

Jednání NeRV OSŽ

NeRV UŽ PŮSOBÍ TAKÉ
NA SLOVENSKU

Druhé řádné jednání Nedrážního republikového výboru OSŽ, které se konalo v úterý 25. března 2014, mělo na programu:

1. Zahájení
2. Kontrola usnesení a zápisů z předchozího jednání
3. Informace ze zásadních jednání
4. Kolektivní smlouvy (aktivity a výsledky)
5. Časopis Obzor a magazín NeRV
6. Vyhodnocení školení funkcionářů ZO OSŽ – oblast Čechy
7. Školení hospodářů ZO OSŽ a účast zástupců z NeRV
8. Informace ze ZO OSŽ
9. Připomínky a náměty ZO OSŽ k činnosti NeRV
10. Různé – evidenční listy, stav členské základny, činnost místopředsedy a tajemnice v uplynulém období, pozvánka OZŽ
11. Diskuze
12. Usnesení

Hostem jednání byl tradičně předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša, dále zástupkyně právního oddělení Bc. Alena Jeníková, předseda ZO OSŽ-Ú Luděk Šebrle a zástupce tisku Milan Sedlák.

Jednání řídil Pavel Štiller, s upozorněním, že Odborové sdružení železničářů (OSŽ) bylo Občanským sdružením dle zákona č. 83/1990 Sb. o sdružování občanů v platném znění a nebylo podnikatelem ve smyslu ustanovení § 2 odst. 2 písmeno a) až d) zákona č. 513/1991 Sb. v platném znění a bylo evidováno u MV ČR pod č.j. VS/1 – 20 472/93 – E. Podle nového občanského zákoníku je definice taková, že Odborové sdružení železničářů je odborovou organizací dle zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, která není podnikatelem ve smyslu ustanovení § 420 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku. OSŽ je zapsáno ve veřejném rejstříku vedeném Městským soudem v Praze pod sp. zn. L 4980.

V úvodu vystoupil místopředseda OSŽ a předseda NeRV OSŽ Miroslav Novotný, který upozornil na to, že nebylo splněno usnesení z minulého jednání, neboť předseda ZO Pars

Nova Pavel Horák nesvolal v navržených termínech členskou schůzi a odůvodnil to pouze dopisem, ve kterém jako důvod uvedl, že jeho organizace podle ústředí OSŽ nemůže jejich organizaci začlenit jinak než do NeRV OSŽ. Na základě toho ovšem považuje konání členské schůze za bezpředmětné. Z jednání NeRV se omluvil pro účast na informačním mítinku s vedením mateřské firmy.

Poté vystoupil předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša, který hovořil o jednání s ministerstvem dopravy, které razí směr své budoucí činnosti k podpoře železniční dopravy. Ovšem i v rámci tzv. liberalizace, která umožní vstup na toto kolbiště dalším soukromým subjektům, a to v rámci tzv. čtvrtého železničního balíčku, což by mohlo znamenat likvidaci českých firem, působících v těchto oblastech železniční dopravy a přepravy. Markantním příkladem je ČD Cargo, a.s., které se už v současnosti potýká s levnější konkurencí.

Vždyť například taková Deutsche Bahn by mohla ovládnout až osmdesát procent trhu v postkomunistických zemích, což se týče i naší železnice, která má tak vlastně nerovnoprávné postavení. Dvacet procent je minimum, které musí být nabídnuto. Nevýhodu má i v konkurenci se silniční dopravou. Markantní je porovnání v osobní přepravě s autobusy, které mají podstatně nižší náklady a tak jsou levnější. Ekologický dopad takové přepravy je však nesrovnatelný.

Situace by byla taková, že stát by vlastnil lokomotivy a vagony, zaměstnanci by však byli součástí soukromých subjektů, kde by především u nízkonákladových společností (přepravců) – nebyly odborové organizace, což je pro OSŽ nepřijatelné.

Je tedy třeba ustavit regulátora, který by (měl by být) ustaven do poloviny letošního roku) udržoval v souladu rozdíl mezi osobní a nákladní přepravou. Potom je teprve možno zadávat výběrové řízení na provozování dopravy. Příkladem dosavadního nesouladu je již zmíněné ČD Cargo, a.s., které za současných podmínek není schopno konkurovat soukromé sféře.

Pokračování na str. 2

USNESENÍ
Z JEDNÁNÍ NeRV

Jednání NeRV ze dne 25. března 2014

1) Bere na vědomí:

- Sloučení ZO OSŽ ŽPSV Nové Hradky a ZO ŽPSV Uherský Ostroh ŘS se ZO OSŽ ŽPSV Uherský Ostroh výrobní závod;
- Informace z Ú OSŽ přednesené Bc. J. Pejšou a M. Novotným;
- Doplnění čerpání rozpočtu NeRV 2013;
- Nesplnění úkolu předsedy Pars Nova Šumperk;
- Kontrolu zápisu a usnesení z 21. ledna 2014.

2) Schvaluje:

- Karla Šimáčka do komise pro tvorbu webových stránek OSŽ;
- Doplnění čerpání rozpočtu NeRV 2013 a návrh nového rozpočtu NeRV na rok 2014;
- Výjezdní zasedání výborů OSŽ na Slovensku ve Velkém Meděru.

3) Ukládá:

- Zaslát dopis ZO OSŽ ZO Pars Nova Šumperk k porušování Stanov OSŽ;
- Zaslát tiskopisy o stavu zaměstnanosti a průměrných mzdách;
- Zasiťat náměty, články a dotazy do magazínu NeRV;
- Sledovat řešení situace v MUS kolejová doprava Most;
- Zaslát kolektivní smlouvy v tištěné podobě nebo elektronicky na oddělení ESO;
- Odeslat na adresu tajemnice OSŽ NeRV platby ZO OSŽ na Podpůrný fond za rok 2013 a 2014.



