

Výměna profesí

Vedoucí provozního střediska tratí

Ředitel odboru strategie



Pavel Juránek

Narodil se 10. ledna 1977. K železnici se dostal na Střední průmyslové škole stavební v Děčíně, kde ho původně nepříjali na obor pozemní stavitelství, a tak se z něj stal kolejář. Po absolvování školy nastoupil k Českým drahám jako traťový dělník do závčivky, následovala pozice mistra tratí ve stanici Ústí nad Labem hlavní nádraží a od roku 2004 je vedoucím provozního střediska tratí v Lovosicích. Na dráze pracuje 19 let. Co je mu známo, tak v rodině žádné železničáře nemá, ale několik dalších Juránků, jak zjistil, na dráze buď pracuje, nebo pracovalo. Železnice je pro něj zábava, která ho živí. Něco jiného by sice dělat mohl, ale rozhodně nechce. Ve volném čase rád sportuje, provozuje například badminton nebo cyklistiku, ale v posledním roce ho chytila sportovní strelba. Bydlí v Ústí nad Labem, je ženatý a má dospívajícího syna.



Pavlovo pracoviště

Do obvodu traťmistrovského okrsku Lovosice patří dvoukolejná trať Praha - Děčín - státní hranice, má konkrétně patři úsek Hroboce (včetně) - Lovosice (včetně), tedy tři stanice a cca dvě stě výhybek. A to jak nového druhu UIC60, ale i starších, s klasickými hákovými závěry. Dále spravujeme jednokolejnou trať z Lovosice do Čížkovic (včetně) a ještě jednokolejnou trať z Lovosice do Úpořin. Ta je ale v současné době z části na delší dobu vyloučená. Na okrsku pracuje 21 zaměstnanců, před nedávnem jsme nás tým rozšířili o diagnostickou skupinu, každopádně počtem zaměstnanců patříme spíše k nadprůměrným okrskům.

Můj pracovní den

Pracujeme standardně od 7 do 15 hodin v zimním období a v létě pak od 6 hodin do 14. Jednou za čas na nás vyjde poruchová pohotovost pro zhruba polovinu obvodu Správy tratí Ústí nad Labem. V pohotovosti jsem já nebo jiný vedoucí pracovník, strojník a zámečnick. Osobně chodím do práce o hodinu dříve, začínám standardně čtením pošty, e-mailem a kavou, při které stihnu ještě pročíst novinky v eDAPu, protože na to běžně jindy nezbývá čas. Pokud není vyloučená plánovaná akce (výluka, údržba), tak si s dispečerem udlám přehled o tom, co se událo během noci, a pokud není potřeba nic operativně odstranit, tak následuje klasická kontrolní činnost, která

„Máte tady všude hrozný horko. Chybí mi možnost vyběhnout ven do terénu.“

mně přísluší ze zákona. Zároveň se také sejdou s mistry, kterým rozdělím práci. Zkontroluji denní hlášenky a vyrazí se do terénu. Po skončení práce v terénu přebíráme a kontrolujeme výsledek na místě jen v případě, že práci prováděl dodavatelský cizí právní subjekt. Nakonec se ještě vrátím do kanceláře, abych se vrhl na administrativu. Moje pozice je už také hodně o úřednické. Naše činnost se zejména odvíjí od aktuální situace, někdy i z hodiny na hodinu. Každý den je tak úplně jiný.

Co říká Pavel o práci ředitele strategie? Myslím, že odbor strategie plánuje dlouhodobé investiční a stavební činnosti. A tím myslím 20, 25 nebo i 30 let. Například i u nás jsme na konci roku změnili pokračující projekt vysokorychlostních tratí. A to si myslím, že je jedna z částí, kterou se zabývá odbor pana ředitele. Konkrétně si k práci pana ředitele myslím, že každý ředitel je především manažer. Ten nedělá pořádně nic sám, ale má kolem sebe tým lidí. Kromě řízení musí být také ekonom. Aby vyšel s financemi.



Více fotografií ze všech výměn profesí naleznete v intranetové verzi Moji Železnice. Pokračujeme dál i v roce 2014. Zájemci o výměnu - máte stále možnost přihlásit svoji profesí. Ozvěte se nám na redakce@szdc.cz a my vám připravíme nevěstiční zázitek. Máme zájem o všechny profese z celé SŽDC. Stále zbývá představit 189 profesí!

Co Pavlovi vadí na jeho profesi?

To je jednoduché a stačí mi na to jen dvě slova. Nedostatek financí.

Pavel si vyzkoušel

Hned ráno jsem se zúčastnil porady generálního ředitele a jeho přímo řízených ředitelů odborů, kam také patří odbor strategie. Na této poradě se řešily nejrušnější záležitosti týkající se činnosti těchto odborů. Porada byla rychlá a na můj vkus moc krátká. Z mého prostředí jsem zvyklý na delší porady méně často, ale s ohledem na vytiženost generálního ředitele je rychlost a věcnost pochopitelná. S reálným panem ředitelem Binkem jsme si prošli jeho agendu, popovídali jsme si o jeho činnostech a po společném obědě jsme také prošli kanceláře jeho odboru a potkali jeho podřízené zaměstnance. Proběhla také porada s vedoucími tří oddělení, která patří do odboru strategie, a na závěr jsem se zúčastnil setkání nad přípravami prezentace k projektům vysokorychlostních tratí mezi Prahou a Brnem. Zde jsem se potkal se zástupci Ministerstva dopravy, projektanta a dalšími zaměstnanci SŽDC.

