

[www.zoosdmotol.cz](http://www.zoosdmotol.cz)



[www.odbory.org](http://www.odbory.org)



# Motoláček číslo 32



Náš člen Tomáš Bergmann zdraví všechny své bývalé kolegy již z jiné pracovní pozice. Věříme ale, že se za čas opět vrátí mezi kolegy dopraváky...



### **Vážení čtenáři,**

Minulé číslo vyšlo v září, kdy jsme se chystali k solidární stávce, podpořit růst platů našich kolegů v regionech, kteří

jednak mají na hodinu méně než uklízečka či skladník v Praze, jednak je doma, kvůli množství přesčasů, znají jen z obrázků.

Bylo třeba říci dost a požadovat více. Naše organizace se jako jedna z mála ke stávce přihlásila čelem. Bohužel, podle mne, náš požadovaný cíl jsme, svou vinou, nedosáhli a zbytečně jsme se spokojili jen s částečným navýšením změnou tarifní třídy. Většina Předsednictva OSD tak jménem všech řidičů autobusů rozhodla a je třeba se podřídit. Ti nejhůře placení si trochu polepší, ale obávám se, že jednání na toto povinné přeřazení ze třetího na pátý tarifní stupeň, bude mnohde jediné možné. O víc to nepůjde.. Není ochota....

Často závidíme odborům na západě, že si své požadavky protesty vymůžou, ale my sami si sedneme na zadek, když máme vstát a protestovat, stávkovat. Můžeme si něco nalhávat, ale podívejte se kolem sebe. Uvidíte nezáměr a neochotu, apatii a lhostejnost. Výmluvy na strach z následků. Tak je to i tam nahoře.. Někteří ve vedení svazů sedí již desetiletí, úplně odtržení od reality, ale nikdo jiný to prý za ně dělat nechce. Předseda se buší v prsa, že má po sjezdu silný mandát. Ale má ho, když neměl protikandidáta a nebyla jiná volba, než ho zvolit? Léta šetření a škrtů na svazu (tolik kontrastující se zmařenými miliony v nezdařených záměrech, jak svazové miliony rozmnožit) se nyní projeví v generační krizi, kdy odchod do důchodu znamená ztrátu jediné, nenahraditelné a všeobecně uznávané právníčky. Kdo ji teď nahradí? Mladíci po studiu? Organizační

oddělení, opět v důchodovém věku, se již roky pere s počítačem a nezvládá potřebu ovládat moderní technologie a programy, vytvářet prezentace a plakáty k nabídkám, které jsou jen minimálně aktualizovány.

Najdou se tu i ti, co neumí napsat SMSku. Čas se tu zastavil, ale všichni se usmívají, jak že je to fajn. Ne není. Ale i naše organizace ve vedení stárne. Nepřicházejí noví, mladí a schopní. Věkový průměr výboru neustále stoupá. Do voleb se hlásí stále stejní a nováčci jen sporadicky. Vznikají výpadky ve vedení sekcí, kdy nemáme, kdo by členy dané sekce, po odchodu zvoleného, vedl. Momentálně je už dlouho problém s autobusy, po odchodu kolegy Bergmanna z DPP. Ale co s tím dělat? Je nám jasné, že lepší to nebude a tak je třeba přijít s novými řešeními. Spojit třeba funkční celky různých organizací. Začali jsme spojením Výboru Motola s ROH a v dohledné době k nám přistoupí Klíčov, který např. může převzít správu autobusů. Spojováním může režie významně poklesnout a hledáním alternativ v poskytování stávajících služeb na stejné úrovni laciněji, pak vydělají i naši členové. Jsme na začátku cesty, ale pokud chceme i do budoucna držet vysokou laťku kvality a servisu našim členům, asi jiné cesty není. Výrazně by nám pomohl nábor pro ROH, aby se někteří funkcionáři mohli práci věnovat, skrze den uvolnění. Ale, bohužel, i tu hloupou korunu příspěvku nejsou lidé ochotní coby příspěvek dát... Je to smutné, ale jsme zas u té lhostejnosti. Naše členy k tomu motivujeme i výší bonusu, přesto se stále najde řada lidí, kterým je to fuk. Závěrem si tedy do nového roku popřejme, ať se nám společně daří. Bez vaší podpory to prostě nejde... JZ.

## Kolektivní vyjednávání a Zákoník práce.

Ve všech podnicích, kde působíme, nyní kolektivně vyjednáváme. Ne každý ví, o čem je řeč. Co je to Kolektivní smlouva, jaké má důsledky na zaměstnance a co o KS a vyjednávání říká Zákoník práce:

V § 24 Zákoníku práce se hovoří, že:

(1) Odborová organizace uzavírá kolektivní smlouvu také za zaměstnance, kteří nejsou odborově organizováni.

(2) Působí-li u zaměstnavatele více odborových organizací, musí zaměstnavatel jednat o uzavření kolektivní smlouvy se všemi odborovými organizacemi; odborové organizace vystupují a jednají s právními důsledky pro všechny zaměstnance společně a ve vzájemné shodě, nedohodnou-li se mezi sebou a zaměstnavatelem jinak.