■ O zdraví...	str. 4
■ Železniční muzeum Strasshof	str. 5
■ Toulky	str. 6
■ Za sněhem	str. 8
■ Loučení se zimou	str. 9
■ Sport	str. 10
■ Blahopřejeme	str. 12

NeRV UŽ PŮSOBÍ TAKÉ NA SLOVENSKU

Dokončení ze str. 1

Co se týče odborů, tato problematika se úzce odráží i v nedrážních organizacích OSŽ. Příkladem je opravárenství.

Dále předseda OSŽ hovořil o schváleném rozpočtu, u kterého v měsíci květnu letošního roku dojde ke kontrole a případné úpravě. Rozpočet byl schválený jako vyrovnaný. Může však být narušený snížením členské základny.

Miroslav Novotný upozornil na to, že je nutné změnit zákon o zadávání zakázek. Jen tak je totiž možno zrychlit výběrová řízení. I proto je dosud nevyužito na padesát miliard korun z evropských fondů, které má Česká republika k dispozici.

Karel Šimáček to doplnil slovy ministra dopravy, který se vyjádřil, že je třeba přijmout nový zákon, neboť například příprava pro realizaci vysokorychlostních tratí trvá dvacet let. Urychlit by to měl zákon postavený na zkušenostech Německa.

Co se týče jednání v tripartitě, došlo k přehodnocení postů za NeRV. Předseda NeRV Miroslav Novotný bude jednat s ministerstvem práce a sociálních věcí, tajemnice NeRV Renata Dousková s ministerstvem zdravotnictví. Ta při té příležitosti podala zprávu o strategii zdraví, co se týče prevence do roku 2020.

Zmínila se i o přesunu dvou miliard pro nemocnice z titulu zrušení poplatků od pacientů, dále o zveřejňování lékařských úkonů, a to na svých webových stránkách.

Další jednání o zdravotní péči a ekonomice ve zdravotnictví proběhne 15. dubna 2014.

V další části jednání NeRV byli přítomní členové informováni o soudních sporech, které probíhají s bývalým předsedou OSŽ s tím, zda je rozumné v nich pokračovat, když náklady na ně mohou být stejné či vyšší než odškodné, které bychom vysoudili. Jednání o tom proběhne – včetně hlasování – na ústředí, bylo řešeno na základě podnětu revizní komise OSŽ. V tomto případě však nejde jen o peníze, ale také o politický rozměr sporu.

Další informace se dotkla školení odborářů na počítačích. Bude se to především týkat počítačové gramotnosti.

K tomu je nově vybavena zasedací místnost v sídle OSŽ v Praze, kde valná většina školení bude probíhat.

V oblasti kontroly uzavírání kolektivních smluv bylo zjištěno, že problémová organizace Pars Nova nemá platnou kolektivní smlouvu a NeRV o tom nebyl informován. Informace o kolektivním vyjednávání měly být na základě usnesení dodávány písemně.

Dále se hovořilo o dotacích na sportovní akce. Nejvíce zájemců přijde na turnaje v bowlingu, který je nejnákladnější.

Nově byly upraveny webové stránky OSŽ, kde má každý podnikový výbor a NeRV svou samostatnou rubriku. Informace o činnosti NeRV jsou poskytovány prostřednictvím internetového magazínu Nedrážní Obzor.

Místopředseda OSŽ a předseda NeRV OSŽ Miroslav Novotný doplnil čerpání rozpočtu roku 2013 o autoprovaz a rozpočet na rok 2014. Přitom připomenul, že se nepočítá s fotbalovým turnajem v Šumperku z důvodů nedostatečného vyúčtování minulého turnaje a bowlingovým turnajem tříčlenných družstev.

Tento turnaj bude nyní pořádán pod záštitou člena představenstva akciové společnosti Škoda Transportation a generálního ředitele Pars Nova a.s. Ing. Tomáše Ignačka, MBA.

Po dlouhé době byla vyřešena mzdová úhrada pro tajemnici NeRV Bc. Renatu Douskovou.

Co se týká uzavírání kolektivních smluv, tak ZO OSŽ měly dodat písemně nebo elektronicky uzavřené KS.

Problémy se vyskytly u Dopravního zdravotnictví, které nepostupuje podle uzavřené kolektivní smlouvy a porušuje pracovní právní předpisy. Řada firem také odmítá odborům poskytnout informace o průměrných mzdách. ZO OSŽ JLV nedodalo evidenční list a tak nejsou podkladové materiály o jejich základní organizaci. Kolektivní smlouvu nemůže uzavřít MOVO Plzeň, neboť zde není dostatečný počet zaměstnanců (tři) pro založení odborové organizace. V této ZO zůstává cca 100 seniorů. Zájem však projevují noví zaměstnanci.

V hodnocení odborového tisku OSŽ bylo konstatováno, že týdeník Obzor se nedostatečně věnuje informacím z nedrážních firem a NeRV. Proto vznikl internetový magazín, který se dění v NeRV věnuje. Místopředseda seznámil přítomné se stoupajícím zájmem ze strany železničářů o stránky magazínu a jejich obsahovou stránku. Miroslav Novotný především ocenil přístup fotoreportéra magazínu Jana Buchty, který je ve své činnosti velmi iniciativní. Zmínil také některé dopisovatele, především Miroslava Glosse. V každém vydání také čtenáři najdou rubriku O zdraví, kterou připravuje MUDr. Gabriela Ritterová z olooucké polikliniky.

V hodnocení probíhajících školení byly zmíněny připomínky odborářů k obsahu a k lektorům. Místopředseda potom zkritizoval přístup některých funkcionářů, kteří ze školení odjeli dříve.

Přestože dochází z organizačních důvodů firem sdružujících nedrážní odboráře k mírnému poklesu členské základny, tak se na druhé

straně podařilo zapojit do NeRV slovenskou ZO, tvořenou pracovníky Elektrizace železnic Kysak, a to v počtu téměř padesáti lidí.

