

■ České dráhy modernizují	str. 3
■ CZ LOKO optimalizuje vozy společnosti ČEPRO	str. 4
■ SKANSKA zavedla carsharing	str. 4
■ Vedení NeRV informuje	str. 5
■ O zdraví	str. 8
■ Možnosti rekreace	str. 9
■ Tip na výlet	str. 10
■ Sport	str. 11
■ Fotoreportáž – FED CUP	str. 12
■ Blahopřejeme	str. 12

BUDEME KONKURENCESCHOPNÍ NAŠIM SOUSEDŮM?

Téma vysokorychlostních tratí ve smyslu budoucnosti naší železnice se poněkud – ale jen zdánlivě – vymyká z prostředí tzv. nedrážních. Proč zdánlivě? Odpověď je jednoduchá. Někdo je musí postavit a zprovoznit. A také bude třeba vybudovat patřičné zázemí a postavit odpovídající kolejová vozidla.

Pro ty, co pamatují výstavbu hlavních železničních koridorů v České republice, je jasné, že to bude opět pěkný „šrumeček“. Nejenom tedy, že se ještě více přiblížíme rychlostí a kvalitou dopravy našim sousedům, ale přibude i spousta nových pracovních příležitostí.

Zatím je ale vše v oblasti teorie. Než se dostaneme k jejímu řešení, podívejme se do zahraničí. Průvodci nám budou pracovníci státní organizace SŽDC inženýři Martin Švehlík, Petr Provazník, Marek Pinkava a Tomáš Beran.

První v dnešním smyslu vysokorychlostní tratí byla italská Direttissima mezi Florencií a Římem, částečně zprovozněná v 70. letech minulého století. Následoval první úsek francouzské vysokorychlostní sítě mezi Paříží a Lyonem, uvedený do provozu v roce 1981. V závěru 80. let tedy již bylo kde hledat inspiraci. První německá trať mezi Hannoverem a Würzburgem byla sice zprovozněna až v roce 1991, i tak se s ohledem na sousedství s tehdejší NSR tvůrci směrnice poohlíželi i zde.

Novodobá technicko-provozní studie byla zpracována v letech 2015–2017 a na zpra-



Foto: Jan Buchta

cování se podíleli členové zpracovatelského konsorcia SUDOP PRAHA, ACRI a Metroprojekt. Úkolem projektantů byla řešerše technických a provozních řešení vysokorychlostních tratí v Německu, Rakousku, Itálii, Francii a Španělsku. Už jen na výčtu zemí, kde lze získat inspiraci, je patrné, jaký skok vysokorychlostní železniční doprava za uplynulých 30 let učinila. Vždyť na území některých z nich v té době žádné vysokorychlostní tratě nebyly.

Ve **Francii** byl impulsem k rozvoji vysokorychlostní železniční dopravy nedostatek kapacity na nejméně frekventovanější trati mezi Paříží a Lyonem. Namísto vybudování nové konvenční trati pro veškerou dopravu bylo do jisté míry experimentálně rozhodnuto o vybudování trati pro vysoké rychlosti, na které měly být provozovány pouze nově vyvinuté vysokorychlostní vlaky schopné zvládnout nejenom vysoké rychlosti ale i výrazně vyšší hodnoty podélných sklonů trati. Takové řešení umožnilo snížit na minimum délku umělých staveb, tedy mostních objektů a tunelů a tím snížit investiční náklady. Podobný přístup pak byl zvolen i u ostatních tratí, a proto z technického hlediska vypadají velmi podobně. Až nyní spolu s rozmachem těchto tratí i do okrajovějších částí země se přístup částečně mění a vybrané nové úseky jsou uzpůsobené pro provoz také nákladních vlaků.

Ve **Španělsku** byl spouštěcím mechanismem k rozvoji vysokorychlostní železnice nepříznivý vývoj trhu osobní dopravy a podíl železnice ve své konvenční podobě. V dopravě na velké vzdálenosti se čím dál více prosazovala letecká doprava. Tento dopravní mód se stal tím hlavním, kterému měly nové rychlé vlaky AVE konkurovat. To také předurčilo jejich podobu. Služba se má velmi podobat letecké, včetně servisu ve vlacích a způsobu odbavení cestujících před a po cestě. Z pohle-

Pokračování na str. 2

GDPR NABÝVÁ ÚČINNOSTI DNE 25. KVĚTNA 2018

Nařízení (EU) 2016/679 (GDPR) představuje právní rámec ochrany osobních údajů platný na celém území EU, který hájí práva jejich občanů proti neoprávněnému zacházení s jejich daty a osobními údaji. GDPR přebírá všechny dosavadní zásady ochrany a zpracování údajů, na nichž unijní systém ochrany osobních údajů stojí a potvrzuje, že ochrana cestuje přes hranice současně s osobními údaji.

V souladu s tím dále obecné nařízení rozvíjí a posiluje práva lidí dotčených zpracováním, a to v obou složkách: mít (získávat) informace o tom, které jejich údaje jsou zpracovávány a proč, a domáhat se dodržování pravidel, včetně nápravy stavu. GDPR klade systematic-

ky důraz na vymahatelnost práv lidí a povinností správců (odpovědných za zpracování). Obsahuje proto propracovanější a náročnější pravidla pro zvláštní kategorie údajů a zpracování a současně vymáhá od správců a zpracovatelů výrazně aktivnější přístup, zejména se jedná o to, že před zahájením nového zpracování je třeba posoudit vliv jednotlivých zpracování na ochranu osobních údajů (DPIA) a zvolit vhodné nástroje ochrany údajů, za určitých podmínek si vyžádat předběžnou konzultaci u dozorového úřadu. Klíčem k nastavování povinností pro správce je rizikovitost, která je dovoloována z rozsahu zpracování, zpracovávaných osobních údajů a používaných technologií.

BUDEME KONKURENCESCHOPNÍ NAŠIM SOUSEDŮM?

Dokončení ze str. 1

du technického provedení tratí se tak dospělo k podobě blízké francouzským tratím. Rychlým vlakům nestojí v cestě nákladní doprava, na trasách jsou využívány větší sklony. Odlišná je však podoba železničních stanic, a to i v kontextu jiných evropských železnic. Musí být totiž přizpůsobeny odbavení cestujících, které známe z letecké dopravy. Proudí cestujících musí být striktně odděleny, stanice musí obsahovat prostory pro odbavení zavazadel i pro čekání cestujících v době mezi odbavením a nástupem do vlaku. V délce tratí a rychlostech na nich dosahovaných je dnes Španělsko evropským lídrem.

Příběh **německé** rychlé železnice je jiný. Rychlé vlaky jsou tradičně zcela integrovány do dálkové železniční dopravy v zemi bez jakýchkoliv omezení, bez povinných rezervací nebo zvláštních tarifů. Délka vysokorychlostních tratí je ve srovnání se zde již uvedenými zeměmi poměrně malá, přesto se lze s rychlovlaky setkat v každém větším městě. Ke své jízdě totiž nevyužívají pouze vysokorychlostní tratě (to konečniců není nutné ani ve Francii či Španělsku), ale v některých případech i většinovou část své trasy realizují na běžných konvenčních tratích. Po technické stránce DB v uplynulém období využily různé možnosti. Již zmíněná trasa Hannover–Würzburg byla konstruována pro veškerou dopravu, tedy sklony do 12,5 ‰. To generovalo nemalé délky mostních a tunelových objektů. S ohledem na aerodynamické účinky při vzájemném míjení protijedoucích vlaků je však nakonec nákladní doprava provozována pouze v časech, kdy setkání nákladního vlaku s rychlovlakem nenastane, tedy zejména v nočních hodinách.



