

Z aktuálních událostí

■ Představenstvo OSŽ jednalo dne 10. února v Rajecých Teplicích. V rámci informací ze zásadních jednání referoval předseda OSŽ Jaroslav Pejša mimo jiné o jednání přípravné pracovní skupiny k situaci v „opravárenství“ v Bruselu, kterého se zúčastnili zástupci z dvanácti zemí a šestnácti odborových svazů. „Byli jsme jedinou zemí z nových zemí EU, nikoho jiného z východního bloku situace v opravárenství asi nezajímá. Budeme trvat na tom, aby se tato komise, pokud bude ustavena, scházela pravidelně a budeme na ni vysílat svého zástupce,“ prohlásil. V další části se členové představenstva OSŽ věnovali schvalování příspěvku k Podpůrnému fondu OSŽ (jedna žádost) a žádostem o právní zastoupení (celkem u sedmi členů OSŽ) v řízení před soudem. Představenstvo také projednalo návrh rozpočtu, který bude předložen na jednání Ústředí OSŽ 24. 2. V závěru jednání byl projednán kalendář sportovních akcí železničářů pro rok 2015 (otiskujeme jej jako přílohu tohoto čísla Obzoru). Představenstvo rovněž vzalo na vědomí složení sportovních komisí OSŽ (tj. tří regionálních komisí a jedné ústřední sportovní komise OSŽ) a kalendář akcí FISAIC (Meziná-

rodní federace pro kulturu a volný čas železničářů) v roce 2015.

■ Dne 10. února 2015 odpoledne bylo rovněž v Hotelu Skalka v Rajecých Teplicích zahájeno **dvoudenní výjezdní zasedání Podnikového výboru OSŽ při Českých drahách.**



Snímek z jednání PV OSŽ při ČD, a. s.

Jako hosté byli přítomni kompletně všichni členové představenstva Českých drah – jmenovitě: Pavel Krtek, M.Sc., předseda představenstva; Ing. Ludvík Urban, místopředseda představenstva; a také všichni tři členové představenstva – Ing. Michal Štěpán, Mgr. František Bureš, MBA, LL.M. a Doc. Dr. Ing. Roman Štěrba. Zúčastnili se i zástupci sesterské organizace ze Slovenska – OZZ, místopředseda OZZ a předseda PV OZZ při ZSSK (osobní doprava) Bc. Ludevít Mikloš. Přítomni byli předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša.

Hovořilo se mimo jiné o hospodaření Českých drah (o memorandu, respektive o liberalizaci trhu s osobní dopravou), o převodu/prodeji budov Českých drah a především o vytvoření nové organizační složky „Železniční stanice“ delimitací objektů a částí zaměstnanců RSM (regionálních správ majetku), což byl nejdůležitější bod jednání. Jak uvedl personální ředitel GR ČD JUDr. Ivo Veselý, naplnění systemizace u organizační jednotky Železniční stanice představuje 360–370 zaměstnanců. „Ve své podstatě se nestane nic jiného, než to, že

zaměstnanci sice budou v jiné organizační složce než doposud, ale jinak budou dál vykonávat své činnosti jako dosud. Z titulu převodu nehodláme žádného zaměstnance propouštět,“ zdůraznil.

Tento záměr se ale nesetkal u odborářů s pochopením, spíše naopak. V přijatém usnesení uvedli mimo jiné, že předložený písemný materiál považují za předčasný, především s ohledem na doposud nejistý výsledek rozhodovacího procesu vlády ČR o převodu budov železničních stanic k SŽDC, s. o. Za zásadní považují, že zaměstnavatel dosud nedefinoval, do jaké struktury budou zařazeni zaměstnanci nedotčení možným převodem části závodu k SŽDC, s. o. PV OSŽ při ČD, a. s., proto žádá Představenstvo ČD, a. s., o přehodnocení části uvedených postupů, včetně změny (posunutí) termínu vlastní realizace s cílem nalezení maximální shody sociálních partnerů v této věci.

■ Zasedání Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo, původně plánované na 12. února, bylo zrušeno z důvodu pobíhajícího školení k podnikové kolektivní smlouvě ČD Cargo. Informace o školení přineseme po jejich skončení (poslední z nich je plánováno na 25. 2. v Ústí nad Labem).

■ Rovněž členové Republikové rady seniorů se sešli v Rajecých Teplicích, a to ve dnech 12. – 14. února 2015. Hlavním tématem jednání, které zahájil předseda RRS OSŽ Kurt Mužík, byla diskuse a finální shoda na textu materiálu, který se týká zakládání Klubů seniorů. V první části jde o metodickou pomůcku, jak postupovat při zakládání klubů seniorů, další částí je pak návrh Statutu, kterým by se klub měl řídit při své činnosti a zahrnuje nejen volbu členů výboru klubu, ale i práva a povinnosti členů. Tento materiál by měl být předložen k posouzení odbornému oddělení OSŽ a potom k projednání Ústředí OSŽ. Diskutovalo se a upraveno, byla přijata řada změn ve snaze, aby zakladatelé klubů seniorů měli usnadněné první kroky a dokument mohl být vodítkem v jejich činnosti.

o aktivitách Rady seniorů ČR informoval Alois Malý (místopředseda RS ČR). Její předseda, Dr. Zdeněk Pernes, podal návrh odborní komisi na valorizaci důchodů v dalších letech. Velký prostor pak dostal Karel Hybš, který spravuje webovou stránku seniorů. Diskutovalo se o sledovanosti webových stránek seniorů, o současné podobě webových stránek OSŽ a také o náplni časopisu Obzor. -red-



První etapa rekonstrukce pražského hlavního nádraží bude trvat celkem 63 dnů a během ní dojde k opravě sloupů na třetím nástupišti; z toho důvodu je třetí nástupiště až do 5. dubna 2015 uzavřené. Snímek Michael Mareš

Etapou číslo 1 byla zahájena vlastní rekonstrukce haly pražského hlavního nádraží

V pondělí 2. února 2015 byla etapou číslo jedna zahájena vlastní rekonstrukce haly na pražském hlavním nádraží. Přípravné práce však byly odstartovány už 19. ledna předáním staveniště. Celkem 14 dnů měli stavbaři na přípravu zázemí k více než dva roky trvající stavbě. Rekonstrukce zastřešení nad prvním až čtvrtým nástupištěm je rozčleněna do celkem sedmi etap. První etapa (sloupy na třetím nástupišti) začala v pondělí 2. 2. 2015 a skončí 5. 4. 2015. Na ní naváže oprava sloupů na čtvrtém nástupišti (etapa č. 2 – v rámci 91denní výluky začínající v pátek 17. 4. 2015 bude opravována i východní fasáda budovy hlavního ná-

draží). Ve druhé polovině roku 2015 přijde na řadu východní část haly (etapa č. 3), příští rok (2016) na jaře pak západní část haly (etapa č. 4). Přístřešek nad prvním nástupištěm včetně sloupů je naplánován v rámci páté etapy trvající 92 dnů v rozmezí od 17. 5. 2016 do 18. 8. 2016. Čelní fasáda konstrukce haly a západní část haly bude na programu (jako etapa č. 6) ve druhé polovině roku 2016 a v první polovině roku 2017 (jako etapa číslo sedm) přijde na řadu čelní fasáda ve východní části haly. Poslední sedmá etapa a s ní celá rekonstrukce haly by měla skončit 19. července 2017. -mm-



Tajemník PV Antonín Leitgeb (vlevo vedle předsedy PV Vladislava Vokouna) diskutuje během projednávání žádosti člena OSŽ o příspěvek z Podpůrného fondu OSŽ.

Cílená likvidace železniční tratě Chomutov – Vejprty?

Motto: Na jednu stranu se říká, že SŽDC nemá peníze na údržbu tratí, na druhou stranu tato společnost frézuje tratě do Vejprt, kde se od prosincové změny jízdního řádu nejezdí.

To bylo slávy, když se v roce 1993 otevíral železniční přechod Vejprty/Cranzuhl, nadšení ale nevydrželo dlouho. „První rána přišla hned záhy, kdy byla zrušena osobní pokladna v zastávce Kovářská. Ve Vejprtech tehdy ale zároveň rozšířili osobní pokladnu, takže to dopadlo ve srovnání se současným stavem ještě dobře,“ vzpomíná Jan Martásek, který v roce 1993 sloužil jako výpravčí ve Vejprtech. Následně, v roce 1996, už ale byla zrušena železniční stanice Černovice u Chomutova (2. 6. 1996 byla změněna na neobsazenou dopravnu D3, zastávku a nákladní stánek) a o deset let později (k 10. 12. 2006) i poslední mezilehlá železniční stanice na trati – Křimov. Obě stanice byly zrušeny a změněny na dopravnu D3 a sídlo dirigujičích dispečera bylo (v roce 2006) přeneseno do železniční stanice Vejprty. Zrušení poslední mezilehlé železniční stanice (Křimov) na trati tehdy souviselo se snížením počtu vlaků (ze šesti párů na tři), tím začal úpadek železniční tratě z Chomutova do Vejprt. Jan Martásek to dokládá čísly: „Zatímco ještě v roce 2004 bylo v úseku Vej-

prty, státní hranice – Cranzahl za rok přepraveno 23 500 cestujících a v roce 2006 dokonce 26 000 cestujících, tak po zásahu Ústeckého kraje (omezení počtu vlaků, respektive rozvázání přípojů ve Vejprtech v roce 2006) nastal prudký pokles – na 9500 cestujících (v roce 2010), respektive 10 000 cestujících (2011). Němci sice ještě do Vejprt jezdili, ale protože neexistovaly ve Vejprtech přípoje, jejich počet rok od roku klesal. Za sedm let (od roku 2004 do roku 2011) poklesl počet cestujících na třetinu,“ konstatuje Jan Martásek s tím, že následně došlo i k dalšímu zásahu (omezení) ze strany Ústeckého kraje v podobě zavedení pouze víkendové dopravy od 9. prosince 2007. Omezování dopravy na trati z Chomutova do Vejprt bylo postupné, grafikon 2006/2007 se ještě jezdilo v pracovních dnech, další rok už Ústecký kraj objednal na této trati jenom víkendový provoz. „Ale Němci jezdili do Vejprt dál, ačkoliv ve Vejprtech neměli cestující přípoj,“ říká výpravčí Josef Durna, který sloužil ve Vejprtech i poslední směnu loňského jízdního řádu – v sobotu 13. prosince 2014. „Cestující se chtějí svést vlakem. Aby přijeli do Vejprt vlakem a dál pokračovali autobusem, o to vůbec nestojí,“ dodává. (Pokračování na straně 3)



Dnes už vpravdě historický snímek. Během několika měsíců loňského roku byla historická budova vejprtského nádraží srovnána se zemí, dnes už tady najdete jen opravenou část (zcela vlevo), vše ostatní zmizelo v propadlišti dějin.