Znamená to, že i kdyby se tři zaměstnanci domluvili a založili odbory, mohou pak všem ostatním dohodu na uzavření KS blokovat a nic proti tomu prostě nejde dělat. Jedinou zbraní jsou tedy sami zaměstnanci, kteří by neměli bezmyšlenkovitě podporovat kdekoho, například neúspěšné a zhrzené bývalé funkcionáře, kteří si založí své pidiodbory. Bod jedna hovoří o tom, že i kdyby byla drtivá většina zaměstnanců neorganizována, stejně za ně rozhodnou jejich kolegové v odborech. **Tři lidi rozhodnou o všech.** Být v odborech je proto důležité, už proto, že tím ovlivňujeme sami sebe a své pracovní prostředí a svůj plat, který odbory nakonec (ne)vyjednají.

### § 26 ZP

(1) Kolektivní smlouva může být uzavřena na dobu určitou nebo na dobu neurčitou. Je-li uplynutí doby podle věty první vázáno na splnění podmínky, musí kolektivní smlouva obsahovat nejzazší dobu její účinnosti. Kolektivní smlouvu je možné písemně vypovědět nejdříve po uplynutí 6 měsíců od data její účinnosti. Výpovědní doba činí nejméně 6 měsíců a začíná prvním dnem měsíce následujícího po doručení výpovědi druhé smluvní straně.

(2) Účinnost kolektivní smlouvy začíná prvním dnem období, na které byla kolektivní smlouva uzavřena, a končí uplynutím tohoto období, pokud doba účinnosti některých práv nebo povinností není v kolektivní smlouvě sjednána odchylně.

Znamená to, že **každá Kolektivní smlouva prostě jednoho dne skončí** a začíná se od začátku. To, že se třeba většina bodů přebere z KS předchozí, neznámá, že tyto body jsou automaticky platné na věky. O každém bodu je třeba se dohodnout. Někdy se setkáváme s naivitou, že KS se může jen zlepšit a to co tam je, je prostě dané. To je hrozný omyl. Stává se, že některý bod už prostě do KS nedostaneme pro nesouhlas zaměstnavatele. Někdy se naopak podaří stávající bod vylepšit. Co se málo ví, a zatím nebylo použito, je vypovězení KS ze strany zaměstnavatele. I to je možné, ale předpokládáme, že by to následně znamenalo natolik narušený sociální smír, že by to pro zaměstnavatele bylo kontraproduktivní. V praxi se tak spíše uzavírají dodatky ke KS s oboustrannou dohodou nad změnou některých bodů (např. o nárůstu mezd).

## § 61 ZP

- (1) *Výpověď' nebo okamžité zrušení pracovního poměru je zaměstnavatel povinen předem projednat s odborovou organizací.*
- (2) *Jde-li o člena orgánu odborové organizace, který působí u zaměstnavatele, v době jeho funkčního období a v době 1 roku po jeho skončení, je k výpovědi nebo k okamžitému zrušení pracovního poměru zaměstnavatel povinen požádat odborovou organizaci o předchozí souhlas. Za předchozí souhlas se považuje též, jestliže odborová organizace písemně neodmítla udělit zaměstnavateli souhlas v době do 15 dnů ode dne, kdy byla o něj zaměstnavatelem požádána.*

**Znamená to, že podle bodu dva je každý funkcionář hájený a nemusí tedy mít obavy z toho, chtít pro zaměstnance vyjednat co nejvíce. V praxi to ale ne každý chápe. Zaplevelení odborové scény v DPP množstvím mlčící a přitakávající většiny, „pidi“ i „natruc-odborů“ ne tak dávno vzniklých, je toho jasným důkazem.**

## § 67 Odstupné ,

## § 88 PŘESTÁVKA V PRÁCI A BEZPEČNOSTNÍ PŘESTÁVKA,

§ 104 *Osobní ochranné pracovní prostředky, pracovní oděvy a obuv, mycí, čisticí a dezinfekční prostředky a ochranné nápoje*

§ 109 *Mzda, plat a odměna z dohody* , § 116 *Mzda za noční práci* , § 117 *Mzda a příplatek za práci ve ztíženém pracovním prostředí* , § 118 *Mzda za práci v sobotu a v neděli* , § 125 *Příplatek za noční práci* , § 126 *Příplatek za práci v sobotu a v neděli*, § 130 *Příplatek za rozdělenou směnu* , atp. další §...

**Odstupné a další finanční nároky, které Zákoník práce garantuje, je možné v KS výrazně navýšit. Pozbyde-li ale platnost Kolektivní smlouva a není-li nahrazena novou (popřípadě je neřeší tzv. Vyšší Kol. smlouva- VKS), řídí se pracovně-právní vztahy právě a pouze Zákoníkem práce a navýšení tím padá..**

**Kolektivní smlouva je významným dokumentem s vahou zákona. Garantuje vzájemný sociální smír a přijatelné pracovní a finanční podmínky pro zaměstnance. Zaměstnanci by si tak měli být vědomi důležitosti podpory odborům a v případě problémů s uzavřením KS neváhat, na pokyn odborů, přejít k nátlakovým opatřením. Máme právo kolektivní obrany- využijme ho.**

**Je naivní se domnívat, že zaměstnavatel dá něco svým zaměstnancům jen tak z lásky či v maximální míře svých možností. Tvrdá vyjednávání jsou proto nezbytností v každém podniku. Na síle odborů záleží, kolik budete mít peněz...**

**Chápeme, že ne každý si může členství ve standartní OO finančně dovolit, ale každý si přeci může dovolit členství v ROH ! Jejím členstvím za 1,-Kč měsíčně významně zvýšíte pozici odborů. I procentuální zastoupení má vliv na jednání!**