Martin Švehlík



Petr Provazník



Marek Pinkava



Tomáš Beran

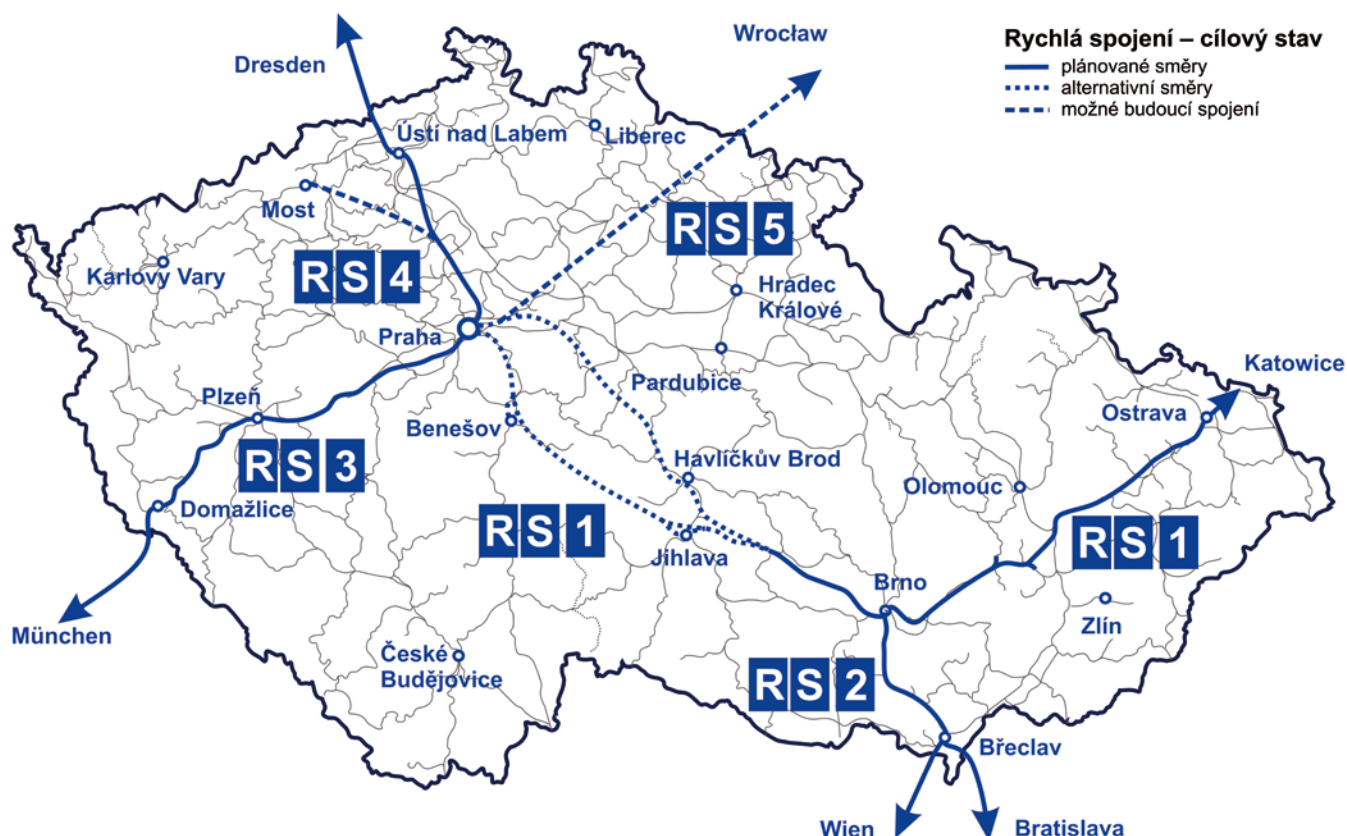
I další vysokorychlostní trať mezi Frankfurtem nad Mohanem a Kolínem nad Rýnem byla původně uvažována jako univerzální. S ohledem na vysoké investiční náklady, a také po ověřeném úspěchu francouzského řešení, se do realizace dostala podoba trati upravená pouze pro osobní dopravu. Tlak na minimální odchylky nové trasy od dálnice nakonec vedl k podobě trati, kterou známe dnes. Tedy k trase, která s ohledem na své ostré směrové a sklonové poměry vlastně není interoperabilní a umožňuje provoz pouze některých vlakových jednotek. Síť páteřních německých železnic dnes obsahuje směs novostaveb tratí pro rychlosti do 300 km/h, ale některé pro rychlosti jen 250 km/h. Zahrnuje také řadu úseků modernizovaných nebo částečně přestavěných pro rychlosti 200–250 km/h.

Rakousko se vydalo cestou tzv. vysokovýkonnostních tratí namísto tradičního pojetí vysokorychlostních tratí. Úpravami infrastruktury sledovalo zejména navýšení kapacity na své železniční síti. Jedním prvkem bylo vybudování dalších dvou kolejí na západo-východním tahu pro rychlost 200–250 km/h.

Druhým prvkem se stala výstavba tunelů pod vrcholky Alp a navazujících traťových úseků ve směru severo-jihním. Protože hlavním motivem je zvýšení kapacity co do počtu vlaků a snížení energetické náročnosti pro jízdu nákladních vlaků doposud realizovanou přes vysoko položená horská sedla, jsou nové tratě uzpůsobené i nákladní dopravě. Pro spolehlivou a efektivní koexistenci osobních i nákladních vlaků pak vychází maximální traťové rychlosti na těchto tratích do 250 km/h.

Věříme, že teorie se promění v praxi a podle výsledků studií se vysokorychlostní železnice začne realizovat.

Na území ČR definuje základní rozsah vysokorychlostní a konvenční dráhy Nařízení Evropského parlamentu a Rady o rozvoji transevropské dopravní sítě. Tratě jsou podle tohoto nařízení zařazeny do tzv. globální a hlavní sítě. Má-li být hlavní síť vytvořena koordinovaně a včas, což umožní maximalizovat její přínos, měly by dotčené členské státy zajistit přijetí vhodných opatření za účelem



dokončení projektů do roku 2030. Globální síť má být dokončena do roku 2050. Součástí hlavní sítě vysokorychlostních tratí je úsek novostavby VRT Praha–Lovošice/Litoměřice a také modernizace úseků Brno–Přerov a Brno–Vranovice. Součástí globální sítě jsou dále novostavby VRT Praha–Brno, Přerov–Ostrava a Praha–Vratislav. VRT mají podle Nařízení podobu zvlášť postavené vysokorychlostní tratě vybavené pro rychlost 250 km/h nebo vyšší a zvlášť modernizované konvenční tratě vybavené pro rychlosti přibližně 200 km/h.

Koridory vysokorychlostní dopravy jsou také součástí strategického dokumentu Politika územního rozvoje ČR. Tento materiál je celostátní nástroj územního plánování, který slouží zejména pro koordinaci územního rozvoje, koordinaci územně plánovací činnosti jednotlivých krajů a současně jako zdroj důležitých argumentů při prosazování zájmů ČR v rámci územního rozvoje Evropské unie. Politiku pořizuje Ministerstvo pro místní rozvoj a schvaluje vláda ČR. Koridory vysokorychlostní dopravy jsou v tomto dokumentu vymezeny z důvodu jejich ochrany na území ČR v návaznosti na obdobné koridory v zahraničí. Politika také definuje úkol prověřit reálnost, účelnost a požadované podmínky územní ochrany koridorů VRT, včetně způsobu využití vysokorychlostní dopravy a její koordinace s dalšími dotčenými státy. Politika má za úkol vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potře-



Foto: Karel Šimáček

by veřejné dopravy. Přijatý dokument konstatuje, že mobilita a dostupnost prostřednictvím environmentálně šetrné formy dopravy jsou klíčovými předpoklady hospodářského rozvoje ve všech regionech. Cílem je tak vytvářet podmínky pro zkvalitnění dopravní dostupnosti měst, které jsou přirozenými regionálními centry.

Podporu výstavby VRT vyjádřila v březnu letošního roku svým usnesením také Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR. Poslanci vnímají zásadní význam vysokorychlostní železnice pro další ekonomický rozvoj České republiky a uvědomují si nutnost jejího zapojení do rozvíjející se evropské sítě vysokorychlostních

tratí. V usnesení žádají, aby byl pro novou vysokorychlostní síť v ČR v maximální možné míře sledován parametr návrhové rychlosti 300 až 350 km/h, pokud to bude z hlediska geografických poměrů a zejména z hlediska investičních a provozních nákladů opodstatněné. Dále žádají, aby byla pro novou síť VRT v ČR sledována priorita páteřního vysokorychlostního železničního spojení Drážďany–Praha a Praha–Brno–Přerov–Ostrava/Břeclav a následně v případě své odůvodněnosti výstavba druhé hlavní kapacitní osy Vratislav–Praha–Plzeň–Mnichov.