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Projektu ESF k novému občanskému zákoníku se dosud na celkem patnácti diskusních fórech zúčastnilo na 350 účastníků – členů OSŽ.“

Hovoříme s JUDr. PETREM VEČEŘEM, vedoucím ekonomicko-sociálního oddělení OSŽ-Ú

Na školeních ke kolektivním smlouvám SŽDC, s. o., a Českých drah, a. s., jste mluvil o změnách legislativy k 1. 1. 2015. Výčet změn a jejich dopad je opravdu velký, a to nejen co do množství, ale i co do rozsahu dopadu. Patrně není v tomto státě nikdo, koho by se změny nedotkly. Lze se s těmito změnami někde na stránkách OSŽ podrobně seznámit?

Ano, o změnách legislativy budeme průběžně informovat na webových stránkách OSŽ v části (v kolonce) „Právní poradna“, dále ve čtrnáctideníku Obzor a v rámci vlastního vzdělávacího procesu (školení) OSŽs akcentem na změny v pracovních oblastech, dále na problematiku sociálního zabezpečení a na související skutečnosti a instituty, jako je např. novelizace zákoníku práce, novelizace zákona o inspekci práce, tzv. „kurzarbeit“ (zkrácený pracovní týden zaměstnance, kdy část mzdy hraďí stát), a na další povinnosti zaměstnavatele v oblasti pracovních úrazů, minimální mzdy apod.

A také jste informoval o tom, že zmíněný text legislativních změn chcete využít i v rámci školení OSŽ, která budou v roce 2015 organizována. Už víte kde a kdy konkrétně?

V 1. polovině roku 2015 OSŽ předpokládá uskutečnit cca pět třídních a jedno týdenní školení (BOZP) v zařízeních OSŽ, konkrétní termíny budou stanoveny v nejbližší době. Dále se budeme věnovat pracovní právní problematice, předpisům prováděcím a souvisejícím, interním předpisům OSŽ s důrazem na výměnu zkušeností a příkladů dobré i špatné praxe při uplatňování a ochraně zaměstnaneckých práv členů OSŽ, při činnosti ve vztahu k zaměstnavatelským subjektům.

Domníváme se, že školení mají velmi dobrou

úroveň, ale v čem máme značné rezervy, je uplatnění prezentovaných informací v praxi při individuální obhajobě zaměstnaneckých práv a v činnosti některých odborových orgánů – zejména na úrovni ZV ZO OSŽ a Výborů OSŽ.

A ještě se zastavme u projektu „Nový občanský zákoník ve vazbě na zákoník práce a úpravu pracovních vztahů“, kde působíte jako lektor (moderátor). Jak pokračuje školení k této problematice?

OSŽ jako člen ASO se v roce 2014 aktivně zúčastnilo projektu Evropského sociálního fondu (ESF) „Nový občanský zákoník (NOZ) ve vazbě na zákoník práce a úpravu pracovních vztahů“ jako partner tohoto projektu a bude v tom rovněž pokračovat i v první polovině letošního roku.

V rámci uvedeného projektu OSŽ pro své členy připravilo možnost se s vybranými částmi a instituty NOZ ve vazbě na zákoník práce a pracovní právní vztahy blíže seznámit prostřednictvím jednodenních diskusních fór (seminářů). Ty byly organizovány v rámci celé České republiky, v krajských městech a to v Brně, v Pardubicích (3x), v Plzni, v Olomouci, v Praze (3x), v Ostravě, v Ústí nad Labem, v Českých Budějovicích, v Karlových Varech, v Hradci Králové a v Liberci. Některá diskusní fóra byla organizována pro předem určený okruh členů OSŽ, např. pro seniory OSŽ, členy OSŽ u nezávislých odborových organizací nebo pro zaměstnance – členy OSŽ v ČD Cargo, a. s. Patnácti diskusních fór v roce 2014 a v lednu 2015 se celkem zúčastnilo cca 350 účastníků – členů OSŽ. V roce 2015 (v únoru až v dubnu 2015) OSŽ ještě plánuje uskutečnit dalších pět diskusních fór, a to ve Zlíně, v Českých Budějovicích, v Jihlavě, v Hradci Králové a v Olomouci.



V rámci předpokládaných diskusních fór bude věnována pozornost nejen vybraným oblastem a institutům NOZ (např. kogentní a dispozitivní právní normy, problematika náhrady škody, zastupování, doručování, odborová organizace, mezinárodní „odborové právo“, apod.), ale i připravované legislativně-technické novele, tzv. urgentní NOZ.

Na jednom ze školení byl položen i dotaz, zda je pravda, že ti, kteří chtějí ukončit penzijní připojištění, respektive doplňkové penzijní spoření, přijdou o část peněz, protože musí takzvaně „dodaňovat“. Je to pravda?

Ano, může se to zakládat na pravdě, ukončení penzijního připojištění (nové doplňkové penzijního spoření) je možné několika způsoby: jednorázovou výplatou (platí se 15% daň z příspěvku zaměstnavatele), dále rentou, starobní penzí, invalidní penzí, výsluhovou penzí nebo pozůstatelnou penzí; u účastnických fondů ještě výplatou předúchodu. ESO OSŽ – ústředí připravuje a na nejbližším období zveřejní v Obzoru a na portálu OSŽ stručnou aktuální anotaci k této problematice.

Michael Mareš

Vlakové čety jsou cíleně vedeny k asertivnímu chování vůči cestujícím

Již více než čtyři měsíce uplynuly od vzniku nových organizačních jednotek ZAP (Zákaznický personál), které začaly fungovat 1. října 2014 po sloučení dosavadních Regionálních center vlakového doprovodu (RCVD) a Krajských center osobní dopravy (KCOD). Jak se za tu dobu daří organizovat a kontrolovat práci mobilního (vlakové čety) a stacionárního (staniční služba) personálu?

„Přechod pod novou organizační jednotku proběhl takřka bez problémů, vše funguje tak, jak má, a nezdá se, že by něco v nové organizaci skrývalo,“ říká manažer regionálního pracoviště ZAP v Olomouci Ing. Radek Steiger, MPA. Jak dále dodává, nejvíce práce zřejmě přibývalo komandujícím, kteří v současné době komandují nejen vlakové čety, ale i osobní pokladní a další staniční personál. Pokud se týká personálních změn, v důsledku sloučení obou výše zmíněných organizačních jednotek (RCVD Olomouc a KCOD Olomouc) došlo ke snížení počtu pracovních míst a to výhradně v administrativní činnosti. „U provozních pracovníků k personálním změnám nedošlo,“ konstatuje Radek Steiger.

Olomoucké regionální pracoviště ZAP zahrnuje oblast Olomouckého a Zlínského kraje, má tři osobní stanice (Olomouc, Přerov a Otrokovice), každá osobní stanice má svou přednostku, dozorce, komando, MTZ a supervizora. V důsledku změn byly zrušeny osobní stanice Šumperk a Valašské Meziříčí. „Celkem v našem obvodu zaměstnáváme 680 lidí, v čemž jsou započítáni pracovníci administrativy, vlakových čet, staničního personálu, revizorů a supervizorů,“ vyčíslovává Steiger. Zachovány zůstaly rovněž turnusy vlakových čet. Stejně jako dříve je zde vytvořen turnus pro osobní vlaky, pro rychlíky, i turnus pro vlaky vyšší kvality ve Vsetíně. „V případě potřeby

vypomáhají vlakovým četám supervizoři, není to ale tak, že by je kontrolovali, snaží se jim jejich práci ulehčit a řešit případné problémy – supervizoři to mají ostatně uvedeno přímo ve své pracovní náplni. Vlakoví revizoři naopak slouží převážně ke kontrole jízdních dokladů ve vlacích s velkou frekvencí cestujících nebo ve vlacích se samoobslužným provozem.“

Práce vlakových čet není vůbec snadná, jsou neustále ve styku s lidmi nejrůznějších povah, jejich turnusy nebývají také zrovna ideální, přesto však naprostá většina z nich má svoji práci ráda a dokáže se vyrovnat i s některými nežádoucími jevy. „Vlakové čety jsou vychovávány k asertivnímu chování, což v praxi znamená, že by se neměly nechat vytočit některými neslušnými cestujícími či provokátory z řad pubertální mládeže. Někdy to není vůbec lehké, ale ke stížnostem na chování vlakových čet téměř nedochází – dokážou zvládnout i krizové situace například při nenadálých výlukách, zpožděních či jiných mimořádnostech s naprostým přehledem,“ chválí nejen „své“ zaměstnance Radek Steiger.