## Informace z DP PRAHA:

### **Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost**

*Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. je největším dopravcem zajišťujícím městskou hromadnou dopravu v České republice. Obsluhuje celkem 138 autobusových linek, dále 24 denních a 9 nočních tramvajových linek a 3 linky metra. K 1. 1. 2016 bylo ve vlastnictví společnosti 1 175 autobusů, 921 tramvajových vozů a 730 vozidel metra. Společnost ročně přepraví více než miliardu osob a ujede cca 167,5 mil. kilometrů. Podnik má k 1. 1. 2016 celkem 10 881 zaměstnanců, z toho 4 194 tvoří řidiči MHD. Jediným akcionářem Dopravního podniku je hlavní město Praha, množství dopravních spojů a zadání pro jízdní řády v Praze určuje společnost ROPID (Regionální organizátor Pražské integrované dopravy). Více informací o Dopravním podniku naleznete rovněž na <http://www.dpp.cz>*

- Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) tímto reaguje na veřejnou výzvu Svazu provozovatelů venkovní reklamy, která se týká výběru provozovatele reklamních ploch v metru a dalších prostorách MHD. **DPP v minulosti jasně deklaroval, že smluvní vztah se společností Rencar o pronájmu ploch pro reklamní činnosti, uzavřený v roce 1997, považuje na základě rozhodnutí ÚOHS a odborného posudku za neplatný.** DPP proto trvá na vyklizení reklamních ploch v MHD, které jsou aktuálně využívány společností Rencar. DPP zároveň připravuje podklady pro vypsání transparentního výběrového řízení, ze kterého vzejde nový provozovatel reklamních ploch v metru a prostředcích MHD.
- Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) při příležitosti **50. výročí od uvedení filmu Dáma na kolejích** připravil vzpomínkovou akci s hlavní hrdinkou snímku s Jiřinou Bohdalovou. Akce se uskutečnila v pátek 30. září 2016 od 18.00 hodin na Malostranském náměstí, tedy na místě, kde se odehrálo několik hlavních filmových scén. Na taneční a hudební vystoupení doplněné vzpomínkami a autogramiádou herečky navázalo v 19.30 hodin promítání snímku Dáma na kolejích, které bylo pro návštěvníky zcela zdarma.
- Současná technika, speciální vozy k údržbě tratí metra i základna Hasičského záchranného sboru Metro. Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) **uspořádal v sobotu 17. září 2016 tradiční Den otevřených dveří pro širokou veřejnost** a zájemcům poodhalil prostory i fungování autobusové garáže v Řepích, depa Zličín a vozovny Motol. Ve všech areálech byla prezentována současná technika vozů i dalších technických nebo pomocných zařízení. Pro návštěvníky vozovny Motol byl připraven program Střední průmyslové školy dopravní (ve spolupráci s BESIP), která připravuje studenty na práci v DPP. V depu Zličín měli zájemci možnost prozkoumat jednu ze základen Hasičského záchranného sboru, který slouží především k záchranným akcím v pražském metru. Představeny byly také vozy, jež v nočních hodinách zajišťují údržbu tratí metra. V garáži v Řepích se návštěvníkům naskytl pohled na prostory, ve kterých parkuje více než 250 autobusů. Garáž Řepy je nejmladší pražskou garáží autobusů. Ve druhé polovině šedesátých let minulého století byl nedostatek garážovacích míst pro autobusy, když jejich inventární stav během tří let (1965 až 1967) stoupl téměř dvojnásobně. Na levém břehu Vltavy byla jediná garáž (Dejvice), a tak bylo rozhodnuto o výstavbě moderního areálu v Řepích. První autobusy z moderní garáže vyrazily v polovině srpna 1982. Příští rok

si tak připomeneme 35 let fungování areálu. V současnosti už je opět jediná na levém břehu Vltavy, neboť garáž Dejvice byla v první dekádě 21. století zrušena.

- Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) se více než pět let zabývá **testováním elektrobuseů**. V rámci tohoto projektu uzavřel elektrobuse SOR/Cegelec EBN 11 k datu 31. srpna 2016 první rok provozu na pravidelných linkách. Pozitivní provozní výsledky a potřeba pokračovat ve sledování důležitých parametrů přinesly rozhodnutí o prodloužení



zkušebního provozu až do konce srpna 2017. „Pozitivní výsledky prvního roku provozu považuji vzhledem k budoucnosti za velmi dobrou zprávu. Stále více se totiž ukazuje, že by právě elektrobuse mohly být tím správným řešením veřejné dopravy zejména v lokalitách, které trpí nadměrnou dopravní zátěží a znečištěním ovzduší, jako je třeba Spořilov,“ uvedl náměstek pražské primátorky pro dopravu, sport a volný čas Petr Dolínek (ČSSD). Zcela ojedinělým je v celém projektu systém nabíjení z tramvajové sítě prostřednictvím dvoupólového pantografového sběrače se stacionárním galvanickým oddělením, tzv. dobudkou, umístěnou na autobusovém obratišti Želivského. Důležitým parametrem pro zajištění optimální životnosti baterií je však i noční pomalé nabíjení a balancování baterií v garáži Hostivař. Standardní dojezd elektrobuse s cestujícími se při využívání provozních přestávek pro nabíjení pohybuje v rozmezí 265 až 350 km (dle linky, provozních parametrů a typu dne – pracovní dny nebo víkendy). Cílem pro druhý rok provozu je sledování stavu a životnosti baterií a zároveň hodnocení dalších realizovaných technických úprav. V závěru letošního června byl totiž systém topení a klimatizace doplněn o tepelné čerpadlo. Vliv této úpravy na spotřebu elektřiny během letních měsíců při využívání klimatizace byl pozitivní a obdobně bude porovnáván vliv na topení. I nadále lze předpokládat další úpravy a ladění nabíjecích parametrů, které mají přímý vliv na plánování provozu a nabíjecích cyklů.

- Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) si letos v srpnu připomněl 80. výročí od **zahájení trolejbusové dopravy v Praze**. První trolejbusy vyjely v Praze 28. srpna v roce 1936 jako první v tehdejší Československu. Celkem jezdily trolejbusy pražskými ulicemi 36 let a získaly si řadu příznivců. Od počátku 60. let se s trolejbusy v Praze pro budoucí síť pražské MHD přestalo počítat a od roku 1959 byly trolejbusové linky nahrazovány autobusy, k jejich velkému rozvoji přispívala i levná ropa z tehdejšího Sovětského svazu. Na zániku trolejbusů v Praze (ale i v Českých Budějovicích a Děčíně) se podepsaly také ministerské směrnice požadující minimalizaci druhů dopravních prostředků elektrické trakce v jednotlivých městech s MHD. „V Praze trolejbusy dojezdily v roce 1972. Pozdější úvahy o jejich znovuzavedení na počátku devadesátých let vyšly naprázdno vzhledem k finanční náročnosti, kdy prioritou byla výstavba metra, případně alespoň omezený rozvoj tramvajové sítě,“ uvedl Pavel Fojtík, vedoucí archivu DPP.

## Krátké i dlouhé informace z některých sekcí:

### Hospodářka

Pečlivost, zodpovědnost a kontrola. To jsou důležité aspekty práce hospodářky. Je totiž důležité správně vyplňovat čísla účtů, částky či jiné platební údaje při práci s majetkem organizace.

Hospodářka zastupuje organizaci ve styku s bankou, dodavateli a členy organizace. A právě peněžní operace pro členy jsou hlavní náplní práce hospodářky ZO OSD Motol i ROH.

Ať už je to vyplácení příspěvků na narozené dítě, svatbu či jubileum, nebo zadávání nároků bonusů členů na Vánoce. Vyplňování dokumentů a jejich archivace je též důležitá činnost pro dobrý chod organizace. V dobrém účetnictví se musí strana „má dáti“ rovnat straně „dal“, a jedině správným zadáváním čísel a jmen a jejich kontrolou toho lze dosáhnout.

### Předseda

Úkolem předsedy je hájit zájmy VŠECH našich členů, jednat a vyjednávat jménem celé organizace. Není reálné, aby předseda dlouhodobě suploval práci, kterou má vykonávat představitel té či oné sekce. Jednání o tramvajích a jeho personálu si sekce ŘED musí prostě ohlídat sama, taktéž autobusy, metro, dělnické profese, či třeba lanovkáři. O toho máme systém samosprávy sekcí. Pokud se dané sekci nedaří dosáhnout práva, pak přichází chvíle pro předsedu, který vyvolá jednání jménem celé organizace s nadřízenými složkami a věc řeší na nejvyšší úrovni. Ano, jsou organizace, kde jejich představitel chodí všude a o všem rozhoduje – sám jedinec. To rozhodně, ale není náš případ a naše organizace dbá na to, aby o problémech rozhodoval ten, kdo tomu rozumí, kdo v tom pracuje. Přímou a bez hraní si na tichou poštu. Předseda má dále úlohu připravovat podklady pro Výbor, spolu s hospodářkou evidovat členské příspěvky a bonusové nároky, vystavovat faktury na tlf, svolávat a řídit schůzi i dbát na dodržování zákonných norem i závazných dokumentů organizace. Je právně odpovědný za důsledky činnosti naší organizace navenek. Ve vztahu s kolegy z jiných OO se snaží najít shodu na postupu při společných jednáních a při vyjednávání KS a různých smluv. Je tzv. Statutárním zástupcem organizace, na kterého se obrací firmy i instituce. Je příjemcem celé řady připomínkových řízení i pozvánek na různé komise, které dále rozděluje po sekcích, dle cílového zaměření. Jménem organizace jedná u soudu, na Magistrátu i na svazu. Skoro každý pátek pak pořádá den otevřených dveří pro naše členy a sympatizanty v naší kanceláři. Je též šéfredaktorem tohoto časopisu, spravuje web. Přičtete-li k tomu, že na tuto odborovou práci má necelých šest dnů uvolnění měsíčně a zbytek jezdí na voze, pak slovo plně vytížený je na správném místě. I tak se ale najde spousta mentálních chudáků (z jiných OO i neúspěšných, zhrzených a bývalých funkcionářů, kteří třeba neuspěli ve volbách), kteří mu to závidí... k tomu lze dodat, že na tuto pozici volí předsedu všichni naši členové zúčastnění na Konferenci a každý náš člen může v rámci volebního řádu kandidovat na jakoukoliv funkci, není-li členem i jiné OO (pro střet zájmů). Sekce Autobusy např. nyní marně shání svého představitele- máte šanci. Nikdo nemůže dělat svou práci věčně a šikovně nováčky vítáme.

