

■ Informujeme	str. 3
■ Odpověď na otázku	str. 5
■ Ze společnosti NeRV OSŽ	str. 5
■ CK Travel, s.r.o.	str. 8
■ Obsazenost Orionu	str. 8
■ Probuzená historie	str. 9
■ Dějiny železnic	str. 10
■ Radíme řidičům	str. 10
■ O zdraví...	str. 11
■ Sport – volejbal	str. 12
■ Blahopřejeme	str. 12



Ve dnech 18. a 19. dubna se v sídle OSŽ konalo školení funkcionářů NeRV

MĚJTE NA PAMĚTI, ŽE PLNĚNÍ KOLEKTIVNÍ SMLOUVY MŮŽE BÝT I TĚŽKO VYMAHATELNÉ

V domě Bohemika, sídle Odborového sdružení železničářů, se v pondělí a úterý 18. a 19. dubna konalo školení funkcionářů základních organizací OSŽ, spadajících pod Nedrážní republikový výbor.

Lektoři Zdeněk Görner, Luděk Šebrle a Miroslav Novotný je postupně seznamovali s problematikou zásad hospodaření základních organizací Odborového sdružení železničářů, rozpočtu ZO OSŽ, inventarizace majetku, zákonů o účetnictví a změnami v zákoně o daních. Dále se zaměřili na zákoník práce, změny v zákoníku práce pro letošní rok a připravované změny ZP. Značná část školení byla věnována zákonu o kolektivním vyjednávání, diskutována byla kolektivní smlouva vyššího stupně.

Tato část se v plné míře odrazila v průběhu druhého dne, kdy přišla na řadu strategie a problematika kolektivního vyjednávání a také druhy kolektivních smluv a chyby v kolektivních smlouvách.

Z probírané problematiky vyplývá, jak je činnost odborových funkcionářů nároč-

ná a zodpovědná, obzvláště od doby, kdy vstoupil v platnost nový občanský zákoník, který ještě zvyšuje oproti minulým letům osobní odpovědnost – a zdůrazněme,

Pokračování na str. 2

ČINNOST VĚTŠINY ZÁKLADNÍCH ORGANIZACÍ NERV OSŽ PROBÍHÁ BEZ PROBLÉMŮ

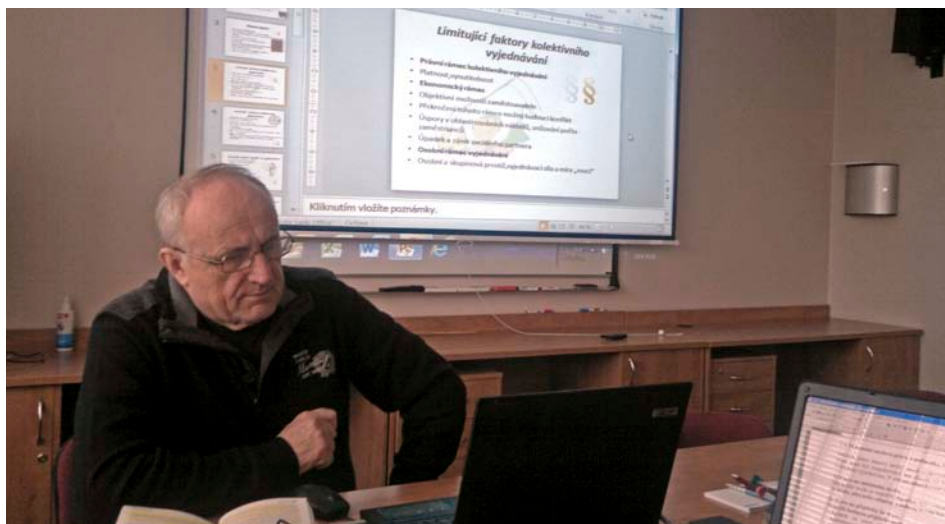
V druhé polovině dubna proběhlo další, už 12. řádné jednání Nedrážního republikového výboru Odborového sdružení železničářů, tentokrát za řízení tajemnice NeRV Bc. Renaty Douskové.

Kromě pravidelného hodnocení předchozího usnesení zde byly podány zásadní informace z jednání OSŽ a probírána situace v základních organizacích.

Předsedům a zástupcům ZO OSŽ NeRV byly předloženy ještě některé další informace, a to:

- Dopis předsedy OSŽ ministru dopravy ohledně projednání požadavku na zařazení materiálu problematiky železniční dopravy a odpověď na tento dopis Mgr. Rudoleckého, náměstka pro řízení sekce
- Výsledek soutěže na dodavatele gastronomických služeb pro ČD
- Nákup ČD Restaurant
- Žebříček největších zaměstnavatelů v Česku

Pokračování na str. 2



Jedním z přednášejících byl i místopředseda OSŽ a předseda NeRV OSŽ Miroslav Novotný

ČINNOST VĚTŠINY ZÁKLADNÍCH ORGANIZACÍ NERV OSŽ PROBÍHÁ BEZ PROBLÉMŮ

Dokončení ze str. 1

- Záměr založení ŽESMAD
- Informace o přípravě Národního programu reforem pro rok 2016 a koordinace hospodářské politiky EU
- Informace o semináři ke Koncepti sociálního bydlení
- Informaci o převodu budov z ČD na SŽDC
- Vznik firmy CENDIS a dopad na opravy kolejových vozidel
- Předávání informací z dozorčích rad (nesouhlas Oldřicha Sobola s podáváním informací u akciové společnosti OHL ŽS. Nevyužil podpory OSŽ)
- MUDr. Ritterová – souhlas s podáním informace 1x ročně na Ú OSŽ

Stálým až mimořádně závažným problémem je situace v základní organizaci OSŽ ŽOS Nymburk, které vyústilo dokonce ve spor, respektive v rozdílný názor, představitelů Odborového sdružení železničářů. Přitom gró problémů je v činnosti této základní organizace, k čemuž se následně postavili kriticky i členové NeRV OSŽ. Jak zdůraznil místopředseda OSŽ a předseda NeRV OSŽ Miroslav Novotný, je také třeba oddělit pracovní právní spor od činnosti ZO OSŽ ŽOS Nymburk, kdy pracovní právní spor je řešen prostřednictvím soudu a činnost ZO OSŽ je řešena Stanovami a zásadami o hospodaření ZO OSŽ. Ty je třeba respektovat.

Další problematikou základní organizací je i nadále Pars nova Šumperk, o níž předseda ZV OSŽ Pavel Horák dokonce tvrdí, že již nejméně dva roky není součástí NeRV OSŽ.

A to i přesto, že o takovém jednání a následném rozhodnutí není nikde písemná zmínka. Předseda revizní komise OSŽ po provedené kontrole P. Franěk informoval o nedostatcích ve volebním protokolu této základní organizace a doporučil Ú OSŽ se touto záležitostí dále

zabývat i přes prohlášení předsedy ZO OSŽ, že v roce 2017 bude vše podle Stanov OSŽ.

Co se týče kolektivního vyjednávání, je u většiny ZO OSŽ NeRV, kde má členskou základnu, ukončeno. I přes některé dílčí nesrovnalosti z pohledu vedení společností a odborových organizací se podařilo třetici plochy uhladit a problematiku vyjednávání dotáhnout do úspěšného konce. Většina dohodnutých výhod se odvíjí od dosahovaných firemních výsledků. V současné době mají dopravní stavby i železniční doprava a přeprava jistý boom, což pro odborové organizace přináší většinou lepší podmínky pro vyjednávání.

V závěru místopředseda OSŽ Miroslav Novotný připomněl volby v ZO OSŽ v příštím roce a nutnost zahájit přípravu k 7. Sjezdu OSŽ. Většina přítomných funkcionářů potvrdila svůj zájem, pokud budou zvoleni, ve své aktivní odborové činnosti pokračovat.

Milan Sedlák



Po ukončení školení následovalo 12. řádné jednání Nedrážního republikového výboru OSŽ, které řídila Bc. Renata Dousková. Místopředseda OSŽ a předseda NeRV Miroslav Novotný zde mimo jiné podal informaci ohledně zapsání ZO OSŽ NeRV do rejstříku Městského soudu. Z Ústředí OSŽ bude zaslán dopis, ve kterém budou uvedeny správné názvy ZO OSŽ a IČO, tak jak jsou u Městského soudu v Praze uvedeny. Je třeba zkontrolovat tyto názvy, používat je při vyplňování evidenčních návratných listů a zároveň zkontrolovat příslušná razítka. Případné změny adresy, či jiné změny nahlásit ve spolupráci s kanceláří předsedy a ESO OSŽ na Městský soud v Praze. Veškeré změny je nutno provést elektronicky na stránkách městského soudu, tam naleznou odboráři také požadované podklady pro tyto změny. Informace základním organizacím bude podána dopisem Ú OSŽ



MĚJTE NA PAMĚTI, ŽE PLNĚNÍ KOLEKTIVNÍ SMLOUVY MŮŽE BÝT I TĚŽKO VYMAHATELNÉ

Dokončení ze str. 1

že převážně dobrovolných, neplacených – funkcionářů. A vůbec je neomlouvá ani to, že zákoník to tedy nebere v úvahu, že mnohé uzákoněné aktivity by mohly být svou složitostí nad jejich síly, byť se budou maximálně snažit o patřičné naplňování. Samozřejmě toho potom mohou také dokonale využívat představitelé společností, kde

odborové organizace působí a spleť zákonů ustanovení se snažit přizpůsobit svým potřebám. Je tedy nutno brát v potaz i to, že plnění kolektivní smlouvy je těžko vymahatelné.

