobota, neděle na rok 2023 z 15 % na 17 %, na rok 2024 20 %

*Navýšení příspěvku na penzijní pojistění dle kategorie o 1 000 Kč

*Navýšení ročního příspěvku na údržbu pracovního oděvu o 400 Kč

Kompenzace zvýšených nákladů

Federace strojvůdců se vždy snaží vyjednat pro své členy co nejlepší podmínky, ale jako vše, má věc i druhou stranu mince, kterou je ochota či ekonomické možnosti zaměstnavatele. Musím proto zmínit korektní a vstřícné jednání vedení společnosti a v neposlední řadě nejspíše silné ekonomické zázemí zahraničního vlastníka ve vnímání požadavků zaměstnanců, což se projevilo i ve vyplacení výrazné diferencované mimořádné odměny (dle profese) všem provozním zaměstnancům v průběhu minulého roku, jako kompenzaci za zvýšené životní náklady.

Podniková kolektivní smlouva uzavřená u společnosti Die Länderbahn je vzhledem ke složitosti dnešní doby nakonec velmi dobrým výsledkem. Závěrem chci kolegům, kteří se mnou vyjednávali, poděkovat za skvělou spolupráci. Všem přeji bez rozdílu v novém roce osobní a pracovní úspěchy a zejména pevné zdraví.

Pavel Semecký, foto archiv



Jednání RPO v Pardubicích. Na snímku zleva náměstek OŘOD Střed Jan Blažek, náměstek generálního ředitele ČD Jiří Jeřeta, Pavel Semecký, Jiří Šafařík a Miloslav Pykal.

Jareš a jeho náměstek Jan Blažek.

Od předsedů základních organizací zazněly v diskuzi se zástupci zaměstnavatele náměty a požadavky na zlepšení

podmínek práce v profesi strojvedoucí.

V závěru bylo přijato usnesení z jednání RPO ZO FSČR Praha.

Pavel Semecký, foto archiv

Pokud licence „nejede“, vše je v pořádku? Proč nepřítvrdit?

V poslední době se mi zdá, že když má licence „nejede“, tak je vše správně. O výlukovém opatření se již tradičně dozvídám na poslední chvíli, takže platí: doladíme to za provozu a než si to sedne, strojvedoucí to nějak vydrží.

Po ministerském dotazníku pro strojvůdce, se nám pracovní podmínky opět pohybuje zvláštním směrem. Máme totiž ověřené, co všechno firma zvládne a překoná. Tak proč nepřítvrdit?

Posun o hodinu

Kromě domovské jednotky SS Trutnov mám ve smlouvě, jako řada dalších kolegů, ještě další nástupová místa, například Starou Paku. Proč toho nevyužít? Říjnová výluka Trutnov – Pilníkov (9 km). Turnusově dvě dobré směny po sobě: sobota 13:03-23:04, příprava ze SS Trutnov – V. Osek a zpět, vyzbrojit, odstavit, konec, neděle 13:55-22:44, osa Trutnov – V. Osek a zpět, zbrojit a odstavit, konec

Výlukově to samé, ale nástup ve Staré Pace. Nástup ve 12:20, rg. do Pilníkovy, příprava soupravy (objektu vozu) na Sp. 1814 do stanice V. Osek a zpět do Staré Paky odstavit a vyzbrojit soupravu spolu se soupravovým vlakem z Pilníkovy a konec ve 22:40.

Původně bylo plánováno, že firma odsune vagon do depa sám, ale protože se předpisově čekalo až se sejdou dva, tak se to po týdnu o hodinu posunulo oficiálně! Pro strojvedoucí z Paky dobrý, ale protože mám domovskou jednotku SS Trutnov a jako další nástupové místo Starou Paku, tak z Trutnova vyrazím v 10:25 cca 50 km a cca hodina jízdy, ve dvouhodinovém taktu další spoje. V sobotu poslední vlak jede ze Staré Paky do Trutnova ve 20:35 a první jede v neděli v 8:35. Do Trutnova dorazím 9:33 a v 10:25 odjíždím výlukově opět na stejnou směnu.

Nic divného?

Když to shrnu, od soboty 10:25 do pondělí, kdy dorazím prvním osobním vlakem všedního dne do Trutnova v 6:39, jsem podle stravného 44 hodin a 14 minut v práci. V tomto čase mám v místě domovské jednotky 52 minut přestávku mezi směnami, kdy skutečně nejsem v práci a můžu doplnit zásoby atd.

Nikomu to není divné. Vždyť licence jela v sobotu jen cca 6 hod. a v neděli také. Zaplacen jsem dostal 2x 10:20 za obě směny celkem 20:40. Zbýlých 22:42 mimo Trutnov v Pace, nebo na cestě, je problémem strojvedoucího. Na pěti takových směnách jsem za 20 dní výluky nastřádal cca 47 hodin jen jako osobní problém, o který jsem vůbec nestál.

Nabízí se možnost využít vlastní osobní automobil, ale s tím zaměstnavatel vůbec nepočítá, protože u žst. Stará Paka se prakticky nedá parkovat a v Trutnově jsou mezi stanicí

a depem vyhrazená místa Cargo, ČD ZAP, tedy pro vlakvedoucí. Pro depo je taková možnost parkování příliš drahá. Nám zbývá jen úschova jízdního kola, a když jsou nástupová místa od sebe vzdálená 100 km a veřejná doprava v noci nejezdí tak je to dost vtipné. Hlavně, že nám vedení podsouvá neustálou flexibilitu ve všech směrech.

Proč mám víc nástupových míst?

Současné technické problémy ř.843 by byly na delší povídání. Pro nás bylo výlukově nachystáno dvoučlenné řízení v sestavě 843+vůz+vůz+843, což v běžném provozu nepoužíváme. Nikdo toto neproverí a až při výluce, kdy je firma ve stanicích ve 3 hodiny ráno sám, postupně zjistí, že obecně 3 stroje z osmi používaných ř.843 spolu prostě nekomunikují. Překonat nejvyšší místo na trati před Martinicemi ve stoupání 16‰ po mokřím listí znamená hodně adrenalinu a pohodě to zrovna nepřidává. Údržba mokřích písčáků, bez ohřevu, ve staropacké topárně, určené k pouhému odstavení HV bez stabilního zdroje stlačeného vzduchu, je hodně problematická.