Připravil Milan Sedlák

ČESKÉ DRÁHY SOUTĚŽÍ 50 MODERNÍCH ELEKTRICKÝCH VLAKŮ PRO REGIONÁLNÍ LINKY

České dráhy vyhlásily soutěž na dodávku až 50 moderních elektrických jednotek pro regionální dopravu. Rámcový kontrakt uzavřený s vítězem soutěže umožní národnímu dopravci pružně reagovat na objednávku krajů při zajištění dopravní obslužnosti v regionech a brzy po uzavření kontraktů na dopravní služby nasadit nová komfortní vozidla do provozu.

„V současnosti jednáme s kraji o modelu zajištění dopravní obslužnosti na regionálních linkách po roce 2019. Protože chceme být pro kraje a jejich občany dobrým partnerem, připravujeme se už nyní na rychlé nasazení moderních

vlaků. Ještě letos chceme vybrat dodavatele nových elektrických jednotek, se kterým uzavřeme rámcový kontrakt, a hned jak se dohodneme s kraji na zajištění dopravní obslužnosti, můžeme zadat jejich výrobu. Lidé v regionech se tak svezou moderními vlaky podstatně dříve, než kdybychom s výběrem dodavatele vlaků čekali až na podpisy smluv o dopravní obslužnosti,“ vysvětluje postup objednávky nových elektrických jednotek Miroslav Kupec, člen představenstva Českých drah odpovědný za techniku, servis a majetek.

Vítězný uchazeč mezinárodního tendru má Českým drahám dodat moderní, klimatizované, nízkopodlažní elektrické jednotky s kapacitou 140 až 160 míst k sezení určené pro obě hlavní trakční soustavy v České republice (3 kV DC, 25 kV 50 Hz AC) a pro rychlost až 160 km/h. V provozu bude možné spojit až 3 jednotky do jednoho vlaku ovládaného jedním strojvedoucím s kapacitou cca 420 až 480 míst k sezení. Vysokou bezpečnost provozu zajistí vybavení nejmodernějším evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS. Hodnota tohoto rámcového kontraktu přesáhne 6 miliard korun.

„V případě dohody s kraji na zajištění dopravní obslužnosti po roce 2019 se mohou občané

příslušných regionů těšit na brzké pořízení nových vlaků a jejich nasazení do provozu. V nových vlacích klademe velký důraz na pohodlné cestování všech skupin zákazníků, ať už jsou to lidé dojíždějící do zaměstnání, studenti, ale třeba i maminky s kojenci, které cestující s kočárky, lidé upoutaní při pohybu na vozík nebo spoluobčané, kteří přišli o zrak,“ doplnil Miroslav Kupec předností moderních služeb nabízených Českými drahami.

Cestující se mohou těšit na moderní vlaky, které jim například nabídnou: moderní světlý a přehledný klimatizovaný interiér s ergonomicky řešenými čalouněnými sedačkami v provedení 1. a 2. třídy; bezbariérový nástup s podlahou vozidla ve výši moderních nástupišť bez nutnosti překonávat schody, pro cestující na vozíku budou vybaveny plošinou pro překlenutí prostoru mezi nástupištem a podlahou vozu, na zastávkách s nižšími nástupišti usnadní nástup dodatečný výsuvný schod; moderní bezpečné představné dveře ovládané tlačítky, centrálně uzavírané a blokované již před rozjezdem vlaku, navíc pro nevidomé a slabozraké budou čelní dveře jednotky vybavené dálkovým ovládáním dveří, obsluhované slepečkou vysílačkou a vybavené akustickým majáčkem.



Foto: Jan Buchta

CZ LOKO OPTIMALIZUJE VOZOVÝ PARK SPOLEČNOSTI ČEPRO

Akciová společnost ČEPRO se po třech letech opět rozhodla pro investici do svého vozového parku posunovacích lokomotiv. Koncem loňského roku vypsal tendr na komplexní modernizaci své lokomotivy 740.891. CZ LOKO podalo nabídku na modernizaci vozidla na svou řadu EffiShunter 700 a v březnu 2018 se stalo oficiálně vítězem tohoto tendru. Ve středu 18. 4. 2018 pak v provozovně CZ LOKO v Jihlavě došlo ke slavnostnímu podpisu smlouvy. Za společnost ČEPRO se slavnostního podpisu zúčastnil předseda představenstva Mgr. Jan Duspěva, za CZ LOKO pak místopředseda představenstva a generální ředitel Josef Gulyás a člen představenstva Ing. Jan Bárta.

„Velice oceňuji pragmatický přístup společnosti ČEPRO k obnově a údržbě svého vozového parku. Velmi často se totiž setkáváme s případy, kdy provozovatel raději volí opravu původního vozidla místo jeho komplexní modernizace. Z krátkodobého hlediska to možná vypadá ekonomičtěji, protože cena opravy je oproti komplexní modernizaci zhruba

třetinová, nicméně jedná se pouze o oddálení problému. Už teď bojujeme s katastrofálním nedostatkem náhradních dílů na původní vozidla ČKD, a když už jsou díly dostupné, jejich kvalita je pak velice špatná. Jsem si jistý, že společnost ČEPRO si provozem vozidla velice rychle ověří správnost svého rozhodnutí. Provozně je totiž EffiShunter 700 prakticky nová lokomotiva. Ze zkušeností víme, že návratnost takové investice oproti pouhé opravě se pohybuje v horizontu 5 – 10 let, což je při třicetiletém životním cyklu vozidla velice dobrý výsledek“, říká pan Josef Gulyás, místopředseda představenstva a generální ředitel CZ LOKO.

EffiShunter 700 z rodiny posunovacích lokomotiv EffiShunter je navržen primárně pro posun v náročných podmínkách těžkého průmyslu, na posun v terminálech intermodální dopravy nebo přístavech. Jedná se o komplexní modernizaci posunovacích lokomotiv ČKD řad 740 nebo 742. Lokomotiva je vybavena spalovacím motorem CAT C27 o výkonu 709 kW a splňuje všechny provozní a technické nároky kladené na lokomotivu 21. století.



Předseda představenstva společnosti ČEPRO Mgr. Jan Duspěva (vlevo) a místopředseda představenstva a generální ředitel CZ LOKO Josef Gulyás během slavnostního podpisu

Akciová společnost ČEPRO zajišťuje přepravu, skladování a prodej ropných produktů. Provozuje též síť vlastních čerpacích stanic pod obchodním názvem EuroOil. Na svých vlečkách provozuje celkem 11 lokomotiv různých typů a výkonnostních kategorií.

Zdroj: CZ LOKO

SKANSKA ZAVEDLA CARSHARING

Skanska jako první velká firma v České republice přišla s řešením z oblasti sdílené ekonomiky. Od února využívají její zaměstnanci na principu carsharingu pět služebních aut.

Skanska vozidla provozuje ve spolupráci s firmou Car4Way, největším poskytovatelem sdílených vozů v České republice. Rozdíl mezi běžnými služebními vozy a carsharingem spočívá ve výrazném zvýšení vytiženosti aut. Těch je potřeba méně a snižuje se tím dopad na životní prostředí.

Princip volného carsharingu je jednoduchý: po registraci může uživatel využívat kterékoliv auto, které je součástí sítě veřejně sdílených vozů, a přitom není omezen místem, kam musí vůz vrátit (vyhrazenou lokalitou je celé město,

v Praze zahrnuje lokalita fialové i modré zóny). Zatímco pro normálního uživatele je taková služba dobrou alternativou, pokud se mu nevyplatí nebo nechce kupovat vlastní auto, pro firmy je to šance na ekologičtější způsob osobní dopravy, ať už využívá veřejně dostupných vozů ve volném carsharingu, nebo vyhrazených vozů v rámci komunity jako Skanska.

Ekologicky a ekonomicky

Ekologický přínos je jasný – auta se využívají v maximální míře. Za necelé dva měsíce se ve Skanska potvrdilo, že potřeba najetých kilometrů sice zůstává, ale vystačí na ni menší počet aut. Obecná situace je přitom jiná. V České republice je registrováno přes 5,5 mi-

lionu osobních aut, která v průměru stojí 95 % času na parkovišti. Pro firemní klienty je zajímavý i ekonomický aspekt celé věci. Auta se sdílejí napříč celou firmou a klesají tak pořizovací a provozní náklady. Dochází také k úspoře parkovacích míst.