Pavel po výměně

Pavla překvapilo, jaké všechny činnosti řeší odbor strategie, a není to prý jen o předstávkách, jak se bude jezdit za 30 let. Do základních činností jsem se ale podle jeho slov

celkem trefil. Na otázku, zda by si Pavel vyměnil natrvalo svoji profesí s pozicí ředitele odboru strategie, odpověděl jednoznačně: „Momentálně určitě ne.“ Následně dodal, že byt zavřený v kanceláři každý den ho děsí.



Markovo pracoviště

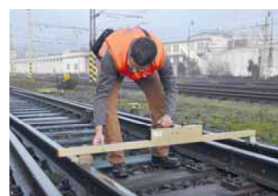
Odbor strategie je v rámci organizační struktury SŽDC přímo podřízen generálnímu řediteli a skládá se ze tří oddělení. Největším je oddělení koncepce infrastruktury, které se dále dělí na skupinu koncepce a skupinu územního plánu. Trojici dotvoří oddělení vnitřních předpisů a oddělení řízení projektů.

Můj pracovní den

Můj pracovní den začíná ráno kolem páté hodiny, protože už u snídaně začínám číst e-maily a sleduji zprávy v médiích. V kanceláři jsem obvykle od sedmi hodin. Každý den je trochu jiný a liší se podle množství a typu jednání a porad, kterým se harmonogram dne musí přizpůsobit. Dá se říci, že největší část času zabírá právě jednání, a to nejen na půdě SŽDC, ale často na Ministerstvu dopravy či na různých výrobních poradách s projektanty, kde se řeší postup prací na studiích a projektových dokumentacích. Rád si udržuji povědomí o věcech, které musí řešit moji kolegové na odboru, a proto se chci i osobně podílet na konkrétních projektech, abych se odborně nezložoval. Z kanceláře odcházím obvykle mezi 16. a 17. hodinou.

Co Markovi vadí na pozici ředitele odboru strategie

K pozici ředitele mě nenapadá něco, co by mi obtížně vadilo. Určitým úskalím, a to myslím obecně o úřednické práci na generálním ředitelství, je absence možnosti práce v terénu jako u některých provozních profesí, a pak zejména to, že si člověk svoji práci nosí domů,



„Když jsem do našeho sdíleného kalendáře na den působení Pavla Juránka na své pozici zapsal, začvuk nového ředitele, tak vypukla na mém odboru všeobecná panika.“

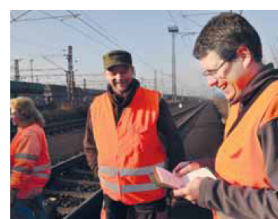
Co říká Marek o práci vedoucího Provozního střediska tratí?

Pod ruce traťovákům jsem nikdy moc neviděl. Hodně mě zajímají jejich pracovní postupy, protože když jsem byl v provozu, tak jsem



Marek Binko

Narodil se 16. 11. 1976. Na železnici pracuje od 18 let po absolvování střední průmyslové školy dopravní v Masné ulici v Praze. Začal jako výpravčí, kde v několika stanicích v Praze a okolí působil po dobu pěti let, dva roky pak pracoval v technické skupině železniční stanice Kladno. Od roku 2002 přešel na odbor strategie generálního ředitelství Českých drah a po deseti letech přešel k SŽDC. Železnice je pro něj koníček a jak tvrdí, jinak by u SŽDC ani nebyl. Koníčkem je železnice pro Marka od malička a zajímá ho po všech stránkách od historie až po budoucnost, což je i to, co ho zajímá profesně. V rodině je jediný železničář a doufá, že i poslední. Jeho dvě malé dcery sice při cestování upřednostňují vlak, ale že by je k železnici nějak přímo vedl, to ne. Bydlí v Českém Brodě, největším koníčkem je pro Marka turistika a obecně cestování a poznávání nových krajů, s čímž souvisí i jeho záliba v mapách. Rád jezdí na vodu v Čechách i v cizině.



strany. Rozhodně si myslí, že by projekt měl pokračovat dál. Na otázku, zda by si Marek vyměnil natrvalo profesí s Pavlem, odpověděl, že dočasně ano, aby se naučil zase něco nového na železnici, ale natrvalo určitě ne. Tomáš Drvota

Slangovníček

- **Kolejář** – název odboru, obor „železniční stavitelství“
- **Blafák** – rozhlas se zpětným dotazem (dorozumívací zařízení)
- **Želízka** – měřky tloušťky 4 a 6 mm, sloužící při západkové zkoušce
- **Všechny výhybky došly** – stav, kdy dopravnímu zaměstnanci zařízení diagnostikuje správné přestavení výhybek
- **Uděláme západkovou** – součást kontrolní činnosti, tzv. západková zkouška dle předpisu SŽDC (ČSD) T100
- **Denní hlášenka** – prvotní evidence výkonů (pracovních činností) zaměstnanců okrsku v daném dni
- **Rozhodka** – měřicí přístroj na zjišťování odchylek od předepsaného rozchodu a převýšení kolejnic
- **Traťovák** – zaměstnanec správy tratí
- **eDAP** – elektronická knihovna dokumentů a předpisů, kterou naleznete na intranetu SŽDC