Za patnáct let, kdy jsem měl jediné pracoviště Trutnov, mi bylo sděleno:

* 25. října. 2007: „Je s Vámi nadále uvažováno pro začlenění do systemizace nové dceřiné společnosti skupiny ČD (ČD Cargo, a. s.) na pracovní pozici strojvedoucí pro provozní jednotku Česká Třebová.“

* 28. listopadu. 2007: „S účinností od 1. 12. 2007 jste zaměstnancem společnosti ČD Cargo, a. s. Vaše pracovní právní náležitosti přechází na nového zaměstnavatele bez zbytku.“

Po roce se ukázalo, že Cargo pro mě v Trutnově nemá práci, zatím co ČD a. s. v Trutnově školí nové firy z ulice a já mám nástupy u Carga v Hradci Králové v 1:30 na zálohu a podobně.

Chtěl jsem pracovat zase v Trutnově, a tak jsem musel rozvázat pracovní poměr, který u ČD trval do 30.dubna 2009 přes 17 let. U ČD a. s. už na mě čekala nová smlouva s tříměsíční zkušební dobou a dalšími vychytávkami. Musel jsem kvůli tomu volat až do Prahy, jestli to myslí vážně, když memorandum s nějakou dvouletou lhůtou ztratilo jakoukoli váhu.

Poté, co mně třebovský přednosta vzal na milost, byla nástupová místa bližší než Hradec Králové úspěchem. Pokud ČD čerpají inspiraci ve skladbě směn v kamionové nebo lodní dopravě, máme se na co těšit. Jako vždy.

Martin Kadlec, strojvedoucí SS Trutnov

Nehodovost se vrátila na úroveň před covidem Účet Drážní inspekce

Počet mimořádných událostí, usmrcených a zraněných osob na železnici se vrátil na hodnoty před začátkem pandemie covidu. V roce 2022 zemřelo na všech drahách 249 osob, což odpovídá hodnotám z let 2019 a 2020. Více než čtyři pětiny usmrcených jsou však lidé, kteří v rozporu se zákonem vstoupili do kolejí, kde je usmrtit příjizďící vlak.

Zatímco v letech 2020 a 2021 zaznamenala Drážní inspekce celkově nižší počty mimořádných událostí, v minulém roce se jejich počet přiblížil stavu v letech 2017 až 2019. V porovnání s rokem 2021 došlo k nárůstu počtu mimořádných událostí o více než 16 %. Současně s nárůstem počtu mimořádných událostí se zvýšil počet usmrcených osob o téměř 21 % a počet zraněných o necelá 4 %.

O deset procent

Nejvíce mimořádných událostí se odehrálo na drahách tramvajových, trolejbusových, lanových a v metru, konkrétně 3 214, což je téměř o 20 %

více než v roce předcházejícím. Na železnici (vyjma metra) vzrostl celkový počet mimořádných událostí v porovnání s rokem 2021 o 10 % a celkový počet usmrcených osob o 21 %. Počet zraněných při mimořádných událostech na železnici se naproti tomu o 4 případy (2 %) snížil.

Největší vliv na počty usmrcených osob ve statistických výstupech Drážní inspekce každoročně zaujímají střety vlaku s člověkem (chůze po trati, přecházení kolejí mimo přejezd), přičemž v roce 2022 byl počet střetů vlaku s osobou vyšší v porovnání s rokem 2021 o 26 %, což mělo vliv i na vyšší počet usmrcených při těchto nehodách, kterých evidujeme rovných 200, tedy o téměř 23 % více než v roce 2021.

Méně tragických následků

K nárůstu počtu mimořádných událostí došlo i na železničních přejezdech, kde Drážní inspekce v roce 2022 evidovala celkem 166 střetnutí (o 6 více než v roce 2021). Ačkoliv nárůst počtu

mimořádných událostí byl o necelá 4 %, tak celkový počet usmrcených při mimořádných událostech na železničních přejezdech vzrostl o téměř 28 % na 37. Ještě více se pak zvýšil počet zraněných, a to o téměř 32 %.

I v roce 2022 pokračoval nastolený trend zvyšujícího se počtu nedovolených jízd (tj. nedovolených jízd drážního vozidla za návštěvidlo zakazující jízdu), nicméně v porovnání s předchozím rokem nebyly tyto mimořádné události s tak tragickými následky. Zatímco v roce 2021 zemřeli při těchto událostech 4 lidé a dalších 60 jich bylo zraněno, tak v roce 2022 zemřel jeden člověk (strojvedoucí) a 9 osob bylo zraněno. Z hlediska dlouhodobých rozborů okolností vzniku těchto mimořádných událostí Drážní inspekce zjistila, že za většinou mimořádných událostí, kdy dojde k projetí návštěvidla zakazující jízdu, stojí pochybení nebo omyl strojvedoucího, jinými slovy nepozornost.

(MaD)

Rekordní rozpočet nastartuje zásadní stavby Investice za 50 miliard

Nadcházející stavební sezóna představuje pro Správu železnic řadu významných výzev a milníků. Naplno by se měla rozběhnout stavba několika traťových úseků na pražské letiště, předpokládá se dlouho očekávaný start modernizací stanic Praha-Smíchov a Praha-Bubny i akcelerační projektové přípravy vysokorychlostních tratí.

„Železnice by v příštím roce měla poprvé čerpat nejvyšší objem financí ze všech dopravních sektorů. Předpokládaný rozpočet je silně proinvestiční a umožňuje pokrýt nejen všechny probíhající akce, ale především zahájit nové významné stavby. Jenom na investiční činnost by tak v příštím roce mohlo postupně směřovat až 48,5 miliardy korun,“ uvedl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Stavby v roce 2023

Příští rok bude zásadním krokem vpřed pro přípravovanou trať Praha-Letiště Václava Havla – Kladno. Odstartují hlavní práce mezi stanicemi

Polovina roku 2023 přinese zásadní úlevu pro cestující na prvním koridoru, kam se vrátí dálkové vlaky. Financování staveb by se mělo opírat o rekordní rozpočet v historii Správy železnic v předpokládané výši 61,9 miliardy korun, s možností navýšení až na 70,4 miliardy díky předpokládanému úvěru EIB.

