

■ Virus – nemoc z povolání	str. 2
■ Vedení NeRV informuje	str. 4
■ OHL ŽS staví	str. 5
■ Ze zápisníku M. Novotného	str. 5
■ Představujeme Drážní úřad	str. 6
■ DPMB inovuje	str. 8
■ O zdraví...	str. 9
■ Za Josefem Hrubým	str. 10
■ SON	str. 10
■ Změna odletů do Orionu	str. 11
■ Povoleny veřejné akce	str. 12
■ Blahopřejeme	str. 12

Jednání NeRV OSŽ také o vlivu koronaviru

USTOJÍ FIRMY PROPAD?



Připravil Milan Sedlák

Dne 16. června se konalo 13. řádné jednání Nedrážního republikového výboru Odborového sdružení železničářů.

Na několikaměsíční pauze se podepsala pandemie koronaviru, a tak bylo třeba řešit řadu úkolů, na kterých

měla pandemie nepříznivý vliv. Touto problematikou se zabývají články uveřejňované v našem magazínu, samozřejmě i v tomto vydání.

Já však chci především zdůraznit důležitou oblast kolektivního vyjednávání, které po celou dobu od svého vzniku přináší řadu problémů. Je to však jediná důstojná možnost dohody zaměstnanců se svými zaměstnavateli.

Příliš důstojně ovšem neprobíhají jednání v Nymburku – což se neustále opakuje – a proto také často bývají náplní našich článků. Projevuje se zde arogance majitelů firmy, tlak na využívání agenturních zaměstnanců a chtějí-li si ti kmenoví opravdu něco vyjednat, musí na vedení společnosti vyvíjet maximální tlak.

Vůbec složité je to tam, kde odborových svazů působí několik. Ty se musí napřed dohodnout mezi sebou, což rovněž nebývá jednoduché, a potom teprve mohou společně jednat se zaměstnavatelem.

Na druhé straně jsou společnosti, které si svých zaměstnanců váží a společné jednání zde probíhá na vysoké úrovni.

Jednání NeRV se dále zabývalo kontrolou usnesení a zápisu z úvodu letošního roku, aktuálním stavem členské základny, prodiskutovalo informace z Výborů OSŽ, tedy především od zástupců Dopravního zdravotnictví a OHL ŽS a zabývalo se konkrétní problematikou základních organizací. Zaměřilo se na dopady Covid-19 – o podrobnostech se dozvíte v následujících informacích, které aktuálně a pravidelně uveřejňujeme od samého počátku, kdy se koronavirus na našem území objevil. Na závěr jednání bylo přijato usnesení.



Červnové jednání Nedrážního republikového výboru OSŽ řídil místopředseda NeRV Martin Semirád, uprostřed místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně výboru Bc. Renata Dousková, vlevo místopředseda výboru Miroslav Novotný

Foto: Jan Buchta



Na třináctém řádném jednání NeRV OSŽ bylo hodnoceno probíhající uzavírání kolektivních smluv. Na snímku dole z podepisování kolektivní smlouvy ve společnosti OHL ŽS uprostřed předseda Výboru OSŽ Oldřich Sobol, vlevo předseda představenstva společnosti Juan Antonio Felices Romo, vpravo generální ředitel Ing. Roman Kocůrek

KRÁCENÍ BENEFITNÍCH PROGRAMŮ U FIREM Z DŮVODU PANDEMIE



Připravila
Bc. Renata Dousková

Minulé období, tj. stav před pandemií, bylo z hlediska poskytování firemních benefitů podstatně štedřejší.

V současnosti velká většina firem musí usku-
tečnit různá nepopulár-
ní úsporná opatření, mezi které patří sníže-
ní příspěvků na firemní

benefity, či jejich úplné zrušení.

V ČR nedávno provedený průzkum ukázal, že asi čtvrtina firem v souvislosti s omezujícími opatřeními dokonce přistoupila k propouštění.

Pětina firem proto raději snížila svým zaměstnancům finanční bonusy, desetina pak mzdový základ. Výrazná redukce nastala v oblasti nepeněžních benefitů.

Tedy asi 16 % zaměstnavatelů zcela zrušilo svým zaměstnancům stravenky nebo doto-
vané jídlo, asi 5 % společnosti zrušilo nebo vý-
razně snížilo příspěvek na životní či penzijní
připojištění. Firmy se v oblasti benefitů orien-
tovaly i na snížení či úplné zastavení příspěv-
ků na sport či kulturu (multisport či flexipass).

Závěrem je nutno podotknout, že tato úsporná opatření nemusí mít charakter trvalého opatření, především u zaměstnavatelů, kde působí odborové organizace.

LZE UZNAT ONEMOCNĚNÍ COVID-19 JAKO NEMOC Z POVOLÁNÍ?

Covid-19 (z anglického spojení coronavirus disease 2019,) je infekční onemocnění, které je způsobeno novým koronavirem SARS-CoV-2, jenž se začal šířit v prosinci 2019 z čínskému města Wu-chan. Označení covid-19 bylo Světovou zdravotnickou organizací prohlášeno za oficiální dne 11. února 2020

K 15. červnu 2020 je na celém světě 8 453 080 potvrzených případů, z toho 452 520 úmrtí a 4 140 718 zotavení. Covid-19 se již rozšířil do 188 států a teritorií. Dne 1. března 2020 byly kolem 16.00 SEČ oznámeny první tři případy výskytu onemocnění COVID-19 v Česku.

Současná situace je asi nejpodobnější „mikroepidemii SARS“ (výskytu onemocnění 8 5000 nakažených), která se omezila především na Asii. Epidemie skončila v roce 2003 a za poznámku stojí, že vědci již v této době varovali před možným rizikem objevení se zcela nových nebezpečných virů, doposud působících ve zvířecí říši, kdy jejich mutacemi může dojít k přenosu na člověka. Takže současná pandemie neměla být překvapením, přesto se překvapením stala, systém tedy nebyl dostatečně připraven, např. vytvořením disponibilních zásob OOPP.

Základní povinnosti zaměstnavatele je povinnost na vlastní náklady a na vlastní odpovědnost zajistit bezpečnost a ochranu zdraví zaměstnanců při práci s ohledem na rizika možného ohrožení, která se týkají výkonu práce. Procesním nástrojem ochrany zaměstnanců při práci jsou povinnosti zaměstnavatele v prevenci rizik. Prevencí rizik se rozumí veškerá opatření, která mají za cíl předcházet rizikům, odstraňovat je nebo minimalizovat působení.

Poskytování OOPP je propojeno s prevencí rizik v tom smyslu, že není-li možné rizika odstranit nebo dostatečně omezit prostředky kolektivní ochrany nebo opatřeními v oblasti organizace práce, vstupuje do popředí povinnost zaměstnavatelů poskytovat zaměstnancům OOPP (osobní ochranné pracovní prostředky). Seznam OOPP zaměstnavatele je tedy klíčovým dokumentem, který stanoví, jakými OOPP se zaměstnanci daných profesí mají chránit. **Zaměstnavatelé při vytváření tohoto seznamu vychází z nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích čistících a dezinfekčních prostředků.**

V příloze č.1 tohoto nařízení jsou mezi riziky zaměstnance uváděná rizika biologická, mezi nimi bakterie a viry. V příloze č.2 jsou uvedeny jednotlivé druhy ochranných prostředků, ochrana očí a obličeje (ochranné brýle, ochranné obličejové štíty), ochrana dýchacích orgánů (masky, polomasky, ochranné obličejové štíty) a pro ochranu celého těla jsou nutné ochranné pracovní oděvy.

V rámci platné legislativy (ZP, KS a souvisejících předpisů) má zaměstnavatel za povinnost projednat s příslušnou odborovou organizací podstatná opatření týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, která přijal. Daná problematika se odráží jak v dokumentu BOZP- Směrnice OOPP, tak i ve fyzické kontrole pracovišť.

Dále je nutno zdůraznit, že povinnosti zaměstnavatelů v prevenci rizik (dle ZP), jejichž důležitou součástí je poskytování OOPP na základě seznamu zaměstnavatele je na nikoho (tedy ani na stát) nepřenesná povinnost každého jednotlivého zaměstnavatele. Zaměstnavatelé tedy v určitých krizových situacích (např. při pandemii) právem očekávají od příslušných orgánů státu minimální konkrétní pomoc nebo metodické doporučení. Za situace, kdy nemáme účinné očkování, specifickou léčbu a populace nemá protilátky, nastupuje vytváření bariér přenosu, kam patří karanténní opatření a vybavení exponovaných osob OOPP. Z tohoto pohledu se současná opatření vlády jeví jako smysluplná.