Pokud se týká pracovních a sociálních podmínek a potřebného zázemí v nástupních i vratných stanicích, podle Radka Steigera není ze strany vlakových čet důvod ke stížnostem. „Vše je řešeno v rámci podnikové kolektivní smlouvy, podnik se stará rovněž o řádné technické vybavení vlakových čet, včetně přenosných osobních pokladec (POP) a mobilních telefonů.“ Technika jde totiž kupředu milovými kroky a současně používané technologie nebyly ještě před pár lety vůbec známe – jde například o „chytřejší“ mobilní telefony (kterými budou do konce dubna vybaveni všichni členové vlakových čet), či o modernizaci POPů, která je však závislá na finančních možnostech podniku.

Nejdůležitějším aspektem v práci vlakových čet je určitě jejich vztah k cestujícími veřejnosti. „Do Českých drah si každý rád kopne, ať už má pravdu nebo ne, ale díky asertivnímu chování vlakových čet se daří tyto cestující vychovávat – především pak klidem a odzbrojující slůvností,“ dodává závěrem manažer olomouckého Regionálního pracoviště ZAP Radek Steiger.



Vlakové čety jsou vychovávány k asertivnímu chování, což omezuje vznik konfliktních situací ve styku s cestujícími.

Miroslav Čáslavský

PŘEDSTAVUJEME

Vlasta Kovaříková: „Kondiční pobyty by si zasloužila i profese osobní pokladník.“

Předsedkyně ZO OSŽ žst. Havlíčkův Brod, členka celostátního Výboru ZAP a Podnikového výboru OSŽ při ČD, nastoupila na dráhu v roce 1996 jako osobní pokladník v železniční stanici Havlíčkův Brod. „Na dráhu jsem se dostala vlastně náhodou – po mateřské dovolené mne na možnost této práce upozornil

Výboru ZAP se při jednotlivých jednáních snažím prosadit zájmy nejen zaměstnanců tzv. stacionárního personálu (osobní pokladníci, skladníci, staniční dělníci), ale i zájmy mobilního personálu (vlakové čety) a komandujících.“ Za jeden z posledních úspěchů, který se podařilo Podnikovému výboru prosadit ve prospěch zaměstnanců, označuje Vlasta Kovaříková úpravu pracovní doby u komandujících. „Přidáním půlhodiny práce na směnu a tím dostali komandující možnost dělat si ve větším klidu především administrativní práci, na kterou v celodenním shonu nezbývá čas.“

Jak dále Vlasta Kovaříková dodává, témat k řešení je nemálo – od problematiky uniforem, přes pokladny UNIPOK a POP a potřebné změny v předpisech, až třeba po úsilí umožnit pracovníkům osobních pokladec (především v nepřetržitém pracovním režimu) kondiční ozdravné pobyty (KOP). „Myslím, že by si je zasloužili,“ říká přesvědčeně, „neboť mají v mnoha ohledech při kontaktech se zákazníky podobné psychické zatížení jako třeba vlakové čety. Pro některé cestující někdy pokladník slouží jako hromosvod.“

Co se týká práce v domovské ZO OSŽ, došlo zde začátkem roku 2014 ke sloučení se ZO Ždírec nad Doubravou a ZO Žďár nad Sázavou. V současné době tak čítá společnost ZO OSŽ Havlíčkův Brod 291 členů, přičemž aktivních členů je 243. „Jako předsedkyně jsem částečně uvolněná, což mi umožňuje jak častý kontakt se zaměstnanci, tak i čas na zpracování nezbytné administrativy, jednání s jednotlivými zaměstnavateli, přípravu schůzí a organizování sportovních a kulturních akcí.“ Společný závodní výbor má v Havlíčkově Brodě 16 členů, z nichž část tvoří zástupci dílenských výborů příčleněných k ZO (Ždírec nad Doubravou, Žďár nad Sázavou a Studenec), zbytek pak zástupci zdejších zaměstnanců DKV, SŽDC, ČD Cargo a samozřejmě ZAP. Za výborovou označuje Vlasta Kovaříková i spolupráci s brněnskou inspekcí BOZP Eliškou Čiháčkovou, především v oblasti zlepšování pracovního prostředí.

Miroslav Čáslavský



Vlasta Kovaříková působí jako částečně uvolněná předsedkyně ZO OSŽ žst. Havl. Brod.

la moje sestra,“ popisuje Vlasta Kovaříková své začátky u železnice. „Nejnáročnější bylo asi to seznamování se spoustou předpisů, které pokladník musí znát, naopak komunikace se zákazníky mi problémy nikdy nedělala. Někdy jsem se sice musela, stejně jako ostatní moje kolegyně, vyrovnávat s lidmi vulgárními, opilými, leckdy i agresivními, ale to už k této profesi zřejmě patří,“ shrnuje v kostce svoje zkušenosti se službou za pokladním okénkem.

Funkci předsedkyně ZO OSŽ převzala Vlasta Kovaříková po svém předchůdci Františku Leckovi. Protože se dokáže postavit za svoje spolupracovnice, dostala příležitost hájit jejich zájmy i jako členka Podnikového výboru OSŽ při ČD. „Zde mám možnost využívat přímé konzultace s vedením podniku a ve spolupráci s ostatními členy PV a celostátního



Se svými 29 stánkami je krnovská rotunda stále největší v republice. Poté, co depo bylo v roce 2007 ze strany ČD opuštěno, stalo se majetkem společnosti KOS Krnov.

NAVŠTÍVILI JSME

Krnov

Osud lokomotivního depa v Krnově dodnes nedává spát mnoha jeho bývalým zaměstnancům, jakož i železničním patriotům a to nejen krnovským. Depo bylo postaveno v roce 1873 při vzniku Moravskoslezské centrální dráhy, vedoucí z Olomouce do Krnova (tehdejší Jägerdorf). A svojí mohutností zastínilo v pozdějších letech všechna tehdejší lokomotivní depa v Evropě. Jeho rotunda, s obrovskou točnou a 29 stánkami, je dodnes označována jako druhá největší v Evropě. Ve své době depo žilo rušným životem, jeho součástí byly i dílny pro opravy lokomotiv a vagonů, později samostatné ŽOS Krnov. Po privatizaci v roce 1992 žijí tyto dílny pod hlavičkou KOS (Krnovské opravy a strojírný) plnohodnotným životem – opravují se zde železniční osobní vozy, ale i vozy nákladní a vyrábějí se zde i tramvaje. KOS jsou známy i jako výborný renovátor historických vozidel.

Ale zpět ke krnovskému depu. To bylo do roku 1963 samostatné a s postupem doby zde pracovalo více než 500 zaměstnanců (včetně strojvedoucích), od roku 1963 fungovalo jako pobočné lokomotivní depo (PLD) pod depem ostravským. V roce 1991 se opět osamostatnilo, ale tato samostatnost trvala pouhých šest let – v roce 1997 se krnovské depo stalo součástí DKV Olomouc jako jeho provozní jednotka (PJ). V té době pracovalo v depu několik stovek zaměstnanců, včetně strojvedoucích. Postupně rušení výkonů a jejich převádění do jiných výkonových jednotek vedlo v závěru roku 2006 k tomu nejhoršímu (přínejmenším z hlediska krnovských patriotů) – zrušení depa. Jeho by-

valí kmenoví zaměstnanci jsou dodnes přesvědčeni, že ke zrušení depa nedošlo z ekonomických, ale z politických důvodů.

Poslední rozloučení s depem proběhlo ve vší pompou 31. ledna 2007. Depo bylo pohřbeno v symbolické rakvi za zvuků smuteční hudby a v očích mnoha přítomných se zaleskly slzy. Celý průběh této události popsal tehdy podrobně list Zájmy strojvedůce a symbolický pohřeb depa natočila i Česká televize.

A jak vypadá situace v tomto depu v současné době? Po krátkém intermezzu, kdy v depu působila soukromá firma na opravy železničních historických vozů, odkoupila v roce 2008 depo i s přílehlými prostorami od Českých drah již výše zmíněná společnost KOS Krnov. Dlouholetý ředitel této společnosti, dnes její finanční ředitel, Ing. Petr Bezruč, k tomu říká: „Krnovské depo je mimo jiné dnes již také významnou historickou památkou s unikátní dřevostavbou celé rotundy, a proto by byla škoda ho nechat chátrat, či dokonce dopustit jeho likvidaci. V rotundě dnes máme uskladněna historická vozidla, čekající na opravu v našich dílnách, uskladněna je zde i část materiálu a používána je svařovna.“ Jak dále Petr Bezruč dodává, postupem času by se depo mělo stát plnohodnotnou součástí KOS Krnov, přičemž by byla zachována podstatná část jeho historického zázemí. Po zklamání, které zrušení depa přineslo mnoha jeho současným zaměstnancům, je tato zpráva alespoň malou náplastí na jejich dodnes nezhojenou bolest.

Miroslav Čáslavský



Celkový pohled na areál krnovského depa. Vlevo rotunda, zcela vpravo provozní budova KOS Krnov.