„Mezi naše firemní hodnoty patří i ochrana životního prostředí, takže řešení v podobě carsharingu bylo poměrně logickým krokem. Carsharing celkově zlepšil naše hospodaření s naším automobilovým parkem. Sdílení jako princip nakládání se zdroji podporujeme i v jiných oblastech,“ říká Dana Hrdinová, vedoucí oddělení nákupu Skanska.

Skanska prosazuje udržitelné podnikání a zelená řešení dlouhodobě. Jako první u nás přišla s obytným domem, který recykluje šedou vodu. První vlašťovkou ve sdílení pak byla spolupráce s bikesharingovou společností Homeport, kdy Skanska vystavěla u svého karlínského sídla Corso Court stojan pro sdílená kola. Před touto budovou se nacházejí i dobíječky pro elektrinu poháněná auta.

Skanska navíc rozšířila carsharingem oblast zaměstnaneckých benefitů. Zaměstnanci mohou podnikat sdílenými auty soukromé cesty. Nabídka se v takovém případě rozšiřuje na všechna vozidla, která Car4Way ve své síti nabízí. Místo carsharingové kartičky provozovatele pak stačí na odemknutí vozu zaměstnanecká karta.

Ondřej Svatoň

Vedoucí odboru Komunikace a marketing
ve společnosti Skanska a.s.



Foto: Jan Buchta

Jednání vedení NeRV v uplynulém období

17.4.2018 – Výbor při OHL ŽS a jednání s novým ředitelem OHL ŽS Ing. Kocůrkem
Bc. Dousková, Novotný

18.4.2018 – členská schůze ZO Drážního úřadu Praha
Bc. Dousková, Novotný

23.4.2018 – Jednání Ú OSŽ
Bc. Dousková, Novotný, Štiller, Šimáček

24.4.2018 – dopoledne MČR železničářů bowling nad 45 let (ředitelka mistrovství Plzeň)
Bc. Dousková

24.4.2018 – ve večerních hodinách přijetí delegace
ETF Bc. Dousková

25.4.2018 – doprovod delegace ETF Lužná u Rakovníka
Bc. Dousková

25.4.2018 – dopoledne pověřen ukončením MČR v bowlingu Plzeň
Novotný

25.4.2018 – odpoledne setkání klubu seniorů MOVO Plzeň
Novotný

3.5.2018 – jednání výboru při TSS ke kolektivní smlouvě
Bc. Dousková, Novotný

10.5.2018 – Oblastní turnaj v tenisu Duchcov, ředitelka turnaje Bc. Dousková

17.5.2018 – odpoledne jednání na Dopravním zdravotnictví Plzeň
Bc. Dousková

17.5.2018 – odpoledne členská schůze ZO SKANSKA EMD
Novotný

18.5.2018 – jednání se ZV OSŽ CZ Loko, jednání s vedením společnosti
CZ Loko

21.5.2018 – dopoledne porada vedení OSŽ, P OSŽ
Bc. Dousková

21.5.2018 – odpoledne oblastní kolo discgolf Kolín ředitelka
Bc. Dousková

22.5.2018 – jednání Nedrážního republikového výboru
Bc. Dousková, Novotný, Štiller, Šimáček

23.5.2018 – jednání Ú OSŽ
Bc. Dousková, Novotný, Štiller, Šimáček

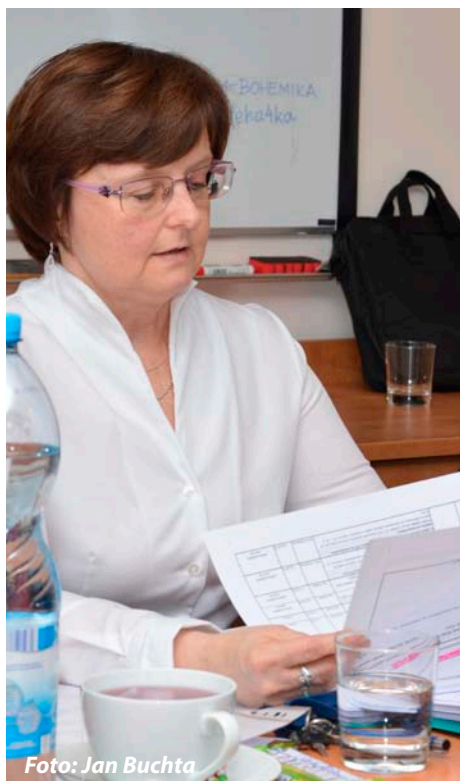


Foto: Jan Buchta

Může zaměstnanec opustit pracoviště v době přestávky v práci? Je možné požití alkoholického nápoje v této době?

Pokud zaměstnavatel nemá v areálu podniku zajištěno zdravotní stravování, může zaměstnanec v době přestávky v práci opustit pracoviště.

V opačném případě, kdy stravování je zajištěno v areálu pracoviště, může zaměstnavatel v pracovním řádu, kolektivní smlouvě či v pracovní smlouvě opouštění pracoviště v době přestávky zakázat. Tento zákaz je vhodný zejména v provozech, kde se vyžadují zvýšená bezpečnostní opatření.

I když se přestávka na jídlo a oddech nezapočítává do pracovní doby, přesto platí zákaz požívání alkoholických nápojů na pracovišti. Vliv alkoholu být v malém množství, by nebylo možné eliminovat v tak krátké době. Pokud by zaměstnanec v tuto dobu požil alkoholický nápoj, nemůže již dále pokračovat v práci.

V každém případě platí, že doba přestávky se nezapočítává do stanovené délky pracovní doby.

R. D.

Novinka, která usnadní vyřizování žádosti o řidičský průkaz

Od 1. 7. 2018 dochází ke změně vydávání řidičského průkazu. Ministerstvo dopravy dokončuje přípravu jednoduššího systému vydávání ŘP. Ten umožní žadatelům o řidičák obrátit se, bez nutnosti papírové fotky, v jakékoliv obci s rozšířenou působností na příslušný útvar.

Úřady budou pro pořízení fotky nově vybaveny webkamerami a pro elektronický podpis tablety. Pokud žadatel má v databázi digitalizovanou fotografii, systém ji dokáže využít pro potřeby nového ŘP, takže není třeba nová fotka.



Ilustrační foto: Jan Buchta



Novinka v systému vydávání řidičských průkazů představuje velké usnadnění především pro osoby ČR, které mají odlišnou trvalou adresu od dlouhodobého pobytu. Například – nahlášené trvalé bydliště máte v Brně, ale z osobních důvodů bydlíte v Plzni. Za současného režimu musíte o ŘP požádat v Brně. Od 1. července 2018 však dochází k výrazné změně, kdy žádost je možné podat a vyřídit v Plzni.

Počet takto nově vybavených pracovišť v ČR je přibližně 500 ve 206 obcích s rozšířenou působností.

R. D.

Započítává se mytí zaměstnanců do pracovní doby?

V zákoníku práce není odkaz na osobní očistu (např. mytí) po skončení práce. Tyto úkony by měli zaměstnanci vykonávat po skončení pracovní doby.

Přesto v některých podnicích se vyvinula nesprávná praxe, kdy osobní očista se vykonává před skončením práce.

Pokud se zaměříme na „čisté“ provozy, není z hygienického pohledu problém. V opačném případě jsou zaměstnanci v „nečistém“ provozu znevýhodněni. Jedná se o podniky, kde je např. vysoká prašnost, nadměrná fyzická zátěž, dále pak u zaměstnanců pracujících v infekčním prostředí, v potravinářském průmyslu, atd.

Z tohoto důvodu zákoník práce, který tuto otázku očisty neupravuje, umožňuje zaměstnavatelům, aby v kolektivní smlouvě či ve vnitřním předpise stanovili, kolik času k očištění po skončení práce se započítává do pracovní doby.

R. D.

ČD vybaví své vlaky bezpečnostním systémem ETCS za 4,7 mld. korun

České dráhy (ČD) vyhlásily šest soutěží na vybavení svých vozů evropským zabezpečovacím systémem ETCS. Předpokládaná hodnota všech soutěží by měla činit 4,7 miliardy korun. Společnost to dnes oznámila v tiskové zprávě.

České dráhy chtějí v příštích letech instalovat ETCS až do 468 současných vozidel 24 různých řad. Nové vlaky, které dráhy teprve chystají pořídit, by už měly mít systém v základní výbavě.

Cestující a personál díky tomu dostanou moderní způsob zabezpečení jízdy vlaku. Ten je lépe ochrání před vznikem nehody v důsledku lidské chyby či kvůli náhlé zdravotní indispozici strojvedoucího, než to dokázaly současné bezpečnostní systémy.