Na otázku, zda **sestra, lékař nebo sociální pracovníce v nějakém zařízení sociální péče na místech ohrožených rizikem nákazy mohou odmítnout práci, pokud jim zaměstnavatel nezajistil např. roušky nebo respirátor popř. ochranné pracovní ochranné prostředky podle doporučení WHO?**, generální odpověď pro všechny možné situace z praxe zřejmě nelze dát, seznam OOPP ve stávající znění jako rozhodující podklad nám odpověď na tuto otázku zřejmě neposkytne. V obecné rovině na tuto otázku odpovídá ustanovení §106 odst.2 ZP, podle něhož zaměstnanec je i oprávněn odmítnout výkon práce, o níž má důvodně za to, že bezprostředně a závažným způsobem ohrožuje jeho život a zdraví, popř. život a zdraví jiných fyzických osob: takové odmítnutí nelze posuzovat jako nesplnění povinností zaměstnance.

Nemocí z povolání je jen takové onemocnění, které za nemoc z povolání u konkrétního zaměstnance (zaměstnankyně) ohlásí zdravotnické zařízení příslušné pro zaměstnavatele k uznání nemoci z povolání u jeho zaměstnanců. Dokud tedy zaměstnavatel nemá lékařský posudek o uznání nemoci z povolání, nemůže přiznávat a poskytovat jakýkoliv nárok na odškodnění onemocnění podle zákoníku práce.

V případě, že dojde k újmě na zdraví zaměstnance, která má charakter infekční nemoci z povolání a je uvedena v seznamu nemoci z povolání, za tuto skutečnost odpovídá zaměstnavatel. Tato odpovědnost je u zaměstnavatelů, kteří nepatří do kategorie státních orgánů, pojištěna. Český zákoník práce je z těchto hledisek dobrým kodexem.

Na závěr si dovoluujeme otisknout vydané **Stanovisko výboru Společnosti pracovního lékařství ČLS JEP k podmínkám uznávání nemoci z povolání COVID-19 za nemoc z povolání ve smyslu nařízení vlády č. 290/1995 Sb., k datu 25. března 2020.** →

R.D.



**Stanovisko výboru Společnosti pracovního lékařství ČLS JEP
k podmínkám uznání nemoci COVID-19 za nemoc z povolání
ve smyslu nařízení vlády č. 290/1995 Sb. k datu 25.3.2020**

Nemoc COVID-19 je přenosné infekční onemocnění způsobené koronavirem SARS-CoV-2. Dne 1. března 2020 byly oznámeny první případy výskytu onemocnění COVID-19 v České republice. COVID-19 je vysoce infekční onemocnění, které se přenáší z člověka na člověka. Existuje rovněž možnost přenosu onemocnění při výkonu povolání, při práci.

Pro uznání COVID-19 za nemoc z povolání musí být splněny tyto podmínky:

1. Onemocnění musí být klinicky manifestní (musí být podklady ve zdravotnické dokumentaci prokazující klinickou manifestaci, včetně uvedené diagnózy U07.1) a onemocnění musí být rovněž potvrzeno laboratorním vyšetřením.
2. Musí být hygienickým (epidemiologickým) šetřením ověřeno, že jsou splněny podmínky práce uvedené v seznamu nemocí z povolání.

Pokud nemoc CoVID-19 vznikla při práci, u níž je hygienický (epidemiologický) prokázáno riziko nákazy, uznává a hlásí se jako nemoc z povolání přenosná (kapitola V, položka 1, případně pol. 3 seznamu nemocí z povolání)

1.	Nemoci přenosné a parazitární	K položkám č. 1–2: Nemoci vznikají při práci, u níž je prokázáno riziko nákazy.
2.	Nemoci přenosné ze zvířat na člověka buď přímo nebo prostřednictvím přenašečů	

3.	Nemoci přenosné a parazitární vzniklé v zahraničí	Nemoci vznikají při práci v epidemiologicky obtížných oblastech s rizikem nákazy.
----	---	---

Pokud osoba (zdravotník i nezdravotník) s podezřením na vznik nemoci z povolání COVID-19 onemocněla klinicky manifestním onemocněním s laboratorně potvrzenou diagnózou COVID-19 a v inkubační době tohoto onemocnění přišla prokazatelně v zaměstnání do úzkého profesního kontaktu s pacientem nebo s jinou osobou (např. sociální pracovníci, policisté, hasiči) s prokázanou pozitivitou na CoVID-19 v inkubační době tohoto pacienta nebo jiné osoby nebo v době manifestních projevů nemoci, pak **jsou splněna kritéria pro nemoc z povolání**.

Pokud osoba (zdravotník i nezdravotník) byla pozitivně testována na přítomnost viru (nasofaryngeální výtěr a/nebo serologicky), avšak neonemocněla klinicky manifestním onemocněním COVID-19 (neměla klinické příznaky, například byla pouze v karanténě), pak **nejdou splněna kritéria a není to nemoc z povolání**.

Toto stanovisko výboru Společnosti pracovního lékařství je předběžné, vychází z dosud platných posudkových zásad, je však možné, že bude v této mimořádné situaci rozhodnuto o jiných mimořádných opatřeních vyžadujících aktualizaci stanoviska.

prof. MUDr. Milan Tuček, CSc.v.r.

předseda výboru Společnosti pracovního lékařství ČLS J.E.Purkyně

ÖBB PROCHÁZEJÍ TĚŽKOU ZKOUŠKOU!

Nákladní přeprava poklesla až o třetinu ve srovnání se stejným obdobím loni, počty přepravených cestujících se propadly

Státní koncern Rakouských spolkových drah (ÖBB) prochází v období krize způsobené nemocí COVID-19 těžkou zkouškou.

Koncern zaměstnávající téměř 42 000 zaměstnanců převedl na 10 000 z nich na částečný úvazek. Podle šéfa ÖBB Matthäho výkladní skříň podniku, elitní jednotky railjet, přepravovaly koncem března každá jen několik cestujících. Denní ztráta koncernu činí 10 mil. eur.

Vedle železniční osobní dopravy se s dopady krize potýká i autobusová divize ÖBB-Postbus, cestovní kancelář Railtours, ale i železniční nákladní doprava Rail Cargo. Původní plány zahrnovaly převod na částečný úvazek až 12 500 zaměstnanců. Od 1. dubna 2020 se nakonec jedná o 10 000 pracovníků autobusové dopravy, železniční osobní a nákladní dopravy. Nákladní přeprava klesla o čtvrtinu až třetinu ve srovnání se stejným obdobím loni. Osobní doprava přešla na nedělní jízdní řád s posilovými vlaky ve špičkách, počty přepravených cestujících se propadly o 80 až 90 procent.

Z preventivních důvodů mají osoby zachovávat vzájemný odstup. To nebyl problém ve vlacích railjet do Grazu, kde cestovalo méně než 10 osob a mělo k dispozici vlak o délce 200 metrů. Jednotky CityJet zase lehce zvládají 15 cestujících při kapacitě 250 sedadel.

Koncern ÖBB vyčísil požadavek na subvence na částku 500 mil. eur (cca 13,5 mld. Kč), avšak z toho 250 mil. eur žádá jen Rail Cargo Austria, takže nelze předpokládat, že částka je konečná.

Nestátní dopravce Westbahn (avšak s majetkovým podílem francouzských státních SNCF) vyčísil ztráty na 16 eur za ujetý kilometr, celkem na 7 mil. eur.

Že jsme dlouho nevyhráli ve velkých tendrech? Vlastně je to úspěch a štěstí, říká šéf SKANSKY

Dlouholetý stavbař Michal Jurka zažívá vrchol dosavadní kariéry. Je nově prezidentem švédského koncernu SKANSKA pro Česko, Slovensko a Polsko. Změna přichází v době, kdy firma zkouší český a polský byznys SKANSKA vrátit do zisku.

„Se samotným růstem tržeb letos ale nepočítáme. Naším heslem je zisk před tržbami,“ říká ve svém vůbec prvním rozhovoru v nové funkci. Zisk by už letos podle Jurky měl být „přiměřený“, dlouhodobě pak dle plánů na úrovni přes tři procenta podílu z tržeb.

V rozhovoru pro E15 Premium pak také mimo jiné tvrdí, že kvůli nízkým cenám je dobře, že se firmě nepodařilo v poslední době uspět v tendrech na velké železniční nebo silniční stavby.

Nedávno se pod vás sjednotilo řízení SKANSKY v České republice, na Slovensku a Polsku.

Co je smyslem této změny?