Není tedy možno organizovaná školení podceňovat, naopak plně se na ně soustředit a vždy zajistit maximální účast členů závodních výborů. Možnost ustanovení § 203 odst. 2 písm.

c/ZP v platném znění pro uvolňování účastníků školení je pouze slabou náplastí. Je třeba si uvědomit, že pouze řádně proškolený funkcionář je schopný být odpovídajícím sociálním partnerem pro zaměstnavatele.

Milan Sedlák

**Foto Milan Sedlák
Oldřich Sobol**

Výpověď z pracovního poměru

Výpověď je jednostranné právní jednání. Strana pracovněprávního vztahu je oprávněna dát výpověď bez ohledu na souhlas nebo nesouhlas druhé strany. Zaměstnavatel je ze zákona omezen výpovědními důvody (ustanovení § 52 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce) a vymezením ochranné doby, kdy nelze dát zaměstnanci výpověď (§53). Zaměstnavatel je povinen ve výpovědi skutkově vymezit výpovědní

důvod tak, aby jej nebylo možno zaměnit s jiným důvodem.

Na zaměstnance se uvedené omezení nevztahuje. Zaměstnanec může dát zaměstnavateli výpověď z jakéhokoli důvodu nebo bez uvedení důvodu. Ustanovení o ochranné době slouží k ochraně zaměstnance, pro kterého by bylo v uvedené době náročnější najít si zaměstnání u jiného zaměstnavatele (např. těhotné ženy), a nikoliv k ochraně zaměstnavatele.

tele. Z uvedeného vyplývá, že zaměstnanec v době, kdy je uznán dočasně práce neschopným, může dát zaměstnavateli platnou výpověď a pracovní poměr skončí uplynutím výpovědní doby. Ta činí nejméně 2 měsíce a začíná prvním dnem kalendářního měsíce následujícího po měsíci, v němž byla výpověď doručena druhé straně, a končí uplynutím posledního dne příslušného kalendářního měsíce.

RED

VÝPOVĚĎ V OCHRANNÉ DOBĚ!?

Těhotenství ženám nepřináší pouze radost, ale také komplikace. Vynecháme-li osobní či zdravotní, musíme konstatovat, že patří také mezi životní situace, během nichž by si ženy jen obtížně hledaly nové zaměstnání. Zákoník práce proto těhotné zaměstnankyně před výpovědí chrání a dání výpovědi až na výjimky zakazuje. Jak je to však s platností výpovědi, když v době jejího podání nejen zaměstnavatel, ale ani sama zaměstnankyně neví, že je těhotná?

Platí zákaz výpovědi v ochranné době

Na těhotenství pamatuje zákoník práce a vypočítává tzv. ochranné doby, mezi něž patří právě i těhotenství. Ochranná doba funguje tak, že během ní nemůže zaměstnavatel dát zaměstnanci či zaměstnankyni výpověď, i když by za „normálních okolností“ existoval výpovědní důvod. Zá-

koník práce tím chrání zaměstnance, kteří se dočasně nachází v takové životní situaci, v níž by si jen obtížně hledali nové zaměstnání.

Zaměstnavatel proto nemůže dát výpověď těhotné zaměstnankyni – taková výpověď by byla pro porušení zákona neplatná. Výjimkou z tohoto zákazu je pouze výpověď z důvodu zrušení zaměstnavatele, případně z důvodů, pro které může zaměstnavatel okamžitě zrušit pracovní poměr (zvláště hrubé porušení povinností zaměstnance či odsouzení zaměstnance pro úmyslný trestný čin).

Délka ochranné doby

Ochranná doba trvá po celou dobu těhotenství. To platí i v případě, že o těhotenství v době doručení výpovědi ani sama zaměstnankyně nevěděla nebo si jím ještě nebyla jista. Výpověď z pracovního poměru proto bude neplat-

ná i tehdy, bude-li teprve dodatečně zjištěno, že zaměstnankyně byla v době řádného doručení výpovědi těhotná. Na ochrannou dobu z důvodu těhotenství pak zpravidla naváže čerpání mateřské a rodičovské dovolené, tj. po celou tuto dobu nelze zaměstnankyni (až na výjimky) dát výpověď.

Otěhotnění během výpovědní doby

Pokud by zaměstnankyně v době doručení výpovědi těhotná nebyla, ale otěhotněla by až během výpovědní doby, je sice výpověď platná, ale výpovědní doba se o dobu těhotenství (a následného čerpání mateřské a rodičovské dovolené) prodlužuje. Pracovní poměr pak skončí až uplynutím zbývajících částí výpovědní doby po skončení ochranné doby, ledaže zaměstnankyně sama sdělí zaměstnavateli, že na prodloužení pracovního poměru netrvá.

–mis–

DLE ZÁKONÍKU PRÁCE (ZÁKON Č. 262/2006 Sb.)

Dle zákoníku práce (zákon č. 262/2006 Sb.) má **každý zaměstnavatel povinnost zajišťovat pro své zaměstnance pracovní lékařské služby** a je povinen uzavřít písemnou smlouvu s poskytovatelem pracovních lékařských služeb.

Při přijímání zaměstnance do pracovního poměru má zaměstnavatel povinnost sdělit mu, u kterého poskytovatele mu budou poskytnuty pracovní lékařské služby a vyšet-

ření související s výkonem práce, kterým se musí podrobit. Za určitých podmínek může zaměstnanec absolvovat zdravotní prohlídku i u svého registrujícího lékaře.

S přijetím zákona o specifických zdravotních službách byla hodně diskutována i kritizována nutnost provádět pracovních lékařských prohlídek u zaměstnanců. Naštěstí novela zákona již odstranila tyto prohlídky u dohod o provedení práce a dohod o pracovní činnos-

ti. Zde zůstává povinnost podrobit se prohlídce pouze v případě, že bude zaměstnanec zařazen na rizikovou práci či na práci vyžadující určitou zdravotní způsobilost.

Zaměstnavatelům, kteří zaměstnávají zaměstnance bez vstupní lékařské prohlídky, **hrozí postih až do výše dvou milionů korun.**

Vybral M.N.

Nejnebezpečnější povolání měli v roce 2015 ŘEMESLNÍCI

Nejnebezpečnější povolání měli v roce 2015 řemeslníci, zpracovatelé a opraváři. Alespoň pokud jde o počet smrtelných úrazů. Vyplývá to ze statistik Státního úřadu inspekce práce a Výzkumného ústavu bezpečnosti práce, které získal online deník Aktuálně.cz.

Za celý loňský rok se v Česku stalo 41 441 pracovních úrazů, z toho 122 smrtelných a 1299 závažných.

Počet smrtelných úrazů byl loni nejvyšší od roku 2011, kdy se jich stalo 125, zatímco předloni jich bylo 105. Na to chtějí upozornit i odboráři, kteří tento čtvrtek - v rámci Mezinárodního dne smutku - připomenou památ-

ku zaměstnanců a před svým sídlem na pražském Žižkově zatlučou 122 křížů.

Celkový počet pracovních úrazů sice z dlouhodobého pohledu výrazně klesl (v roce 1998 jich inspektorát evidoval 85 469, loni to nebyla ani polovina), v posledních dvou letech se ale pokles zastavil.

Vybral M.N.

NEJVĚTŠÍ ZMĚNY V ZÁKONĚ O VEŘEJNÝCH ZAKÁZKÁCH

Podle *idnes.cz* rok dohadování o podobě nového zákona o veřejných zakázkách tento týden završil prezident Miloš Zeman podpisem. V řadě oblastí se zadávání zjednoduší, podle kritiků však zákon až příliš optimisticky předpokládá, že veřejní zadavatelé nechtějí podvádět. Nový zákon, v jehož působnosti se ročně protočí okolo 600 miliard korun, začne platit od konce října.