## A co naši „Škodováci“ ?

OZM (= Opravářská Základna Metra)



V OZM pracuje v současné době asi 87 zaměstnanců.

V letošním roce se opravilo a dalo zatím do provozu 17 souprav vozu metra. Na všech pracovištích se pracovalo s velkým úsilím a plán oprav se tak dařilo plnit v dané

normě. V tomto roce nás opustilo několik zaměstnanců z důvodu odchodu do důchodu.

Na kolovce došlo k instalaci nového lisu. Po zaškolení pracovníků lisu se podařilo dát vše do chodu a kola se zde lisují. Do provozu se dal i lis na lisování



25.10.2016 08:43



25.10.2016 10:00

klobouku k rámcům na podvozky.

Došlo i k přijetí kmenových zaměstnanců a agenturních pracovníků z důvodu chybějících pracovníků na některých pracovištích. Myslím, že tyto lidé se osvědčily a po zapracování si své povinnosti splnily. HO-PE

*Předseda k tomuto dodává: „Tak jako jinde v podnicích, i ve Škodovce chybí pracovní síly, hlavně dělnické profese... je proto smutné, že i zde vedení skrblí a není schopno lidi řádně ocenit. Platy zaměstnanců ve ŠT jsou např. o 3-5 tisíc nižší než v DPP...“*



## Z jiného pohledu.

Je všední den a já se vydávám na obchůzku zázemí technického personálu. Narážím na různé zajímavé lidi a současně vzato je pozoruji, hovořím s nimi a dívám se jim na ruce, které mě zaujmají. Vidím zmozolovatělé ruce, které asi každý den musejí učinit několik mnoho manuálních úkonů, které jsou nutné k tomu, aby vše bezvadně fungovalo, vozový park každý den ráno vyjel a mohl svůj jízdní výkon plnit bez problémů. Současně si kladu otázku, „je to, co vidím fata morgána, anebo realita“?. Při bližším pohledu narážím a zjišťuji zcela fatální stav věci. Při zkoumání komplexního stavu technického personálu vidím, že asi něco není v pořádku. Technický personál dle mých zjištění zajišťuje, aby tramvajový park byl podroben prohlídkám, opravám a jiným dalším úkonům bez zjevných nedostatků a současně musí plnit všechny typy možných prohlídek, který obsluhne zajišťuje. Co tím říkám?. Podle drážního zákona je tramvajové vozidlo drážním strojem, poháněným po vlastní dráze. To ovšem znamená, že všechny složky, které se podílejí na zabezpečení tohoto systému musí pracovat bezvadně. Jak údržba tramvajových tratí na straně jedné, tak na straně druhé personál, který se stará o to, aby po tramvajových tratích bylo, co vypravovat. To vše zastřešuje jízdní personál, který jízdní službu po těchto tratích zajišťuje. Položil si tuto otázku někdy, neboli “co vše se musí odehrát na to, aby jízdní personál vlastně mohl fungovat, jeho řečí - vyjet“????

Své kroky jsem tedy směřoval do Ústředních dílen, kde se provádějí nezbytné kroky na tramvajových vozech, jako jsou pravidelná údržba, ve zkratce PÚ a pravidelná oprava, ve zkratce PO. Technický personál, provádějící dle drážního zákona pravidelný servis na drážních vozidlech, výše jmenovaných typech technických kontrol musí pracovat a zřejmě také pracuje na plný výkon a zcela přesně, neb tramvajové vozy/soupravy by bez těchto servisních kroků byly jen stojícími inventárními čísly dlouhodobého majetku ve vozovněch. Řeč není jen o vozech T3, které se postupně rekonstruují, ale o všech typech vozů, jímž Pražský Dopravní podnik disponuje. Neřešme zde otázku konkrétních typů vozů a problematiky s tím spojených. Musím přiznat, že mne nikdy nenapadlo to, co se musí odehrát v ÚDDP, aby byla provedena prohlídka/servisní celek PÚ nebo PO, anebo GO. V každém případě, když vidím, že vůz je zde povětšinou z demontován až do samého skeletu a podroben ať karosériové, anebo lakovací/celko/generální-elektroopravě a posléze zpět složen z nových elektro komponent pro daný typ vozu, včetně nových podvozkových součástí, je mi jasné, že se v DP asi něco přehlíží.

Vezmu-li v úvahu, že to samé musí zajišťovat jak Opravárenská základna metra, Opravny autobusů, tak Opravny tramvajů, pak si kladu otázku, kdo se zabývá potřebami pro tyto zaměstnance? Všude slyším jízdní personál, řidiči a podobně., ale nikde neslyším, co tento personál servisní, bez kterého by jízdní personál v podstatě neexistoval. U jízdního personálu chápu problémy typu: „musím brzo vstávat, pořád mi nadávají cestující, a jiné psychologické problémy“, vyvolávající jistou zaměstnaneckou zátěž, ovšem současně si kladu otázku, kdo řeší otázku problematiky zmíněného servisního personálu, neboli těch, u kterých vidím, že již

nyní ve svých 40 ti letech mají co dělat, aby mohli hýbat svýma rukama, plnýma mozolů.