„Stavebnictví je lokální byznys a dál budeme chtít působit na trzích, kde nyní jsme. Na druhou stranu střední Evropa je poměrně konsolidovaný celek, takže je lepší hledat synergie napříč jednotlivými zeměmi. Navíc pod nás patří ještě i Maďarsko a Rumunsko. Tam ale stavíme jen komerční projekty pro developerskou sestru SKANSKA Commercial Development Europe. Celkově chceme naši pozici ve střední Evropě posílit. Pro celou SKANSKU je to stále poměrně zajímavý trh. V posledních letech jsme u nás, na Slovensku i na polském trhu procházeli strategickými změnami, kdy jsme se začali soustředit jen na náš hlavní byznys. Proto jsme například v Česku prodali divizi zaměřenou na fasády nebo v Polsku výrobu ocelových konstrukcí. Současně se Skanska na těchto trzích kvůli těmto změnám zmenšila.“

Kolik pracovníků vám ubylo?

„V Polsku jsme se za posledních pět let zmenšili ze 7500 zaměstnanců na 2100. U nás to bylo z 5000 pracovníků na zhruba 3500. Tím také začala debata, jestli dává smysl mít dvě menší jednotky nebo byznys ve střední Evropě zkonsolidovat. Padlo rozhodnutí to spojit. S polskými kolegy jsme navíc historicky spolupracovali.“

Budete dál propouštět?

„Naším cílem určitě není dramatické snižování počtu zaměstnanců. Když to řeknu v nadsázce, může se stát, že ubude nějaký náčelník, ale indiánů by mělo zůstat víceméně stejně. Je tam samozřejmě riziko, že lidé, kteří nebudou ochotní se ztožnit s novou strategií v podobě spojené střední

Evropy, tak se můžou nějak rozhodnout, ale to neovlivníme.“

V Polsku snad vadí, že je řídíte z Česka?

„To ne. Máme buď pozitivní, nebo neutrální ohlasy. Těch úplně negativních jsem osobně zaznamenal minimum. Budete měnit také obchodní strategii? Obchodní strategie zůstane na všech lokálních trzích stejná. Už jsme zakotvili a dramatické změny neplánujeme.“

Zaměstnanecké benefity a daň z příjmu

Příspěvek na penzijní a životní pojištění v příkladech

Příklad

Zaměstnavatel hradí zaměstnanci příspěvek na penzijní pojištění se státním příspěvkem ve výši 2000 Kč měsíčně/24000 ročně/ a dále příspěvek na soukromé životní pojištění ve výši 10 000 Kč ročně.

Celkový příjem ve výši 34 000 Kč ročně je osvobozen od daně.

Příklad

Zaměstnavatel hradí zaměstnanci příspěvek na penzijní pojištění se státním příspěvkem v celkové roční částce 65 000 Kč. Částku 15 000 Kč je třeba zdanit.

Příklad

Zaměstnanec je po celý rok zaměstnán současně u dvou zaměstnavatelů, přičemž každý z nich mu přispívá na životní pojištění částkou 3 000 Kč měsíčně.

Příjem od každého zaměstnavatele je od daně osvobozen v plném rozsahu.

Přechodné ubytování a doprava zaměstnanců

Pro osvobození od daně je třeba dodržet čtyři podmínky

- a/ plnění musí mít nepeněžní formu,
- b/ ubytování musí být poskytnuto v souvislosti s výkonem práce – ubytování nesmí být poskytnuto v obci, kde má zaměstnanec trvalé bydliště,
- c/ hodnota ubytování nesmí převýšit částku 3 500 Kč.

Pro zaměstnavatele jsou tyto náhrady s ohledem na §24 odst. 2 písmeno j) daňovým nákladem.

Příklad

Zaměstnanec bude přechodně ubytován v ubytovně, přičemž měsíční nájem činí 6 000 Kč.

Celá částka je pro zaměstnavatele daňovým nákladem. U zaměstnance je od daně osvobozeno pouze 3 500 Kč, 2 500 Kč je součástí zdanitelné mzdy.



Příklad

Zaměstnanec bude přechodně ubytován v pronajatém bytě, přičemž měsíční nájemné činí 10 000 Kč.

Celá částka je pro zaměstnavatele daňovým nákladem. U zaměstnance je od daně osvobozeno pouze 3 500 Kč, 6 500 Kč bude součástí zdanitelné mzdy.

Příklad

Zaměstnavatel přispívá zaměstnanci na přechodné ubytování měsíčně peněžní částkou 10 000 Kč.

a/ toto plnění je sjednáno v pracovní smlouvě
U zaměstnance bude celá částka součástí zdanitelné mzdy,

b/ toto plnění v pracovní smlouvě (ani jiné podobné) není.

Celá částka bude u zaměstnavatele nedaňovým nákladem, u zaměstnance pak součástí jeho zdanitelné mzdy.

Doprava

Na rozdíl od přechodného ubytování je v tomto případě Zákon o dani z příjmu/ZDP/ k zaměstnancům méně benevolentní.

Úlevu mají podle ZDP §6 odst. 9 písm. e) zaměstnavatelé provozující veřejnou dopravu a poskytující svým zaměstnancům a jejich rodinným příslušníkům zvýhodnění formou bezplatných či zlevněných jízdenek. Jiné uspořádání v souvislosti s dopravou neexistuje.

Poskytuje-li zaměstnavatel svým zaměstnancům bezplatnou dopravu do zaměstnání/a není provozovatelem veřejné dopravy osob/ je toto plnění/bez ohledu na způsob, výši plnění a formu/ vždy součástí zdanitelné mzdy zaměstnance a vyměřovacího základu pro sociální a zdravotní pojištění.

Pro zaměstnavatele jsou tyto výdaje/§24 odst.2 písm.j) bod 5 daňové.

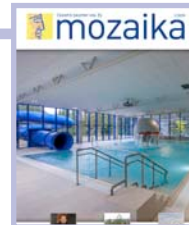
Příklad

Zaměstnavatel přispívá svým zaměstnancům na dopravu do a ze zaměstnání měsíční částkou 500 Kč.

U zaměstnavatele se jedná o daňový náklad, u zaměstnance o součást zdanitelné mzdy bez ohledu zda je to sjednáno v pracovní smlouvě či nikoliv.



Ilustrační foto Milan Sedlák



Prodloužení trolejbusové trati v městské části Brno-Líšeň, včetně VÝSTAVBY MĚNÍRNY JÍROVA

V průběhu roku 2018 a 2019 se Divize T – Technologie OHL ŽS, a.s. podílela na realizaci projektu „Prodloužení trolejbusové trati Novolíšeňská – Jírova, vč. měnirny Jírova“, jehož zadavatelem bylo Statutární město Brno a Dopravní podnik města Brna, a.s. Stavební práce se díky dobré koordinaci podařilo ukončit o dva měsíce dříve, než bylo plánováno, a proto provoz trolejbusů ze smyčky Novolíšeňská na Jírovou započal již 30. listopadu loňského roku.

Předmětnou zakázku, která trvala 13 měsíců, provádělo sdružení dodavatelů s názvem

„Společnost Novolíšeňská“ tvořené společnostmi FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s. a OHL ŽS a.s. Divize T – Technologie realizovala konkrétně stavbu trolejového vedení včetně výstavby nové měnirny ve smyčce Jírova a sociálního zázemí pro řidiče MHD.

Nové trolejové vedení v délce 1600 m kopíruje směrové vedení ulice Novolíšeňské. Pro zavěšení trakčního vedení byly postaveny nové ocelové trubkové stožáry v párovém nebo jednostranném uspořádání, které byly využity i pro instalaci veřejného osvětlení. Smyčka Jírova je vybavena třemi průjezd-

nými stopami a také obratovou stopou okolo smyčky.

Stavba nové měnirny Jírova zajistila vytvoření napájecího bodu pro trolejbusové trakční vedení od zastávky Novolíšeňská až po smyčku Jírova. Slouží také pro napájení přílehlého koncového úseku tramvajové trati v části Líšeň a posiluje napájení ze stávající měnirny Líšeň. Kovově krytý skříňový trakční rozváděč je výrobkem Divize T – Technologie a pro stavbu měnirny byl vyroben dle provozních požadavků Dopravního podniku města Brna. Měnírna je koncipována jako bezobslužná s přítomností osob pouze pro servisní a revizní činnost.

Zprovoznění nové trolejbusové trati na Jírovu významně přispělo k zajištění přímé a rychlejší přepravy cestujících ze sídliště Líšeň do centra města. Všem, kteří přispěli k realizaci této stavby, děkuji za skvěle odvedenou práci.

Stanislav Šůstek
vedoucí projektu Divize T – Technologie
OHL ŽS, a.s.



Budova měnirny Jírova

Ze zápisníku Miroslava Novotného

SYSTÉM ETCS SE SKLÁDÁ ZE DVOU ZÁKLADNÍCH ČÁSTÍ – MOBILNÍ A TRAŤOVÉ

Mobilní neboli palubní část je namontována na vozidla traťová, infrastrukturní část se instaluje podél tratí.