Kladno a Kladno-Ostrovec, nově pak předpokládáme zahájení staveb v úseku Praha-Bubny – Praha-Výstaviště a zahájení tendrů pro stavbu Praha-Ruzyně – Kladno a modernizaci stanice Praha Masarykovo nádraží, která se významně rozšíří a díky nově vybudované platformě nabídne kvalitnější spojení nejen pro cestující, kdy se mimo jiné zkrátí přestupní vazby na metro B, ale umožní i přímé propojení Hybernské ulice s ulicí Na Florenci.

V hlavním městě by v příštím roce měla odstartovat také rozsáhlá modernizace stanice Praha-Smíchov a zdvoukolejnění Branického mostu. Zásadní rekonstrukce začne i v Brně,

kde zahájíme tendr na modernizaci stanice Brno-Královo Pole, která mj. počítá s výstavbou nové nádražní budovy. Samotná realizace by měla začít v roce 2024. Stavbaři by se měli zaměřit i na modernizaci další části třetího koridoru, a to v rámci optimalizace úseku Karlštejn – Beroun. Pokračovat bude dále instalace evropského zabezpečovacího zařízení (ETCS) na síti Správy železnic.

V roce 2023 se dále naplno rozběhnou stavby zahájené na sklonku letošního roku. Optimalizace trati mezi Mstěticemi a Čelákovcem je poslední dosud nerekonstruovaný úsekem na velmi vytiženém příměstské trati z

Dodatek PKS u společnosti ARRIVA Jednání bylo vstřícné

Loňského 14. prosince byl podepsán prezidentem FSČR Jaroslavem Vondrovicem dodatek č.2 platné kolektivní smlouvy u společnosti Arriva vlaky s. r. o.



Zleva: jednatel ARRIVA vlaky Jiří Nálevka, ředitelka HR ARRIVA vlaky Lucie Kunešová, předseda OSŽ ZO Slovácko Josef Matuš, předseda OSŽ ZO Valašské Meziříčí Jiří Miklas, člen prezidia FSČR Pavel Semecký, předseda ZO FS ARRIVA Liberecko Bohdan Nekola, prezident FSČR Jaroslav Vondrovic.

Podpisu dodatku č.2 předcházela dvě společná jednání odborových organizací působících u společnosti Arriva a vedením firmy o navýšení mezd s odkazem na znění kolektivní smlouvy při překročení roční inflace nad jedno procento.

Představy zástupců odborů o navýšení mezd byly samozřejmě od počátku jednání diametrálně odlišné od předloženého návrhu zaměstnavatele. Jednatel společnosti Jiří Nálevka informoval o složitě ekonomické situaci firmy, v souvislosti se ztrátami v době covidové pandemie, razantnímu nárůstu cen energií a ostatních nákladů. Pan jednatel také upozornil, že v současné době nelze vyhovět všem požadavkům odborů.

Složitá jednání bylo nakonec

zakončeno dohodou o dodatku č. 2 o úpravě mezd a vyplacení jednorázové mimořádné odměny:

-Navýšení hodinové základní mzdy o 5 %. Dohodnutý nárůst s účinností od ledna 2023.

-Mimořádná odměna 2000,- Kč ve výplatě za měsíc leden 2023.

-Platnost kolektivní smlouvy včetně dodatku č. 2 na dobu určitou do 31.prosince 2024 včetně inflační doložky.

Vlastní výsledek dohody z jednání, které bylo korektní a vstřícné, lze chápat jako oboustranný kompromis mezi očekávaným nárůstem platů zaměstnanců s ohledem na zvyšující se životní náklady a ekonomickými možnostmi zaměstnavatele v současné nelehké době.

Pavel Semecký

Bateriové vlaky za 3 roky



Těsně před Vánoci vypsaly České dráhy zadávací řízení na dodání a servis vlaků napájených z trakčního vedení a také z velkokapacitních baterií. Pro provoz v Moravskoslezském kraji poptávají patnáct vlaků s dojezdem nejméně 80 kilometrů v bateriovém režimu. „Novými vozidly pak budeme jezdit bez přestupu mezi elektrifikovanými i neelektrifikovanými tratěmi. Cestující odpadnou přestupy mezi elektrickou a motorovou soupravou. Díky tomu nabídneme přímé spoje bez přestupu z různých koutů kraje, například z Krnova nebo Budišova nad Budišovkou, přímo do centra Ostravy a zároveň nahradíme motorové vlaky a snížíme emise skleníkových plynů,“ vysvětlil generální ředitel ČD Michal Krapinec.

Bateriové jednotky budou vybaveny zabezpečovacím a komunikačním systémem ETCS a GSM-R. Při napájení z troleje budou mít maximální rychlost 160 km/h a z baterie 120 km/h. Jednotky budou vybaveny systémem rekuperace, který umožní elektrinu vyrobenou při brzdění vracet zpět do trakční sítě nebo do baterií. Díky tomu se sníží energetická náročnost nových vlaků. Požadovaná je schopnost provozu několika spojených jednotek v jednom vlaku řízeném jedním strojvedoucím. Nasazení prvních bateriových vlaků se předpokládá v roce 2025. Předpokládaný objem investice zahrnující pořízení vlaků, vybraných náhradních dílů a servis po dobu 15 let je 3,4 miliardy Kč.

peš, foto archiv

Prahy do Lysé nad Labem. Očekávaná elektrizace a zdvoukolejnění trati Střelice – Zastávka u Brna naváže na už dokončenou první etapu stavby mezi Brnem a Střelicemi.

Vysokorychlostní trať

V příštím roce bude nadále pokračovat intenzivní příprava nových vysokorychlostních tratí (VRT). Projekční práce běží na téměř 200 km trati a v příštím roce se k nim přidají další úseky. V roce 2023 budou dokončeny dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) pro několik tratí, spolu s nimi také podklady pro procesy EIA. Zahájena bude příprava na tendry typu Design & Build a nastaveny budou procesy pro majetkoprávní vypořádání.