Jednotlivé soutěže jsou vyhlášené pro určitý okruh vozů. Podniku to umožní vybírat z většího množství uchazečů než při jediné zakázce. Tři soutěže jsou vyhlášené přímo na zabudování systému do vlaků, u dalších třech soutěží se bude jednat o rámcové kontrakty, jejichž čerpání bude probíhat podle potřeb drah v budoucnosti a konečných termínů spouštění systému ETCS na českých tratích.

ETCS je automatický zabezpečovací systém, který umožní přenos informací o trati a jízdě strojvedoucímu a zároveň centrálně sleduje a kontroluje dodržování rychlosti a směru vlaku nebo i případných omezení na trati. Hlavním úkolem systému je zajištění bezpečnosti vlakové dopravy a aktivní zásah do řízení vlaku v případě selhání nebo omylu strojvedoucího.

ETCS by měl postupně nahradit až 20 různých národních systémů vlakových zabezpečovačů. To má umožnit vedení vlaků po celém území Evropy bez nutnosti výměn hnacích vozidel na hranicích nebo potřeby vybavení jednotlivými národními systémy.

M.N.

Kde jsou zlaté časy?

Plzeňské Škodě prudce klesly tržby i zisk

Škoda Transportation v posledním roce éry Krška, Čmejly a Koreckého zaznamenala pád tržeb o čtvrtinu.

Jak se lze dočíst ve výroční zprávě za rok 2017, plzeňský výrobce vlaků, tramvají a trolejbusů Škoda Transportation prožívá horší časy. Úbytek tržeb firma zaznamenala hlavně na domácím českém trhu. Zisk klesl dokonce o 58 procent. Za loňský rok vydělala společnost 712 milionů korun po zdanění, což představuje více než poloviční propad oproti zisku o rok dříve. Tržby se v meziročním srovnání propadly o 25 procent na 11,8 miliardy korun.

Propadl se odbyt tramvají, lokomotiv a příměstských vlaků, tržby dceřiných firem Pars nova a Škoda Vagonka klesly na méně než polovinu stavu z roku 2016. Lépe se dařilo dce-

řině společnosti Škoda Electric, která těžila z rostoucího zájmu o škodovské trolejbusy.

Loňský rok byl poslední, kdy Škodu Transportation vlastnila skupina investorů vedená Tomášem Krskem, Markem Čmejlo a Michalem Koreckým.

Podle dohody uzavřené loni v listopadu koupila plzeňskou Škodovku skupina PPF nejbohatšího českého byznysmena Petra Kellnera. Jak se lze ve výroční zprávě dočíst, původní vlastníci podnik před prodejem „vylepšili“ – například odpuštěním úvěrů v objemu 3,2 miliardy korun a navýšením vlastního kapitálu o 4,2 miliardy.

M.N.

Vzpomínka na firmu FEREX Liberec.

Co straší železniční dopravce? Tiché koridory!

Nákladní železniční dopravce čekají v příštích letech s velkou pravděpodobností velké investice do vozidel. Ve hře je zavedení takzvaných tichých koridorů. Česká republika je proti, ale zavedení se zřejmě nevyhne.

Toto opatření by znamenalo, že v noci by nemohly jezdit nákladní vlaky po těchto koridorech se stávajícími litinovými brzdovými špalky, ale novějšími kompozitními nebo s kotoučovými brzdami.

Změny navržené v technické specifikaci pro interoperabilitu pro hluk, vyjdou jako nařízení Evropské komise a tím budou závazná pro všechny členské státy. Hlavními zastánci jsou Němci a Rakušané. Z hlediska určení tratí, které budou prohlášeny za tiché, jsou zatím ve hře dvě možnosti. Buď bude na každé zemi, jaký koridor si zvolí za tichý nebo to bude uvedeno přímo v nařízení. Česká republika preferuje první variantu.

Tak či tak budou ohroženi tuzemští dopravci. Vzhledem k objemu nákladu, který po železnici proudí, by to pro české dopravce znamenalo velké investice do výměny vozů. Pro velkou vytíženost tratí nemohou dopravci po-

čítat, že by jezdili více přes den. Pravděpodobně bude možné získat dotaci na výměnu brzdového systému.

Nový právní předpis EU by měl být účinný koncem roku 2019. Přechodná doba zavedení tichých zón dosud nebyla stanovena.

Někteří dopravci vyzkoušeli přezbrojení na jiné typy špalíků, takzvané LL vyrobené z kompozitních materiálů. Zkušenosti nyní ukazují, že LL špalíky nejsou náhradou za litinu, tak jak bylo při jejich uvedení na trh deklarováno. Hlavně při brzdění z nízkých rychlostí dochází k překračování maximálního brzdného účinku a nadměrnému zahřívání brzdových zdří a kol.

Při zkouškách vozu přestrojeného z litiny na LL špalíky na zkušebním okruhu docházelo i při různých nastavení brzdového rozvaděče opakovaně k jízdě smykem a tedy k poškození dvojkolí. Další nebezpečí z nadměrného zahřívání kol je poškození jízdní plochy. I proto se raději vrací zpět k litině.

Při této příležitosti se nám vybaví nedávné zrušení významného výrobce litinových zdří, firmy FEREX Liberec.

M.N.

Brněnská firma OHL ŽS měla loni potřetí po sobě ztrátu

Brněnská stavební společnost měla loni třetím rokem po sobě ztrátu ve stovkách milionů korun. Její hospodaření loni skončilo minusem 372 milionů korun, vyplývá z pozvánky na valnou hromadu společnosti. Za rok 2016 firma prodělala rekordních téměř 1,5 miliardy korun, o rok dříve zhruba půl miliardy korun.

Představenstvo společnosti navrhuje valné hromadě schválit převedení loňského výsledku na účet neuhrazená ztráta minulých let a uhradit celkovou ztrátu ve výši kolem 950 milionů korun převodem z účtu ostatní kapitálové fondy a z účtu emisní ážio, což je roz-



Foto: Milan Sedláček

díl mezi akcí v nominální hodnotě a emisní hodnotě.

Firma už dříve avizovala, že letos poprvé za poslední tři roky ztrátu neplánuje a v tržbách chce dosáhnout 7,8 miliardy korun, z nichž zhruba polovinu má už smluvně zajištěnou.

Za rekordními ztrátami z minulosti byly podle dostupných informací projekty v zahraničí. Z většiny zahraniční trhů se už firma stáhla a nyní se snaží získat zakázky zejména v Česku. V zahraničí firma dělá jen projekty s dostatečným profitem. Mezi největšími projekty, které firma získala, jsou práce na rekonstrukcích železniční trati Břeclav–Znojmo, Fakultní nemocnice Olomouc a Janáčkova divadla v Brně. Letos společnost získala tendru na výstavbu čtvrtého železničního koridoru v úseku Sodoměřice–Votice.

Čerpáno z ČTK

Škoda Transportation mění šéfa firmy

V největší středoevropské společnosti zaměřené na dopravní strojírenství mění nový majitel /PPF/ šéfa firmy.

Skupina PPF nejbohatšího Čecha Petra Kellnera dokončila nákup sta procent akcií strojírenské skupiny Škoda Transportation včetně dalších aktiv týkajících se její činnosti.

V souvislosti s uzavřením transakce udělala PPF několik personálních změn ve vedení společnosti. Funkci generálního ředitele a předsedy představenstva Škody Transportation přebírá Petr Brzezina. Ten pracoval na manažerských pozicích společnosti ABB, čtrnáct let v koncernu Alstom v Německu a Česku. V letech 2008 až 2015 byl prezidentem Alstomu pro ČR a Slovensko. Pracoval také v General Electric a od roku 2016 působil jako šéf stavební společnosti OHL ŽS, která pod jeho vedením prošla reorganizací.

V představenstvu Škody Transportation zůstávají dosavadní členové vrcholového vedení Škody Transportation Tomáš Ignáčák a Zdeněk Sváta a ředitel společnosti Škoda Electric Jaromír Šilhánek.

Představenstvo jako pátý člen doplní finanční ředitel Jan Menčík.