Otevřenou soutěž bude povinné vypsát, až když cena dosáhne 50 milionů korun (nyní je to 10 milionů). Volnější pravidla se podle kritiků projeví tím, že do řady zakázek se někteří nepřihlásí, protože o nich nebudou vědět. Pro firmy to znamená sledovat více profily zadavatele a hlídat si i menší zakázky, které nemusí být ve věstníku. Podle zastánců povede zvýšení limitu k větší rychlosti vyřizování zakázek.

Pokud si budete chtít stěžovat na zakázku u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, už to nebude zdarma. Zákonnodárci to vysvětlují snahou osvobodit úřad od častých šikanózních návrhů, které ho zahlcují. Jenže i pokud bude podnět oprávněný, peníze zpět nedostanete. Podle neziskového sektoru jde o omezování veřejné kontroly.

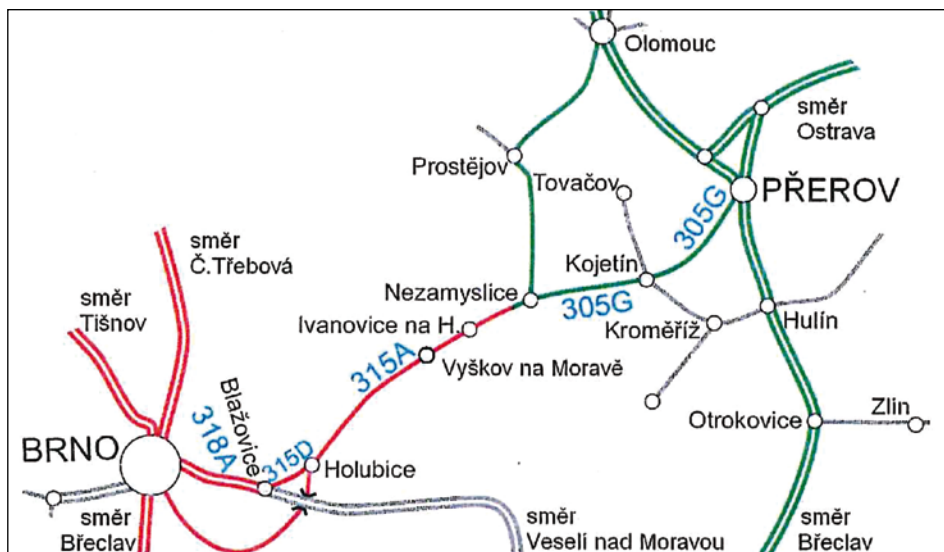
U jednotlivých položek zakázky půjde změnit cenu až o 50 procent, celková cena pak může stoupnout až o 30 procent oproti smlouvě. Nově se nebudou více práce a méně práce krátit, celkově po jejich odečtení ale nesmí dojít ke změně smlouvy více než o 30 procent.

Podobné limity platí i v zahraničí, v Česku se však někdy zneužívaly záměrnými chybami v projektu a vyšším naceněním některých položek rozpočtu, pokud se projektant a dodavatel domluvili.

Pokud se starosta města rozhodne, že zakázku v hodnotě 299 milionů korun bude mít plně ve své moci a nepustí do hodnocení nikoho jiného, nikdo mu v tom nezabrání. Zákon nově stanoví povinnost mít hodnotící komisi až u zakázek nad 300 milionů korun. Dá se však očekávat, že v řadě případů, zejména u evropských dotací, budou podmínky výrazně méně benevolentní.

Advokáti si vymohli, že při zastupování u soudu nemusí vůbec procházet soutěže, takže například města nebo úřady nebudou muset soutěžit, kterou advokátní kancelář si vyberou. Zákonnodárci argumentují tím, že důvěra a dobré reference jsou důležitější než nízká cena.

Prakticky všichni z oboru hodnotí pozitivně výrazné zjednodušení práce při posuzování nabídek. Až dosud se totiž museli členové komise zabývat všemi nabídkami, i když podle ceny bylo jasné, že nevyhrají. Podle nového



Jak nás informoval Ing. Mojmír Nejezchleb, náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy, SŽDC, s.o. Centrální komise Ministerstva dopravy projednala dokončenou studii proveditelnosti Modernizace trati Brno–Přerov. Studie byla schválena bez podmínek s tím, že pro její další rozpracování do záměrů projektů jednotlivých staveb bude sledována varianta M2. Realizaci jednotlivých staveb plánuje Správa železniční dopravní cesty postupně v letech 2019 až 2023 s prioritním záměrem použití evropských prostředků z nástroje CEF

zákona se bude posuzovat nejprve první nabídka podle ceny, teprve pak případně další.

Roky je slyšet kritika, že v soutěžích vítězí nejnížší nabídky a kvůli tomu se pak z daní platí nekvalitní práce, odhadem jsou to tři čtvrtiny zakázek. Nová legislativa umožňuje předem říct, jaké nabídky bude považovat za mimořádně nízké a které vyřadí. Zadavatel následně musí požádat soutěžícího o zdůvodnění a poté rozhodnout, zda nabídku vyřadí, či nikoliv.

Nový zákon ruší takzvaný blacklist, tedy seznam firem, které u zakázek závažně pochybily a kvůli tomu dostaly celoplošný zákaz (na seznamu bylo sedm firem). Zadavatelé nově vytvoří vlastní seznam podle toho, kdo se provinil u jiných zakázek.

Jenže firma se může proti vyloučení ze soutěže odvolat, a pokud předloží opatření, jak se problémům příště vyhnout, musí zadavatel její nabídku akceptovat. V praxi se tak dá očekávat,

že úředníci nebudou chtít riskovat a seznam zůstane prázdný.

Ekonomická kritéria byla dříve hojně zneužívaným způsobem, jak ušít zakázku někomu na míru. Podniky musely splňovat například minimální obrát či jiné ekonomické ukazatele. Zadavatelé si nově budou muset toto ekonomické kritérium obhájit. Výši obrátu je možné požadovat do dvojnásobku předpokládané hodnoty veřejné zakázky a její překročení musí zadavatel obhájit.

Právě obrát zabraňoval v přístupu do soutěže nově vzniklým firmám. Stávalo se, že firma neplnila své závazky, tak ji majitel poslal do likvidace, založil novou firmu, do níž přešly veškeré zdroje, a kolečko se opakovalo.

Podle nového zákona budou muset vítězná firma kompletně odkrýt své vlastníky až po koncového majitele, bez ohledu na právní formu. Dnes to platí jen pro akciové společnosti, a to u vlastníků, kteří mají více než 10 procent akcií.

SPOJENÍ LETIŠTĚ S PŘÍSTAVEM GDAŇSK

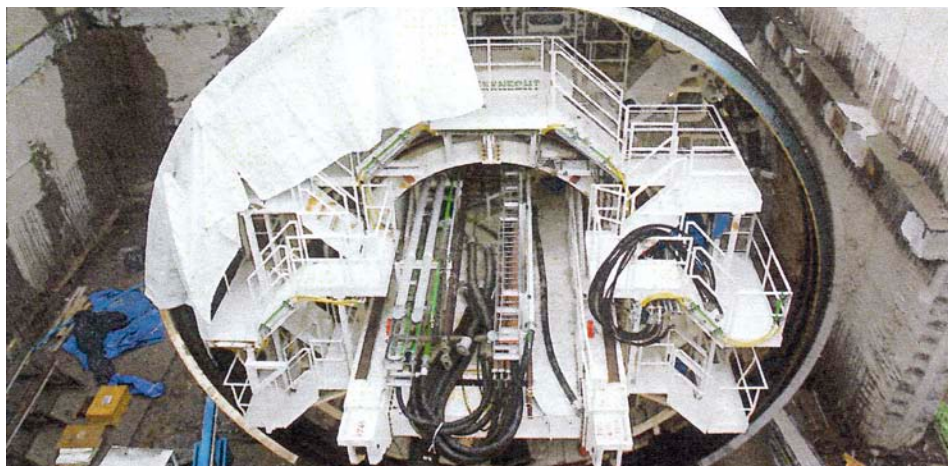
V rámci celého projektu připadl OHL úkol vybudovat tunel ramenem řeky Visly zvaném mrtvá Visla (Martwa Wisla). Jde o jedinečnou akci na území Polska, protože se jedná o první silniční tunel v zemi. Termín dokončení tohoto projektu byl stanoven na duben 2016.

Tunel budovaný metodou TBM (tunnel boring machine) v geologicky obtížných podmínkách. Dno vodního toku dosahovalo hloubky až 35 m. Dva tunely v délce 1,4 km s průměrem 11 m, což umožňuje použít vnitřní železobetonovou konstrukci, která tunely rozdělí do dvou úrovní. V horní části se bude nacházet dvou-

proudová silnice pro provoz vozidel, spodní je určená pro vedení technických a komunikačních sítí. Tunelový stroj TBM byl v provozu 24 hodin denně a ve třech směnách se střídalo několik set pracovníků z různých národností, přesto se podařilo vytvořit jednotný tým. Dílčí část projektu zahrnoval čtyři etapy, z nich OHL realizovala dvě. Práce na ražbě skončily v roce 2015 a v současnosti probíhají instalace zařízení, bezpečnostní a finální zkoušky, tak aby byl dodržen konečný termín.