Dále byla poskytnuta podrobná informace o činnosti předsedy NeRV a tajemnice NeRV, o jejich aktivitách a jednáních od minulého zasedání NeRV. Podrobný výčet jednání a odpovědi na dotazy by se měly zveřejnit v nedrážním magazínu.

Z požadavku slovenských odborářů ze ŽOS na setkání s českými kolegy došlo k projednání s výsledkem, že nabídka nebude akceptována. Důvodem je hlavně konkurence mezi firmami a nezájem některých zástupců ZO OSŽ ze ŽOS. Mnohdy to ani není realizovatelné na základě přísných nařízení vedení dotyčných firem.

Další informace se týkala

- pořádání železničářského plesu, kde své zastoupení měli členové nedrážních organizací,
- aktualizace dokumentů OSŽ, řád právní pomoci, Statut Podpůrného fondu atd,
- doplnění knihovničky o OBP č. 7,
- novelizace směrnice pro hospodaření OSŽ,
- přípravy podzimního školení k NOZ prostřednictvím ASO v Pardubicích,
- stavu evidenčních listů, členské základny a jejich distribuce na sekretariát OSŽ,
- informace předsedy ZO OSŽ-Ú o zasílání tiskopisu o zaměstnanosti a kvalitě KS,
- informace o datu podpisu KS AŽD Praha,
- informace o sloučení ZO ŽPSV, poděkování Ing. Vojtkové a Ing. Daňhelové za odvedenou práci pro ZO OSŽ,
- navržení a schválení Karla Šimáčka jako zástupce pro práci na webových stránkách OSŽ,
- kontroly provedené RK OSŽ v sídle svazu u MUS Kolejová doprava Most, která nepřinesla konkrétní výsledek, a proto bude v dubnu provedena přímo v ZO OSŽ v Mostě,
- porušování pracovních předpisů na DZ,
- jednání výborů OSŽ OHL, DZ a AŽD na Slovensku.

Na závěr jednání NeRV bylo přijato usnesení.

–red–



ČTVRTÝ ŽELEZNIČNÍ BALÍČEK OSLABÍ ČESKOU ŽELEZNICI

Co je vlastně onen čtvrtý železniční balíček?

Evropská komise navrhla tzv. čtvrtý železniční balíček, což je komplexní soubor opatření, který má zlepšit kvalitu a rozšířit nabídku železničních služeb v Evropě. Železnice tvoří v EU důležitou součást dopravy a má zcela zásadní význam při řešení rostoucí poptávky po dopravě, dopravního přetížení, zabezpečení dodávek paliv a snižování uhlíkových emisí. Řada evropských železničních trhů ale dnes stagnuje nebo upadá, a proto je potřeba v nejbližších letech přijmout taková opatření, která pomohou železničnímu sektoru opět růst.

Evropská komise proto navrhuje dalekosáhlá opatření, kterými chce otevřít domácí trhy osobní dopravy v konkurenci Evropské unie, a podpořit tak inovace v evropské železniční dopravě. Zároveň mají být provedeny zásadní technické a strukturální reformy.

Čtvrtý železniční balíček se skládá ze šesti legislativních návrhů zaměřených na čtyři klíčové oblasti:

- **Jednotné normy a schválení platná pro celou EU** – vlaky a kolejová vozidla by měla být vyráběna a certifikována k provozu v celé Evropě pouze jednou, což společností ušetří čas a peníze. Společností by k provozu po celé Evropě mělo postačit jedno osvědčení o bezpečnosti.

- **Fungující struktura** – pro zajištění efektivního provozování železniční sítě nediskriminačním způsobem navrhuje komise posílení provozovatelů infrastruktury a oddělení funkce správy dráhy od funkce provozování vlaků.

- **Širší přístup k železnicím** – s cílem podpořit inovace a efektivnost navrhuje komise otevřít vnitrostátní přepravu cestujících po železnici novým provozovatelům a službám.

- **Zajištění kvalifikované pracovní síly** – prosperující železniční doprava potřebuje kvalifikované pracovníky s vysokou motivací. Železniční balíček zajišťuje členským státům širší možnosti při ochraně zaměstnanců v případě převodu smluv o veřejných službách.

Komise chce snížit administrativní náklady železničních dopravců a usnadnit vstup nových subjektů na trh.

Podle návrhů se Evropská agentura pro železnice změní v jednotné kontaktní místo, které bude dopravcům vydávat celoevropská povolení k uvádění vozidel na trh i celoevropská osvědčení o bezpečnosti. V současné době vydávají tyto dokumenty jednotlivé členské státy.

Navrhovaná opatření by umožnila, aby se doba potřebná ke vstupu nových dopravců na trh zkrátila o 20 %, a aby se o 20 % snížily náklady na schvalování kolejových vozidel i zkrátila doba potřebná pro schvalování. Dopravci by tak mohli do roku 2025 celkově ušetřit 500 milionů EUR.

Komise navrhuje, aby se vnitrostátní osobní doprava po železnici od prosince 2019 otevřela novým účastníkům a službám. To přinese inovace, efektivitu a hospodárnost.

Dopravci budou moci nabízet vnitrostátní osobní dopravu po železnici v celé EU: Buď budou moci nabízet konkurenční komerční služby, nebo se budou moci ucházet o smlouvy o veřejných službách na železnici, které se vztahují na většinu (přes 90 %) železniční dopravy v EU, a na které budou muset být povinně vypisována nabídková řízení.

Tyto návrhy by cestujícím zajistily jednoznačné výhody v podobě lepších služeb a širší nabídky. Spolu se strukturálními reformami by podle odhadů komise mohly občanům a zapojeným dopravcům do roku 2035 přinést více než 40 miliard EUR a mohlo by díky nim být nabídnuto odhadem až 16 miliard osobokilometrů navíc.