ZE SVĚTA

Stávka strojvedců na DB zatím oddalena

Doslova v poslední chvíli, těsně před před vypršením ultimáta, které Odborový svaz strojvedců (GDL) stanovil do 11. hodiny 18. 2., došlo přece jen k dohodě s Deutsche Bahn (Německou drahou) o odložení stávky a o dalším vyjednávání o novém kontroverzním návrhu GDL na úpravu tarifů. Je však otázkou, zda personální šéf DB Ulrich Weber tento nový devítibodový dokument podepíše, konstatoval ve svém internetovém zpravodajství 18. 2. německý deník Handelsblatt. GDL totiž požaduje nárok na zastupování i těch profesních kategorií, jejichž zájmy doposud hájil mnohem početnější OS železničářů (EVG), s nímž se DB před časem již dohodla. GDL, který loni v září a říjnu uskutečnil sérii stávek a vážně tak narušil provoz kolejové dopravy i řady podniků a organizací, tentokrát pohrozil vyhlášením až stohodinné stávky strojvedců. Jeho nátlak odmítl den před skončením ultimáta i personální šéf DB slovy, že nelze vyjednávat „spistolí namířenou na prsa“. DB odmítá uzavřít samostatné tarifní dohody separátně s oběma odborovými svazy, zastupujícími stejné profesní skupiny zaměstnanců železnice, z nichž GDL projevuje podstatně neústupnější stanovisko v neskrývané snaze distancovat se od konkurenčního EVG.

Jan Hála

Deutsche Bahn hodnotí rok 2014 „se smíšenými pocity“

Deutsche Bahn (DB) hodnotí se „smíšenými

pocity“ celkový rok 2014. Obrat a operativní výsledky dosáhly přibližně úrovně roku 2013, sdělil šéf koncernu Rüdiger Grube při novoročním setkání s novináři. Řada faktorů vedla k tomu, že DB nedosáhla předpokládaného zisku.

Mezi faktory, které výsledky ovlivnily, byly bouře a extrémní počasí na jaře, stávky strojvedoucích z odborů GDL, jakož i rostoucí konkurence dálkových autobusů. V únoru a březnu proto DB představí novou strategii svých dálkových autobusů a dálkové dopravy. Grube spočítal, že konkurence dálkových autobusů DB stála 120 milionů eur, stávky pak 150 milionů eur a orkán „Ela“ 60 milionů eur. Hospodářské výsledky za rok 2014 DB zveřejní 15. 3. 2015. Grube rovněž upozornil, že podmínky mezi silniční a železniční nákladní dopravou se stále více rozcházejí. Zatímco mytí se od počátku roku snížilo o 5 %, provozní, personální a náklady na energii na železnici rostou. Sem patří například 230 milionů eur, které musí být vynaloženy na vybavení 60 tisíc nákladních vozů novými brzdyovými špalíky do roku 2020, kvůli snížení hlučnosti.

Z Transportweb, 21. 1. 2015, zpracoval-sh

Kreml plánuje jízdy vysokorychlostních vlaků mezi Moskvou a Pekingem

Rusko chce vybudovat nové rychlé železniční spojení mezi Moskvou a Pekingem, které by mělo výrazně zkrátit cestovní dobu a to z dnešních cca sedm dní (s několika přestupy) na cca 48 hodin. Kreml se rozhodl pověřit výstavbou

VŠIMLI JSME SI

● **CENTRÁLNÍ** dispečerské pracoviště (CDP) v Přerově je v provozu již devět let. V současné době dispečerů v Přerově ovládají celkem 293 km trati na Moravě a ve Slezsku s celkem 37 řízenými stanicemi, včetně přerovského uzlu. Koncem roku 2015 by mohla být stavebně dokončena budova CDP Praha, v níž postupně naleznou nové zaměstnání desítky původně výpravčích, nové traťových dispečerů. Ve směně potom bude sloužit osmnáct traťových dispečerů a sedm operátorů železniční dopravy, což v této fázi představuje celkem 140 zaměstnanců. Další informace o činnosti CDP Přerov a CDP Praha připravujeme do příštích čísel Obzoru.

● **BAGRY** se v těchto dnech zakusují do vysloužilého železničního mostu v žst. Ústí nad Orlicí. Poté, co byla v Ústí nad Orlicí dokončena přeložka tratě, stal se původní chlívkový most přes řeku Tichou Orlicí, postavený v roce 1844 Janem Peremerem, zbytečný a v současné době je odstraňován. S likvidací souhlasí památkáři, neboť v případě zachování této stavby by při povodních most působil jako zátku při průtoku vody. Most byl v letech Protektorátu zalit betonem, aby se zvýšila jeho nosnost. Spolu s mostem mizí i původní násep, který bude rekultivován a osázen stromy.



● **KOLEJOVÁ** sněhová fréza KSF 70.1 (na snímku v železniční stanici Ostružná) je v současné době v provozu na horské trati mezi Hanušovicemi a Jeseníkem. Olomoucká správa tratí má takové frézy k dispozici celkem dvě. Kromě nich k odklízení sněhu používá také rekonstruované vozidlo MPV 22, které vzniklo v dílnách TSS Hradec Králové v roce 2002 přestavbou pracovního vozidla DGKu 5 (přezdívaného „Doga“ nebo „Aurora“). Velký sněhový pluh LPO 411 – S v současné době „odpočívá“ v Zábřehu na Moravě, neboť nadílky sněhu v posledních letech jsou značně nižší, než tomu bylo v letech předcházejících. K odstranění větších sněhových závějů je však tento pluh nezbytný.



● **DŘEVĚNÁ** vstupní brána vzniká v těchto dnech u vchodu do areálu hotelu Skalka v Ražecích Teplicích. Poblíž železničního přejezdu, u vstupu do parku, bude stát nová brána se světelným nápisem SKALKA. „Podobná brána na tomto místě v minulosti už stála. Záměr je takový, aby návštěvníky, kteří přijíždějí od Převízdce do našeho lázeňského městečka, tato reklamní brána upoutala a přilákala tak další hosty do našeho hotelu Skalka,“ prozradila ředitelka hotelu Emília Duračinská.

● **DVANÁCT** patrových vozů řady Bmto, jezdících v současné době mimo jiné také na vikendových vlacích na trati Posázavského pacifiku, čeká podstatná „omlazovací kúra“, během níž budou v mnoha směrech vylepšeny a modernizovány. Poté, co bude modernizace dokončena, budou tyto vozy nasazeny v Praze a ve Středočeském kraji v rámci Pražské integrované dopravy. Umožní odstavění starších elektrických jednotek řady 451/452, tzv. pantografů nebo „žabotlam“, z pravidelného provozu.

Německá dráha chce obnovit historické tunely

Do roku 2019 by Deutsche Bahn (Německá dráha) chtěla obnovit přibližně 18 historických tunelů, na což chce investovat asi jednu miliardu eur, informoval v deníku Handelsblatt z 9. ledna vedoucí kolejové techniky DB Tilman Reisbeck. V dalším časovém úseku, do roku 2024, plánuje DB obnovu 36 jiných tunelů. K nejdražším projektům patří sanace 135 let starého tunelu Kaiser-Wilhelm (cisáře Viléma) u Cochem am Mosel v Porýní-Falcku.

—ala—

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 4 – 20. března 1990

Ustaveno Odborové sdružení železničářů – to je titulky, který na první straně Obzoru č. 4 oznamuje historickou změnu: dnem 15. února zanikl dosavadní Odborový svaz pracovníků železničářů, letecké a vodní dopravy (OS PZLVD) a vzniklo Odborové sdružení železničářů. Rychlost, s jakou se podařilo zakládati sjezd OSŽ zorganizovat, připravit všechny potřebné dokumenty a pozvat všech 1265 delegátů, zastupujících stejný počet základních organizací (zúčastnilo se jich 1211), je z dnešního pohledu obdivuhodná.

Sjezd se konal v Praze, v levé části Sjezdového paláce. Doba jednání byla stanovena od 9 do 18 hodin a začalo se s přibližně půlhodinovým zpožděním. Sjezd měl dvě části. V první části mimořádný sjezd ukončil dosavadní činnost Odborového svazu pracovníků železničářů, letecké a vodní dopravy a uznal nástupnictví Odborového sdružení železničářů (proti nebyl nikdo, jeden delegát se zdržel hlasování).

Mnohem náročnější jednání bylo ve druhé části, kdy bylo třeba projednat a schválit hlavní dokumenty, jako je program a stanoviny OSŽ, a také zvolit členy Ústředí OSŽ a vedení nového svazu. Zajímavé je, že se sjezdu zúčastnili i ministr dopravy František Podlena (který též vystoupil v diskusi), jeho náměstek Vladimír Sokolík a ústřední ředitel ČSD Vladimír Oravec.

Úvodní slovo na sjezdu patřilo členu přípravného výboru odborového sdružení Karlu Andělovi (připomněl první impuls ke změně v odborech, vyzval k překonání malichernosti a k vytvoření nové jednotné odborové organizace na železnici), hovořil také předseda Odborového svazu PZLVD Jiří Diviš (připomněl, co se v minulosti povedlo udělat ve prospěch železničářů, ale i to, co se nepovedlo), zvláštním vloženým vystoupením byl projev Františka Erby, bývalého předsedy federace lokomotivních čet (i on vyzval k překonání malichernosti a k obnově morálních hodnot).

Diskuse na sjezdu probíhala průběžně během celého jednání; zpočátku byla zaměřena na problémy železniční dopravy, poté směřovala k tržbení názorů na podobu nových odborů. Ve vystoupeních byl opakovaně kladen důraz na

nutnost síly a jednoty nové odborové organizace.