OHL získala za tento projekt první místo v kategorii Městské stavby. Porota vyjádřila uznání nad tím, že firma využila při realizaci projektu účinné postupy s minimálním dopadem na životní prostředí. Další ocenění získala skupina OHL v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v podobě prvního místa v soutěži Stavět bezpečně. Tuto cenu uděluje Národní inspektorát práce.

M.N.



Odpověď na otázku Jitky Janíčkové

OHL ŽS STAVÍ V PAVLOVĚ NA JIŽNÍ MORAVĚ ARCHEOLOGICKÝ PARK

Jedním z mnoha aktuálních projektů OHL ŽS, a.s., které v současné době budujete, je například Archeologický park Pavlov. Termín plánovaného dokončení je rok 2016. Jde o zajímavost Jihomoravského kraje. Můžete nám tento projekt přiblížit?

Stavba Archeologického parku se nachází na okraji malebné vinařské vesnice Pavlov nedaleko od Novomlýnských vodních nádrží. Pod nejvyšším vrcholem Pavlovských vrchů Děvínem budujeme muzeum, které bude po dokončení sloužit jako kulturně vzdělávací centrum pro školy i širokou veřejnost. Přímou do budovy muzea je pak zakomponována expozice „IN SITU“ s nálezy kosterních pozůstatků mamu-

tů. Umístění stavby v CHKO Pálava a v národní kulturní památce Pavlov I nese s sebou pro výstavbu jistá omezení. Celé dílo se v průběhu realizace přizpůsobuje významným archeologickým nálezům, které mají značný dopad jak do termínů realizace, tak do projektové dokumentace. Stavbu provádí realizační tým Divize 1 Ing. Bronislava Lungy, vedoucího projektu, na základě projektové dokumentace od architektonické kanceláře Radko Květ. Speciální monolitické konstrukce realizuje středisko Monolity, zastoupené stavbyvedoucím a mým dobrým kamarádem Davidem Bilavčíkem. Dokončení stavby je plánováno na konec ledna 2016. Celkové náklady na realizaci stavební části činí necelých 80 mil. Kč včetně DPH.



Na otázku Jitky Janíčkové odpověděl předseda Výboru OSŽ brněnské společnosti OHL ŽS Oldřich Sobol

Foto Jan Buchta



Vizualizace OHL ŽS

NOVÝM GENERÁLNÍM ŘEDITELEM SPOLEČNOSTI OHL ŽS JE PETR BRZEZINA

Dne 19. dubna 2016 došlo ke změně ve vedení společnosti OHL ŽS, a.s., která patří do velké mezinárodní stavební skupiny OHL. Novým generálním ředitelem společnosti se stal Ing. Petr Brzezina, MBA.

„Rád bych využil svoje dosavadní manažerské zkušenosti k dalšímu rozvoji společnosti. Mezi moje hlavní úkoly patří transformace OHL ŽS do globální korporace naplňující strategii skupiny OHL do roku 2020,“ uvedl Petr Brzezina ke svému jmenování do funkce generálního ředitele.

Petr Brzezina (50 let) zastával vysoké manažerské funkce ve společnostech General Electric, Alstom a ABB v Brně, Praze, Bruselu a Stuttgartu. V roce 1988 absolvoval strojní fakultu VUT v Brně a v roce 2009 MBA Senior Executive program na Nottingham Trent University.

OHL ŽS, a.s., je multioborová stavební firma s více než šedesátiletou tradicí, která patří s výnosy ve výši 12,5 miliardy Kč za rok 2015 mezi pět největších stavebních firem v České republice. Majoritním vlastníkem je španělská skupina OHL.



KARLOVARSKÁ NEMOCNICE SE BRZY DOČKÁ NÁSTAVBY PLICNÍHO ODDĚLENÍ

Nemocnici v Karlových Varech čeká další etapa rekonstrukce. Díky investiční akci za více jak 70 milionů korun vznikne na lůžkovém pavilonu C nástavba, do které se ze starého nevyhovujícího pavilonu přestěhuje plicní oddělení. V zadávacím řízení byla jako nejvýhodnější vybrána nabídka společnosti OHL ŽS.

„Smlouva bude podepsána do konce dubna. V květnu by stavba měla začít a nejdříve do konce roku musí být podle dotačních

podmínek hotova,“ uvedl náměstek hejtmanky Karlovarského kraje Jakub Páňik s tím, že na financování stavby získal kraj dotaci z Ministerstva zdravotnictví ČR ve výši padesát milionů korun. Dalšími deseti miliony přispěje město Karlovy Vary a zbytek bude hrazen z krajského rozpočtu.

Předmětem prací je nejenom nástavba nového podlaží, ale i komplexní rekonstrukce celého objektu pavilonu C, který původně sloužil jako ubytovna a nyní především jako

interna. „Kromě nástavby pátého patra bude stavební akce zahrnovat opravu balkónů, zaoteplení a úpravu fasády,“ dodal Jakub Páňik.

Nástavba plicního oddělení je dalším krokem v modernizaci karlovarské nemocnice. V minulém roce byla dokončena centralizace lékařské péče za 129 milionů korun, díky které došlo k sestěhování oddělení ze starých budov do hlavních pavilonů a přistavění nových prostor.

Informace – OHL ŽS

JEDNÁNÍ O „ŠVESTKOVÉ DRÁZE“

V pátek 8. dubna 2016 proběhlo v Třebenicích na MěÚ jednání, týkající se fungování Švestkové dráhy. V pracovních starostky se setkali starostové obcí, které jsou na trati, se zástupci nového majitele – AŽD Praha s.r.o. Dále byli přítomni zástupci DSO Integro, MAS SERVIS O.p.s. a MAS Naděje o.p.s., kteří informovali majitele o projektu Naše vlídná nádraží a seznámili ho s výstupy celé akce.

Generální ředitel AŽD Praha Zdeněk Chrdle informoval o záměru uvést celou trať do takového stavu, aby provoz byl plynulý a mohla se sjednotit traťová rychlost. To bude znamenat vyhodnocení a případné rekonstrukce přejezdů. Trať bude řízena z Prahy, bude používána k testování a dopravě, která však zatím nebude pravidelná. Nyní probíhá mapování pozemků a přebírání majetku. V terénu se začnou v nejbližší době vyřezávat nálety a čistit okolí trati.

Zastupitelé obcí i AŽD Praha si vyměnili řadu názorů na dílčí problémy a dohodli se na spolupráci, která se týká vzájemné informovanosti, diskuze k problémům (např. účasti starostů na stavebním řízení), dále možného partnerství na čerpání dotací apod.

Informace – AŽD Praha

FOTO: www.sd.severoceskedrahy.cz/



NOVÝM GENERÁLNÍM ŘEDITELEM SPOLEČNOSTI CZ LOKO JE JOSEF GULYÁS

Společnost CZ LOKO má od 1. dubna 2016 nového generálního ředitele. Stává se jím Josef Gulyás, dosavadní obchodní ředitel pro střední Evropu.

V nejvyšší výkonné funkci nahrazuje Josefa Bártu, který nadále zůstává předsedou představenstva a majoritním vlastníkem. „Vzhledem k novým aktivitám a nutnému růstu firmy jsme se rozhodli tyto funkce oddělit, protože s každou z nich jsou spojeny jiné úkoly,“ vysvětlil předseda představenstva Josef Bárta.

Josef Gulyás má technické a ekonomické vzdělání a v CZ LOKO, a.s. pracuje od roku 1993. Postupně prošel různými pracovními pozicemi napříč celou firmou, a posledních 6 let řídil obchodní a marketingové aktivity v středoevropském regionu, kde stál u řady obchodních úspěchů v České republice i v zahraničí. Nový generální ředitel vidí budoucnost CZ LOKO, a.s. v poskytování komplexních služeb přímo u našich partnerů a zákazníků v tuzemsku i zahraničí a v dalším posilování exportu.



CZ LOKO POSILUJE SVOJI POZICI NA BALKÁNĚ

Po mnoha úspěšných projektech v Srbsku a Bosně se akciová společnost CZ LOKO prosadila také v Bulharsku.

Zde získala historicky první zakázku v podobě generální opravy čtyř elektrických

lokomotiv řady E44. Tyto lokomotivy patří společnosti TEC Bobov Dol, která vlastní a provozuje většinu uhelných dolů v Bulharsku. Lokomotivy E44 budou přepravovat uhelné vlaky z dolů do elektráren a posílí tak

řady dopravní divize společnosti TEC BOBOV DOL. První dvě lokomotivy budou nyní odjíždět do Bulharska, další dvě je budou následovat v půlce roku 2016.