Trhy osobní železniční dopravy jsou v jednotlivých členských státech stále z velké části uzavřené. Plně své trhy otevřely pouze Švédsko a Spojené království. Česká republika, Německo, Rakousko, Itálie a Nizozemsko je otevřely částečně.

Zkušenosti z těchto otevřených trhů údajně ukazují, že dochází ke zlepšení kvality a dostupnosti služeb. Rok od roku se také zvyšuje spokojenost cestujících a v některých případech vzrostla přeprava cestujících v desetiletém období o více než 50 %. Na jiných liberalizovaných trzích přineslo vypisování nabídkových řízení na smlouvy o veřejných službách v dané úrovni služeb úspory ve výši 20–30 %, které mohou být znovu investovány do zlepšování služeb.

Nezávislí provozovatelé kolejí (tedy dráhy či „infrastruktury“) musí železniční síť spravovat efektivně a nediskriminačním způsobem, aby měli na železnici všichni přístup za stejných podmínek. A musí také spolupracovat na úrovni EU, aby se mohla vytvořit skutečná evropská síť.

Abyste síť rozvíjela v zájmu všech subjektů, a aby se co nejlépe zvýšila provozní efektivita, navrhuje komise posílit úlohu provozovatelů infrastruktury. Ti by měli do budoucna kontrolovat nad všemi stěžejními funkcemi železniční sítě – včetně plánování investic do infrastruktury, každodenního provozu a údržby i zpracovávání jízdních řádů.

Vzhledem k četným stížnostem od uživatelů se komise domnívá, že provozovatelé infrastruktury musí být provozně a finančně nezávislí na dopravcích, kteří vlaky provozují. To je základním předpokladem, aby se odstranily případné střety zájmů a všichni dopravci získali nediskriminační přístup ke kolejím.

Toho lze nejnázat a nejprůhledněji dosáhnout institucionálním oddělením, které je v návrhu zakotveno jako obecné pravidlo. Železniční dopravci, kteří budou nezávislí na provozovatelích infrastruktury, získají v roce 2019 okamžitě přístup na vnitřní trh osobní dopravy.

Komise však připouští, že potřebnou nezávislost může zajistit i vertikálně integrovaná neboli „holdingová“ struktura, pokud budou jednotlivé části přísně odděleny „činskými zdmi“, které zaručí jejich nezbytnou právní, finanční a provozní samostatnost.

Jak bude tato nezávislost zaručena a kontrolována, aby se mohl trh osobní dopravy v roce 2019 plně liberalizovat? Dopravci, kteří jsou součástí vertikálně integrované struktury, budou smět provozovat služby v ostatních členských státech, jen pokud nejprve komisi prokáží, že vytvořili všechny pojistky, které v praxi zajistí rovné konkurenční podmínky, a že na jejich domácím trhu umožněna spravedlivá soutěž.

Dynamický železniční sektor potřebuje kvalifikované a motivované pracovníky. Během příštích deseti let se bude muset železniční odvětví vyrovnat se dvěma úkoly: Bude muset přilákat nové zaměstnance, aby nahradili třetinu pracovníků odcházejících do důchodu, a zároveň reagovat na nové a konkurenčnější prostředí.

Zkušenosti z členských států, které své trhy otevřely, snad ukazují, že by to mělo vést k vytvoření nových a lepších pracovních míst. Podle regulačního rámce EU budou moci členské státy pracovníky chránit tím, že od nových dopravců budou vyžadovat, aby při převodu smluv o veřejných službách převzali i zaměstnance. To by přesahovalo rámec všeobecných požadavků EU o převodu podniků.

Na jakých základních faktech Evropská komise staví?

- **Železniční sektor má obrát 73 miliard EUR**, což odpovídá 65 % obrátu letecké dopravy (112 miliard EUR), a zaměstnává 800 000 osob.

- **Železniční doprava má zásadní význam pro hladké fungování evropské ekonomiky.** Každý rok se v osobní železniční dopravě uskuteční více než 8 miliard jízd. Po železnici je v Evropě přepravováno přibližně 10 % veškerého nákladu; příjmy jsou odhadovány na 13 miliard EUR.

- **Například po nákladním koridoru Rotterdam–Janov** projede ročně asi 130 000 vlaků, což odpovídá skoro čtyřem milionům nákladních aut ročně.

- **Veřejné orgány investují do železniční dopravy každoročně obrovské částky.** V roce 2009 tak bylo na státních dotacích vyplaceno přibližně 46 miliard EUR. Tyto veřejné prostředky jsou však stále vzácnější.

- **Značné investice veřejného sektoru, zejména v novějších členských státech EU,** kde se dotace za posledních šest let více než zdvojnásobily, samy o sobě nezajistily rovnocenné zvýšení poptávky po železnici.

- **V mnoha členských státech EU** železnice stagnuje nebo upadá. Přes pozitivní vývoj na několika trzích zůstává podíl železnice na osobní dopravě uvnitř EU od roku 2000 v průměru více méně na stejné úrovni (přibližně 6 %). Jejich podíl na nákladní dopravě se snížil z 11,5 % na 10,2 %.

- **Od poloviny 90. let** zapříčinily nedostatečné investice v některých částech EU – zejména v relativně novějších členských státech – vznik bludného kruhu úpadku spojeného s chátráním infrastruktury a kolejových vozidel, což snížilo atraktivitu železniční dopravy zejména v souvislosti s vysokým nárůstem počtu aut v důsledku stoupající životní úrovně.

- **V mnoha případech** museli být železniční dopravci zachráněni před úpadkem a v některých zemích, například ve Španělsku, Portugalsku nebo Bulharsku, jsou etablovaní dopravci zadlužení.