Příprava staveb, přejezdů

Rozpočet na rok 2023 rovněž umožní plynulou projektovou přípravu staveb na konvenčních tratích, která bude zahrnovat i výkupy pozemků dotčených výstavbou. Ve zrychleném tempu budou moci pokračovat také akce zvyšující bezpečnost na železničních

přejezdech, a to včetně výstavby mimoúrovňových křížení.

Co nás čeká?

Od ledna se bude jezdit zcela bez omezení mezi Prahou a Kolínem, kde skončí modernizace trati mezi Velimí a Poříčany. Hlavním přínosem stavby je zkapacitnění trati prostřednictvím nových odboček v Cerhenicích a v Tatcích, které díky vložení nových výhybek umožňují vlakům přejíždět z jedné koleje na druhou. To mimo jiné pomáhá efektivněji řídit dopravu při mimořádnostech.

V polovině příštího roku skončí rekonstrukce trati mezi Brandýsem nad Orlicí a Ústím nad Orlicí, což přinese zásadní změnu pro cestující na lince mezi Prahou a Brnem. Veškeré dálkové vlaky budou namísto odklonu přes Vysočinu opět využívat první koridor. Do poloviny roku 2024 bude ještě pokračovat modernizace železničního uzlu Pardubice, která ovšem nebude mít zásadní vliv na provoz.

(SŽ)

Správa železnic letos oslaví dvacet let Cestující jako závazek

Rok 2023 bude pro Správu železnic mimořádný. Tempo bude určovat historicky nejvyšší rozpočet, který letos ze všech dopravních sektorů popouje právě do železnice, a umožní tak start dalších klíčových projektů. Milník, který

staví ekologický způsob cestování a dopravy na přední příčku, navíc přichází v momentě, kdy Správa železnic slaví 20 let od svého založení. Ve znamení výročí se tak ponese celý letošní rok.

Dnešní Správa železnic vznikla v roce 2003 po rozdělení Českých drah na dva samostatné subjekty. Zatímco ČD začaly fungovat jako dopravce, Správa železnic dostala na starost infrastrukturu. Už rok po svém vzniku se stala investorem stavebních akcí na železnici. Od 1. září 2011 začala zajišťovat řízení železničního provozu a její řada tak rozšířila několik tisíc výpravčích a dispečerů. V polovině roku 2016 pak převezla více než 1 500 nádražních budov.

17 tisíc lidí

S rozšiřováním agendy postupně rostl i počet zaměstnanců. Dnes jich je více než 17 000 a díky tomu se Správa železnic řadí mezi největší zaměstnavatele v ČR nejen v dopravním sektoru. Navíc neustále pracuje na tom, aby byla progresivní a pro zákazníky orientovanou firmou. „S převodem nádražních budov se našimi primárními zákazníky stali cestující z vlaků, což považujeme za velký závazek. Od začátku jsme se proto zaměřili na zlepšování stavu nádražních objektů. Do současnosti jsme jich zrekonstruovali téměř 300, na dalších čtyřech desítkách se momentálně pracuje,“ uvádí generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda a pokračuje: „Naplno se rekonstruují i ty největší památkově chráněné nádražní budovy v Česku, například na pražském hlavním nádraží, v Českých Budějovicích

nebo v Plzni. Změna k lepšímu se týká i nabízených služeb ve zrekonstruovaných objektech.“

Modernizace a bezpečnost

Velmi sledovanou oblastí nejen z pohledu cestujících je modernizace tratí a stanic. Za dvě desítky let své existence Správa železnic zrekonstruovala úseky o celkové délce přes 1 600 km. Z toho 621 km se nacházelo na některém ze čtyř železničních koridorů. Jejich přestavba je téměř u konce.

Zásadním tématem je také zvyšování bezpečnosti provozu. K tomu mimo jiné přispívá instalace evropského zabezpečovače ETCS, jehož důležitou funkcí je automatické zastavení vlaku v případě jízdy na červenou. Jen za uplynulý rok jím bylo vybaveno 417 km tratí, ve zkušebním nebo ostrém provozu je už téměř 800 km tratí. V úseku mezi Olomoucí a Uničovem byl navíc vůbec poprvé v Česku zaveden výhradní provoz vlaků pod dohledem tohoto nejmodernějšího zabezpečovacího zařízení.

S tématem bezpečnosti souvisí i problematika železničních přejezdů. Ideálním řešením je jejich náhrada nadjezdy nebo podjezdy, zde uveďme například výstavbu nadjezdů v Dluhonicích nebo náhradu všech přejezdů při modernizaci traťových úseků 4. koridoru mezi Soběslaví a Doubím a Sudoměřicemi a Voticemi. Současně také dochází ke

zvyšování zabezpečení přejezdů instalací zabezpečovacího zařízení se světly a závory. V uplynulé době se například podařilo doplnit závory na všech přejezdech nacházejících se na silnicích první třídy.

Životní prostředí

Nesporným benefitem železnice je šetrnost k životnímu prostředí. V posledním roce se podařilo zavést přímé spoje v ekologické elektrické traci například Ústeckým krajem nebo na celé trati z Olomouce přes Uničov do Šumperka. Pro další období je v plánu elektrifikace dalších 588 km, například mezi Otrokovicemi, Zlínem a Vizovicemi nebo Prahou a Kladnem v rámci modernizace a výstavby napojení na letiště Václava Havla.

Správa železnic v rámci udržitelnosti kontinuálně pracuje i na snižování energetické náročnosti budov, recyklaci kovových odpadů či opětovného využití materiálů – kolejí, pražců nebo kameniva.