EXPOZICE CZ LOKO NA VELETRHU EURASIA RAIL 2016 V ISTANBULU

Společnost CZ LOKO se v rámci plánovaných exportních aktivit účastnila 6. ročníku veletrhu Eurasia Rail, který se konalo letos v březnu v tureckém Istanbulu.

V rámci samostatné expozice tak společnost navazuje na úspěšné uvedení do provozu lokomotiv 741.708-2 a 741.709-0, které

jsou součástí bezpečnostního systému podmořského tunelu Marmaray. Na moderním originálním stánku byly vystaveny atraktivní skleněné modely lokomotiv EffiShunter 700 a 741.7 z produkce CZ LOKO.

Turecký veletrh Eurasia Rail je třetí největší akcí svého druhu na světě, vystavuje zde

na 300 vystavovatelů a jeho branami projde na desítky tisíc návštěvníků. Akce je tradičně doprovázena bohatým programem – konferencemi, semináři a prezentacemi zúčastněných firem.

EXPOZICE CZ LOKO NA VELETRHU FERROVIARIA 2016 V TURÍNĚ

Společnost CZ LOKO se v rámci plánovaných exportních aktivit zúčastnila veletrhu Ferroviaria, který se konal v dubnu v italském Turíně.

Cílem prezentace bylo představení nově otevřeného obchodního zastoupení CZ LOKO Italia, jehož provoz byl zahájen na začátku tohoto roku v italském přístavu Porto Mantovano.

Nové zastoupení nejen výrazně zefektivní a zrychlí potřebné servisní zásahy, ale také pomůže rozšířit výrobní, opravárenské a servisní kapacity CZ LOKO. „Naším strategickým záměrem je přiblížit se našim současným i potenciálním zákazníkům. V Itálii je v provozu 42 diesel-elektrických lokomotiv z produkce CZ LOKO, a ty je potřeba jak udržovat v provozu, tak u nich provádět případné servisní zásahy v případě potřeby. Navíc je to ta nejlepší reference pro naše plánované další aktivity v tomto regionu“, řekl ředitel pobočky CZ LOKO Italia Marco Danzi. „Plánujeme využití kapacity místních partnerských dílen nejen k provádění běžných údržbových prací, ale i ke kompletaci paketových nových stavebnicových produktů pod značkou CZ LOKO“, doplnil potě ředitel Danzi.

Na italském veletrhu Ferroviaria vystavuje zhruba dvě stě osmdesát vystavovatelů a jeho

branami projde téměř sedm tisíc návštěvníků.
Informace na této straně – CZ LOKO



Nedrážní republikový výbor OSŽ seskupuje odborové organizace společností, které vytvářejí železniční infrastrukturu, podílejí se na výrobě prostředků v dopravě, pečují o zdraví pracovníků železnice či vychovávají nastupující generaci zaměstnanců pro moderní dopravu, především železniční. Postupně si je představujeme i na stránkách magazínu Nedrážní Obzor:

ČD TRAVEL

ČD travel, s.r.o. je cestovní kancelář nejen pro železničáře. Většinovým vlastníkem jsou České dráhy. Většinu služeb využívají železničáři – proto se při sestavování nabídky cestovní kancelář orientuje podle jejich požadavků, ale i ostatní široká klientela, která vyhledává kvalitní rekreace tu má zajímavé možnosti. ČD travel má již více než dvacetiletou tradici.

NABÍZÍ

- Rekreace tuzemské i zahraniční. Máme širokou nabídku wellness pobytů a pobytů pro seniory (od 55 let). Zahraniční pobyty jsou s dopravou leteckou, vlakovou, autobusovou i vlastní. Nabídka je široká zejména na zájezdy do Řecka, Bulharska, Španělska, Turecka, Chorvatska i na Slovensko.
- Nabízíme poznávací zájezdy do všech koutů Evropy (Evropské superexpresy, Anglické hity tunelem, Švýcarské Alpy vlakem).
- Prodáváme vlakové jízdenky. Pracujeme s rezervačním systémem DB kurz německých železnic a prodáváme jízdenky po celé Evropě. Nabízíme jízdenky např. na francouzské vlaky TGV, španělské AVE a TALGO nebo na české SC Pendolino, jízdenky na Eurostar vlaky, které projíždějí tunelem mezi Francií a Velkou Británií (odjezd Brusel nebo Paříž), vlaky na Dálný Východ (Rusko) a další.
- Zajišťujeme speciální železniční lůžkové vozy pro skupiny.
- Zajišťujeme podniková školení v kvalitních a cenově dostupných zařízeních po celé České i Slovenské republice.

Nejčastěji kladené otázky

■ Když jste cestovní kancelář Českých drah, tak máte vždy vlakovou dopravu?

■ Ne, většinu zahraničních pobytových zájezdů nabízíme s leteckou dopravou. Do několika zemí pak s dopravou autobusovou. Vlakové pobytové zájezdy nabízíme (vedle leteckých) například do Bulharska. S vlakovou dopravou nabízíme většinu poznávacích zájezdů.

■ Mohu zasílat cestovní smlouvu i elektronicky?

■ Samozřejmě, nutností je ovšem abychoch měli na cestovní smlouvě podpis klienta. Pak ji můžete naskenovat a originál si nechat. Obratem zašleme fakturu, kde jsou údaje o platbě.

■ Mohu platit bezhotovostně, převodem na účet?

■ Samozřejmě, tuto platbu preferujeme. Veškeré potřebné údaje budou uvedeny na námi vystaveném dokladu.

■ Zaplatili jsme fakturu, ale stále nepřišel poukaz na dovolenou. Co máme dělat?

■ Poukazy (Vouchery) rozesíláme zhruba

ba týden před odletem na dovolenou. A to hlavně z důvodu možných změn u odletového času.

■ Co když se mění letový čas? Kdy se to dozvíme?

■ V případě, že je změna letového času včas nahlášena od letecké společnosti (24 a více hodin před odletem), pak všechny klienty informujeme formou SMS na telefonní číslo udané v cestovní smlouvě. Pokud nedostaneme potvrzení o přijetí, pak je informujeme telefonickým hovorem.

■ Co všechno máte zahrnuté v ceně zájezdů?

■ Jako jedna z mála CK máme v ceně leteckých zahraničních zájezdů zahrnuto dokonce i úrazové pojištění klientů. Vše, co cena obsahuje je uvedeno v katalogu. Ceny většinou nezahrnují nepovinné výlety nebo místní poplatky.

■ S jakými leteckými společnostmi spolupracujete?

■ Spolupracujeme pouze s českými leteckými společnostmi. Jako jediná CK zveřejňujeme v katalogu i přibližné odletové časy. Snažíme se zajišťovat lety v denních hodinách.

■ Když máte uvedeno, že zájezd je na 8 dní a já strávím první den na cestě a na hotel se dostanu až o půlnoci, není to zájezd na 7 dní?

■ Přesnější údaj by byl počet nocí. Ale vzhledem ke konkurenci raději udáváme počet dní. Do délky zájezdu se vždy počítá první i poslední den. Tj. den, kdy odlétáte a den, kdy se vracíte. Naprostá většina zájezdů je koncipována tak, že když letadlo přiveze klienty, zároveň obrátkou jiné odváží. Takže oč máte první den zkrácený, o to je poslední den delší.

■ Jak postupovat v případě zdravotních komplikací v zahraničí, na koho se obrátit a jak je to s platbou?

■ V tomto případě se můžete obrátit na svého delegáta, který vám doporučí lé-



Předsedkyně ZO OSŽ Jana Handrejchová

káře, případně vás dovede – doveze na ambulanci nebo v akutních případech přiveze lékaře přímo do hotelu. Léky a vyšetření se platí na místě a pojišťovna v ČR vám zpětně po předložení lékařských dokumentů a příslušných účtů tyto služby proplatí. Doporučujeme číst pečlivě „Pojistné podmínky“ zasílané společně s poukazy a Vouchery.

■ Mohu si u vás koupit i jízdenky do zahraničí?

■ Ano, naše CK má k dispozici i prodejní systém německých drah. Pokud prodáváme jízdenky z německého systému, pak se chováme jako prodejní místo v Německu a máme poměrně širokou nabídku.

Předsedkyní základní organizace je Jana Handrejchová, která je dostupná na e-mailové adrese handrejchova@cdtravel.cz a telefonním čísle 723811984.