Systém ETCS umožňuje spolehlivě a kontinuálně kontrolovat jízdu vlaků.

Použitá technologie dohlíží na to, zda se vlak pohybuje v přesně vymezeném úseku tratě.

Pokud například strojvedoucí nerespektuje návěst Stůj, ETCS chybu zjistí a vlak může bezpečně zastavit.

Připomeňme tedy, že nespornou výhodou systému ETCS je, že umožňuje spolehlivě a kontinuálně kontrolovat jízdu vlaků. Použitá technologie dohlíží na to, zda se vlak pohybuje ve vymezeném úseku trati.

Systém ovšem dohlíží také na dodržování nejvyšší dovolené rychlosti v daném úseku a nepřekročení nejvyšší dovolené rychlosti vlaku. Při jejím překročení zabezpečovač zasáhne do řízení vozidla. Před zahájením provozního nebo nouzového brzdění ale nejdříve varuje strojvedoucího, aby měl možnost změnou způsobu řízení vozidla sám snížit

rychlost, případně zastavit, a tím zásah systému odvrátit.

ETCS MÁ ODSTRANIT ROZDÍLY MEZI ZABEZPEČOVAČI V RÁMCI EU

Nutnost zavedení jednotného evropského vlakového zabezpečovacího zařízení si vyžádala především skutečnost, že v současné době existuje v členských státech Evropské unie celá řada různých vlakových zabezpečovačů.

Ty vykazují kromě zcela zásadní rozdílnosti v konstrukci a technickém řešení také odlišnou úroveň zajištění bezpečnosti železničního provozu. Jejich hlavní nevýhodou ale je, že vlaky v mezinárodní přepravě musí být vybaveny různými typy zařízení, která komunikují s vlakovými zabezpečovací státy, na jehož území se právě nachází. Jeden společný systém tento nevyhovující

ETCS
hlídá, aby vlaky
byly přesně tam,
kde mají



stav odstraní. Od 100 km/h bude zavedení systému povinné.

U Správy železnic je systém ETCS aplikován tak, aby splnil požadavky národních předpisů z hlediska vybavení infrastruktury potřebným zabezpečovacím zařízením. U investičních akcí spolufinancovaných z fondů EU platí podmínka, že v případě modernizace trati pro rychlost vyšší než 100 km/h vždy vzniká povinnost jejího zabezpečení systémem ETCS.

Na českých tratích se aktuálně instaluje úroveň 2 (Level 2), která vyžaduje použití datových přenosů v radiové železniční síti GSM-R.

SYSTÉM ONE STOP SHOP VSTUPUJE V PLATNOST 16. ČERVNA 2020 MLS – SYSTÉM MONITORUJÍCÍ LICENCE STROJVEDOUČÍHO



(Dokončení z minulého vydání)

prof. Mojžíš — Kromě vozidel také schvalujete, jak jste sám řekl, i tzv. útězety, tedy určená technická zařízení. Patří mezi ně například i zařízení, ve kterých probíhá přeprava nebezpečných věcí. Jak zde funguje proces schvalování a dá se říci, že se i v této oblasti využívá nových a moderních trendů?

řed. Kolář — Jako v ostatních případech, i zde se musíme řídit platnou legislativou. Určená technická zařízení u nás řeší vyhláška Ministerstva dopravy, která stanovuje podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu těchto zařízení. Jde o Řád určených technických zařízení. Řád tedy stanovuje mimo jiné také podmínky pro tlakové nádoby železničních cisternových vozidel, cisternových kontejnerů, cisternových výměnných nástaveb a bateriových vozů k dopravě nebezpečných věcí, včetně jejich výstroje. Další důležitý předpis je Řád pro mezinárodní přepravu nebezpečných věcí, čtenáři ho budou spíše znát pod zkratkou RID, který je nedílnou součástí CO-TIF, tedy Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě. Cisternu včetně výstroje schvaluje Drážní úřad jako samostatný subsystém cisternového vozu. V případě úspěšného schválení vydáváme Osvědčení o schválení konstrukčního typu cisterny železničního vozu. Před schválením musíme samozřejmě posoudit dodané podklady. Abychom rozhodli, potřebujeme znát technickou dokumentaci zařízení, tudíž název zařízení, označení typu a výrobce, technické podmínky zařízení, technický popis zařízení včetně popisu funkcí jednotlivých částí bezpečnostních a ochranných prvků, výkresovou dokumentaci a schémata zařízení, technické výpočty, návod na obsluhu a údržbu zařízení či kontrolu a hodnocení provozní způsobilosti. Podstatné je, že cisterny pro přepravu nebezpečných věcí nemůže vyrábět kdejaký výrobce železničních

vozidel, vyrobit ji může pouze způsobilý výrobce. A právě způsobilost výrobce k provádění svářečských operací musí být u nás ověřena a potvrzena Drážním úřadem jakožto příslušným orgánem nebo organizací námi pověřenou. Zcela logické je, že jako u ostatních věcí, které schvalujeme, i zde platí určité požadavky dané normami. Tyto normy, které jsou stanoveny v RID, jsou závazné.

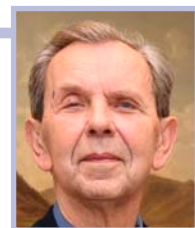
prof. Mojžíš — Poslední dobou se často skloňuje traťové a vlakové zabezpečovací zařízení ETCS. Můžete nám prosím říci, jak v současné době probíhá proces zavádění tohoto systému v Evropě?

řed. Kolář — Evropský vlakový zabezpečovací systém v posledních měsících budí hodně vášni. I přes veškerou diskuzi, která kolem něho probíhá, se domnívám, že takový systém je potřebný. Každá věc, která pomůže k lepšímu zabezpečení železniční dopravy a sjednotí systém v rámci Evropy, by měla být vítána. Vezměte si, jak nám v posledních letech narostl počet případů, ve kterých strojvedoucí projedou návštěvníkem zakazující další jízdu. Jedním dechem však dodávám, že je nutné nastavit takové podmínky, které nebudou mít zásadní dopad pro dopravce. A koneckonců i pro provozovatele drah. V případě, kdy existuje velmi málo výrobců systému mobilní části ETCS, to nemůže dopadnout jinak než rušením výběrových řízení. Ostatně příklady z poslední doby jsou vesměs známe.

Ale vraťme se k Vaší otázce. Systém ETCS je v Evropě postupně zkoušen od roku 2000. První vybrané úseky byly testované v Německu, Rakousku a Švýcarsku. Cílem je postupně dostat evropský zabezpečovač na hlavní tranzitní evropské koridory a vysokorychlostní tratě. Do budoucna se počítá s tím, že nahradí všechny národní zabezpečovací systémy, kterých je dnes v Evropě zhruba dvacet. Nejzazší termín pro



Foto Jan Buchta



tratě v síti TEN-T je stanoven na rok 2030. Další a objízdné trasy evropských koridorů by měly být vybaveny do roku 2050. Například Německo a Rakousko čekají se zavedením tohoto systému na nejzazší termín, tedy rok 2030. Belgie postupně vypíná národní zabezpečovač už nyní, s kompletním vypnutím počítá do roku 2032. Nizozemí zase počítá s výhradním provozem ETCS na svém území od roku 2040. Naopak Španělsko hodlá provozovat kromě evropského zabezpečovače i národní systém. Ve Švýcarsku pro změnu vozidla od roku 2018 již nepotřebují žádné národní systémy. Takové jsou informace, které mám potvrzené i od kolegů napříč oborem.

red. Sedlák — Tato oblast velice zajímá i naše odboraře...

prof. Mojžíš — Jak proces probíhá u nás? Jsme na to vůbec připraveni?