- **Hlavní belgický dopravce** musel v roce 2004 převést na belgický stát dluh ve výši 7,4 miliard EUR, což odpovídá 2 % belgického HDP. Když byla ve Francii vytvořena společnost RFF, byl na ni z železničního dopravce SNCF převeden dluh 20,5 miliard EUR. (Dluhy, které dnes mnoho společností má, jsou výsledkem neefektivních integrovaných struktur minulosti.)

- **Evropa se v dopravě potýká se závažnými problémy.** Roste poptávka po dopravě (Nákladní doprava má oproti roku 2005 vzrůst asi o 40 % do roku 2030 a o něco přes 80 % do roku 2050. Osobní doprava by měla růst o něco pomaleji – o 34 % do roku 2030 a o 51 % do roku 2050). S tím souvisí problém přetížení, zabezpečování dodávek paliv, emise CO₂ a potřeba vytvořit efektivní dopravní infrastrukturu, která by podpořila růst evropské ekonomiky.

- **Smířit se s nynějšími negativními trendy a nevyhnutelným úpadkem evropské železniční dopravy** nepřipadá v úvahu.

Jak dokladovalo jednání NeRV, odbory s takovýmto plánem nemohou v žádném případě souhlasit. Rotfříštění způsobu dopravy a velkého množství dopravců by znamenalo rovněž roztržství odborového hnutí. U mnohých přepravců by odbory třeba potom nepůsobily vůbec...

V současnosti už není výjimkou, že například v opravárenských „nedrážních“ společnostech, které navíc často mění majitele, dochází k oslabování členské základny, a tím i vlivu odborů na dění v těchto firmách. Čtvrtý železniční balíček tedy není pro železnici v České republice přínosem, ale naopak ji oslabí.

Připravil **Milan Sedlák**

Vážení a milí,

dnešní sdělení o artróze navazuje na minulý článek o osteoporóze. Má vám přiblížit rozdíl onemocnění, které si pacienti často pletou, zaměňují je. Rozdíl je zřejmý i pro mne, osteoporóza je můj „denní chleba“ co by internistky. Artróza je „denní chleba“ ortopeda.

Jen na zopakování. **Osteoporóza** – **řídnutí kostí** – nenápadně se rozvíjející onemocnění kosti charakterizované **úbytkem a snížením hustoty kostní hmoty**, změnou vnitřní struktury kosti, **snížením mechanické odolnosti kostí a zvýšené riziko zlomeniny**.

Artróza – **nezánětlivé onemocnění kloubů**, pro něž je typická **destrukce kloubní chrupavky, která tvoří plochu dotyku mezi kostmi kloubu**. Může přinášet postiženému značné utrpení, jindy probíhá mírně.

Zničení chrupavky omezuje funkci kloubu. Degenerativní změny při artróze kloubů postihují **prvotně kloubní chrupavku** a po jejím poškození reagují **okraje postiženého kloubu** tvorbou výběžků a vznikají **osteoartrótické změny**. **Druhotně** mohou být při artróze kloubů **poškozeny i vazy a měkké tkáně kolem kloubu**. Poškození vede k deformaci kloubů, omezení hybnosti a k bolestivosti. Nejčastěji je postižen kyčelní kloub – **koxartróza**, koleno – **gonartróza**, klouby páteře – **spondylartróza**, ramenní klouby – **omartróza**, drobné klouby rukou. S výjimkou kyčle nevede k úplnému **ztuhnutí kloubu** – ankylóze.

O artróze se dá hovořit jako o jedné z **civilizačních chorob**.

Příčina destrukce chrupavky není známa. Na jejím vzniku se významnou měrou podílí **životní styl**. Bohatá a tučná strava, která způsobuje obezitu, nedostatek kvalitního pohybu, nebo naopak nepřiměřená či jednostranná fyzická zátěž. Vrcholový sport kloubům rovněž neprospívá. Obecně se dají příčiny artrózy rozdělit do dvou kategorií.

Všeobecné, mezi ně patří především: *obezita, *nadměrné zatěžování příslušných kloubů, *dědičnost, *diabetes mellitus (cukrovka). Na **vývoji** artrózy kloubů se podílí i *stárnutí.

Lokální, kam se řadí: *jednostranné zatěžování, např. v práci, *sport, kde jsou neustále namáhány určité klouby, *úraz či jiné trauma daného kloubu, *prodělaná kloubní onemocnění, *vrozené vady např. kyčlí.

Příčiny artrózy jsou často **kombinované**, svůj podíl mají odchylky v metabolismu.

Jedním z prvních **klinických příznaků** je **bolest**. **Bolest kloubů** při zvýšené zátěži či pohybu je pro artrózu typická. Se zhoršením artrózy se zvyšuje i bolestivost. Bolest se nejvíce projevuje při postižení měkkých tkání v okolí kloubu. **Pohybová ztuhlost** – při vstávání z postele, křesla či při změně polohy těla má pacient pocit, že je ztuhlý, musí se pomalu a obtížně dostat zpět do plné pohyblivosti. Musí se rozcvičit.

Otok kloubu – dochází k němu při městnání tekutiny (výpotku) v kloubu. Bývá to průvodním jevem zánětlivé komplikace. Kloub může být teplý a zarudlý. **Omezení funkce kloubu** – jde zejména o jeho **pohyb**. Se zhoršením nemoci může dojít i k neschopnosti kloubu se potřebným způsobem hýbat. **Deformace a zhrubnutí kloubu** – je to známka pokročilého stadia artrózy. Kloub na první pohled nápadně vystupuje, je deformovaný.

Diagnostika artrózy se opírá o různá vyšetření. Zjištění **anamnézy** (celkový zdravotní stav, bolesti, okolnosti, rodinné zatížení). **Prohmatání a objektivní zhodnocení kloubu** (přítomnost drásotů, zhrubnutí, možnost pohybu apod.), okolí kloubu, zda nedošlo k zánětu. **RTG kloubu**, případně další zobrazovací vyšetření (ultrazvuk, magnetická rezonance). Na RTG snímcích se zkoumá zúžení a atrofie, nebo deformace chrupavky, v pozdějších stádiích i vznik kostních výrůstků, změna struktury kosti.