Orion 2016 – obsazenost					
Turnus	Termíny	Počet dní	2L	3L	4L
1.	2. 6. až 9. 6.	8	Volno	Volno	Volno
2.	9. 6. až 2. 6.	12	Obsazeno	Obsazeno	Obsazeno
3.	20. 6. až 30. 6.	11	Volno	Volno	Volno
4.	30. 6. až 11. 7.	12	Obsazeno	Obsazeno	Obsazeno
5.	11. 7. až 21. 7.	11	Volno	Volno	Volno
6.	21. 7. až 1. 8.	12	Obsazeno	Obsazeno	Obsazeno
7.	1. 8. až 11. 8.	11	Volno	Volno	Obsazeno
8.	11. 8. až 22. 8.	12	Volno	Volno	Obsazeno
9.	22. 8. až 1. 9.	11	Volno	Volno	Volno
10.	1. 9. až 12. 9.	12	Volno	Volno	Obsazeno
11.	12. 9. až 22. 9.	11	Volno	Volno	Volno
12.	22. 9. až 29. 9.	8	Volno	Volno	Volno

SLAVNOSTNÍ KŘEST STŘÍBRNÉHO ŠÍPU 825.001-1 (M260.001)

V rámci pravidelného kontrolního dne proběhl v polovině března v Dílnách pro opravy vozidel (DPOV PSO) Nymburk slavnostní křest znovuzrozeného motorového vozu M260.001, známého pod přezdívkou Stříbrný šíp.

Kmotrem vozu se stal hejtman Středočeského kraje Milan Petera a slavnostního křtu se zúčastnili rovněž čelní představitelé Výzkumného Ústavu Železničního, Českých drah, DPOV a další významní hosté.

Motorový vůz byl vyroben v roce 1938 pod výrobním číslem 1805 v ČKD, v jejím tehdejší závodech PRAGA. Práce na postupném opětovném zprovoznění byly zahájeny v březnu 2011 a ukončení celého projektu se předpokládá na jaře tohoto roku. Tedy celkem po pěti letech.

Na vozidle v současné době ještě pokračují dokončovací práce, a to především na interiérových prvcích a některých detailech vnější části vozu. V části interiérové se jedná o doplnění háčků pro oděvy, dále domontování rolet, doplnění madel k oddílovým oknům. V nástupních prostorech dojde k obložení spodní části vozu designovými prvky, budou doplněny kliky a kování. Dokončována bude úborna a kuchyňka. Na dokonovištích bude dosazeno linoleum, maskovací lišty, kryty spalovacích motorů. V exteriéru budou doplněny již dolakované komínky na výfuky, kryty větracích otvorů, to vše na střechu vozidla. Na skříň budou dosazeny přechodové můstky, stupačky pro výlez na střechu, doplněna budou skla do větrných štítků u oken strojve-



Stříbrný šíp 825.001-1 v DPOV PSO Nymburk

doucího. V interiéru i exteriéru budou dokončeny lakýrnické práce, včetně chybějících dobových popisů.

Na vozidle budou seřizeny i nápravné tlaky a zkontrolován průjezd obrysnicí. S těmito kroky se současně pracuje na oživení vozidla, především spalovacích motorů, aby bylo možné zahájit jízdní zkoušky, které budou ve finále prováděny na železničních zkušebních okruzích Zkušebního centra VUZ Velim.

Oprava a zprovoznění motorového vozu M260.001, označeného dle současných standardů 825.001-1, je projektem, který u nás dosud nebyl nikdy v minulosti a ani do současných dnů v takovémto rozsahu realizován.

Absolutní důraz byl kladen na zachování historického vzhledu, který byl ve většině případů porovnáván s výrobní fotodokumentací. Každý jednotlivý prvek byl konstrukčně zpracováván, posuzován, schvalován a posléze poskytnut pro výrobní a opravárenskou část. Úplně opačnou cestou byl řešen pohon a řízení vozidla, které naopak kopírují současné trendy, ale opět s ohledem na zachování historické stránky vozidla.

Bc. Arnošt Kohl

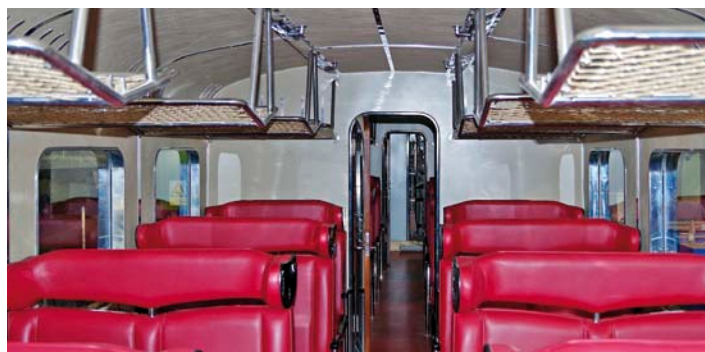
ředitel speciálních projektů

SKD TRADE, a.s.

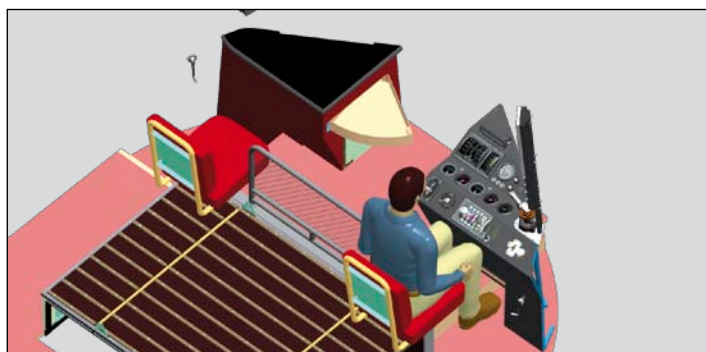
Foto: Tomáš Hubálek



Stanoviště strojvedoucího krátce před dokončením prací v nymburských dílnách



Interiér prostoru pro cestující



Pracím na opětovném zprovoznění Stříbrného šíp 825.001-1 předcházela detailní vizualizace jednotlivých etap prováděných oprav



Od roku 1880 se hovoří o nástupu výstavby lokálních či místních drah. Do konce 70-tých let 19. století byla postavena převážná většina hlavních tratí. Velké oblasti i dokonce celé kraje však zůstaly stranou těchto drah.

V roce 1880 vyšel zákon o místních drahách, který otevřel nové možnosti pro hospodářský rozvoj doposud nedotčených oblastí. Zákon umožňoval různými úlevami při stavbě budovat místní dráhy nepoměrně levněji. Mezi tyto úlevy patřily: maximální rychlost 25 km/hod., lehčí kolejnice, slabší pražce, menší poloměry oblouků, sklony 35 ‰ a s výjimkami až 50 ‰.

Tratě se tak mohly vyhnout nákladným zemním stavbám a mostům. V letech 1893 až 1906 bylo takto na území Čech postaveno 2 315 km nových tratí.

Lokomotivní park a ostatní vozidla tak musela odpovídat daným podmínkám. Vznikaly lehké nákladní i osobní vozy, často krátkých provedení s co nejmenší hmotností a malým rozvorem, pro lehký průjezd ostrých zatáček.

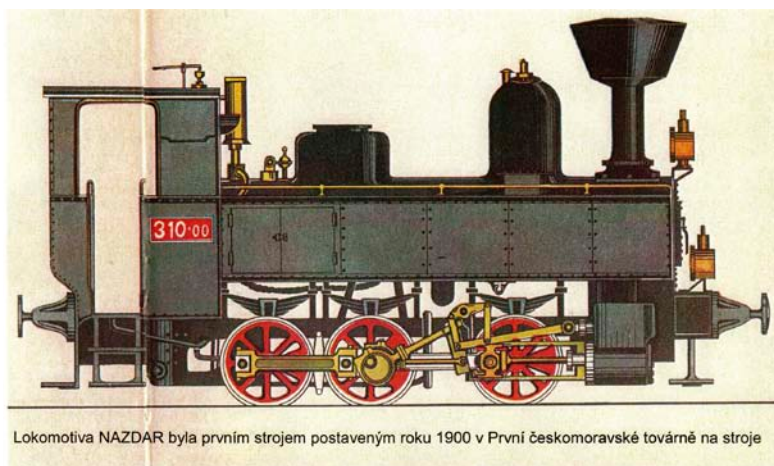
Pro lokální tratě se osvědčily také malé tendrové lokomotivy „NAZDAR“, původně označené řadou 97, u nás známější jako řada 310 a v železničářském názvosloví označované jako „kafemlejnek“. Byly vyráběny v letech 1878 až 1913 v několika lokomotivkách,

také v První českomoravské továrně na stroje v Praze. Jejich jednoduchá obsluha a provozní spolehlivost udržela některé tyto lokomotivy v traťové službě až do roku 1945. Jejich výkon byl 230 kW a maximální rychlost 40 km/hod.

Do éry budování lokálních drah patří i naše první elektrická dráha z Tábora do Bechyně, kde provoz začal v roce 1903. Výstavbu řídil Ing. František Křížík, který zvolil stejnosměrnou soustavu s napětím 2 x 700 V. Trakční provoz dodávala parní elektrárna v Táboře.