řed. Kolář — Proces přípravy zavádění železničního zabezpečovacího zařízení samozřejmě probíhá i u nás. Už v roce 2001 byly zahájeny aktivity, které poukazovaly na nutnost implementace systému ETCS do podmínek české železniční sítě. Realizace pilotního projektu ETCS v úseku Poříčany–Kolín byla s využitím finanční podpory z kohezního fondu Evropské unie zahájena v roce 2005. Testovací provoz byl zahájen v roce 2011. Zkušenosti s implementací v rámci pilotního projektu se také staly podkladem pro zadání výstavby ETCS v úseku Kolín–Břeclav státní hranice Rakousko/Slovensko. Realizace této stavby začala v roce 2012, v roce 2016 pak začala implementace ETCS na trati Břeclav–Přerov–Ostrava–Bohumín–Petrovice u Karviné–státní hranice ČR/Polsko. V současné době probíhá plně ověřovací provoz na 1. tranzitním koridoru v úseku Kolín–Pardubice–Brno–Břeclav státní hranice Rakousko/Slovensko. Realizace pak probíhá v úseku Praha–Kralupy nad Vltavou. Ta probíhá i na dalších tranzitních koridorech, například mezi Českou Třebovou a Přerovem, Břeclaví a Petrovicemi u Karviné, Prahou a Voticemi či Plzní a Chebem státní hranicí. Kromě toho Správa železnic samozřejmě připravuje další úseky, například dokončení ETCS na prvním koridoru v úseku Kralupy nad Vltavou–Děčín státní hranice. Na třetím koridoru se připravuje stavba v úseku Plzeň–Beroun, na čtvrtém zase Votice–České Budějovice. Kromě toho kolegové ze Správy železnic připravují i úsek Olomouc–Úničov, zde se zahájila modernizace tratě, po které budou moci vlaky jezdit rychlostí

až 160 km/h, či úsek Otrokovice–Zlín–Vizovice. Tato trať také projde kompletní modernizací, je tedy logická i příprava na evropský zabezpečovač. Ministerstvo dopravy rozhodlo, že systém ETCS by měl být u nás používán od roku 2025. Tento termín vychází z Národního implementačního plánu ERTMS, který je v souladu s Prováděcím nařízením Komise Evropské unie 2017/6 ze dne 5. ledna 2017 o evropském prováděcím plánu evropského systému řízení železničního provozu. Drážní úřad bez ohledu na termíny postupně zavede příslušné metodické pokyny, které jsou pro bezproblémový provoz na naší síti nezbytné. Ty budou samozřejmě kompatibilní i s upravenou legislativou, která se nyní řeší.

prof. Mojžíš — V této souvislosti jsme poslední dobou také zásobováni různými ověřenými i neověřenými informacemi o tom, že ETCS může být likvidační pro regionální trať. Jak to vidíte, opravdu nám hrozí toto riziko?

řed. Kolář — Je pravda, že v minulých týdnech zazněly obavy, zda ETCS nemůže být pro regionální trať likvidační. Pokud si však dobře pamatují, tak Ministerstvo dopravy na to reagovalo, že ani regionální dráhy, ani vlečky odříznuté od hlavní sítě nebudou. A popravdě řečeno by to ani nedávalo moc smysl. Pokud by se tak stalo, tak by se muselo zavřít mnoho tratí, včetně těch důležitých regionálních. To reálné opravdu není. Poslední informace jsou také, že v zájmu zajištění plynulé implementace ETCS na různé kategorie vozidel bylo Správou železnic navrženo zavedení povinnosti výhradního provozu do několika etap. V té první etapě by se povinnost vztahovala pouze na vlaky jez-

dící po hlavních tratích, které budou vybaveny ETCS systémem plus po vybraných zaustěných tratích. Následně v budoucnu by se pak postupně systém rozšířil i na další trať. Tím by dopravcům i krajům vznikla možnost dostatečného prostoru pro vybavení příslušných vozidel. Z toho vyplývá, že evropský železniční zabezpečovací systém by pro regionální trať a vlečky být likvidační neměl. V konečném důsledku naopak zvýší na těchto tratích bezpečnost železničního provozu, což bude ku prospěchu cestujících, dopravců, ale i samostatných provozovatelů drah.

prof. Mojžíš — Doufejme tedy, že informace z Ministerstva dopravy jsou konečné a odborná i laická veřejnost bude moci nadále využívat výhod husté železniční sítě. Pojdme prosím k další věci. V současnosti se stále potýkáme s řidiči, kteří nerespektují železniční přejezdy. Jako speciální stavební úřad máte v gesci rozhodování o odstranění železničních přejezdů. Jak se v posledních letech daří přejezdy rušit?

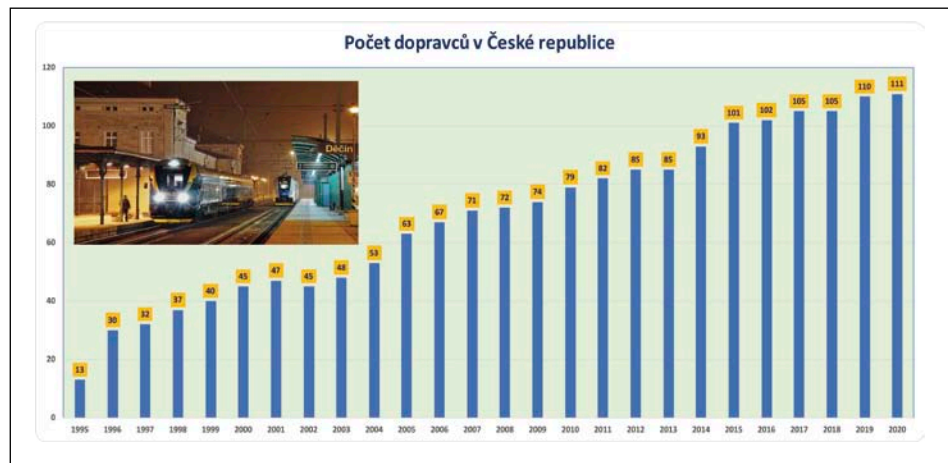
řed. Kolář — Tady si dovoluji pro čtenáře upřesnit postup ohledně zmíněného rušení. Drážní úřad vydává rozhodnutí, kterým se železniční přejezd odstraní jako samostatná stavba na dráze. Tomu ale musí nejprve předcházet proces zrušení přejezdu. Rušení nevykonává, a zde si dovoluji říct bohužel, Drážní úřad, ale silniční správní úřady, tedy obecní úřady obcí s rozšířenou působností. Zatímco naším zájmem je pro zvýšení bezpečnosti odstraňovat málo využívané přejezdy, do kterých se finančně nevyplácí

investovat větší peníze do lepšího zabezpečení, obce dost často podléhají tlaku pár jezdinců, kteří železniční přejezd sice využívají, ale pouze dvakrát či třikrát do měsíce. Jinými slovy, nevyužití polní či lesní přejezdy bych určitě rušil. Aby vůbec došlo k odstranění přejezdů, musí být rozhodnutí silničního správního úřadu o zrušení přejezdu pravomocné.

V loňském roce se to podařilo celkem ve 34 případech. Číslo se možná na celkový počet přejezdů zdá malé. Věřte ale tomu, že z takového počtu máme radost. V roce 2018 se podařilo odstranit pouze 6 přejezdů a o rok dříve dokonce jen 4 přejezdy. Doufáme, že se obce už nebudou bát rušit nevyužívané přejezdy. Snad to není jen krátkodobý výkyv, ale nově nastoupený trend. To je přání těch, kterým záleží na bezpečné železniční dopravě. Tedy i přání mé.

prof. Mojžíš — Poslední věc, na kterou bych rád se zeptal, souvisí s novým systémem zvaným MLS (monitoring licence strojvedoucích). Víím, že v současnosti je tento systém ve zkušebním provozu. Můžete čtenářům NŽT přiblížit, o co konkrétně jde a proč je takový systém potřeba?

řed. Kolář — Monitoring licencí strojvedoucích je systém sledování jednotlivých čísel licencí, kdy se do počítačového programu ve správě provozovatele dráhy ke každému vlaku uvede kromě jiných údajů také číslo licence strojvedoucích, který tento vlak bude řídit. Číslo licencí jsou propojena s rejstříkem licencí ve správě Drážního úřadu. S ohledem na ochranu osobních údajů se tedy v monitoringu nevedou údaje o strojvedoucím, ale pouze číslo jeho licence. Uvádění údaje o licenci je v současné době na bázi dobrovolnosti. Byl bych však rád, kdyby se tato dobrovolnost změnila v povinnost. Pokud vím, tak s tímto systémem nemají problém velcí dopravci. Údaje do MLSu zadávají například České dráhy, ČD Cargo či PKP Cargo. V tomto posledním případě jde o bývalou firmu AWT. Naopak menší dopravci se zatím aktivně neúčastní. Nyní ve spolupráci s Ministerstvem dopravy řešíme monitoring licence strojvedoucích „MLS“ po legislativní stránce. Já i mí kolegové doufáme, že se systém MLS podaří zařadit do nadcházející novely zákona o dráhách.



Počet dopravců v České republice

Děkujeme za rozhovor!

Informujeme

Předseda základní organizace Odborového sdružení železničářů státní organizace Drážní úřad Ing. Pavel Švasta odešel do soukromého sektoru a v jeho funkci předsedy ZO OSŽ v Nedrážním republikovém výboru ho nahradil Ing. Vladimír Jánoš.