„Naším hlavním cílem je zajistit vždy rychlý, bezpečný a ekologický způsob dopravy. Zvyšování standardu našich tratí a nádražních budov s sebou přináší i neoblíbená omezení a výluky. Potýkat se s nimi musíte vy, cestující, i naši zaměstnanci. Nezapomínejme ale, že každé takové omezení nakonec přináší zlepšení,“ dodává Jiří Svoboda. (sž)

Do Ostravy railjetem a interjetem



Railjetem se svezou také cestující mezi Prahou a Ostravou. V první polovině nového jízdního řádu obslouží jeden pár spojů InterCity Ostravan. Jeden pár spojů zajistí také nejmodernější vlak Českých drah interjet.

„Kvůli výlukám mezi Prahou a Berlínem budeme mít v první polovině roku k dispozici jednu soupravu railjet pro večerní obrát spojů Ostravan. Jednotku railjet zde nasadíme v kategorii InterCity a cestujícím nabídneme služby, na které jsou naši zákazníci zvyklí ze spojů railjet Vindobona,“ uvedl náměstek generálního ředitele ČD Jiří Jeřeta.

Jednotka railjet bude obsluhovat spoje IC 516 Ostravan, v opačném směru bude na spoji IC 517 Ostravan. Railjet bude obsluhovat tyto vlaky denně do 30. června 2023. Vlak bude povinně místenkový a nabídne služby souprav railjet. Mezi Prahou a Ostravou bude nasazena také jedna souprava interJet. Nejmodernější vlak ČD nadále obslouží spoje IC 506 Ostravan a IC 503

Ostravan. Spoj nabídne veškeré služby obvyklé pro moderní jednotky InterJet, např. palubní Wi-Fi, možnost dobíjet cestovní elektroniku, dětské kino, místa pro osoby na vozíku nebo minibar. Vlaky jsou vybaveny speciálními okny, která umožňují snadný průchod mobilního signálu do interiéru vlaku a zajišťují snazší telefonování a příjem dat.

ČD nabídnu v jízdním řádu 2023 na páteřní lince Ostrava – Olomouc – Pardubice – Praha spoje typu SC Pendolino, velmi rychlé spoje IC Ostravan a Opavan s povinnou rezervací a standardní spoje EC/IC s více zastávkami. Nejrychlejší spoje ujedou trasu Praha – Ostrava za 3 hod. 3 minuty, v opačném směru ji stihnou za 3 hod. 13 minut.

Text a foto peš

Projekční práce na dalším úseku VRT zahájeny Stavět by se mělo začít za 2 roky

Příprava nových vysokorychlostních tratí (VRT) nadále zrychluje. Správa železnic uzavřela další smlouvu na projekční práci, tentokrát pro VRT Vysočina fáze I. Dokumentaci pro územní rozhodnutí úseku mezi Velkou Bíteší a Brnem připraví společnost AFRY VRT Brno. Stavební práce by na této trati měly být zahájeny v roce 2025.

Stavební správa VRT vybrala zhotovitele dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR). V řízení uspělo sdružení AFRY VRT Brno, složené ze společností AFRY CZ a AF-Infrastructure. Dodavatel připraví technický návrh zhruba 30kilometrového úseku, žádost o vydání územního rozhodnutí, přírodovědný průzkum a dokumentaci pro posouzení vlivů stavby na životní prostředí EIA. Vysokorychlostní trať bude podle smlouvy vytvořena v informačním modelu BIM. V neposlední řadě bude dodavatel spolupracovat při aktualizaci Zásad územního rozvoje dotčených krajů.

Dvoukolejná trať bude navržena pro rychlost 320 km/h a vybavena evropským zabezpečovačem ETCS. Na stávající

železniční infrastrukturu bude napojena sjezdem Velká Bíteš, na kterém vznikne stejnojmenná zastávka. Napojení bude podle návrhu využívat dálková doprava mezi hlavním městem a Brnem pro obsluhu severní části Kraje Vysočina. Druhý sjezd je plánován do uzlu Brno, resp. do Modřic.

VRT Vysočina fáze I je součástí vysokorychlostní trati RS 1/2 Praha – Brno – Ostrava/Břeclav. Stavební práce na tomto rameni by podle platného harmonogramu měly začít v roce 2025, kdy Správa železnic plánuje zahájení výstavby několika dalších úseků nové vysokorychlostní sítě. Informace o přípravě VRT pravidelně zveřejňujeme na webu spravazeleznic.cz/vrt. (sž)

CPD získalo osvědčení o akreditaci na dalších pět let Certifikát pro defektoskopu

Všichni drážní dopravci musí dodržovat předpisy a nařízení platná pro lokomotivy, osobní i nákladní vozy a další činnosti. Lze to přirovnat k povinnostem každého motoristy, který přijíždí se svým vozem v předepsaných lhůtách na Stanoviště technické kontroly (STK). Při takových kontrolách se využívá nejmodernější technika, přesto je nadále nezastupitelná role zkušených odborníků, včetně

specialistů na defektoskopii. Ti se musí vedle technických znalostí průběžně vzdělávat a k samostatnému výkonu práce potřebují získat nebo obnovovat certifikát podle mezinárodních pravidel a norem. Pro železniční dopravu v České republice uděluje tuto způsobilost jediný certifikační orgán (CPD), který historicky provozují ČD. Díky své vysoké profesionalitě získalo akreditaci na dalších pět let.

Odborníci na defektoskopii dokáží odhalit skryté vady nebo únavu materiálu dříve než dojde k závadě, která může v krajním případě přerůst v nehodu. Proto je nastaven systém pravidelných preventivních defektoskopických zkoušek u mnoha důležitých součástí a konstrukčních celků. Ty se provádějí v různých pevně stanovených limitech údržbového plánu podle dosaženého kilometrického proběhu nebo podle přesně daných časových lhůt, případně při vyšších stupních oprav. Kromě těchto plánovaných zkoušek se provádějí i mimořádné zkoušky v případě podezření na vznik skryté vady. Mezi nejvýznamnější a mimořádně namáhané části drážních vozidel, které se pravidelně podrobují defektoskopickému zkoušení, jsou především části podvozků s dvojkolím (kola a nápravy). Navzdory nejmodernějším technologiím využívaným v defektoskopii zůstává zkušený odborník nejdůležitějším článkem správného vyhodnocení dat. Proto je nastaven jednotný evropský systém vzdělávání a akreditace vzdělávacích, certifikačních a certifikačních pracovišť.