Protože příčiny vzniku artrózy nejsou zcela jasné a známé, neexistuje zatím přesně cílená **léčba**, která by vedla k úplnému uzdravení postiženého kloubu. Jde především o zpomalení procesu, o zlepšení celkového stavu kloubní výživy a fyzioterapii. V pokročilém stádiu lze přistoupit k operativnímu řešení. Léčba artrózy **probíhá komplexním způsobem**. Bolest tlumíme **analgetiky**, v případě zánětu či svalového spasmu **protizánětlivými léky a svalovými relaxanty**. Doporučuje se užívání **medikamentů, které vyživují kloub**, obsahují glucosamin sulfát, chondroitin sulfát, diacerhein, hyaluronovou kyselinu, kolagen, condrosulf.

Léčba se musí zaměřit na snižování rizik a příčin vzniku artrózy. Obézním pacientům se doporučuje **redukce váhy**, tak aby klouby nebyly zatěžovány nadváhou. Nemocný kloub musí být co nejméně namáhán, k tomu mohou prospět i různé ortézy, hole, berle. Vhodnou a **cílenou rehabilitaci** se dá snížit bolestivost, posílení svalových skupin okolo postižených kloubů, rozsah pohybu a celkové zlepšení situace nemocného. Rehabilitační úkony zaměřené na: *Svalová cvičení – zahrnující posilovací cviky příslušných svalů. *Masáže. *Elektroterapie. *Magnetoterapie či použití laseru.

*Léčba teplem či chladem. *Tepelné obklady bahnem a parafinem při artrótických bolestech. *Krátké studené obklady, např. s ledem při zánětech. *Akupunktura a světloléčba (bio lampa).

Rehabilitaci lze doplnit **vhodným sportem**, např. plaváním, chůzí, jízdou na kole.

Úlevu od bolesti přináší i **speciální gely, krémy a masti**, které jsou běžně k dostání v lékárnách. Velké bolesti se tlumí **anti-revmatiky**.

V případech, kdy žádná léčba nezabírá a bolesti se stupňují, přistoupí lékař k **chirurgickému řešení**. Při menším poškoze-



ní může být operativně **transplantována chrupavka**, používá se zejména při úrazech. Při rozsáhlém poškození kloubu se **operativně** kloub odstraní, případně **nahradí umělým kloubem**. Novou léčebnou metodou **je léčba kmenovými buňkami**.

Prevence artrózy spočívá v udržování **optimální váhy, fyzické kondice, pohyblivosti kloubů a svalů**. To lze docílit **pravidelným cvičením**, které není příliš silové a jednostranně nezatěžuje určité klouby. **Správné stravování** s obsahem vitamínů a minerálů. Je vhodné některé látky užívat i prostřednictvím doplňků stravy, **kolagen, vitamíny D, E, při nedostatku čerstvé zeleniny a ovoce i vitamín C**.

Artrózu lze považovat za **epidemii 21. století**. Souvisí to se životním stylem, způsobem stravování, s nárůstem obezity a s nedostatkem pravidelného pohybu. Je to velmi **alarmující**, protože artróza přináší velké bolesti a omezení do života. Je nutné se nad svým zdravím zamyslet a občas pro ně obětovat něco ze své pohodlnosti a požitkačnosti. **Střídmost v jídlu a přiměřený pohyb všem prospěje**.

ŽELEZNIČNÍ MUZEUM STRASSHOF

Ukázkově vybavené železniční muzeum v rakouském Strasshofu otevřelo pro letošní rok své brány 6. dubna a zahájilo tak jubilejní třicátou sezónu. Velké množství parních, elektrických a motorových lokomotiv, deponovaných sem především z vídeňského technického muzea, doslova oslní. Pro dětské návštěvníky je připravena Gartenbahn, kde se na minivlákku vozí celé rodiny. Modelová železnice je zastoupena mnoha rozměry, velký model velikosti HO zaujme všechny bez rozdílu.

Až do 26. října zde budou nárazově probíhat různé slavnostní dny s bohatým programem. Návštěva tak nejen železničním nadšencům, ale všem, kteří se sem přijdou podívat, splní snad veškerá přání, která historie železnice nabízí. A ne drazé. Vždyť například svezení na parní lokomotivě návštěvníky přijde pouze na čtyři eura, což je zhruba polovina vstupného.



MĚSTEM KARLA HYNKA MÁCHY

Litoměřice jsou městem, které má co nabídnout všem návštěvníkům. Centrum města se zachovalo v podobě, která se musí líbit těm, kdo mají rádi historii a města, kde se zachovaly původní domy. Protože je tady množství galerií, stojí za návštěvu v každé roční době. A je sem i dobré vlakové spojení od Prahy. Za tři čtvrtě hodiny dorazíte vlakem z Prahy do Lovosic a pak stačí sednout na lokálku a za deset minut jste na horním nádraží Litoměřic. Od Kolína je sem pak přímý spoj druhou tratí. Kromě světničky K. H. Máchy „Na Vikárce“ pod

katedrálou sv. Štěpána a jeho sochy u městských hradeb tady najdete dalších šest kostelů, biskupskou rezidenci. Pokud máte zájem o výtvarné umění, pak je tady řada galerií. Severočeská galerie výtvarného umění, která nabízí ročně řadu výstav. Nedávno skončila výstava malíře Zdeňka Buriana, která potěšila hlavně kluky. Hned vedle je galerie naivního umění, Galerie a muzeum litoměřické diecéze a také muzeum na rohu hlavního náměstí. Nesmím zapomenout na před pár lety otevřený gotický litoměřický hrad, kde je moderní

expozice a každoročně je tady velká vinařská akce. Památek je tu celá řada, to se ale dozvíte v informačním centru. Krásným místem je nedávno otevřený park Václava Havla, hned vedle hradu. Ten byl projektován s velkým citem a ve spojení s moderními prvky působí úžasně. Dalo by se toho napsat mnoho o půvabu tohoto města, snad vás několik obrázků inspirovuje k jeho návštěvě.