Delegáti po schválení jednání a volebního řádu zvolili mluvčí jednotlivých odvětvových skupin – za každou skupinu byli zvoleni většími dvěma mluvčími – jeden český a jeden slovenské národnosti.

V půl čtvrté odpoledne se přikročilo k volbám do ústředí. Po představení jednotlivých kandidátů se hned hlasovalo. Celkem bylo zvoleno 36 členů ústředí. Ti se pak sešli k volbě předsednictva OSŽ. V té době byly ve sjezdovém sále projednány návrhy stanov, důvodová zpráva k nim, návrh činnosti OSŽ do řádného sjezdu, program OSŽ a návrh usnesení. Také byla zvolena osmičlenná revizní komise OSŽ. Z důvodu časové tísně nebylo na sjezdu možno dokončit volbu předsednictva ústředí (proběhla na prvním zasedání ústředí OSŽ). Prvním předsedou OSŽ se stal Václav Vaněk, 1. místopředsedou Tibor Ševčík, 2. místopředsedou Jaroslav Salvet a tajemníkem Miroslav Janáček.

V čísle 4 byly otištěny všechny hlavní sjezdové dokumenty (usnesení, program, stanoviny).

Na čtvrté straně čísla je krátká, ale důležitá informace o tom, že na mimořádném sjezdu odborů, který proběhl 3. a 4. března, byla po složitém a místy nepřehledném jednání ukončena činnost Revolučního odborového hnutí. Další část, která probíhala jako všesvazový sjezd, schválila zakládací listinu Československé konfederace odborových svazů. Jejím členem se stalo i OSŽ.

Na čtvrté straně tohoto čísla najdeme i krátkou reportáž ze železničářské demonstrace za odstoupení ministra Františka Podleny, která proběhla 6. února před federálním ministerstvem dopravy. „Ve vystoupení řečníků byly vyjádřeny názory dvou protichůdných skupin, z nichž jedna požadovala odstoupení současného ministra dopravy a druhá byla opačného názoru.“, píše se v reportáži. „Současná situace ČSD je špatná, rozporuplná a s neřešenými problémy se stále zhoršuje. Únorová železničářská demonstrace v Praze byla naléhavým voláním po jejich urychleném vyřešení.“, uvádí se v závěru.

Zdeňka Sládková



Vejrty zastávka – Na dobovém snímku, vystaveném v čekárně ve Vejprtech, je zachycena atmosféra v době, když ještě vlaky jezdily často a byly plné...

Cílená likvidace železniční tratě Chomutov – Vejprty?

(Pokračování ze str. 1)

Z původního plánu, se kterým počítali hlavně Němci (více vlaků přinese do oblasti větší rozvoj turismu), nakonec sešlo. Představy německé strany byly dokonce takové, že vlaky budou jezdit z Německa do Karlových Varů nebo dokonce až do Prahy. „Němci tehdy přišli opravdu s neskutečnými návrhy. Chtěli s Desirem (trať z Chomutova do Vojtavy byla první tratí v Česku, kde jezdila německá Desira, poznámka autora) jezdit z Chemnitz, potažmo z Lipska, přes Zatec až do Prahy;“ vypráví výpravčí Josef Duma, Němci tehdy dokonce chtěli vypravovat dva vlaky přes Vejprty a Potůčky proti sobě. „Takhle měli v plánu točit tři až čtyři páry denně. Karlovarský kraj řekl ano, Ústecký ne. To byla další rána. Dnes si myslím, že Němci měli jednat se státem, protože šlo o meziregionální dopravu.“

Od doby, co financování regionální dopravy převzaly kraje, to jde s tratí Chomutov – Vejprty z kopce. „Němci za posledních pět let ztratili důvěru a tak jenom dodržují smlouvu s objednatel (VMS) na německém území.“, nabízí Josef Duma vysvětlení, proč do Vojtavy přestali nakonec jezdit i Němci. „Nikdy totiž z naší strany nenalezli odezvu.“

Stejně tak jako byla bez veliké medializace omezená osobní doprava na trati z Chomutova do Vojtavy, začala v tichosti od 1. ledna 2015 pětkrát denně jezdit mezi Annabergem a Vejprty nová autobusová linka financovaná Ústeckým krajem. „Kraj to musel plánovat nějakou dobu, musel vypsat výběrové řízení na dopravce, to je záležitost minimálně jednoho roku, takže vloni v březnu už o tom museli vědět, jen se o tom nemluvalo. A když to přišlo na paškál, tak už bylo rozhodnuto.“, tvrdí Josef Duma. Zatímco autobusový spoj z Bärensteinu do Annabergu (německá autobusová linka) stojí 3,30 euro, česká autobusová linka z Vejprt do

Annabergu 22 korun (cena za jízdenku 90 centů ale platí pouze v případě přeshraniční jízdy, nesmí se použít v německé vnitrostátní dopravě). Ústecký kraj tak nepřímou dotuje autobusovou dopravu v Německu a sám pro své obyvatele ruší vlaky mezi Chomutovem a Vejprty. „Na jedné straně nemáme peníze na provoz vlaků na trati z Chomutova do Vojtavy, na straně druhé dotujeme z jednoho krajského balíku peněz autobusy na německé straně hranic? To mi rozum nebere,“ diví se Jan Martášek.

Díky štědrosti Ústeckého kraje teď ušetří hlavně Němci, tímto spojem jezdí do Vojtavy nakupovat. „Za naším levným tarifem s podporou Ústeckého kraje,“ zdůrazňuje Josef Duma.

Od 1. května 2015 bude na trati o víkendech sloužit pouze jediný dopravní zaměstnanec – v čase provozu víkendových vlaků ale nebude obsazena pozice výpravčího, jak by se dalo očekávat, ale závorářské stanoviště ve Vojprtech. „Původní záměr udělat z Vojprt dopravní D3 a přejezdy buď úplně zrušit, nebo tam dát dopravní značku 'stop, dej přednost v jízdě', narazil. Město Vojprty to odmítlo,“ říká Josef Duma. „Paradoxně vedení toho samého města, které před nějakou dobou uvažovalo o vytrhání kolejí a vybudování cyklostezky namísto kolejí!“

Nově tedy bude oba přejezdy (u zastávky Vojprty koupaliště a v bývalé železniční stanici Vojprty) ovládat a střežit závorář. „Ručně bude ovládat přejezd ve stanici a vizuálně bude kontrolovat stav přejezdového zabezpečovacího zařízení na zastávce. Možná, že SŽDC ušetří, protože závorář stojí méně než výpravčí, ale zároveň to předělání stanice na obsluhu závorářské bude stát více peněz.“, myslí si Josef Duma. Osobně by podle něj vyšlo levněji, kdyby na trati byla zavedena výluka dopravní služby a od 1. května 2015 byly Vejprty zase obsazeny výpravčími.

V sobotu 1. května 2015 vyjede na trať po téměř pěti měsících první osobní vlak, člověk by zřejmě železničář ale kroutil nechápavě hlavou. „Ano, vyjede, ale z Chomutova až v 10.05 h, to je dost pozdě jak pro cyklisty, tak i pro houbaře či turisty. Myslím si, že v tom je zase záměr Ústeckého kraje odradit poslední zájemce o jízdu vlakem,“ tvrdí Josef Duma. „A možná je to námět pro jiné dopravce, aby se chopili volné polohy a začali jezdit. Ten vlak v osm byl hodně obsazen, časová poloha byla ideální,“ dodává Jan Martášek. „První, co mě napadlo, že je to zase uděláno pro někoho, který po tom skočí a odveze frekvenci v osm hodin a s Českými dráhami pak nepojede nikdo. A bude to pádný argument pro to, to úplně zrušit,“ přidává se výpravčí František Hodek, který na trati z Chomutova do Vojtavy začínal v Křimově jako dirigující dispečer a do nedávna sloužil i ve Vojprtech. „Do toho řízení úpadku to zapadá jako puzzle, jako mozaička.“

Řízený úpadek či cílená likvidace, ať už to nazveme, jak chceme, vyvrcholila v sobotu 13. prosince 2014. Od tohoto data trať na několik měsíců osiřela. Jediný organizovaný odpor proti omezení dopravy na trati 137 zorganizovala Vojprtská dráha (občanské sdružení), pod petici je nyní několik set podpisů. „Ta petice stále běží, podrobnosti jsou na webových stránkách organizátorů petice (www.trat137.unas.cz), dokonce jeden petiční arch je uloženo i v osobní pokladně žst. Chomutov. I tady se lze podepsat,“ uzavírá Jan Martášek. Michael Mareš



Také v tomto případě jde již o historický snímek, jde o bývalé skladiště bývalé stanice Měděnce, které už bylo rovněž zbouráno.

TIP NA (CYKLO)VÝLET:

Oblíbená trasa je z Měděnce dolů do údolí. Od Nové Vsi u Křimova po zastávku Kovářská je prakticky každá ze zastávek oblíbeným výchozím místem cykloturistů a turistů. Oblíbenými cíli jsou Bezručovo údolí, okolí Přibesčnické přehrady, letecké muzeum v Kovářské, či Mědník s kapličkou a s nádhernými výhledy do kraje, z Výsluní lze dojet na hrad Hasištejn. „Cyklisté z Německa zase hojně vystupovali v Měděnci a sjížděli buď směrem na německou stranu, nebo do Klášterce nad Ohří,“ dodává Jan Martášek.