Odpovědnost, kvalifikace

„Defektoskopické zkoušky

součástí a konstrukčních celků přídržbě a opravách kolejových vozidel mají svá přesně daná pravidla, která vycházejí z dlouhodobých poznatků chování materiálů, součástí a větších konstrukčních celků. Pravidla vycházejí také z charakteru, průběhu, umístění a rychlosti šíření vad, které vznikají při provozním namáhání drážních vozidel. Velmi důležitým faktorem je tedy správné provedení defektoskopických metod a neméně důležité je správné vyhodnocení indikovaných výsledků. Protože se jedná o předcházení nehod a škod velkého rozsahu, je nezbytná vysoká odpovědnost, poctivost a kvalifikace defektoskopických specialistů. Tyto vlastnosti osvědčuje certifikát, který vydal akreditovaný certifikační orgán. Akreditace (tzn. „Je důvěryhodný“) je vydávána nebo prodloužována, po splnění náročných kritérií, vždy na pět let. Národní akreditátor, Český institut pro akreditaci (ČIA o.p.s.), na základě mezinárodní legislativy však i v tomto období provádí průběžný dozor a udržuje celosvětově přístupnou databázi schválených subjektů. Toho využívají zejména zahraniční dopravci k oslovení těch opravců, kteří splňují jejich požadavky nejen v defektoskopii. Dlouhé roky

máme příjemný pocit u českých opravců, kteří mají objemné zakázky, např. z Francie, Německa a dalších evropských států, ve kterých je důraz kladen právě na provádění defektoskopie,“ vysvětluje vedoucí hlavního defektoskopického střediska kolejových vozidel Českých drah Vladislava Sekerášová.

Certifikační středisko kvalifikuje a certifikuje personál pro defektoskopii v ultrazvukové, magnetické a penetrační metodě a se zvyšujícími se požadavky na rozsah preventivních prohlídek při provozní údržbě a opravách železničních kolejových vozidel se činnost CPD rozšířila také o metodu vizuální.

Nediskriminační přístup

Jedinečnost CPD, dlouholetá zkušenost jeho personálu a průběžně osvědčovaná nestrannost a nezávislost je poptávaná pro kvalifikaci a certifikaci odborníků i mimo České dráhy a Českou republiku. Více jak třetina z 850 aktivních certifikátů je využívána v privátním sektoru u nás i v zahraničí. Další třetina certifikátů míří do veřejných společností ČD, a.s., včetně špičkového pracoviště VUZ, a.s.

„Mezi hlavní cíle Certifikačního

střediska personálu defektoskopie patří především zabezpečit prováděné činnosti v souladu s normami ČSN EN ISO/IEC 17 024, ČSN EN ISO 9712 a Kodexem UIC 960 V, zajistit odbornou a etickou úroveň držitelů certifikátu, ale také například trvale zajistit nediskriminační přístup k našim službám. V žádném případě tak nerozlišujeme mezi uchazeči o certifikát z Českých drah nebo z externího prostředí,“ zdůrazňuje Vladislava Sekerášová a vysvětluje, jak funguje Středisko nedestruktivního testování u Českých drah: „Hlavní defektoskopické středisko kolejových vozidel je nejdůležitějším pilířem Střediska nedestruktivní defektoskopie Českých drah a jeho řídicím dokumentem je předpis ČD V 26. Druhým pilířem našeho systému je pak Školící středisko personálu defektoskopie, které zodpovědným a vysoce profesionálním způsobem připravuje další uchazeče o tento obor ke kvalifikačním zkouškám z defektoskopických metod. Specifická část školení je tam zaměřena nejen na seznámení s konkrétními technologickými postupy zkoušení, ale studenti musí získat rovněž povědomí o konstrukci železničních vozidel a jejich součástí, aby dokázali předvídat a kvalitně vyhodnocovat vznik vad při jejich provozování.“

Česká stopa

Základy organizované defektoskopické služby v Evropě je třeba hledat již v polovině minulého století. O tom, že česká (československá) stopa v tomto

oboru byla od počátku na úrovni, svědčí fakt, že desítky let starou metodiku defektoskopických zkoušek převzaly postupem času i některé západoevropské železniční společnosti.

Vznik CPD jako akreditovaného certifikačního orgánu, započal v roce 1998, kdy Mezinárodní železniční unie vydala závazný Kodex UIC 960 V s cílem harmonizovat postupy drážních podniků a organizací všech železnic Evropské unie. Poměrně rychle byly vypracovány základní dokumenty dle normy EN 473 (později EN ISO 9712) pro kvalifikaci a certifikaci personálu nedestruktivní defektoskopie s požadavky pro železniční opravárenství, které zmíněný Kodex stanovuje. V této souvislosti zřídily České dráhy Certifikační středisko personálu defektoskopie (CPD), které bylo 28. dubna 1999 akreditováno ČIA o.p.s. Praha, jako zodpovědný a nezávislý Certifikační orgán (CO), organizovaný v souladu s požadavky evropské normy EN ISO/IEC 17 024. V období let 1999 – 2005 bylo CPD součástí Technické inspekce GR ČD, a.s., v letech 2005 – 2008 bylo organizačně začleněno do vzniklé Technické ústředny Českých drah (TÚČD) a v průběhu roku 2008 se stalo součástí Generálního ředitelství ČD, a.s.. Odboru servisu kolejových vozidel – Oddělení specializovaných činností (O12/4).

Lukáš Kubát

Hubnutí po svátcích neboli změna životního stylu Když nemůžeme po Vánocích dopnout kalhoty

Absolvovali jsme Vánoce a Silvestra. Příliš jsme se nepohybovali, zato stoly se pod jídelmí prohýbaly. A tak jsme si slavnostně slíbili, že zhubneme. Jak to ale udělat co neefektivněji, aby u toho netrpěla duše ani tělo?

Hubnutí v novém roce je častým a obvyklým novoročním přáním, se kterým se už tak trochu dopředu počítá. Je to zpravidla proto, abychom se o Vánocích mohli s klidným svědomím a bez pocitu viny pořádně najíst a napít.