ZAHÁJENÍ PROVOZU BRNĚNSKÝCH TRAMVAJÍ EVO 2 „DRAK“

Původní termín zahájení provozu tramvají typu EVO 2, včetně podoby samotného slavnostního aktu, který byl stanoven na 26. března 2020, byl zrušen s ohledem na momentální stav šíření nákazy koronavirem SARS-CoV-2. Zahájení provozu nakonec proběhlo až 24. dubna 2020. Jako první zasáhl po krátkém ceremoniálu na náměstí Míru do provozu "Drak" ev. č. 1823, který byl počínaje odjezdem ve 12:21 z Masarykovy čtvrti vypraven na 12. kurz linky 4.

První dvě tramvaje EVO 2 ev. č. 1822 a 1823 byly zpožděny v únoru 2020. Následně probíhal testovací provoz zejména za účelem odstranění závad a nedostatků a k nasazení řídicího software obou vozů. S novými tramvajemi byla rovněž vykonána zkouška průjezdnosti kompletní tramvajové sítě včetně běžně nevyužívaných spojek nebo smyček a také profilové zkoušky ke stanovení oblouků, kde nové tramvaje při míjení nemohou bezkolizně projet. Oba vozy tak bylo možné často potkat v ulicích na zkušebních jízdách.

Po úspěšném odladění obě tramvaje absolvovaly technicko-bezpečnostní zkoušku a byly předány do vozovny Medlánky; po spuštění provozu nové haly denního ošetření v Pisárkách se počítá s jejich přearováním do pisárské vozovny. V prvních dnech bude do provozu zasahovat vždy jedna z tramvajů, přičemž druhá bude sloužit k zaškolení provozního personálu. Po zařazení dalších vozů do provozu se počítá s jejich prioritním využitím na lince č. 4.

V současné době je v Brně celkem 7 tramvajů typu EVO 2. Kromě prvních dvou vozů se všechny ostatní nachází v ústředních dílnách v různém stádiu kompletace, přičemž vůz 1824 je již zpožděn.



» Ferda a Milda «



...Tak jsem Ti, Mildo, četl na internetu, že v MHD už opět rádí kontrolori.

— Však není divu, je rozvolněno.

— Kamarád tam psal, že po dlouhé době zase utíkal před revizorem. Začalo to v autobusu, pak ho revizor naháněl i s kolegou venku na ulici a až za asistence městské policie ho nakonec nesmírně udýchaní a vyčerpaní chytili.

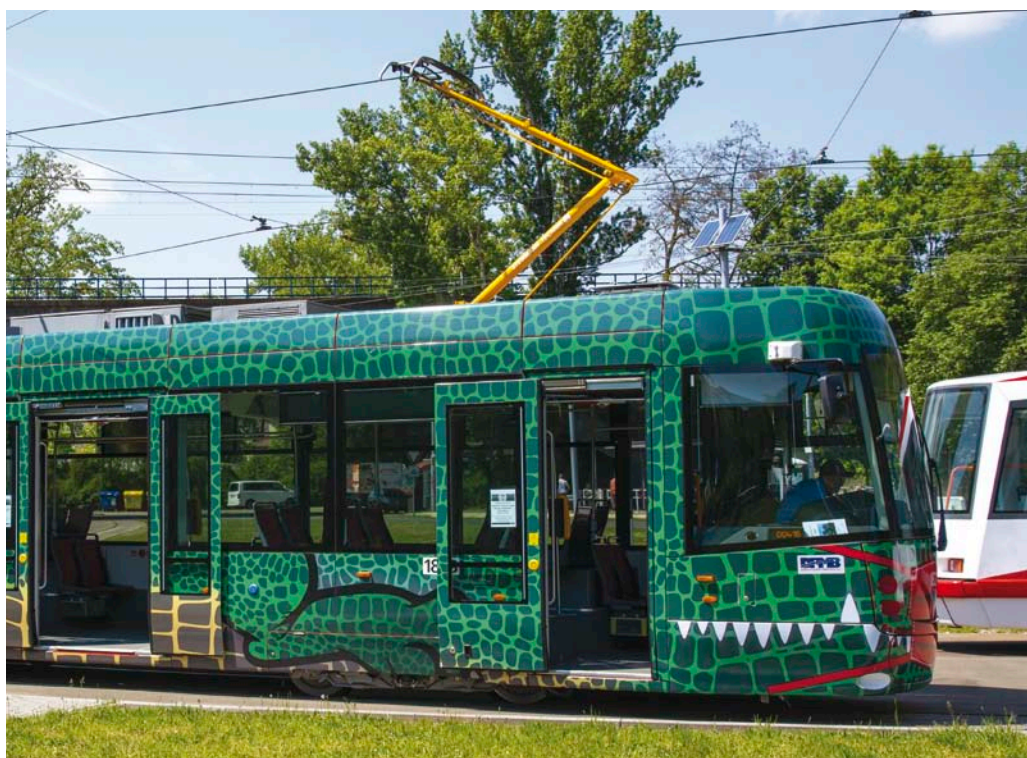
— To ho, Ferdo, určitě pěkně našťvalo...

— Co jeho... revizora! A to hned, jak zjistil, že má kamarád platnou jízdenku.

— To by mě po tak náročné akci pořádně nazdvihlo taky.

— No, jo, no... ale zuřit začal teprve ve chvíli, když mu kamarád řekl, že se po celou dobu pouze snažil udržovat bezpečný dvoumetrový odstup...!

Kresba František Mikš





Vážené čtenářky a čtenáři,

pokračujeme v informacích o gynekologických zhoubných nádorech. Nádorům děložního hrdla (čípku) jsme se věnovali minule. Dnešním programem jsou nádory *děložního těla a *vaječníků. Příště věnujeme pozornost dalším zhoubným onemocněním s nižším nebo vzácným výskytem - nádorům vejcovodů, vulvy, pochvy a gestační trofoblastická nemoc (vzniká vždy v souvislosti s těhotenstvím).

Nádory vaječníků a vejcovodů představují asi 15 % všech zhoubných novotvarů u žen. Nacházíme se na 4. místě v Evropě. Úmrtnost je relativně vysoká. Biologické chování nádorů vaječníků a vzácných nádorů vejcovodů je velmi podobné, uvádí se společně, léčba je identická. Postihují nejčastěji ženy ve věku mezi 50 až 75 lety. Prevence neexistuje.

Příčina vzniku není známa. Významná role se **připisuje vlivu ženských pohlavních hormonů**, estrogenů a jejich vlivem na ovulaci (dozrávání vajíčka). **Užívání hormonální antikoncepce, blokuje ovulaci, vede ke snížení rizika nádorového bujení.** Jsou známy i **dědičné formy nádorů vaječníků**. Ohroženy jsou nejvíce ženy s mutací genů BRCA-1 a BRCA-2, které spolupůsobí na vzniku karcinomu prsu. Postihují mladší ženy do 40 let věku.

Dělení do dvou velkých skupin, na ***nádory epitelové** a ***nádory neepitelové** (vycházející z jiných struktur vaječníků). Postihují ženy mladšího věku a mají velmi dobrou prognózu, tvoří maximálně 10% všech nádorů vaječníků. **Nádory epitelové – karcinomy se dělí do čtyř stádií.** Stádia I a II jsou časně diagnostikované nádory, stádia III a IV jsou pokročilá.

Časné nádory rozsahu I a II jsou lokalizovány v pánvi, mají dobrou prognózu, vyléčení je úspěšné. **75 %** všech nádorů vaječníků je diagnostikováno ve **stádiích III a IV**, léčba je náročnější a výsledky nejsou dobré.

Klinické projevy přicházejí obvykle pozdě a nejsou příznačné. **Pocit nepohody v břiše, únava, pocit plnosti, zvětšení objemu břicha.** Potíže způsobuje rostoucí nádor, nebo ascites (tekutina v břiše způsobená nádorem). Rakovina se může projevit až metastázami (dušností při postižení plic).

Diagnostika. Včasná diagnostika je náročná a neexistuje žádný jednoduchý test, kterým by se nádor dal objevit. Důležité je, **aby ženy pravidelně navštěvovaly preventivní gynekologické prohlídky**, umožní onemocnění objevit v časném a ve vyléčitelném stádiu. Potíže a doba jejich trvání, vztah k menstruačnímu cyklu, poslední menstruaci, počet porodů, hormonální léčba, poslední preventivní gynekologické vyšetření, závažná onemocnění v rodině, výskyt nádorů, věk objevení. **Gynekologické a ultrazvukové vyšetření. Odběr krve, onkomarkerů CA-125 a snímek plic, počítačová tomografie (CT) a magnetická rezonance (MR).** **Přesná diagnóza se získá na základě histologického vyšetření.**

Léčba nádorů vaječníků a vejcovodů je složitá a kombinovaná, zahrnuje **chirurgic-**

kou operaci, chemoterapii, hormonální léčbu, ozáření (radioterapii), a různé kombinace těchto metod.