Upozornění:

Uzavření regionálního pracoviště Olomouc

Ve dnech 16. 3. – 27. 3. 2015 bude uzavřeno regionální servisní pracoviště OSŽ Olomouc.

Právní poradenství ve dnech 16. 3., 20. 3., 23. 3. a 27. 3. bude poskytováno v advo-

kátní kanceláři JUDr. Jarmily Pospíšilové, Havlíčkova 2921/22, Prostějov, telefon +420 582 340 648.

Petr Nárožník

PRÁVNÍ PORADNA

Osobní spis (2/2)

V první části uveřejněné v Obzoru č. 3 byl charakterizován osobní spis, zejména jaké písemnosti může obsahovat. V druhé části dokončíme problematiku vnitřního předpisu.

Údaje o zdravotním stavu

Údaje o zdravotním stavu jsou na jedné straně nezbytné pro splnění povinností zaměstnavatele přidělovat zaměstnanci práci, která odpovídá jeho schopnostem a zdravotní způsobilosti (§ 103 odst. 1 písm. a) ZP), ale současně se jedná o kategorii citlivých údajů, které podléhají režimu podle zákona o ochraně osobních údajů (dále jen ZOOÚ).

Zdravotním údajem odpovídajícím tomuto požadavku tak bude při uzavírání pracovního poměru lékařský posudek, který se vyjadřuje pouze ke vhodnosti sjednávání práce pro zaměstnance (způsobilý – nezpůsobilý, případně s omezením a jakým, nebo typové označení práci, které je s ohledem na svoji zdravotní způsobilost zaměstnanec schopen vykonávat), aniž by obsahoval konkrétní údaje o zdravotním stavu.

Výše uvedených platí rovněž o lékařských posudcích vydaných poskytovatelem pracovní lékařské péče (zařízeními závodní preventivní péče) podle zákona č. 373/2011 Sb., o specifických zdravotních službách, ve znění pozdějších předpisů, případně o posudcích o změně zdravotní způsobilosti. Ve všech těchto případech lze zprávy o zdravotním stavu zakládat do osobního spisu za podmínky, že neobsahují jiné údaje než konstatování zdravotní způsobilosti zaměstnance.

Nahlížení do osobního spisu

V zájmu zachování ochrany osobních údajů stanoví ZP okruh osob, které mají právo do osobního spisu zaměstnance nahlížet. Pojem „nahlížení do osobního spisu“ nelze vnímat jen úzce jako oprávnění vzít fyzicky spis, v něm listovat a takto se s osobními údaji o zaměstnanci seznamovat. Smyslem ochrany osobních údajů je zabránit, aby se s takovými údaji mohly seznamovat osoby, kterým to ze zákona není dovoleno. Proto je nutno pod tento údaj zahrnout všechny způsoby seznamování se s údaji vedenými v osobním spise (včetně jejich zasílání).

Do osobního spisu dle § 312 odst. 2 ZP mohou nahlížet vedoucí zaměstnavatel, pracovníci, kteří jsou zaměstnanci nadřízeni, orgán inspekce práce, Úřad práce České republiky, Úřad pro ochranu osobních údajů, soud, státní zástupce, příslušný orgán Policie České republiky, Národní bezpečnostní úřad a zpravodajské služby.

Nejde zde o výčet taxativní. Dále půjde i o poskytování údajů podle ZP (např. podnikovému

právníkovi nebo členu podniku kontroly) a v rámci režimu ZOOÚ.

Samotné nahlížení do osobního spisu zaměstnance není bezbřehé, i zde platí, že nahlížení do spisu lze jen tehdy, je-li to nutné při plnění pracovních úkolů osob k nahlížení do osobního spisu zaměstnance oprávněných. Zároveň je nutné mít na zřeteli i účel nahlížení do osobního spisu. Ochrany proto požívá jen seznamování se s těmi údaji z osobního spisu zaměstnance, které osoba k tomu oprávněná skutečně pro plnění svých pracovních úkolů potřebuje; dodržování těchto pravidel především záleží na zaměstnanci pověřenému vedením osobního spisu zaměstnance (zpracovatel osobních údajů).

Do osobního spisu tedy nemají bez souhlasu zaměstnance přístup ostatní osoby (např. ostatní zaměstnanci zaměstnavatele, interní audit, sociální správa, zdravotní pojišťovna, finanční úřad apod.).

Oprávnění zaměstnance

Právo zaměstnance na náklady zaměstnavatele nahlížet do svého osobního spisu, činit si z něho výpisky a pořizovat si stejnopisy dokladů v něm obsažených (§ 312 odst. 3 ZP) zajišťuje, aby zaměstnanec, jehož práv na ochranu osobních údajů se vedení osobních údajů týká, mohl kontrolovat, jaké údaje o něm zaměstnavatel shromažďuje a případně se domáhat ochrany svých práv v souladu s § 21 ZOOÚ (požadát správe nebo zpracovatele o vysvětlení, případně odstranění takto vzniklého stavu; zejména se může jednat o blokování, provedení opravy, doplnění nebo likvidaci osobních údajů) nebo podle § 78 a násl. ObčZ (aby bylo upuštěno od neoprávněných zásahů do práva na ochranu osobnosti, aby byly odstraněny následky těchto zásahů a aby bylo dáno přiměřené zadostičinění, případně též náhrady nemajetkové újmy v penězích). Vedle výše uvedených práv zaměstnance, vyplývajících ze ZP, zůstává zaměstnanci zachováno právo požadovat od správce (zaměstnavatele) informaci o zpracování svých osobních údajů. Stejně právo má i k tomu pověřený zástupce zaměstnance.

Osobní spis (s výjimkou dokladu o délce zaměstnání, např. kopie zápočtového listu) se ukládá alespoň po dobu 10 let po skončení pracovního poměru. Doklad o délce zaměstnání, který může při absenci mzdového listu sloužit pro účely důchodového pojištění, je třeba archiovat alespoň 50 let.

Mikuláš Hubičák, manager pro kolektivní vyjednávání

JUDr. Petr Večeř, vedoucí ESO OSŽ – ústředí

NÁZORY

Kdypak se odstraní terče na Ústecko-teplické dráze u Chotiměře?

Dne 28. ledna jsem si prošel masivním sesuvem ze 7. 6. 2013 zničený úsek tratě Lovosice–Teplice u Dobkoviček. Nejprve jsem si prohlédl stanici Chotiměř, ve které je od té doby zavedena nepřetržitá výluka služby dopravních zaměstnanců, právě jsem tam potkal pochůzkáře, který pravidelně obchází nepoškozený úsek tratě Chotiměř (vjezdové návěstidlo od Radejčína) až po Lovosice. Trať je vyloučena červenými terči umístěnými na konci bývalé stanice Radejčín a vjezdovým návěstidlem žst. Chotiměř v km 26,532. Zabezpečovací zařízení je v současné době devalvováno, byly odstraněny přestavníky a závorníky a nahrazeny výměnovými zámky. Na trati je provoz řízen dle předpisu SŽDC D2 i když počet výpravčích byl t. č. redukován s tím, že zbyl pouze v uzlové stanici Úpořiny. Nákladní doprava neexistuje, byla zcela eliminována, pouze v Žalanech a Ži-

mi jsou odstaveny správkové vozy. V Chotiměři, dle slov pochůzkářových, bylo dříve nakládáno dřevo i ovoce, v Dobkovičkách kámen.

Je zajímavé, že všechny hospodářské objekty u žst. Chotiměř patří dřevařské společnosti Hedera Zima, ale prý byly pronajaty jiné společnosti, která staví dálnici D8. Každopádně po dráze nevozí



Kdypak se dočkáme odstranění terče v km 26,532 v Chotiměři a pojedeme opět vlakem rovnou do Radejčína, Úpořin a Teplic?

Trať v ohrožení

Od 14. prosince máme nový jízdní řád českých drah. Velmi nepřijemně se dotýká trati Chomutov – Vejprty, k čemuž bude směřovat následující pojednání. Předem ale dovolte poznámku, která by mohla osvětlit některé souvislosti: V týdeníku Odborového sdružení železničářů „Obzor“ č. 42/2014 se v článku „Vzestup a pád tratě na Chomutov“ píše o „hlubokém rozvratu“ části trati Praha – Chomutov, a to mezi Zatecem a Lužnou. Cituji: „Po ovládnutí železniční nepřátelského Ústeckého kraje došlo k naprosté devalvaci osobní dopravy“ a dále: „Dopravně znehodnocená trať Praha – Chomutov ruší v ruce ovlivnila i dopravní rozvrat navazující Buštěhradské trati Chomutov – Vejprty.“ I z dalších textů si může čtenář udělat úsudek o vztahu krajský úřad versus železnice.

Co se přinášá nový jízdní řád vejprtské trati? Tak jako dosud jezdí jen dva páry vlaků, a to o sobotách a nedělích, ale pouze od 1. května do 28. září! Ve zbylých měsících roku se nikdo nemůže po této zajímavé horské trati svezet. A zdaleka nejde jen o svezení, ale i o možnost navštívit zajímavá místa Krušnohoří. Jízdní řád dosud umožňoval také cestovat vlakem až do Saské Kamenice (Chemnitz), což v roce 2015 už možná není.