Miroslav Gloss



Katedrála sv. Štěpána



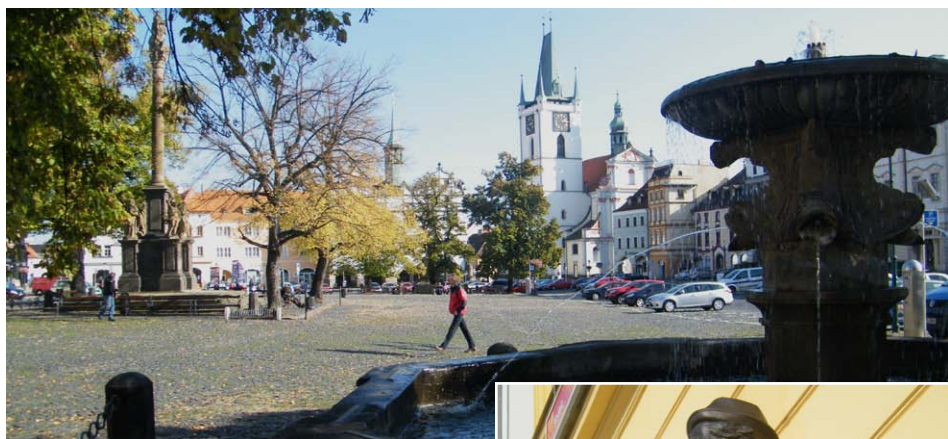
Park V. Havla



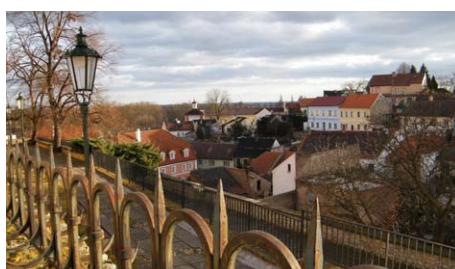
Výhled na náměstí s charakteristickou litoměřickou věží



Restaurace a galerie Salva Guarda



Náměstí s kašnou



Pohled z hraděb



V tomto domě žil známý komik Felix Holzmann

Dívadlo z ochoty Fombánhofsteátr

*sí dovoluje obecenstvu uctívě oznámiti
že se svolením drah železných
pořádá s ensemblem ochotnickým*

*Toulka
historií nádraží
aneb: Živé obrazy z dějin českých*

V sobotu 26. dubna 2014

Praha hlavní nádraží

*sraz: 1. nástupiště u sochy sirá Wintona
začátky: 10.00, 14.00, 17.00, 20.00 hod.
Vstupné 1 zlatku (20 Kč)*

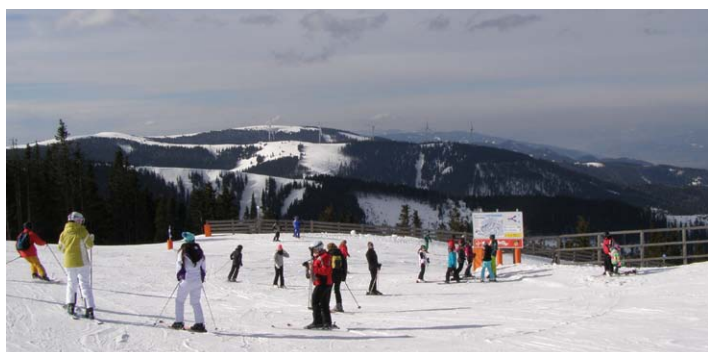
*Při prohlídce secesních prostor
nádraží potkáme osobnosti
19. a 20. století známé i zapomenuté.
Přijďte nahlédnout do minulosti a potkat
Josefa Fantu, Františka Křížíka
či Josefa Švejka a další*



TRADIČNÍ LYŽOVAČKA V RAKOUSKÝCH ALPÁCH

Tak jako každým rokem na přelomu února a března pořádá i letos ZV OSŽ OHL ŽS při divizi Technologie jednodenní lyžařský výlet do rakouských Alp na Semmering do lyžařského střediska Stuhleck. O tuto každoroční lyžařskou zábavu je vždy velký zájem a i tentokrát tomu nebylo jinak; někteří zájemci o výlet využili možnosti nákupu skipasů a na letovisko se vydali vlastní dopravou. Protože ta letošní zima je taková jaká je (tedy – dá se už říct byla taková jaká byla), tak jsme s napětím sledovali každý den na netu počasí a hlavně stav sněhu na sjezdovkách. K našemu milému překvapení nás přivítalo slunečné počasí, ale docela chladné, a protože se nám sluníčko občas schovalo za mráčky, tak stav sněhu na sjezdovkách zůstal docela kvalitní bez známek mokra a nahnutých hromad, jak jsme to občas měli možnost už zažít. Protože bylo zrov-

na období masopustu, tak jsme měli možnost na sjezdovkách potkat i muzikanty, kteří brázдили svahy od hospůdky k hospůdce na velkých saních. Před každou hospůdkou zahráli píseň a pak už jejich umění bylo možno jen zaslechnout v útrokách hospůdky. Bylo to takové hezké zpestření našeho krásného lyžařského výletu k našim jižním sousedům. Tradičně se o nás postaral, co se občerstvení týče, náš věrný řidič František Puchnar a nabídl všem účastníkům v polední přestávce a na závěr lyžovačky jeho kvalitní svařáček, čajíček, kávu, pivečko ba i nealko bylo k mání, a to vše za českou korunu, což každý, kdo si nechtěl měnit eura, rád přivítal. S přáním setkat se tu opět v příštím roce jsme se pod svahem rozloučili a odjeli směr Brno. Spokojenost všech lyžařů byla zřejmá z jejich výrazů, což je vidět i na pár snímcích z naší zdařilé akce.