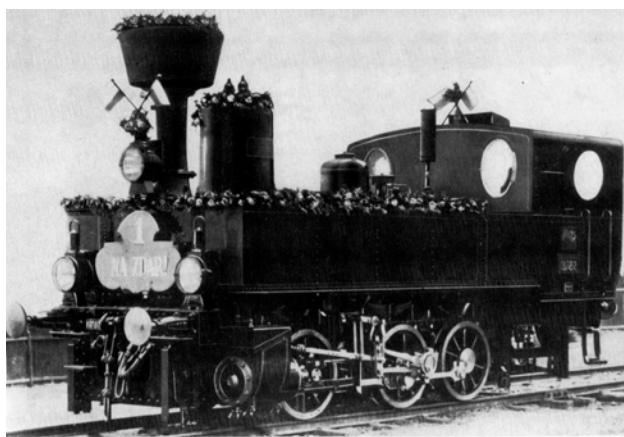
(Čerpáno z knih a zdrojů týkajících se železnice, lokomotiv a železných dráh)

Připravuje Karel Šimáček



Lokomotiva NAZDAR byla prvním strojem postaveným roku 1900 v První českomoravské továrně na stroje

Na reprosnímčích parní lokomotiva řady 310.0 zvaná Kafemlejnek



197.82 – (řada 97, ČSD 310.0) první lokomotiva vyrobená v továrně v roce 1900

Radíme řidičům

MOŽNÁ REVOLUCE V BODECH PRO ŘIDIČE PŘIJDE PRAVDĚPODOBĚNĚ V ROCE 2018

Bodový systém postihu neukázněných motoristů ztrácí po deseti letech existence účinnost a ministerstvo dopravy proto chystá jeho zásadní změnu. Zatím jde ale jen o záměr, takže revoluce v bodech pravděpodobně nastane v Česku dříve než v roce 2018. Teprve pak bude možné přijít za přestupek o řidičák i na tři roky a zaplatit pokutu až 75 000 korun.

Zatím ani neexistuje komplexní návrh nového bodového systému. Pracovní skupina MD však předložila návrh změn, které teď bude třeba zapracovat do paragrafového znění.

Do vlády tak návrh změn bodového systému poputuje s největší pravděpodobností až v příštím roce. Ministr dopravy Dan Ťok navíc zvažuje, zda nepřesvědčit skupinu poslanců a tuto novelu raději nepředložit jako jejich iniciativu.

Podle něho jsou v parlamentu poslanecké návrhy průchodnější a navíc by bylo možno se vyhnout také meziresortnímu připomínkovému řízení, které bývá zpravidla velmi komplikované.

Jasně už je, že se celý systém zjednoduší. Místo dosavadní sedmibodové stupnice budou nově přestupky podle závažnosti rozdě-

leny do tří kategorií s šesti, čtyřmi nebo dvěma udělovacími body.

Například za jízdu na červenou či překročení rychlostního limitu o padesát kilometrů v hodině má být šest místo dosavadních pěti bodů. Pokud by se řidič takového přestupku dopustil v průběhu roku dvakrát, přišel by automaticky na dvanáct měsíců o řidičský průkaz. Platit tedy bude princip dvakrát a dost.

V případě závažných nehod s těžkými zdravotními následky má být nově možné řidičák odejmout dokonce až na tři roky místo nyníšších maximálně dvou.

Pokuta by měla být u těch nejzávažnějších přestupků pouze jednou složkou udělené sankce, proto by zvýšení pokuty měl doprovázet i delší zákaz řízení. Tříletý zákaz řízení by měl být udělován zejména za řízení ve stavu vylučujícím způsobilost, odmítnutí se podrobit vyšetření na alkohol či jiné návykové látky, řízení vozidla bez řidičského oprávnění a způsobení nehody, při níž je jinému vážně ublíženo na zdraví.

V případě alkoholu za volantem má jít přestupek vždy do správního řízení. Horní sazba za více než jedno promile alkoholu v krvi chce

MD zvýšit z 50 na 75 tisíc korun. A pokud bude mít řidič méně než jedno promile, zaplatil by až 25 tisíc korun místo dosavadních 20 tisíc.

Přímět nezkušené řidiče k opatrné jízdě by měl také řidičský průkaz na zkoušku, který prosazuje nejen MD, ale i dopravní policie. Důvodem této snahy je fakt, že zejména mladí řidiči ve věku 18 až 24 let bývají zpravidla agresivnější a přeceňují své možnosti.

První dva roky po absolvování autoškoly by tedy neměli mít řidiči hranici pro vyhodování dvanáctibodovou, ale o řidičák by na rok automaticky přišli už po dosažení šesti bodů. Další možností podle ministerstva je bodovat jim přestupky dvojnásobně.

V praxi by to ovšem znamenalo, že začínající motorista přijde o řidičák třeba i za jediný, byť vážný dopravní přestupek. Řidičský průkaz na zkoušku by navíc mohl být v rozporu s ústavou. Porušena by totiž byla rovnost lidí při postihu jejich přestupků. Připravit dobře takovou legislativní změnu bude tedy velmi náročné. Přesto chce ministr Ťok zařadit řidičák na zkoušku do nového bodového systému.

(MD)

Dobrý den,

vzpomínáte si na závěr akutních hepatitid, ukončili jsme je nebezpečnými, závažnými následky, komplikacemi. Mezi které patří chronická hepatitida, jaterní cirhóza, hepatocelulární karcinom.

Chronické hepatitidy (CHH) – představují skupinu chorob charakterizovaných přítomností zánětlivých a nekrotických (nekróza – odumření) změn v játrech, které trvají déle než 6 měsíců, mají různou etiologii (příčinu), průběh, prognózu a odpověď na terapii.

Etiologie (příčina) a patogenese (souhrn procesů, které jsou odpovědí organismu na poškození a vedou ke vzniku nemoci a jejich projevů) chronických hepatitid.

Virové hepatitidy: Hepatitida A (HA) neprechází v chronickou formu. Virová hepatitida B (HB), vyskytuje se převážně v dospělosti, šíří se krví (tetováním, piercingem, společným používáním injekčních jehel a stříkaček mezi intravenózními narkomany) či sexuální cestou. Přechází v chronické formy poškození až v 10%. Výsledek infekce HBV závisí: ***Na věku** – infekce získaná perinatálně (období okolo narození) je skoro vždy chronická, v dětském věku asi v 40% přechází v chronické poškození. ***Na pohlaví** – riziko je vyšší u mužů. ***Na imunitním stavu** – při snížení imunity odpověď stoupá. Přispět může i nevhodná léčba akutního stádia. Dnes se stává důležitou hepatitida C (HC), přenáší se parenterální cestou (krví a krevními deriváty), intravenózní narkomani, sexuálním stykem, vertikálně z matky na dítě. Chronické poškození nastává až v 50%, z toho vážných forem je asi 20%. Infekce HDV samostatně neexistuje, vždy musí být současně přítomná infekce HBV. Hepatitida E má jen formu akutní.

Z hlediska průběhu lze odlišit: ***fázi přítomnosti a množení viru**, ***fázi vylučování viru**, ***fázi virové latence** – integrace (zabudování) do hepatocytu.

Idiopatická autoimunní chronická hepatitida: je vzácnější než virová. Jde o onemocnění s nejasnou etiologií, s převážným postižením žen, s přítomností různých protilátek a s dobrou odpovědí na terapii kortikoidy, popřípadě imunosupresivy. Při autoimunní CHH se zdá, že nemocný ztratil imunologickou toleranci k vlastním játrům (organismus je vnímá jako cizí).

Primární bilární cirhóza je závažnou chronickou chorobou jater s cholestázou (městnání žluči) a autoimunním poškozením intrahepatálních (vnitrojaterních) žlučových cest. Příčina není známa, předpokládají se faktory genetické, endokrinní a poruchy imunity. Nejčastěji jsou postiženy ženy středního věku. Diagnózu stanoví biopsie. Choroba je zvolna progredující, bez léčby obvykle vedoucí k jaternímu selhání v průběhu asi 10 let.

Sekundární biliární cirhóza nachází se v případě chronické (alespoň 6 měsíců trvající) obstrukce žlučových cest (překážka, zamezení či ztížení průchodnosti) jakékoliv příčiny – kameny, v důsledku vyšetření, onemocnění slinivky břišní, cystická fibroza, nádory.

Primární sklerozující cholangitida je charakterizovaná cholestázou, vedoucí k difúznímu zánětu a fibroze (zmnožení vaziva). Může se vyskytovat samostatně, ale ve více než 70% bývá společně s ulcerózní kolitidou. Nejčastěji posti-

huje muže středního věku. Jde o onemocnění neznámé příčiny s autoimunními rysy, určitou roli hraje i infekce. Biliární strom včetně žlučníku je sklerotizován. Dochází k fibróze, která postupně uzavírá žlučové cesty. Rozhodující pro diagnózu je jaterní biopsie. Prognóza bývá infastní, průměrná doba přežití se pohybuje kolem 6 let, bez ohledu na léčbu.