Co se docela vymyká zdravému rozumu, je posunutí ranního odjezdu z Chomutova z 8.03 na 10.05 hodin! Tento posun jde proti snahám podpořit cestovní ruch a návštěvnost Krušno-

horských hor. Co tomu říká příslušné odbory krajského úřadu či destinační agentury, které mají rozvoj turismu na starosti? Určitě nebudou spokojeni členové Klubu turistů TJ VTŽ Chomutov, kteří tento ranní spoj velmi často využívají. Je za rozhodnutím profesní neschopnost krajských úředníků? Pokud se doprava na trati zastaví na sedm měsíců, určité to rozpočet kraje nezachrání. Vtírá se myšlenka, že posunutí odjezdu má svůj účel. V deset dopoledne nikdo na výlet do hor nepojede, což bude pro krajský úřad omluvou pro úplné zrušení osobních vlaků. Ano, je málo cestujících, na provoz se doplácí. Ale služba pro občany by stála a potažmo kraj zajišťovat měl. Nehledě k tomu, že osobní doprava po železnici byla vždy traťová, a to od svých počátků za časů C. k. monarchie. Ale vždy se stát svého úkolů zhostil a službu poskytoval v plném rozsahu.

Paradoxně je trať v současnosti v nejlepší technické stavu za několik posledních desetiletí. V minulých letech došlo ke značné obnově železničního svršku a ke generálkám některých mostů. Uvedení do tohoto vynikajícího stavu stálo úsilí a peníze a teď sedm měsíců je trať neprojezděná po této nádherné trati ani kolo?

Bylo by jistě vhodné, kdyby se k této „zhavé“ problematice vyjádřili nejen odpovědní pracovníci krajského úřadu, ale i poslanci, místní politici či třeba krajský radní pro dopravu.

Karel Fric



SC 241 Pendolino zastavilo v železniční stanici Žilina.

Jak nejrychleji na Slovensko? Pendolinem! Ale...

O tom, že nejrychleji nutně neznamená nejkratší jízdní dobu, se v pondělí 9. února 2015 mohli přesvědčit cestující vlaku SC 241 z Prahy do Košic. Na úseku z Prahy do Žiliny se totiž jízdní doba vlaku vinou stavebních prací na koridoru a následně (za Českým Těšínem) pak i z důvodu technické závady na hnacím vozidle (681 003-6) o cca 40 minut prodloužila. České dráhy na tomto úseku provozují řadu vlaků, počínaje pendolinem s jízdní dobou 4 h 43 minut. V případě zpoždění vlaku SC Pendolino ale dochází ke smazání výhody výhodného spojení nejrychlejším vlakem na Slovensko. U vlaků SC 241/240 navíc hrozí, že vzhledem k ostrému obratu (46 minut) v Košicích se zpoždění může přenášet i na spoj SC 240.

Podle člena představenstva ČD Ing. Michala Štěpána byla ale jízda vlaku SC 241 v pondělí 9. února spíše výjimkou, spoje 241/240 totiž za uplynulé dva měsíce vykazují „vysokou kvalitu spolehlivosti jízdy“. „Včas nebo se zpožděním do 5 minut vstoupil spoj 240 do ČR ve 44 případech (80%), zpoždění 6 až 15 minut měl 9x (16,4%). Zpoždění přes 60 minut bylo pouze 31. 1., kdy u Východně byla trať na zhruba 12 hodin neprůjezdná vlivem popadaných stromů a poškození troleje,“ říká Michal Štěpán s tím, že na síti SŽDC došlo k navýšení zpoždění spoje na příjezdu do Prahy oproti vstupu do ČR pouze v 6 případech, z čehož třikrát to byly důsledky mimořádných událostí a třikrát vliv provozních důvodů (vždy do cca 10 až 15 minut). „V souvislosti s očekávaným nárůstem rozsahu výlukové činnosti budou dispečeré ČD sledovat jízdu tohoto prestižního spoje tak, aby si zachoval maximální přesnost jízdy a potvrdil kvalitu značky SuperCity.“

Od 14. prosince 2014 nabízejí České dráhy nové přímé spojení z Čech a ze severní Moravy do Vysokých Tater a na východní Slovensko. Cesta vlakem SuperCity Pendolino se na úseku z Prahy do Košic zrychlila téměř o hodinu. To ale musí Pendolino jet podle jízdního řádu. Mimořádnosti tento vlak totiž degradují na úroveň vlaků EC/IC. Cesta do východoslovenské metropole Košic vlakem EC 123 trvá 8 hodin 21 minut, vlakem SuperCity Pendolino pak 7 hodin 31 minut. Atraktivní spojení vlakem SC Pendolino nabízejí České dráhy především pro relaci Praha – Poprad – Tatry, a to za 6 h 23 minut a od 453 Kč (16 eur) za jízdenku. České dráhy na svých letáčích navíc inzerují i výhodné balíčky ČD Tatry a ČD Ski.

A jaký je o jízdu tímto spojem zájem? „Mohu potvrdit, že odpovídá našim představám pro první období jeho jízdy. Obsazenost má výkyvy nejen podle dnů v týdnu, ale na začátku ledna se na obsazenosti odrazil i menší zájem lyžařů, neboť v Tatrách bylo málo sněhu,“ uvedl Michal Štěpán a dodal: „Naproti tomu poslední lednový týden a počátek února byl nadprůměrný, majina tom podíl i podstatně lepší sněhové podmínky ve slovenských velehorách.“ Na Slovensku čeká České dráhy ještě další vlna propagace jízdy tohoto spoje, úpravy zřejmě dozná i cena místenky ve vnitrostátní slovenské přepravě, a to především ve vazbě na tamní bezplatnou přepravu pro vybrané skupiny cestujících. „Ale příznivé zprávy máme i pro cestující ve větších skupinách, neboť již nyní registrujeme zájem početnějších skupin. Zde nabízíme individuální způsob odbavení,“ uzavírá Michal Štěpán.

—mmč—

Řízený úpadek tratě do Vejprtu se završil

Ještě v devadesátých letech bylo vedeno v trati osm párů pravidelných osobních vlaků, které pravidelně křižovaly v žst. Křimov, ta byla až do 10. 12. 2006 obsazena dirigujiícím dispečerem, výpravčí ve Vejprtech byl přílehlý. Stanice trati má také svou historii, neboť kilometry pokračovaly z Křimova po trati do Reitzenhainu, cca od roku 1970 zrušené. V Křimově je km 22,800 a km 0,000 tratě Křimov–Vejprty. Počínající úpadek tratě začal již v roce 1945, kdy po odsunu Němců nebyl tento nehostinný kraj nikdy zcela dosídlen, další rozvrst nastal po roce 1975, kdy došlo k zatopení města Přísečnice–Rusová. Místo aby po roce 1989 došlo k novému rozkvetu okolí tratě, opak je pravdou. Ústecký kraj omezením dopravy po roce 2005 tuto devalvací celého středního Krušnohoří úspěšně završil.

Za zničení tratě v rámci základní dopravní obslužnosti jsou odpovědné jak České dráhy, a. s., tak dceřiná společnost DB AG Erzgebirgsbahn a hlavní vedení Ústeckého kraje. Tyto instituce měly dvacet pět let (kraj 10 let) čas

na to, aby tarif jízdného na trati byl výhodný pro cestující - jak pro místní obyvatele, tak pro turisty, kteří jezdí za nákupy a na výlety do Saska. Bohužel jízdné převyšující možnosti běžných občanů bylo cestou do pekla této tratě. Je zajímavé, že jízdné autobusem z Vejprtu do Annabergu stojí osminu jízdného co předtím vlakem. Je něco shnilého ve státě „dánském.“

Do Vejprtu jezdili svého času turisté obdivovat i velkolepou a zputlou staniční budovu. Tento trhá návštěvnosti a objekt filmařů, místo aby byl opraven, byl až na severní část zbořen. V současné době zůstal na celé trati obsazený pouze jediný dopravní zaměstnanec ve dnech jízdy zbylých turistických vlaků - a to závorář dopravní D3 Vejprty, tento poslední „Mohykán“ se stává pomníkem za stovky železničářů, ať českých či německých, kteří v tomto krusném a nyní skomirajícím kraji kdy sloužili.

Nezbývá než doufat, že v budoucnu dojde k obratu v myšlení politiků a trať bude reaktivována...

Martin Kubík



Noční Vejprty, fotografováno v době, kdy byl ještě železniční svět v této oblasti relativně v pořádku, 18. 1. 2005. Vzdýt v roce 2004 vstoupila Česká republika do EU s novými nadějami na propojení regionů. Opak byl však pravdou. Od té doby bylo zrušeno ve střední Evropě mnoho železničních přechodů a vytvořily se i krajské hranice. To jsou paradoxy! V jízdním řádu 1976 je uvedena ve Vejprtech i nádražní restaurace, pozůstatky po ní zmizely v prachu sutin jižního křídla vejprtské stanice. Jakkoli dopadne nedávno opravená severní část budovy, závorář bude obsazen několik dnů v roce, v ostatní dny bude budova pustá a celá stanice neosvětlená. Na zrušení provozu do Cranzahlu prodělají i Němci, neboť se již nikdy nedostane vlakem z Vejprtu na parní úzkokolejku Cranzahl–Kurort Oberwiesenthal. Ach jo.

Ostravské Sdružení seniorů OSŽ bylo na zajímavé exkurzi

Ve středu 4. února jsme zahájili rok 2015 prvním z 33 plánovaných zájezdů a výletů návštěvou firmy MARLENKA ve Frýdku. Vedení exkurze se ujal člen našeho výboru pan Pavel Medňanský a finanční stránku zajišťovala jeho „pravá ruka“, paní Miluška Janická.