Loučení se zimou objektivy Jana Buchty a Milana Sedláka

Centrem zimních radovánek bývají často Jeseňníky. Konkrétně pro odboráře například Ramzová s penzionem Pacifik, popřípadě Ostružná s chatami OHL ŽS, AŽD Praha atd.



BOWLING ČD OBLASTNÍ KOLO – MORAVA

Dne 24. března se konalo oblastní kolo v bowlingu. Nejlepší postoupili na mistrovství České republiky.

pořadí	jméno	celkem	průměr	max	min
1	Kateřina Fajdeková	1126	187,67	207	166
2	Svatoslava Brymová	968	161,33	192	113
3	Marie Michalová	905	150,83	185	139
4	Jana Málková	903	150,5	180	127
5	Zdenka Tomanová	896	149,33	181	131
6	Patricie Peslarová	829	138,17	183	113

pořadí	jméno	celkem	průměr	max	min
1	Petr Antl	1307	217,83	246	204
2	Libor Kiš	1125	187,5	224	150
3	František Hnilica	1124	187,33	215	162
4	Antonín Příhoda	1123	187,17	214	168
5	Josef Janů	1122	187	206	170
6	Jiří Pilch	1073	178,83	223	137
7	Jaroslav Bělka	1073	178,83	204	139
8	Miloš Stloukal	1043	173,83	202	117
9	František Horák	1043	173,83	187	165
10	Radek Bílek	1040	173,33	222	134
11	Dalibor Hamrozy	1001	166,83	174	157
12	Aleš Valjent	999	166,5	214	133



Mistrovství ČR železničářů v bowlingu mužů a žen 2014

Ve dnech 3. a 4. dubna se konalo Mistrovství České republiky v bowlingu. Ředitelem turnaje byl místopředseda OSŽ a předseda NeRV Miroslav Novotný, čestným ředitelem vedoucí RCVD Olomouc Ing. Radek Steiger a hlavním rozhodčím Šárka Mužíková.

POŘADÍ	JMÉNO	CELKEM	PRŮMĚR
1	Kateřina Fajdeková	2518	179,86
2	Jana Bobalíková	2366	169,00
3	Václava Kubešová	2338	167,00
4	Jana Hlavacká	2219	158,50
5	Marie Petržílková	2160	154,29
6	Markéta Literová	2160	154,29
7	Jana Málková	2145	153,21
8	Iveta Špuláková	2113	150,93
9	Svatoslava Brymová	2092	149,43
10	Petra Kosařová	2029	144,93

POŘADÍ	JMÉNO	CELKEM	PRŮMĚR
1	Miloš Stloukal	2651	189,36
2	Petr Antl	2628	187,71
3	Antonín Příhoda	2620	187,14
4	Václav Viktora	2597	185,50
5	František Hnilica	2579	184,21
6	Josef Janů	2526	180,43
7	Libor Kiš	2516	179,71
8	Miloš Holý	2501	178,64
9	Otakar Vlk	2452	175,14
10	Pavel Nádvorník	2444	174,57



Mistrovství ČR železničářů ve stolním tenisu

Ve dnech 2. a 5. března se konalo Mistrovství České republiky ve stolním tenisu. Technickým ředitelem turnaje byl Svatopluk Kubala a hlavním rozhodčím Miroslav Rampula.

1	Svojanovská Jana	Praha
2	Klišová Alena	Olomouc
3	Pospišilová Carmen	Olomouc
4	Kropáčová Drahomíra	Olomouc
5	Hindráková Martina	Praha
6	Hlavacká Jana	Praha
7	Malíková Miloslava	Plzeň
8	Bělíková Leona	Plzeň

1	Koniček Michal	Olomouc
2	Flíbor Zbyněk	Olomouc
3	Zitta David	Olomouc
4	Pivoňka Jaromír	Praha
5	Trefný Jan	Plzeň
6	Císler Václav	Plzeň
7	Lopata Vladimír	Plzeň
8	Špitálský Ladislav	Praha
9	Vojáček Rudolf	Plzeň
10	Jemelka Libor	Olomouc
11	Zuzaňák Jiří	Olomouc
12	Svoboda Jaroslav	Plzeň
13	Plšek Josef	Olomouc
14	Houdek Roman	Praha
15	Šleis Petr	Plzeň
16	Hýbl Tomáš	Praha
17	Vrážel Jiří	Praha
18	Dolejš Martin	Praha

Mistrovství USIC v atletice

Ve dnech 29. až 31. května se bude konat v Trutnově regionální mistrovství USIC v atletice za účasti železničářů z Belgie, Švýcarska a České republiky.

Soutěžit se bude v těchto disciplínách: muži – 100 m, 800 m, 1500 m, 5000 m, švédská štafeta, koule, oštěp, skok daleký; ženy – 100 m, 800 m, štafeta 4x100 m, koule, oštěp, skok daleký.

Redakce a redakční rada magazínu Nedrážní Obzor přeje příjemné a ničím nerušené prožití velikonočních svátků



Blahopřejeme

V tomto měsíci slaví narozeniny:

Jiří Cenek – OHL ŽS Brno

Ing. Dagmar Moučková – OHL ŽS Brno ŘS

Magdalena Stránská – CZ Loko Č.Třebová

Jiří Franci – ŽPSV Doloplazy

Jiří Štolfa – SŠ Šumperk

Jana Bučková – ŽP Přerov

Miroslav Dobisík – AŽD VZ Olomouc

Helena Otrusinová – AŽD VZ Brno