Toxické a lékové poškození: Játra jsou vystavena celé řadě potenciálně toxických látek a metabolitů, počínaje přírodními alkaloidy a mykotoxiny a konče průmyslovými chemikáliemi a především léky. Toxické poškození jater je možnou komplikací podání jakéhokoli léku. Tíže poškození může kolísat od asymptomatických abnormalit až po fatální jaterní nekrózu. Hepatotoxické látky (hepatotoxiny) způsobí zónální nekrózu v krátké době několika dnů. Jejich účinek závisí na dávce. Nejznámějšími přírodními hepatotoxiny jsou průmyslová rozpouštědla, toxiny mochohmůvky hliznaté a běžně užívané antipyretikum (lék na horečku) paracetamol. Většina léků však prostřednictvím svých metabolitů působí jen na citlivé jedince. Toxické poškození se projevuje po relativně dlouhé době a není závislé na dávce. Nejčastěji se objevují po projímadlech, metyldopa, nitrofurantoin, halotan. Jaterní poškození je výsledkem toxického poškození produkty nebo změnou imunitní odpovědi. Je častější u žen, při chronické aplikaci (užívání). Dobrá a rychlá je úprava po vynechání léku.

Metabolické poruchy: stadiem CHH můžeme projít i nemocí s vrozenými metabolickými poruchami (často se manifestují již v dětství), alkoholicí. Mezi nejdůležitější patří Wilsonova nemoc a hemochromatoza. **Wilsonova choroba** je vrozené onemocnění vedoucí k akumulaci (ukládání) mědi ve tkáních (především v játrech a mozku) v důsledku sníženého vylučování (exkrece). Je dědičná. **Hemochromatoza** je nemoc z nadměrného vstřebávání železa se střeva, jeho ukládání do buněk jater, slinivky, srdce. Co vede k postižení těchto buněk.

Kryptogenní formy: jsou formy, u kterých nenajdeme příčinu.

Klinický obraz: Na začátku může být ataka akutní hepatitidy, ale častěji se choroba zjišťuje až v chronickém stádiu. Příznaky bývají dlouho necharakteristické – převládá únava, malátnost, pocit nevykonosti se zvyšováním během dne. Často je onemocnění zachyceno při vyšetření ze zcela jiných důvodů nebo na ně upozorní patologický laboratorní nálezn. U mladých žen může být prvním projevem porucha menstruačního cyklu. Jindy nemocní přichází již s plně rozvinutou jaterní cirhózou či hepatocelulárním karcinomem. Autoimunní formy mívají obraz nápadnější: bolesti svalů, kloubů, mírná teplota (subfebrilie), kožní projevy, zvýšená krvácivost, hlavně z nosu (epistaxe), zvětšení jater (hepatomegalie), játra jsou tužší.

Laboratorní vyšetření: vždy vyšetříme markery virových hepatitid a jejich protilátek. Vyšetření je nutné opakovat. Při autoimunních formách se doporučuje vyšetřit celou řadu protilátek. K hodnocení průběhu jsou nejčastější ALT a AST, jsou považovány za nejdůležitější známky aktivity CHH. Pokud jde o zvýšení jen do 3násobku normálních hodnot – jde o **mírnou aktivitu**, do 10násobku – **střední aktivitu**, a nad 10násobek – **vysoká aktivita**. Hod-



noty ALP a GMT jsou normální, nebo zvýšeny jen lehce.

Morfologické vyšetření jater je nezbytnou součástí diagnózy. **Stačí necílená biopsie.** V pozdějších stádiích je přesnější **laparoskopie**. Histologický obraz je kombinací změn zánětlivých, nekrotických a degenerativních. Důležitou známkou aktivity je přítomnost nekroz (odumření). Kritériem pokročilosti choroby je přítomnost změn fibrotických (vazivových). Konečným, nevratným (ireverzibilním) stadiem je jaterní cirhóza.

Terapie virových forem: léčba glukokortikoidy a imunosupresivy je dnes považovaná za kontraindikovanou (nevhodnou). Byla navržena celá řada léků s antivirovým účinkem. Výsledky nejsou zatím přesvědčivé, jejich použití patří do rukou specializovaného pracoviště, aplikace může být provázena řadou nežádoucích účinků. **Hlavním lékem** se stal **interferon alfa**. Má účinek **antivirový** (proti virům), **imunomodulační** (posílení imunity), **antiproliferační** (proti produkci viru). Aplikace menších dávek, 3x týdně, po dobu 8–12 měsíců, ale i déle. Úspěšnost léčby je 50%. Asi u poloviny nemocných s CHH dochází po skončení léčby k relapsu (opětovné objevení příznaků nemoci, která byla v klidovém období – remisi). Nelze jej předvídat ani mu předjet. K relapsu může dojít i v průběhu léčby. V léčbě se pokračuje. S transplantací jater se váhá, po výkonu dochází k infekci štěpu.

Léčba autoimunních forem: vysoká letalita neléčených (letalita – smrtnost, do 5 let 50%) je důvodem k účinné terapii. **Základem** všech léčebných postupů jsou **glukokortikoidy**. Účinek nastupuje rychle, lepší se subjektivní obtíže. S redukcí a vynecháním glukokortikoidů jsme velice opatrní, protože hrozí relaps. Řešením pro pokročilé případy je **transplantace jater**. Nebezpečím je léčba interferonem, může vést k prudkému zhoršení.

Prognóza u virových forem závisí na včasnosti léčby a odpovědi na léčbu. Je nutné počítat s možností opakovaných relapsů, které zrychlují přechod do cirhózy. U autoimunních forem glukokortikoidy prodlužují život nemocných velmi podstatně.

Dalším nebezpečným následkem zánětu jater (hepatitidy) je jaterní cirhóza, jedná se o závažnou komplikaci, které budeme věnovat následující kapitola.

Oblastní turnaj ve volejbalu smíšených družstev

Na nově položeném umělém povrchu (sponzorský dar RYKO Děčín) se v sobotu 16. dubna 2016 uskutečnil oblastní turnaj ve volejbalu smíšených družstev. Za účasti šesti družstev z pražské oblasti a hojně účasti členů RSK OSŽ probíhala utkání v Ústí nad Labem, Krásné Březno. Výborné výkony všech zúčastněných týmů přispěly k vyrovnanosti turnaje,

kdy do poslední chvíle nebylo rozhodnuto o vítězi a postupujících na MČR, které se uskuteční na podzim v Hradci Králové. Poděkování za organizaci patří všem organizátorům a hráčům za předvedené výkony.

Miroslav Novotný
ředitel turnaje

Výsledky:

1. OŘ Ústí nad Labem
2. OŘ Ústí nad Labem,
provozní oddíl Žatec
3. Česká Třebová



PŘED 30 LETY PŘIJEL DO ČESKOSLOVENSKA PRVNÍ LUXUSNÍ KLIMATIZOVANÝ VLAK

Přesně před 30 lety, 14. dubna 1986, přijela do tehdejšího Československa první luxusní klimatizovaná souprava. Jednalo se o tzv. „luxusní vlak DR“, východoněmeckých železnic Deutsche Reichsbahn, který od léta zajišťoval pravidelnou dopravu mezi Berlínem a Prahou. Ve stejném roce nasadily také tehdejší Československé státní dráhy své první skutečně moderní osobní vagóny.

Luxusní vlak DR, východoněmeckých železnic, přijel z Drážďan přes Děčín a Ústí nad Labem do Prahy poprvé 14. dubna 1986 v rám-

ci zkušební jízdy. V květnu vykonal ještě jednu zkušební cestu po odklonové trati ze Žitavy přes Varnsdorf a po pravém břehu Labe přes Litoměřice a Mělník do Prahy-Libně a Prahy-Holešovic a po vydání souhlasu byl od léta nasazen na vlak InterExpress Progress z Berlína Lichtenbergu do pražských Holešovic. Tento vlak se stal na dva roky nejluxusnějším vlakem ve východním bloku socialistických států a jako jediný u nás snesl srovnání se západoevropskými expresy InterCity.

Mgr. Petr Štáhlavský

Blahopřejeme

V tomto měsíci slaví narozeniny:

Ivana Cetlová – OHL ŽS Brno EES

Martin Semirád – RYKO Děčín

Josef Šlachta – OHL ŽS Ostrava

Jaroslav Buroň – AŽD MZ Olomouc

Antonín John – EŽ Praha

Karel Šimáček – AŽD VZ Brno

Helena Vojtková – ŽPSV ŘS