O Vánocích se prostě nechceme nijak omezovat. O to bývá pohled na ručičku váhy po Vánocích smutnější. Kilogramy jdou nahoru „téměř samy“, ale zhubnout každé to kilo je daleko náročnější. Podle vedoucí nutriční terapeutky Všeobecné fakultní nemocnice v Praze Lucie Růžičkové s nastavením méně energetické stravy začneme nejlépe hned a na nic nečekáme.

Tři jídla stačí

„Při nastavení lepšího stravovacího režimu dbáme v první řadě na pravidelnost. Pokud jsme

zdraví, není nutné jíst 5 až 6x denně, stačí zařadit 3 hlavní jídla - snídaní, oběd a večeři. Měli bychom se naučit jíst příbližně ve stejnou dobu ve všední dny i ve dnech volna. Čas večeře by měl být nastaven na 4 hodiny před tím, než jdeme spát,“ říká magistra Růžičková.

Je všeobecně známo, že stále konzumujeme menší množství vlákniny, než je doporučeno Světovou zdravotnickou organizací i odbornými společnostmi. Vlákninu nacházíme ve stravě rostlinného původu, pomáhá snižovat hladinu krevních tuků, působí v prevenci diabetu, způsobuje pocit sytosti a tím snižuje potřebu nadměrného přejídání. Zdrojem vlákniny je zelenina, ovoce, luštěniny, celozrnné potraviny, ořechy a olejnata semena. Ke každému hlavnímu jídlu přidejme zeleninu - syrovou nebo tepelně upravenou, využijte například kombinace zeleniny, krájejte různé druhy a nebojte se experimentovat a kombinovat s bylinkami. Množství vlákniny je vhodné navyšovat postupně a tělo pomalu navykat. Náhlý přísun



velkého množství vlákniny může způsobit nadýmání nebo bolest břicha.

Pitný režim

Neměli bychom také zapomenout na dostatečný pitný režim. Nejvhodnější jsou neslazené nápoje, např. stolní voda, slabě nebo středně mineralizovaná voda, různé typy čajů. Nápoje nesladíme, ale pokud nejsme schopni pít jen obyčejnou vodu, lze ji ochutit kousky sezónního ovoce, mátou nebo meduňkou, která má i zklidňující účinky.

„Konzumace alkoholických nápojů by se neměla stát pravidlem a jeho množství regulujeme! V jídelníčku je vhodné snížit celkové množství tuku na 30 % z celkového množství energie. Nejde jen o tuk, kterým si mažeme chléb nebo přidáváme do jídla, ale i ten „skrytý“, který není na první pohled vidět a je pěkně schovaný. Proto si vybíráme mléčné výrobky polotučné a ne tučné. Při výběru sýrů se zaměřujeme na čerstvé druhy a tvrdé varianty sýrů. Z uzenin dejme přednost

šunce s vysokým obsahem svalové bílkoviny před trvanlivými nebo měkkými salámy, paštikami nebo klobáskami. Chutnou a energeticky „chudou“ je i libová tlačěnka,“ upozorňuje Lucie Růžičková.

Skrytý tuk je podle jejích slov obsažen i v masě, proto vybírejte libovější druhy a viditelný tuk ještě před tepelnou úpravou odstraňte. Část masa bychom měli zaměnit za ryby. „Zde platí trochu jiná pravidla. Upřednostněte ryby tučnější mořské, které zajistí přísun omega-3 nenasycených mastných kyselin, jódu a vitamínu D. Tyto látky jsou významné pro snížení rizika srdečně-cévních onemocnění.“

Pokud mluvíme o zdravějším stravování, nelze nezmínit sladká jídla. Omezujeme je na minimum. Při navyšování vlákniny v jídelníčku se stává, že chuť na sladké se úměrně tomu začne snižovat. Sladkou chuť můžeme uspokojit menším množstvím sušeného ovoce nebo čerstvým ovocem.

Raději pomalu

Hubnutí by podle pražské nutriční terapeutky nikdy nemělo být radikální a rychlé. Samotné slovo „hubnutí“ je pak dobré vyměnit na „změnu životního stylu“.

„Nastavení nového režimu bude jiné u dítěte nebo staršího jedince, u člověka, který má jen něco málo kilogramů navíc nebo u toho, kdo už trpí obezitou. Děti s nadváhou by se měly více hýbat, ale přitom musí mít dostatek živin ke správnému vývinu. U seniorů není na škodu mít něco málo kilogramů navíc pro případ nemoci a udržovat se v rámci možnosti v aktivitě, aby co nejméně ubývalo svalstvo. Pokud je starší člověk nemocný, může se díky tomu dříve a lépe dostat zpět do kondice,“ pokračuje Lucie Růžičková.

Každé snižování hmotnosti má být nastaveno individuálně s přihlédnutím na všechny okolnosti, např. na stávající výživový režim, dietní omezení, časové možnosti, případné onemocnění. Při nemoci není vhodná doba na hubnutí. Pokud by snížení hmotnosti mělo pomoci při léčbě, musí být režim velmi dobře a individuálně nastaven. Jídelníček se nastavuje s dostatečným obsahem bílkoviny snížením energie, vše musí probíhat pod dohledem lékaře nebo nutričního terapeuta. Naprosto nevhodný je úbytek hmotnosti při onkologických onemocněních. Během nemoci i léčby se často snižuje hmotnost nechtěně a pak se naopak řeší, jak výživu doplnit, aby pacient měl dostatek energie a živin a zabránilo se dalším úbytkům hmotnosti. „V nemocnicích častěji

řešíme podvýživu, která bývá spojená se sníženou chutí k jídlu a nechtěným úbytkem hmotnosti. Tito pacienti se cíleně vyhledávají a předávají do péče nutričních terapeutů.“