Nový dopravce na pražských kolejích? Praha jedná o zajištění městské linky

Pražský magistrát se v těchto dnech snaží jak zajistit provoz na městské lince S41 z Roztok přes Libeň do Hostivaře. Organizátor dopravy ROPID potvrdil, že plánuje od prosince rozšíření provozu z Libně do Hostivaře. Dnes linka ve všední dny pendluje pouze mezi Roztoky a Libní. Od prosince by mohly jezdit vlaky v hodinovém intervalu každý den.

Naráží to na problém se zajištěním vlakové kapacity, neboť starší pantografy Českých drah letos určitě doslouží. A náhrada za ně není. Na pražské koleje se tak může kromě KŽC Doprava ve větší míře dostat jiný dopravce. V Praze za dotace jezdí pouze České dráhy. Hlavní město Praha uvažuje o vpuštění jiného dopravce, než jsou České dráhy. Mohl by to být některý z trojice alternativních dopravců, kteří však jednání s městem popírají.

Soukromníci zřejmě dostanou šanci i jinde. Středočeský kraj uvažuje pro nové smluvní období od roku 2020 o zavedení spěšných vlaků, nejčastěji se mluví o lince z Prahy do Benešova. Ani České dráhy ale nezáhájí. Nejvyšší orgán společnosti schválil nákup až 60 nových elektrických jednotek pro 240 osob za téměř deset miliard pro regionální dopravu.

Strojvedoucí stárnou

Strojvedoucí v České republice stárnou, více než polovina je přes padesát let a těsně před důchodovým věkem jich je 1700 ze zhruba devíti tisíc. Mladé lidi zatím tato profese příliš neláká. Do osmi let se proto může stát, že bude strojvedoucích nedostatek, varuje šéf Drážního úřadu Jiří Kolář.

Zájem o profesi naštěstí postupně roste. Vloni mělo licenci strojvedoucího 9 199 lidí, o rok dříve 8 577 lidí. Úspěšně zkoušku na strojvedoucího složilo 557 uchazečů. Počty nových strojvedoucích však neodpovídají potřebám, které vyvolal rostoucí zájem o železniční dopravu. Za nedostatkem profesionálů je i to, že v Česku aktuálně neexistuje středoškolský



Foto: Jan Buchta

obor, který by studenty na toto povolání připravoval, uvedl šéf Drážního úřadu Jiří Kolář.

Zaměstnání strojvedoucího přitom patří mezi lépe zaplacené profese. V průměru si vydělají 37 740 korun hrubého za měsíc. Podmínkou pro zájemce je dosažení 20 let věku, nesmí mít soudně stanovený zákaz řízení a musí projít vyšetřením duševního zdraví. Uchazeči pak absolvují kurz, který vyjde na 15 až 20 tisíc korun. Poté mohou přistoupit ke zkouškám.

Jejich splnění je však hned neopravňuje k řízení. Každý strojvedoucí musí mít ještě osvědčení na konkrétní drážní vozidlo a na trať, kterou bude projíždět. Získání tohoto osvědčení je ve srovnání s úvodním kurzem o něco dražší a strojvedoucí si je dělají přímo u dopravců.

Zdroj: www.idnes.cz

AŽD Praha staví v zahraničí

Společnost AŽD Praha zvítězila v soutěži na realizaci projektu Modernizace zabezpečovacího zařízení železniční stanice Podgorica, která je hlavním dopravním uzlem v Černé Hoře. Celá zakázka přijde na 6,1 milionu euro a potrvá 12 měsíců.

Vítězstvím ve veřejné soutěži navázala AŽD Praha na předchozí úspěch, kdy mezi lety 2004 až 2010 kompletně zabezpečila železniční trať Podgorica–Nikšić. Rozsah dodávky tehdy zahrnoval čtyři stavědla typu ESA 11, jedenáct přejezdových zabezpečovacích zařízení typu PZZ-EA a dálkové ovládání celé trati pomocí Dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení typu DOZ-1, které je nainstalováno právě ve stanici Podgorica.

Dále společnost AŽD Praha v lednu tohoto roku podepsala s Lietuvos Geležinkeliai (Litevskými železnicemi) smlouvu o dodávkách náhradních dílů a údržbě českých zařízení, která byla v rámci předchozích realizovaných projektů instalována na trati Kaunas–Kybartai. Jde o tříletý kontrakt s maximální hodnotou 750 000 EUR.

Kromě dodávky náhradních dílů obsahuje smlouva také kalibraci desek diagnostiky, technickou pomoc zaměstnancům železnice, včetně případných servisních výjezdů, a vypracování návrhů na zvýšení životnosti instalovaných zařízení v letech 2009 až 2011. AŽD Praha tehdy zabezpečila 100 kilometrů dlouhý úsek koridorové trati Kaunas–Kybartai s využitím devíti elektronických stavědel ESA 11-LG a elektronického automatického bloku ABE-1-LG v celkové hodnotě 260 milionů korun.



Foto: Jan Buchta



Milí přátelé, dnešní čtení je věnováno závažnému onemocnění ledvin – akutnímu selhání, nebezpečné a časté i v teplých letních měsících.

Akutní selhání ledvin (ASL) je náhle vzniklé, velice nebezpečné, potenciálně reverzibilní (zvrtný, dočasné) snížení ledvinových funkcí. Zatímco při chronickém selhání ledvin dochází k jejich pomalému poškození a vyhasínání funkce, v případě akutního selhání je výpadek funkce ledvin velmi rychlý. Stále častější výskyt ASL souvisí se zlepšením diagnostiky, s nárůstem případů podmíněných kombinací několika příčin, iatrogenní (způsobený lékařem v negativním smyslu), s případy s přidruženými onemocněními a se zvyšujícím se věkem nemocných.

Příčiny akutního selhání ledvin se rozdělují na 3 skupiny:

1. Prerenální příčiny – „předledvinové“ příčiny. Do této skupiny spadají **náhlé poruchy prokrvení ledvin**. Problém není v samotných ledvinách, ale v porušení přísunu krve, kyslíku a živin do ledvin, což vede k jejich poškození. Jde především o **hypovolémii** nejčastější etiologie, **chronické srdeční selhání**, **septické stavy**, **jaterní selhání**. Nejčastějším vyvolávajícím stavem je **dehydratace**. Obzvláště u starších lidí je dehydratace častá a efekt na ledviny může být devastující. Mechanismus je prostý. U dehydratovaného člověka není dostatek tekutin v krevních cévách, zhorší se průtok krve ledvinami a buňky ledvinových kanálků začnou rychle odumírat. **Ztráta krve** při masivním krvácení či porucha průtoku krve ledvinou při **selhání srdce** jako pumpy. Řadíme sem rovněž poškození renální arterie – stenózu (ateroskleróza, fibromuskulární dysplazie) nebo embolii renální tepny.

Klinické příznaky: můžeme pozorovat symptomy hypovolémie – **žízeň**, **pokles množství moči**, **závrť**, **ortostatickou hypotenzi**. Ztráty tekutin, GIT ztráty (zvracení, průjem), pocení, renální příčina ztrát tekutin.

Léčba: Je nutné pacienta **co nejrychleji zavodnit**, nejlépe pomocí **infuzí**. Rychlé

zavodnění obnoví průtok krve ledvinami, může buňky ledvin zachránit a v ideálním případě vést k rychlé a úplné úpravě ledvinových funkcí.

2. Renální příčiny – „vlastní ledvinné“ příčiny. Sem spadají **náhlá poškození tkáně ledvin** – poškození tubulů, poškození ledvinového intersticia, glomerulů a parenchymových cévních struktur, s rozvojem akutní tubulární nekrózy. Vyvolávajícími faktory jsou **nefrotoxické látky** jako jsou těžké kovy, některé léky, kontrastní látky používané v radiologii. Je nutno zvažovat i protražovanou **hypotenzi**, vzniklou v návaznosti na srdeční zástavu, krvácení, septický stav, předávkování léky nebo chirurgický zákrok. **Myoglobinurie** – myoglobin (svalová bílkovina obsahující hem, který podobně jako v hemoglobinu umožňuje vázat kyslík), uvolňující se z poškozených svalů – trauma, bolestivost svalů, koma, křečové stavy, abúzus léků a alkoholu, prochazení, nadměrné fyzické cvičení, ischemie končetiny nebo při hemolýze (nedávné podání krevní transfuze). Poškození ledvin usazováním bílkovinných protilátek při **myelomu**. Náhlé selhání mohou způsobit některé rychle probíhající **glomerulonefritidy**, což jsou imunitně podmíněná onemocnění způsobující poškození glomerulů, filtračních jednotek ledvin. Většina glomerulonefritid probíhá spíše pomaleji a jsou zodpovědné za chronické selhání ledvin.