Celý servisní personál, který zajišťuje technické prohlídky, opravy a služby pro vypravení všech typů prostředků a není rozhodující, jestli se jedná o vypravení tramvají, autobusů, anebo linkách na metru si zaslouží své poděkování za odvedené služby a současně je nutno upozornit i na stav věci, který v souvislosti s daným stavem věci vidím takto. „Budou tito zaměstnanci schopni si ve svých šedesáti letech posekat sami trávu na své zahrádce, udělat si své běžné manuální kroky a tak podobně? Nestálo by snad za to zauvažovat nad tím, že bez těchto lidí by vypravení vozů pro jízdní personál asi nemohlo existovat?“

Chápu, že mé úhly pohledu by se mohly stát až příliš iracionálními pro některé čtenáře, ovšem na objektivitu věci je nutné stát nohama na zemi a říci si: 1) Jízdní personál jezdí v teple, neb v kabině dopravního prostředku si zatopí. 2) Servisní personál musí makat, jako „ďas pane profesore“, aby servisní kroky byly učiněny, zkuste dát například řidiči namontovat 400 kilogramový pulsní měnič do tramvajového vozu, nebo 3) zkuste dát řidiči do rukou odborný frézovací, či brusný/mazací vůz na to, aby jel zkontrolovat/opravit příslušný úsek tratě. V žádném případě nechci, aby se jízdní personál cítil dotčen mým článkem, pouze říkám, uvědomme si, co vše se musí odehrát na to, aby jízdní personál byl schopen vyjet. I tito pracovníci mají své potřeby. Rádi si zapálí cigaretu, rádi si zajdou na pivo, protože mají plné plíce brusných exkrementů, a podobně, také musí platit nájmy za obydlí, kde bydlí. Výčet může pokračovat až do nekonečných rovin. Čili není podstatné, kdo ten nájem v našem městě Praze zaplatí, zdali řidič autobusu, anebo odborník, který musí složit železniční vagón, či vůz na to, aby ten byl dle Drážního zákona provozu-schopný.



Nejsem si jist, jestli v tuto chvíli je předmětné rozvíjet toto pojednání nadále. V každém případě jsem si jist jiným prvkem. Snažíme se zastupovat všechny zaměstnance. Jsem si vědom i problémů, které třeba nejsou „vyslovovány“, ovšem na straně jiné i ty musí být zastupovány. Podpořte nás a my podpoříme vás. Jsme schopni v rámci svých možností pro Vás vyjednat maxim za předpokladu, že budeme jednotní. Pokud se tak stane, máme naději na úspěch, který ocení všichni.

Ing. Jaroslav Douša, CSc.

Sekce Udržovačky/Stabilizační a předseda ROH.

**ROH** – plný název – Odborová Organizace Rada odborových hnutí byla zapsána do spolkového rejstříku dne 14. července 2015. Po více, jak ročním působení má 98 členů, různého věkového složení, kteří působí na pracovištích Dopravního podniku, hl. m. Prahy, a.s. a Škody Transportation, a.s. Plzeň.

Rozkladem vzato, číslo 98 není velké, avšak není zanedbatelné. Řada našich členů působí na základě smlouvy typu Full-service (údržba vlakových souprav na plný servis v prostorách depa Kačerov – údržba vlaků M1 pro linky metra C) v společnosti

Siemens, a.s., z roku 2008. Souběžně byla v roce 2010 uzavřena obdobná smlouva se Škodou Transportation, a.s., na údržbu a opravy souprav, číselné série – počínající řadou 81-71 M. Byly pronajaty opravárenské kapacity DPP v depech Hostivař, Zličín a OZM-Hostivař. Na těchto pracovištích jsou k dispozici celkové elektrotechnické dokumentace, speciální nářadí, jakož i diagnostika (platná k opravám souprav), ale i současná materiálová základna.

Z celkového počtu 236 zaměstnanců, působících v uvedených outsourcingových smlouvách naše organizace zastupuje pouhých 15 členů. Podotýkám, že to není mnoho, ovšem i tento ukazatel stačí na to, abychom za vás byli schopni vyjednávat lepší pracovní podmínky u garantů vašich zaměstnaneckých smluv.



V Dopravním podniku zastupujeme 83 členů, kteří jsou plošným způsobem rozloženi v průřezově celém Dopravním podniku bez ohledu na to, o jaký typ „zázemí“ se jedná, zdali o jízdní, či technický, či pomocný. Z výše uvedeného vyplývá, že ROH se stává plně platnou organizací, která se podílí na zlepšování životní úrovně svých členů. Jednotliví zástupci se pravidelně scházejí s vedoucími představiteli zaměstnavatelů DP, a.s., a ŠKODA Transportation, a.s., kde projednáváme:

- a) Pravděpodobný hospodářský vývoj u zaměstnavatele,
- b) Zamyšlené strukturální změny, ovlivňující zaměstnanost,
- c) Základní otázky pracovních podmínek a jejich zlepšení,
- d) Bezpečnost a ochranu zdraví při práci,
- e) Systém odměňování a hodnocení pracovníků.

Nyní ke konkrétním úkolům ROH a které nás čekají.

V současné době probíhají v DP, a.s., tak ve Škodě Transportation, a.s., kolektivní vyjednávání, kde se řeší problémy navýšení mezd. Návrh u ROH pro DP, a.s., činí navýšení o 7% a návrh u OO pro Škodu – Transportation, a.s., je u smluvních mezd 10% a u tarifních mezd rovněž 10%. Písemné návrhy Odborových organizací obsahují i požadavky navýšení tak zvaných benefitů (jako je například vyšší stravné, penzijní připojištění, příplatky za přesčasovou práci).