Prognóza (pravděpodobnost, že onemocnění bude vyléčeno), základním znakem je rozsah onemocnění, postižené orgány, výsledky léčby, typ nádoru, agresivita, celkový stav nemocné.

Nádory děložního těla – nejčastější nádory ženských reprodukčních orgánů, tvoří víc než 40 % všech gynekologických zhoubných nádorů. Výskyt neustále stoupá, hlavně u žen v 6tém deceniu, průměrný věk je 66 let. 75 % případů je zachyceno ve velmi časném stádiu a má příznivou prognózu. Celkem 25 % případů je diagnostikováno před menopauzou a 5 % případů před 40. rokem.

Příčina není přesně známa. **Zhoubné novotvary děložního těla jsou z histologického hlediska nehomogenní jednotkou**, jsou odlišné charakteristikou, biologickou agresivitou, věkovou distribucí, prognózou. Významným rizikovým faktorem je **déletrvající působení estrogenů bez odpovídající hladiny dalších ženských hormonů gestagenů.**

Hlavní rizikové faktory: *exogenní estrogeny, *časný nástup menzes, *pozdní menopauza, *bezdětné ženy, *poruchy funkce vaječníků, *věk 60-70 let, *obezita - tuková tkáň, ze které vznikají estrogeny, *kouření, *diabetes mellitus, *vysoký sociálně-ekonomický standard.

Typy nádoru. +Primární zhoubný novotvar (nádor vzniká přímo v děloze) je v 98 % karcinomem endometria (ze žlázových buněk endometria). Růst endometria i nádorů je závislý na ženských hormonech (estrogenech) – nádor závislý na hormonech (hormonálně dependentní). Z hlediska působení estrogenů dělíme karcinom endometria na dva typy.

Typ 1 (80% případů): nádor vzniká na podkladě zvýšení hladiny estrogenů. Diagnostikován je v časných stádiích a má dobrou prognózu. **Typ 2 (zbývající 20% případů):** nádor nevzniká na podkladě zvýšení hladiny estrogenů. Diagnostikován je v pozdějších stádiích, má horší prognózu, vyskytuje se v pozdním věku. **Vzácné primární nádory:** – sarkomy (leiomyosarkom a velmi vzácný rhabdomyosarkom). +**Sekundární nádory děložního těla (metastatické),** vznikají v jiných částech organismu a do těla děložního se dostanou při jejich šíření.

Klinické příznaky. **Abnormální (postmenopauzální) krvácení** různé intenzity (špinění až silné krvácení). Trvání krvácení a jeho intenzita nemá souvislost s rozsahem nemoci. **Hnisavý nebo krvavý výtok.** V pozdějším věku je kanál děložního hrdla neprůchodný, může dojít k nahromadění hnisu (**pyometra**) nebo krve (**hematometra**) v dutině děložní. Rozpadající se hmoty nádoru mohou vyvolat **zvýšení teploty, známky peritoneálního dráždění.** Asi 20 % žen s karcinomem nemá v době stanovení diagnózy **žádné symptomy.** Růst karcinomu začíná na ohraničeném místě, šíří se přes svalovou stěnu a do malé pánve

nebo roste ve formě polypu do dutiny děložní. Nádor se může projevit metastázami v jiných orgánech.

Diagnostika. Většina karcinomů je zachycena v časném stádiu I, díky **krvácení**, které nutí ženu vyhledat lékaře. Zhruba 20 % karcinomů je nalezeno náhodně, bez symptomatologie.

Potíže: doba jejich trvání, poslední preventivní gynekologické vyšetření, ostatní onemocnění, závažné nemoci v rodině, výskyt nádorů, věk jejich projevení, dědičná příčina vzniku.

Gynekologické vyšetření zevních rodidel a orgánů v pánvi (vulva, pochva, čípek, děloha, vaječníky, děložní vazy), vyšetření lymfatických uzlin v třísech. **Ultrazvukové vyšetření.** K definitivnímu stanovení diagnózy vede **histologické vyšetření nádoru.** Materiál z dělohy se získá pomocí **separované abraze**, v krátké celkové narkóze se odebere materiál z hrdla a těla děložního. Získat materiál lze i při **hysteroskopii**, v krátké celkové narkóze je zaveden optický systém do děložní dutiny, je přehlédnuta a cíleně odebrán potřebný materiál.

Zda je nádor pouze v děloze nebo se rozšířil do dalších orgánů těla, jsou nutná další vyšetření – STAGING. Stagingová vyšetření: cystoskopie, rektoskopie, RTG srdce + plic, intravenózní vylučovací urografie (IVU), CT vyšetření.

Přesná diagnóza je stanovena na základě histologického vyšetření tkání odebraných při operaci.

Výsledky stagingových vyšetření, nález při operaci, histologický popis – stanoví stádia nádoru podle klasifikace: **Stadium 0:** jedná se o prekancerózu, nádor ještě nevykazuje infiltrativní růst. Stadium I: je pouze v těle děložním, IA nádor omezený na sliznici děložní nebo invaze do méně než poloviny tloušťky myometria, IB nádor postihuje polovinu tloušťky endometria a více. **Stadium II:** nádor se rozšířil do čípku, ale nešíří se mimo dělohu. **Stadium III:** nádor se rozšířil na povrch dělohy a/nebo na vaječníky a vejcovody (IIIA), nebo na pochvu a/nebo závěsný aparát děložní (IIIB) či postihuje lymfatické uzliny (IIIC): pánevní (IIIC1) nebo podél aorty (IIIC2). **Stadium IV:** se dělí do skupin: IVA nádor se rozšíří do konečníku nebo močového měchýře. IVB nádor se rozšíří do vzdálených částí těla (metastázy).

Léčba vyžaduje **individuální přístup.** Odvíjí se od klinického stadia nemoci a od celkového stavu pacientky. Jedná se o léčbu složitou a kombinovanou, která zahrnuje **chirurgickou operaci, ozáření (radioterapii), chemoterapii, hormonální léčbu.** Výběr léčebné metody závisí na: *velikosti, umístění a stadium nádoru, *histologickým typem nádoru, nově zjištěný nádor či recidiva, *věku a celkovém zdraví pacientky, *předcházející léčba (operace, radioterapie).



Josef Hrubý opustil navždy rady členů OSŽ

Je smutné oznamovat nepříjemné zprávy. A tak, ač neradi, musíme se zármutkem v duši oznámit, že nás dne 24. června 2020 navždy opustil bývalý pracovník organizačního oddělení OSŽ, řidič, ale také vášnivý fotograf Pepa Hrubý.

Poslední rozloučení s ním proběhlo 1. července v Praze na bubenečském hřbitově.

Věnujme mu tichou vzpomínku a v duchu procesujeme opět všechna ta místa, která

jsme spolu s ním navštívili v rámci odborových aktivit. Nebylo jich málo. V odborovém dění je stále co řešit a Pepa Hrubý u toho nemohl chybět.

Nebyl jen tím, kdo na cestách přebíral zodpovědnost za své pasažéry. Byl také odborníkem, který odborové činnosti věnoval rovněž značnou část svého volného času.

Čest jeho památce!

SON

Připravil Miroslav Novotný

NÁJEMNÍ BYDLENÍ V OTÁZKÁCH A ODPOVĚDÍCH

K nájemnímu bytu z roku 1980 máme dekret a Dohodu o užívání bytu. Platí nám i nadále nebo musíme uzavřít novou nájemní smlouvu, jak nám tvrdí pronajímatel?

Tzv. dekret k bytu a uzavřená dohoda o užívání bytu zůstávají v platnosti i do budoucna. Podle nového občanského zákoníku /NOZ/ není nutné uzavírat novou nájemní smlouvu nebo dodatek ke stávající dohodě. NOZ dopadá také na nájemní smlouvy, které byly uzavřeny před jeho účinností.

Jsme starší manželé a byty v našem domě se budou prodávat. Na byt nemáme a zadlužit se nechceme. Přidělí nám nový vlastník náhradní byt?

Nový vlastník Vám náhradní byt přidělit nemusí. Změna vlastnictví bytu není důvodem

k ukončení nájmu. Účinností nového občanského zákoníku/dnem 1.1.2014/ povinnost pronajímatele zajišťovat náhradní byt skončila. Pokud si byt nekoupíte, zůstanete nadále nájemci bytu, bez ohledu, kdo dům, či byt koupí. Vaše postavení nájemců se tím nezmění a zůstává vám v platnosti stávající nájemní smlouva. Novou uzavírat nemusíte.

Mám nájemní smlouvu. Jsem povinen hradit poplatek za vybavení bytu a příspěvek na správu domu?