Léčba: U renálního selhání se můžeme pokusit sníženou funkcí ledvin **opatrně podpořit diuretiky**, **léčíme hyperkalemii** a případně **acidózu**. Součástí opatření u všech typů poškození ledvin je zamezení aplikace jakýchkoli nefrotoxických léků. Pokud nedochází ke zlepšení, nebo dokonce dochází ke zhoršení ledvinových parametrů, může být nutné zahájení **dialýzy**, která může být dočasná nebo trvalá.

3. Postrenální příčiny – „zaledvinové“ příčiny. Tato skupina náhlých selhání ledvin je nejméně častá. Selhání ledvin je v tomto případě vyvoláno chorobami způsobujícími **obstrukci močového systému od úrovně tubulů až po uretru**. Uzavření močových cest (nejčastěji močovým kamenem, zvětšenou prostatou, nádorem v močových cestách) s poruchou odtoku moči. Nad překážkou se hromadí neotékající moč, její sloupec se stále zvyšuje až dosáhne k ledvině a utlačí ji vzniká tzv. **hydronefróza**. **Takto stlačená ledvina může být nenávratně poškozena**. Jsou-li poškozeny obě ledviny, může nás varovat fakt, že člověk přestane močit. Při poškození pouze jedné ledviny je to zrádnější, protože člověk močí normálně (fungující ledvina to „utáhne“) a na problém se může přijít až pozdě.

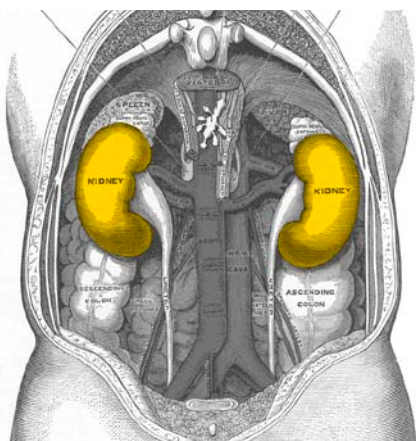
Klinické příznaky: Základním projevem náhlého poškození ledvin a odum-

ření buněk ledvinné tkáně je **snížení tvorby moči** (někdy dokonce úplná zástava močení) a hromadění tekutin v organismu – označuje se jako **oligoanurická fáze**. V této fázi je člověk ohrožen **rozvrátem vnitřního prostředí** organismu, nahromaděním draslíku (hyperkalemie) a dusíkatých zplodin metabolismu, které mají neblahý vliv na mozek. Kromě toho dochází k **hromadění kyselých metabolických produktů** za vzniku metabolické acidózy (překyselení organismu). Celkový rozvrat vnitřního prostředí a iontů se projeví **poruchou vědomí**, **poruchami srdečního rytmu** a nakonec **smrtí**. Přežije-li člověk tuto fázi (obvykle díky akutně prováděné **dialýze**), buňky ledvin se obnoví. Ledviny znovu začnou filtrovat krev, ale nově vytvořené buňky ledvinových kanálků nemají schopnost moč koncentrovat a bránit ztrátám vody. Této **fázi** se říká **polyurická**, trvá týdny až měsíce a je typická velkými ztrátami tekutin a iontů do moči. Člověk v této fázi vy-močí mnoho litrů denně. Již nepotřebuje dialýzu, ale musí se **dostatečně zavodňovat**, aby se zabránilo dehydrataci. Nakonec novotvořené buňky dozrají a funkce ledvin se vrátí víceméně do normálu.

Léčba: Zde je nutný **okamžitý urologický zákrok**, který může ledvinu zachránit. **Překážka odtoku moči** se musí **odstranit** nebo se musí nad překážkou „nabodnout“ močový trakt a **zajistit odtok moči** jinou cestou.

Diagnostika. Je vhodné provést celkové vyšetření funkce ledvin (urea, kreatinin, glomerulární filtrace) a vyšetření moči. Součástí vyšetření je provedení ultrazvuku, který vyloučí (nebo potvrdí) hydronefrózu. Součástí vyšetření je provedení odběru tepenné krve na vyšetření pH a krevních plynů (tzv. Astrup-vyšetření acidobazické rovnováhy, zjišťuje se pH krve, množství hydrogenuhličitanů, bikarbonátů, oxidu uhličitého, kyslíku), které může pomoci odhalit metabolickou acidózu.

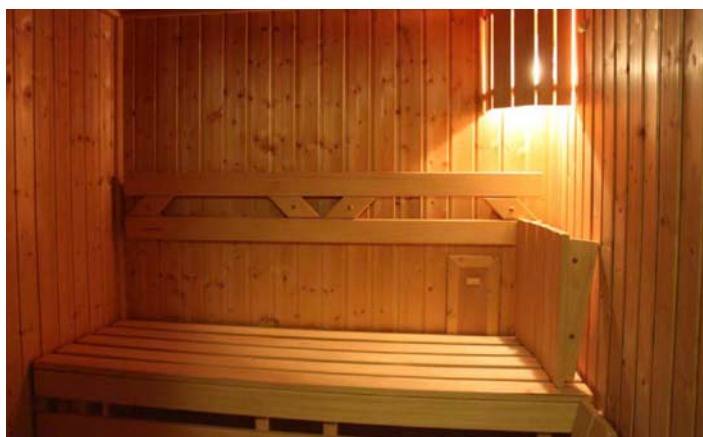
Iatrogenní poškození ledvin. U pacientů s preexistujícím renálním onemocněním je iatrogenní poškození poměrně časté. Rizikové skupiny představují především starší lidé, diabetici, hypertonici s vaskulární nefrosklerózou, pacienti s městnavou srdeční slabostí, po kardiologických výkonech, dehydratovaní, pacienti se stenózou renální arterie a pacienti se žloutenkou. K těmto skupinám je nutno přistupovat s vědomím možného vyvolání akutního selhání ledvin v případě aplikace aminoglykosidů, nesteroidních antiflogistik, diuretik a ACEI. Při narůstajícím počtu vyšetření spojených s aplikací radiokontrastní látky je u těchto pacientů nutno zvolit méně nefrotoxické preparáty 3. generace.





HOTEL ODDECH ČERNÝ DŮL

www.hoteloddech.cz



Hotel najdete na jednom z krkonošských hřebenů v nadmořské výšce 1120 m n. m. s překrásným výhledem na Hnědý vrch, Obří důl a Sněžku. Svou polohou je ideálním výchozím bodem pro zimní a letní aktivity, nabízí pohodlné ubytování a také příjemně strávené chvíle oddechu, jak napovídá sám název hotelu.

Hostům je k dispozici restaurace s barem, wellness centrum-sauna, whirlpool, posilovna. Prostorný venkovní areál hotelu nabízí sluneční terasu s posezením a relaxačními lehátky, grilem a ohništěm, koutkem pro děti s houpačkami, pískovištěm a trampolínou.

Nové multifunkční hřiště – fotbal, nohejbal, tenis, volejbal, nenechte si ujít sprotov-

ní vyžití v letní sezóně - pro ubytované hosty v ceně pobytu!

Poznámka: podrobnější informace naleznete na webových stránkách www.hoteloddech.cz



OSLAVY SVĚTOVÉHO DNE ZEMĚ NA KRAVÍ HOŘE V BRNĚ

Oslavy celosvětového Dne Země se uskutečnily v sobotu 21. dubna na Kraví hoře v Brně. Během celého dne se malí i velcí mohli těšit z více než 20 stanovišť kde byly připraveny různé úkoly spojené s přírodou, zvířaty, živočichy, soužitím s nimi, jejich ochranou a péčí o ně.

Děti, ale i dospělí, se mohli seznámit například se sýčkem, ptákem roku. S divokými šelmami a další lesní zvěří, kterou poznávali podle hlasu. S ovečkami, jejich životem na statku a s postupem, jak z jejich srsti vznikne svetr. S hmyzem, který opyluje květy, aby byly plody. S pavouky, kteří jsou všudecky poblíž, ať se nám to líbí a víme o tom, nebo ne.