Předností naší organizace ROH je úzká spolupráce se ZO OSD MOTOL, kde provádíme konzultace u všech výše řečených okruhů problematiky. Pro naše členy, nebo běžné spolupracovníky, nabízíme možnost osobní konzultace anebo rozhovoru při různých setkáních tak, aby bylo zajištěno, že budeme vaše zájmy zastupovat nejen objektivně, ale i odpovědně.

V rámci budoucího a pravděpodobně možného vývoje se připravuje vytvoření společného zastřešujícího orgánu, výboru společného pro ZO OSD MOTOL a ROH. Cílem tohoto orgánu je společné využití informací, režie a nadstavbových výhod pro členy. Tímto krokem by mohlo dojít ke snížení nákladů a z ušetřených prostředků by mohli mít prospěch všichni členové stávajících obou organizací.



Ing. Jaroslav Douša CSc., předseda ROH

Aktuálními informacemi o dění v sekci L.D. a o Kolektivním vyjednávání Vás informuje I.místopředseda ZO OSD Motol a předseda OR za sekci L.D. p.Jiří Hanuš.

Lanová dráha, po zásadní půlroční rekonstrukci, je cca. půl roku v provozu a začínají se nám během něho projevovat některé drobné závady, které se daří bez problémů odstranit a doladit bez vlivu na provoz lanovky.

Bohužel se nám projevila i jedna zásadní závada (konstrukční chyba?) a to je osvětlení trati nově nainstalovaným led osvětlením, které vystřídalo původní sodíkové výbojky. Sice energetická úspora je značná, jak to vyžaduje dnes požadovaný trend který zavádí i náš zaměstnavatel, ale tato novinka, bohužel, při jízdě směrem nahoru oslňuje lanovkáře řídícího vůz lanové dráhy a sledujícího jízdní profil trati.

Naše organizace podala k tomuto stavu připomínku cca před půldruhým měsícem na pravidelné komisi PEK, která toto postoupila našemu nadřízenému, který tuto situaci řešil.

Bohužel jsme se dozvěděli o způsobu řešení daného problému až po mé osobní intervenci k nadřízenému. Naši organizaci a ani její zástupce se nikdo neobtěžoval do této doby oficiálně informovat o způsobu řešení problému.

Protože způsob řešení tento problém neodstranil(na papíru rozhodne ano) rozhodla se naše organizace upozornit na tuto skutečnost, která dle nás ohrožuje bezpečnost provozu a zdraví zaměstnanců, na pravidelném jednání OO s managementem DP kterého se jako zástupce naší OO pravidelně účastním, a to přímo Dopravního ředitele p. Ing. Urbánka. Po upozornění na pravidelném jednání se konečně začalo něco dít. V současné době na pracovišti Lanové dráhy probíhá anonymní dobrovolná anketa, kde se mohou lanovkáři i strojníci vyjádřit do 8.11.2016 k danému problému (nechápu ale proč strojníci, když na Velín světla z tratě nedosvítí a strojníci prakticky v nočních a ani denních hodinách nejezdí?).

8.11.2016 dojde k otevření hlasovací urny za účasti vedoucího Lanové dráhy, jeho zástupce a zástupce naší OO. Dojde k sečtení hlasů, vyhodnocení odpovědí a dle výsledků k návrhu dalšího postupu a informování p.Hlocha (vedoucího jednotky provoz tramvaje -JPT, pod kterého lanová dráha spadá).

Taktéž nám začalo Kolektivní vyjednávání, kde zastupuji zaměstnance, jménem naší ZO OSD MOTOL, spolu s naším předsedou p. Zabloudilem. Čerstvé informace z Kolektivního jednání jsou umísťovány pravidelně na našich webových stránkách ([www.zoosdmotol.cz](http://www.zoosdmotol.cz)). Ale jak se dalo očekávat, co se týká finanční stránky ze strany zaměstnavatele, je ochota k navyšování čehokoliv zatím pramalá.

Je potřeba si uvědomit, že nebýt Odborových Organizací, naše kolektivní smlouvy, výplaty, sociální výhody apod. by vypadaly úplně jinak a že pouze díky nim máme pracovní i platové podmínky na dnešní dobu relativně solidní na rozdíl od jiných zaměstnavatelů.

To ovšem neznamená, že stagnujeme a spokojujeme s daným stavem věcí. Je stále co zlepšovat a rozvíjet a budeme na tom stále pracovat v rámci celého DP i v našich samosprávných sekcích k spokojenosti našich členů i nečlenů. 31.10.2016. JirHa

**V ČAD Blansko**, daleko, předaleko od naší kanceláře v Motole, působí naše samosprávná sekce „zaměstnanci ČADu“. Jde o řidiče linkových autobusů, křižujících cestu Blanska a přilehlých vesnic a měst Jihomoravského kraje. Před dvěma lety se ustavili coby jedna z našich sekcí (tu možnost má každá profesní skupina) a v témž roce jsme tu vyjednali o něco lepší KS, než která zde (do té doby jaksi v utajení) byla. Pro tyto naše řidiče nyní platí zvýšení mezd, tak jak o něm rozhodla vláda svým Nařízením k 1.1.2017 a znamená to pro ně významné navýšení mezd. Jsme rádi, že jsme se mohli v tomto činu spolupodílet a věříme, že členská základna nám zde, nyní i po zvolení nového představitele této sekce- viz kontakty, významněji poroste. Jako jinde, i zde totiž působí jakási setrvačnost a na to studovat naše výhody i důležitost organizování se, jakožto prvek kolektivní sebeobrany, nemají utahání řidiči čas. Počet přesčasů je zde enormní. Jako zajímavost vás jistě zaujme zpráva, že společnost obdržela povolení na stavbu nového terminálu v Blansku- o té vás nyní budeme informovat.