Oblíbené krabičky

Po internetu kolují nejrůznější diety a doporučení. „Návrhů na různé diety je hodně, ale myslím, že dříve jich bylo více nesmyslných, jako např. vajíčková dieta. Hlavní složkou jídelníčku bylo velké množství vajec, a to málokteré zažívání zvládne bez újmy. Nyní jsou oblíbené tzv. krabičkové diety. Pokud je jejich skladba optimální se správným rozdělením živin - bílkovin, tuků a sacharidů, tak proč ne. Vidím v tom pouze možné riziko nižšího příjmu energie a živin, než by bylo potřeba. Nastavení velmi nízkého příjmu se může ze začátku zdát jako velmi příjemné, protože se hmotnost začne pěkně snižovat. Ale jak se vrátíme k normálnímu režimu, vrátí se hmotnost do původního stavu,“ zdůrazňuje Lucie Růžičková. Hubnout bychom měli podle jejích slov pomalu a s trvalým výsledkem. Snižování hmotnosti nesmí také být o hladovění, to se nedá dlouhodobě vydržet a z hlediska dlouhodobého efektu to ani nemá smysl. Ideální je nastavení energetické hodnoty a živin zcela individuálně, aby se snižovala hmotnost maximálně do 2 kg za týden. Kdybychom se naučili jíst střídavě s výjimečným obohacením něčím pro nás neodolatelným, tak bychom už žádné diety nepotřebovali.

Martin Ježek,
ilustrační foto Pixabay

Můžu občas zhrést? A čím?

Hřešit v jídlu je lidské a normální, jen s tím musíme umět zacházet, říká Lucie Růžičková. Musíme vědět, kolik si toho „nesprávného“ máme vzít a jak často. Pravidlo je: pokud víme, že jsme například jeden den nejedli, tak jak bychom měli, budeme další den na sebe přísnější a tím to vykompenzujeme. Pokud se účastníme nějaké oslavy nebo rodinné akce, není vhodné hostiteli říkat, že nebudeme jíst řízek nebo svičkovou s knedlíkem. Co můžeme, tak snížit množství. Místo šesti knedlíků sníme tři a pokud to jde, dojme se zeleninou. Každý si musí své „hřešení“ na sobě vyzkoušet. Někdo je schopen si vzít malý čtvereček čokolády a jeho chuť je naprosto uspokojena, pro jiného je nemožné nesíst celou tabulku, a proto se radši sladkému vyhýbá. Pokud se nastavíme na zdravější stravu, kterou uvádím příkladem výše, většinou se chuť na sladké moc nedostavuje.

Společenská rubrika

Poslední směna Václava Šťastného



Člen FS-UNL Václav Šťastný nastoupil do lokomotivního depa Ústí nad Labem 1. srpna 1981 po úspěšném absolvování děčínských průmyslovky zakončené maturitou a od 9. února 1985 jezdí jako strojvedoucí. Poslední směna byla vykonána 28. prosince 2022 na lokomotivě 363 050-6, vlaky 66403/66402 - UNL - Opatovice nad Labem-vlečka elektrárna-Opatovice nad Labem-UNL.



V posledních měsících roku 2022 oslavili v ZO FS Pardubice narozeniny naši kolegové Radoslav Hejl (50), Miroslav Kunát (70), Jiří Michálek (65) a Bořivoj Stanislav (65). Přejeme všem oslavencům hodně zdraví, štěstí, lásky a pohody! ZO 62 Pardubice.

V předvánočním čase oslavili svá jubilea kolegové ze ZO Česká Třebová: 8. prosince - 55 let Libor Hons (strojvůdce Caego), a 19. prosince - 55let Jaroslav Macek (strojvůdce ČD). K těmto krásným „půlkulatínám“ jmenovaným dodatečně blahopřejeme a přejeme hodně štěstí, pevné zdraví a spokojenost životě.

Ke dni 31. prosince odešli na zasloužený odpočinek pánové strojvedoucí Zbyněk Moc a Bohdan Franek. Do dalších let hlavně pevné zdraví a trochu sportovní aktivity přejí členové a výbor ZO FS Krnov

Krásný životní milník 60 let oslaví v lednu Miroslav Groh, člen základní organizace FS Liberec. Pevné zdraví, hodně štěstí a životní pohody do dalších let přeje výbor a ostatní členové základní organizace FS Liberec.

V lednu oslaví své šedesáté narozeniny dlouholetý člen ZO FS Tanvald a kolega Milan Bikár. Členové výboru i základní organizace mu přejí do dalších let hodně štěstí, pevné zdraví, pohodu, klid a dostatek životní energie.

V lednu oslavil 50 let strojvedoucí CD Cargo Jaroslav Zvoniček ze ZO

FS Valašské Meziříčí. Oslavenci přeje výbor a ostatní členové hodně štěstí, zdraví a osobní pohody doma i na trati.

1. ledna oslavil svoji první padesátku strojvedoucí pan Miroslav Drábek. Do dalších let hodně zdraví, štěstí a spokojenosti v soukromém i profesním životě přejí členové a výbor ZO FS Krnov.

Dne 5. ledna oslavil své šedesátiny kolega Ivo Jirásek. Do dalších let mu hodně zdraví, štěstí a dobré pohody přejí kolegové ze ZO FS Letohrad

V ZO FS Děčín slaví 19. ledna 65 let Pavel Štěpanovský. Gratulujeme!

V lednu slaví své narozeniny naši kolegové, členové nymburské základní organizace Federace strojvůdců : sedmdesát let 26. ledna Ladislav Bachtík a šedesát let 28. ledna Jiří Špaček . K těmto významným životním výročí blahopřejeme a do přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a spokojenosti. ZO FS Nymburk.“



Poslední rozloučení



Dne 7. prosince 2022 nás náhle opustil vedoucí strojvedoucí pardubického depa Vítězslav Satke ve věku 62 let. Všichni, kdo jste ho znali, věnujte prosím našemu vedoucímu, kolegovi a kamarádovi tichou vzpomínku.

Dne 28. ledna bude slavít své 60. narozeniny náš kolega Milan Mészáros, strojvedoucí ČD a člen klatovské základní organizace FS.

Mesímu přejeme všechno nejlepší, pevné zdraví a životní elán do dalších let přejí kolegové, výbor ZoFS Klatovy, rodina a blízcí přátelé.