Podle ust. § 2251 odst.2 obč. zákoníku nesmí pronajímatel po nájemci požadovat jiná plnění než platbu nájemného a úhradu za služby spojené s užíváním bytu. Po účinnosti NOZ nelze nutit nájemce, aby kromě těchto plateb hradil pronajímateli např. příspěvek do fon-

du oprav, příspěvek na správu domu či pojištění domu, stavební úpravy nebo odstranění závad na domě. Stejně tak sem patří poplatek za vybavení bytu. Vybavení lze zohlednit ve výši nájemného.

Vzhledem k tomu, že se jedná v tomto případě o kogentní (donucující) ustanovení zákona, nemohou se pronajímatel a nájemce dohodnout na platbě nájemného za vybavení bytu. Z důvodu bezdůvodného obohacení lze na pronajímateli uhrazené částky vymáhat.

Pronajímatel nesmí kromě nájemného a úhrady za služby požadovat po nájemci další platby, ani na základě uzavřené dohody.



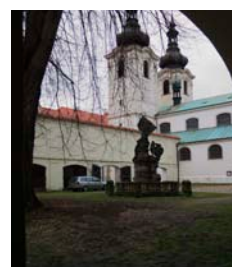
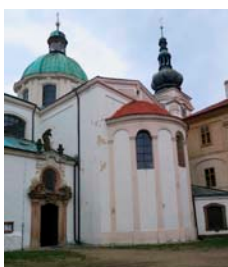
Toulky – Doksany

Jen pár kilometrů za Terezínem je rozsáhlý areál, ženský premonstrátský klášter, který byl až do 89. roku prakticky neudržován a odepsán. Podle historických pramenů byl založen už v roce 1144 českou kněžnou Gertrudou Babenberskou, manželkou druhého českého krále Vladislava II. Nejvíc utrpěl za třicetileté války, několikrát vyhořel, v roce 1782 zrušen. Jeho součástí byl také zámek s velkým hospodářským dvorem. Na jeho současné barokní podobě pracovala řada italských stavitelů jako byl Giulio Broggia. Za Josefa II.

sloužil i jako špitál a kasárna. V období komunistické totality spravovalo doksanský zámek Krajské středisko Státního ústavu památkové péče a ochrany přírody v Ústí nad Labem. Někdejší hospodářské příslušenství zámku sloužilo státnímu statku. Po pádu komunistické totality v roce 1997 odkoupil strahovský klášter od českého státu severní část bývalého konventu a začala se plánovat její rekonstrukce. Strahovský opat Michael Pojezdný požádal krakovskou kanonii, aby poslala sestry k obnově svého mateřského kláštera. Z Kongregace sester premonstrátek se přihlásilo několik členek, které tímto kontemplativním způsobem života chtě-

ly žít. Společný život zde zahájily 31. ledna 1998 čtyři sestry. Komunita sester se pak začala postupně rozrůstat. Doksany se ve 21. století díky sestrám staly oblíbeným poutním místem. Hlavní pout se koná v neděli po prvním zářijovém pátku a populární jsou každý první pátek v měsíci od 20 hodin pouti za duchovní povolání spolu se světelným průvodem ve vnějších prostorách kláštera. Části kláštera s barokním interiérem a románská krypta jsou otevřeny pro veřejnost.

Miroslav Gloss



APARTMÁNOVÝ DŮM ORION



Poloha: apartmánový dům se nachází v klidné části Leptokarie nedaleko hlavní turistické třídy Metaxa.

Pláž: je vzdálená cca 10 min. chůze, prostorná, písčito-oblázková s pozvolným vstupem do vody.



Ubytování: 2 až 4lůžkové apartmány s kuchyňským koutem, (základní nádobí, vařič, lednice), klimatizací (v ceně poukazu), koupelnou (WC, malá vana nebo sprcha) a balkónem se zahradním nábytkem. Každý pokoj je při nástupu vybaven lůžkovinami, ručníky, mýdlem a toaletním papírem, možnost připojení Wifi. Výměna ložního prádla nebo ručníků během pobytu se neprovádí. Průběžný úklid apartmánu si provádějí účastníci samostatně.

Přidělení konkrétního čísla pokoje není garantováno.



Stravování: vlastní, nebo lze zajistit za zvýhodněnou cenu na místě prostřednictvím delegátů cestovní kanceláře CK Margaritopoulos (cena 1 stravenky na oběd nebo večeři je cca 7€).

Náš postřeh: výhoda klimatizace a umístění moderního apartmánového domu, v klidné části, a přesto v blízkosti hlavní promenády.

Doprava: letecky do řecké Soluně se Smart Wings (doba letu cca 2 hodiny). **Odlety z letiště Brno Tuřany.** Z letiště v Soluni do místa pobytu a zpět na letiště při odletu je zajištěn transfer klimatizovanými autobusy za asistence delegátů CK (doba jízdy cca 1,5 hodiny).

Předpokládaný letový řád: odlet z Brna ve dnech 20.7., 10.8., 31.8. v 11.40 hod. a ve dnech 31.7., 21.8., 11.9. ve 21.20 hodin. Přílet zpět do Brna ve dnech 10.8., 31.8., 21.9. v 16.15 hodin a ve dnech 1.8., 22.8., 12.9. v 1.50 hodin. Změna letového řádu vyhrazena.



KONCERT NEZAPOMÍNÁJÍCÍCH SRDCÍ ČI TÉŽ tzv. BŮČKOVINY



Koronavirus nás na dlouhou dobu odstavil od možnosti se sdružovat. Nyní, když je "rozvolněno", to musíme dohnat. Oldřich Sobol se toho ujal dokonce trojnásobně. Vyfotil se s celebritami, zpěvačkami Ilonou Csákovou a Věrou Horkou a členem dřívějšího složení skupiny Kamelot Petrem Rotscheinem

Jelikož jsem dlouholetým milovníkem skupiny Kamelot (od jejich začátků, kdy hrávali na Portách), myslím si, že tedy můžu říct, že jsem i kamarádem frontmana kapely a zakladatele této skupiny Romana Horkého.



Ke skupině patřil i kamarád, další zakládající člen s neskutečným hlasem, Radek Michal, zvaný Bůček, na jehož památku se právě letos, v sobotu 6. června, uskutečnil po mnoha měsících tzv. temna (skrže koronavirus) koncert v krásném prostředí řeky Oslavky, nedaleko vesnice Senorady, na Ketkováku.

Protože písničky této skupiny máme celá rodina opravdu moc rádi, tak jsem tam s manželkou a synem nesměl chybět. Při vstupu do nádherného přírodního amfiteátru jsme dostali všichni, kdo měl vstupenku od pořadatelů, svítilky bateričky s potiskem a názvem akce na památku a taky na svícení na zpáteční cestu po koncertě. Vše začalo slavnostním zapálením ohňů vedle provizorního pódia a písničky Bůčka puštěnou z gramofonu. Celý koncert uváděl a konferoval Luboš Xaver Veselý. Na pódiu se vystřídalo plno hostů a každý z nich zazpíval Bůčkovu píseň. Mezi nimi byli Ilona Csáková, Petr Bende, Víta Troníček, Tony Jinoch, Aleš Hrbek, Charlie a taky bývalí členové Kamelotu, zpěvačka Věrka Horká,

Petr Rotschein a Ladě Chromeček. Pro mne a určitě pro všechny, co na koncert přišli, to byl opět nezapomenutelný zážitek ...jak říkal sám Roman Horký tzv. pramínek čisté vody. Jediné co nám všem pokazilo náladu byla příroda, neboť těsně před závěrem koncertu přišla velká bouřka a s ní plno vody, což vše předčasně ukončilo. Přesto všechno, i když na kost mokří, jsem odcházel v blátě, kalužích a taky ve tmě však naplněn krásnými zážitky a vzpomínkami na zesnulého hudebníka Bůčka.

Co říct závěrem? Hlavní dík patří Romanu Horkému a všem, co tento vzpomínkový koncert uspořádali, samozřejmě i všem účinkujícím a všem, co na koncert přišli. Pravici jsme si potřásli, plno dobré muziky poslechli, že jedno oko nezůstalo suché a tak to má být...

Radek Michal – Bůček by měl určitě radost, byl to moc fajn sobotní večer.

Oldřich Sobol



Blahopřejeme

V tomto měsíci slaví narozeniny:

Pavel Štiller – Legios Louny

Karel Mlejnek – JLV Praha

Ing. Eva Malá – OHL ŽS, řed. spol.

Zdeňka Cupalová – OHL ŽS, řed. spol.

Bohumil Dráb – TSS Hradec Králové

Ivana Libichová – Drážní úřad

Hana Bartošová – OSŽ-Ú

Jiří Dostál – DPMB