Všech pětáctičet účastníků se sešlo ve Frýdku před nádražím a autobus č. 1 nás dovezl až před výrobu medové pochoutky, kterou jistě už všichni alespoň jedenkrát v životě okusili. Byli jsme vřele přivítáni, zasedli ku stolům, kde se po úvodním výkladu průvodce před námi objevily talířky plně naložené různými dobrotami z produkce firmy. Také kávačka byla vzápětí donesena a komu by se té medové chuti zdálo příliš, mohl se občerstvit vodou ze džbánek.

Příběh firmy je téměř pohádkový a stojí za vyprávění. V roce 1995 přišel do Čech s celou svou rodinou z politiky i občanský nestabilní Arménie vystudovaný bytový designer pan Georg Avetisjan a usadil se na úpatí Beskyd ve Frýdku–Místku. Prosil Boha, aby mu pomohl najít cestu, aby uživil svou rodinu, a slíbil, že pokud mu pomůže, nechá jako poděkování zrestaurovat kostel a kříž Sv. Jošta ve Frýdku. Někdy potom si vzpomněl na starou rodinnou arménskou pochoutku. V Arménii ji nazývají „žárazek z medu“. A tak začal se svou sestrou péct dorty z mouky, medu a oříšků. Nejdřív jen tak na zkoušku pro známé, pak zkusil objíždět cukrárny a kavárny v okolí, jestli by o jeho výrobek měly zájem.

Poptávka brzy začala růst a domácí ruční výroba přestala stačit. V roce 2003 založili sou-

rozenci firmu MARLENKA internacionál s. r. o. Název MARLENKA nesou výrobky firmy podle jména matky a dcerky pana Avetisjana. V začátcích měla firma jen jednoho zaměstnance, ale rok od roku se rozrůstala a dnes je ve firmě zaměstnáno přes 200 lidí.

K výrobě medové pochoutky jsou pečlivě vybírány jen ty nejkvalitnější suroviny. Dnes je firma nositelem mnoha vyznamenání a především se pyšní Mezinárodními certifikáty BRC a IFS, které má pouhých 200 firem v Evropě! Dorty MARLENKA dnes znají misné jazyčky nejen v Evropě, ale i v Číně, Skandinávii či Kanadě.

Všichni jsme si výborně pochutnali a pak nám pan průvodce ukázal, jak se ty dobroty tvoří. Návštěvníci procházejí dlouhým koridorem nad výrobní halou, kde za prosklenými stěnami vidí každý detail výroby. I dnes se některé výrobky stále dělají ručně, ale to hlavně, dorty MARLENKA, jsou vyráběny nesmírně důmyslnou linkou postavenou jen pro tuto firmu na zakázku v Holandsku.

Zasneme, jak je tu vše promyšleno, nic nepřichází nazmar, hygiena zaručena stoprocentně. Když si všechno náležitě prohlédneme a je nám odpovězeno na všechny naše zvědavé otázky, můžeme si nakoupit v přijímací hale za velmi příznivé ceny všechno, co koho při ochutnávce zaujalo nejvíce.

Po dvou velmi příjemně strávených hodinách se vracíme do Frýdku a domů. A majiteli MARLENKY, panu Avetisjanovi, můžeme přát za jeho plni a solidnost jen mnoho dalších spokojených zákazníků. Květa Vysloužilová

Rekonstrukce trati Mělník - Mšeno

Trať Mělník–Mšeno byla z důvodu katastrofálního stavu svršku od 14. 9. 2014 vyloučena z provozu. V prosinci byly zahájeny práce na

snesení traťového úseku Mělník – Mšeno. Rekonstrukce tratě byl měla proběhnout v druhém čtvrtletí letošního roku. Martin Kubík



Na snímku Os 8556 před odjezdem ze Mšena do Mladé Boleslavi – města. Trať Mělník – Mšeno je obsluhována NAD, tomuto úseku zůstalo původní číslo tratě 076, zatímco nevyloučený úsek Mšeno – Mladá Boleslav hl. n. byl připojen k trati 064 Stará Paka – D. Bousov – Mladá Boleslav. Některé vlaky jsou vedeny v celém úseku (85 km). Nákladní doprava je pravidelně provozována v úseku Ml. Boleslav – Katusice (Mn 84611/10) dopravní D3 a nákladní, kde je vlečka Agrodrůzstva. Dne 3. 2. zde byly např. spatřeny vozy k vykládce.

Zima na Novině

Bezesperu jeden z nejhezčích traťových úseků je ten, který vede z Liberce do Mimoně (SŽDC č. 086). Trať je součástí bývalé Severočeské transverzálky, spojující Teplice (Retenice) a Liberec. Tuto 142,8 km dlouhou místní dráhu vybudovala v letech 1896–1900 společnost Ústecko-teplická dráha. Jako u většiny drah pocházejících z té doby byla hlavním důvodem potřeba přepravy uhlí ze severu Čech do rozvíjejícího se Liberecka.

Právě traťový úsek Mimoně – Liberec byl z důvodu náročných stavebních podmínek uveden do provozu jako poslední dne 17. 9. 1900. Dráha zde překonává část Ještědského hřbetu a vede přes mnohá hluboká údolí. Stavbaři museli pro koleje prorazit celkem pět tunelů, z nichž nejdelší – „Ještědský“ měří 815 metrů. Zajímavostí je skutečnost, že právě v tunelu se láme niveleta a koleje zde dosahují největší nadmořské výšky. Hluboká údolí překonává trať po vysokých náspech a mostech. Nejznámější z nich, tzv. „Zvoníčí most“ – technickou památku, nalezneme u obce Novina. Trať zde překonává ve výšce 28,6 metrů údolí říčky Rokytky. Most má 13 oblouků a dlouhý je přes 198 metrů, postaven je do mírného oblouku. Bez větších oprav slouží železničnímu provozu již téměř sto patnáct let. Člověk se musí sklonit před mistrovstvím někdejších stavebních inženýrů a techniků. Jaký to příklad pro některé současné tuzemské stavební firmy, jejichž dálniční mosty se po několika málo letech provozu pomalu doslova rozpadají a vyžadují generální opravu.

Zimní pohled na železniční most u Noviny, který je citlivě zasazen do krajiny, je opravdu impozantní. Navíc okolí kolem Ještědu má cestovatelům co nabídnout v každé roční době. Vylet na Novinu je možno spojit například s výstupem na Ještěd (1012 m), nebo se nechat na vrchol dopravit visutou lanovou dráhou ČD a cestu absolvovat v obráceném gardu. Lákadlem může být také muzeum betlémů v hostinci U Žáků v nedalekém Kryštofově Údolí. Po dobu letních prázdnin je možno se na Novinu dostat stylově s „Lužickým motoráčkem“ (Kamenický Šenov, Benešov nad Ploučnicí, Česká Lípa). Ve vliacích Českých drah je také dostatek prostoru i k právě jízdních kol. A. K. Kýžl



„Žralok“ 844.028–1, nesoucí jméno „Jarda“, projíždí jako osobní vlak č. 6606 dne 3. 2. po „Zvoníčním mostě“ na své cestě z Liberce do Děčína.



„Krajinka v zimním hávu“. Po „Zvoníčním mostě“ duní 3. 2. kola rychlíku č. 1166, jedoucího z Liberce do Ústí nad Labem.

Moudrost pro tento den

Pijeme na cizí zdraví a ničíme si vlastní.

Jerome Klapka Jerome

SPORTOVNÍ KALENDÁŘE 2015

Přílohou tohoto vydání jsou kalendáře sportovních akcí pro rok 2015. Soutěží v nich uvedených se mohou zúčastnit zaměstnanci a důchodci ČD, a. s., ČD Cargo, a. s., SŽDC, s. o., a dále všichni členové OSŽ. Pravidelně aktualizované a doplňované kalendáře a současně propozice k jednotlivým akcím naleznete na www.osz.org v kolonce Rekreační, sport a volný čas.

Mezinárodní oddělení OSŽ–Ú

Výběrové řízení

Odborové sdružení železničářů – ústředí vyhláší výběrové řízení na obsazení pozice inspektora bezpečnosti a ochrany zdraví při práci pro oblast Přízemské a Jihočeský kraj.

Požadavky:

- minimálně středoškolské vzdělání s maturitou
- čistý trestní rejstřík
- dobré komunikační schopnosti a solidní vystupování
- orientace v pracovněprávních předpisech
- uživatelská znalost práce na PC (MS Office)
- ochota k častému cestování
- zájem o další vzdělávání

Výhodou:

- zkušenosti z práce v odborech
- zkušenosti v oblasti BOZP
- praxe v oblasti železniční dopravy
- bydliště v oblasti působnosti

Předpokládaný nástup:

– 1. 5. 2015

Výběrové řízení proběhne jako dvoukolové. První kolo se uskuteční bez účasti přihlášených, na základě posouzení písemných materiálů přihlášených. Uchazeči, kteří postoupí do druhého kola výběrového řízení, budou pozváni k osobnímu pohovoru. Vyhlášením výběrového řízení si vyhrazuje právo nevybrat žádného z přihlášených uchazečů.

Písemné přihlášky doplněné strukturovaným životopisem, ověřenými kopiemi dokladů o vzdělání a výpisem z trestního rejstříku je nutno zaslat nejpozději do 16. března 2015 na adresu:

Odborové sdružení železničářů
Oddělení BOZP
JUDr. Petr Kožmín
Na Břehu 579/3
190 00 Praha 9
Blíže informace je možno rovněž získat na telefonu 972 241 904.