Chameleoni a králíci tu byli k pohlázení. Slepice tu kdákaly hned čtyři, dvě vyrostly

na dvorku a zahradě, jiné dvě ve velkochovu – a rozdíl byl poznat snadno! Vodicí psi předváděli, jak umějí pomáhat svým nevidomým pánům. A my lidé jsme se pokoušeli napodobit, jak si sloni chobotem stříkají vodu na záda, jak funguje raketový pohon při pohybu medúzy nebo jak se po slepičím způsobu sedí na hřadu.

Součástí akce byl i EKOTrh, který nabídl ekologické a lokální výrobky, stejně jako stánky s nejrůznějším občerstvením. Připraven byl i kulturní program, například divadlo Koráb přednedlo Pohádku pro 3+1 prasátka a Pták ohnivák a liška Ryška, dále zde vystoupili hudební kapely Přístav, Kupodivu, Nevermore & Kosmonaut.





ZAHRANIČNÍ MÍSTA, KTERÁ STOJÍ ZA TO VIDĚT

Milujete cestování po světě a poznávání zajímavých míst? V každém státě existuje nepřeberné množství unikátních lokalit, která se nalézají v přírodě a která stojí za návštěvu. Snad Vám tato nabídka pomůže k inspiraci a výběru příští dovolené.

Skály Djavolja Varoš (Srbsko)

Jedním z nejpozoruhodnějších geologických útvarů v Srbsku je Dáblovo město, srbsky Djavolja Varoš. Nachází se necelých 28 km od města Kuršumlija, pod vrcholem pohoří Radan. Jde o sestavu kamenných věží, těch je 202 a zemních pyramid, které ční až do výšky patnácti metrů. U základny se jejich šířka pohybuje v rozmezí od čtyř do šesti metrů, v oblasti špičky pak mají v průměru asi metr. Formace vznikla vlivem eroze, v místě kde před miliony lety probíhala vulkanická činnost. Díky navrstvení různých materiálů je většina věží z tvrdého andezitu, který je chrání před



Zdroj: Wikipedia

další erozí. Skalní komíny o hmotnosti kolem sta kilogramů připomínají postavy.

Útes Scala dei Turchi (Itálie)

Největší ostrov ve Středozemním moři, Sicílie, oplývá spoustou zajímavých míst. Nedaleko města Agrigento dorazíte k útesu Scala dei Turchi (Schodiště Turků), který už z dálky evokuje lokality typické pro polární oblasti. Tento zářivě bílý přírodní útvar je tvořen směsí jílu a karbonátů. Název útesu obklopujícího písčité pláže má tvar (i funkci) nepravidelného schodiště, kdysi dávno zde pravidelně hledali útočiště turečtí piráti. V současnosti se jedná o turistickou atrakci, o níž však spousta našinců dodnes neslyšela.

Jezero Grüner See (Rakousko)

V srdci Rakouska, nedaleko městečka Tragöß, leží alpské jezero se skalnatým dnem a křišťálově průzračnou a smaragdově zbarvenou vodou. Však se mu také říká Grüner See, tedy v překladu Zelené jezero. Odborníci se shodují, že patří k nejčistším v Evropě. Toto jezero (i jeho okolí) se v průběhu roku neuvěřitelně proměňuje. V zimě je jen jeden až dva metry hluboké. Ovšem na jaře, když začne tát sníh pokrývající štyrské pohoří Hochschwab, voda stékající ze strmých svahů kopců a vápencových skal postupně zvedá hladinu jezera. V průběhu léta pak již Grüner See dosahuje své maximální hloubky 12 m, přičemž voda skryje velkou část parku.



Zdroj: Wikipedia

Tunel lásky (Ukrajina)

Na západě Ukrajiny, poblíž městečka Klevan, vytvořila příroda úchvatnou romantickou scenerii. Zhruba tříkilometrový úsek soukromé železniční trati lemují pěkné vzrostlé stromy. Jsou tak těsně jeden vedle druhého, že vytvářejí zcela kompaktní a nepropustné zelené stěny spojené v klenbu – pomyslný tunel. Říká se mu Tunel lásky a vypadá přímo pohádkově. Sjíždějí se sem fotografové z různých koutů světa. A nejen oni. Míří sem i zamilované páry. Legenda spojená s tunelem totiž slibuje, že pokud mají milenci nějaké přání a projdou ruku v ruce z jednoho konce na druhý, sen se jim vyplní. Musejí však být opatrní. Po kolejích několikrát za den pomalu projíždí vlak s nákladem dřeva, je třeba včas uhnout.

Sport

VÝSLEDKY MČR ŽELEZNIČÁŘŮ NAD 45 LET V BOWLINGU



MČR bowling Třemošná		ŽENY + 45										24 - 25. dubna 2018																	
		Základní kolo										Finále																	
	Jméno a příjmení	1	2	3	4	5	6	7	8	celkem	průměr	max	min	1	2	3	4	5	6	celkem	průměr	max	min	celkem	průměr	max	min		
1	Závladská Svatava	215	179	192	157	180	157	172	182	1434	179,3	215	157	201	162	210	201	166	210	1150	191,7	210	162	2584	184,6	215	157		
2	Pechmanová Hana	145	149	148	182	182	178	170	150	1304	163	182	145	190	194	161	179	139	166	1029	171,5	194	139	2333	166,6	194	139		
3	Michalová Marie	171	190	149	138	221	160	156	162	1347	168,4	221	138	141	135	157	167	159	165	924	154	167	135	2271	162,2	221	135		
																						Celkem							
																						celkem	průměr	max	min				
																						2584	184,6	215	157				
																						2333	166,6	194	139				
																						2271	162,2	221	135				

MČR bowling Třemošná MUŽI + 45														24 - 25. dubna 2018													
		Základní kolo												Finále								Celkem					
	Jméno a příjmení	1	2	3	4	5	6	7	8	celkem	průměr	max	min	1	2	3	4	5	6	celkem	průměr	max	min				
1	Novotný Václav	223	213	197	195	147	198	176	211	1560	195	223	147	213	179	147	191	183	202	1115	185,8	213	147				
2	Horňák Vladimír	182	234	158	198	203	172	214	196	1557	194,6	234	158	168	191	197	164	186	177	1083	180,5	197	164				
3	Kefurt Josef	171	213	241	180	215	188	189	172	1569	196,1	241	171	168	166	181	163	180	172	1030	171,7	181	163				
																						Celkem					
																						celkem	průměr	max	min		
																						2675	191,1	223	147		
																						2640	188,6	234	158		
																						2599	185,6	241	163		



SEMIFINÁLE FED CUPU VE STUTTGARTU ANEK JAK ČEŠTÍ FANOUŠCI HNALI NAŠE HOLKY DO FINÁLE



Čeští fanoušci pochodují do Porche arény



Společná fotka fans před zápasem Německo – Česko



Radost Petry Kvitové po vítězství 6:3 a 6:2 nad Angeli-
kou Kerberovou



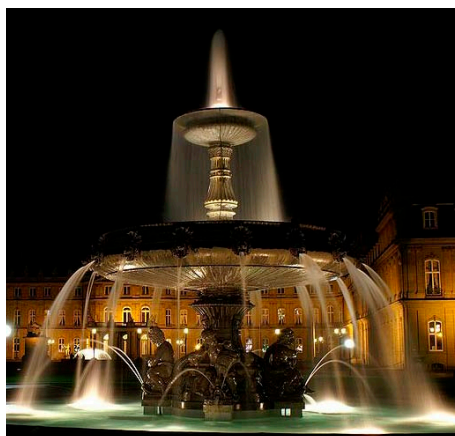
Karolína Plíšková v sobotu po setech 7:5 a 6:3 udělala
důležitý druhý bod



Tak tohle Porsche vyhrála na turnaji o týden později Ka-
rolína Plíšková



Fontána na Schlossplatz je ve dne obklopena turisty
a v noci uprchlíky



I v noci však vypadá tato fontána nádherně

Blahopřejeme

V tomto měsíci slaví narozeniny:

Ivana Cetlová – OHL ŽS Brno EES

Martin Semirád – RYKO Děčín

Jaroslav Buroň – AŽD m.z. Olomouc

Antonín John – EŽ Praha

Karel Šimáček – AŽD v.z. Brno

Helena Vojtková – ŽPSV ŘS

Ing. Bohumil Drápal – VUZ

Lubomír Zálešák – Signal Mont

Miroslav Karásek – PSS Starý Plzenec

Zdeňka Prucková – DZ Olomouc