### **ČAD Blansko a.s. představilo projekt nového autobusového nádraží.**

Moderní stavba ze skla a kovu s prvky dřeva, vhodně zapadající do charakteru krajiny Moravského krasu bude tvořit po realizaci důstojnou vstupní bránu do této chráněné krajinné oblasti i do samotného města Blansko.

Akciová společnost ČAD Blansko jako soukromý investor seznámila vedení města Blansko a prostřednictvím médií i širokou veřejnost s projektem

Optimalizace autobusového terminálu Blansko. Na výstavbu nového moderního autobusového terminálu, který by měl vyrůst na místě stávajícího autobusového nádraží, hodlá společnost čerpat dotační prostředky z Integrovaného regionálního operačního programu.

Samotný areál bude sestávat ze zastřešené plochy určené pro odbavení cestujících se šestnácti samostatnými odjezdovými stanovišti, z čehož budou čtyři pro autobusy MHD, dále z plochy určené pro odstavení parkujících autobusů a nádražní budovy, která poskytne zázemí pro cestující a obslužný personál dopravce.

Jednotlivá odjezdová stanoviště budou podél komunikace na ulici Svitavské zastřešena prosklenou vzdušnou konstrukcí a na nástupních ostrůvcích podél řeky



Svitavy budou přístřešky pro cestující. Komfort pro cestující bude zajištěn v prosklené čekárně, vybavené sociálním zázemím, automaty s občerstvením a možností zakoupení jízdního dokladu nebo poskytnutí informace v kanceláři informací a

předprodeje. Zázemí pro personál nádraží bude tvořeno kanceláří dispečinku a denní místností pro řidiče včetně sociálního zázemí. Terminál umožní využití kombinaci různých druhů doprav s využitím stávajících parkovišť P+R (Park & Ride) a K+R (Kiss & Ride). Nadstandardně bude součástí úschovna pro 12 kol a stojany pro 20 kol v režimu B+R (Bike & Ride) vstřícném k cyklistům, kteří přijedou obdivovat krásy Moravského krasu ze sedla bicyklu.

Informace pro cestující týkající provozu terminálu budou umístěny v prostoru celé plochy na elektronických panelech, projekt počítá osadit elektronickými panely i jednotlivá odjezdová stanoviště včetně zařízení umožňující orientaci cestujících nevidomých.

Samozřejmostí bude vybudovaný bezbariérový přístup, plochy areálu budou osázeny zelení. Pokud se podaří zajistit veškeré povinné formality týkající se projektu a schválení dotace proběhne v letošním roce, stavba se uskuteční v předpokládaném termínu od podzimu roku 2017 s dokončením jaro 2018.

Občané Blanska a návštěvníci Moravského krasu, ale i lidé, přijíždějící denně za prací a zábavou do okresního města tak dostanou důstojný přestupní terminál.

Zdroj: [http://www.cadblansko.cz/cze/c\\_projekt\\_autobusove\\_nadrazi.phtml](http://www.cadblansko.cz/cze/c_projekt_autobusove_nadrazi.phtml)

Převzato z webu se souhlasem ředitele společnosti.



Napište nám i Vy svůj zajímavý článek a pošlete jej na: [casopis@zoosdmotol.cz](mailto:casopis@zoosdmotol.cz)

Uveřejněné dílo honorujeme příspěvkem 100,Kč/text-A4. Téma může být různé (zajímavosti, doprava, věda, zdraví, něco o vaší práci, zábava...) časopis skládáme tak, aby byl pestrý.

**U převzatých materiálů uveďte zdroj – cizí foto jen se svolením autora fotky – viz autorský zákon.** Redakce přebírá následnou odpovědnost jen za příspěvky neanonymní – s uvedením autora, či redakční zkratky.

**Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost** **2017**

www.odpp.wz.cz | www.ospea.cz | www.zoosdmotol.cz

I letos jsme pro vás připravili, ve spolupráci s kolegy, velký nástěnný kalendář – letos s tématem tramvaje. Obdrží jej jako dárek každý náš člen, spolu s notýskem, propiskou a s finančním bonusem, dle pravidel souvisejících s výší členského příspěvku (polovina z kompletu členských příspěvků od daného podniku po odvodu na svaz + celá výše případného daru poskytnutá na daného jednotlivce-osobou či firmou).

**Výpis z evidence příspěvků a zdůvodnění výše vašeho bonusu obdržíte spolu s vánoci.**



## Proběhl sjezd OSD- říjen 2016.

Pro naši organizaci byl velkým rozčarováním. Většina delegátů asi nevnímala vlastní důležitost a možnost zde rozhodnout a něco změnit. Bohužel, opět jen poslušně přitakávali na doporučení vedení či komise obsazené zaměstnanci OSD (a že by ti šli s něčím proti svému chlebovárci..? Naivní představa...). Pokud tedy volební komise doporučila odmítnout stížnost a náš návrh na

opakování voleb do Předsednictva za region Praha- podané naší organizací, poslušně tak učinili. A že bylo nějaké neumožnění hlasovat jedné z organizací (která znechucena odchází z OSD) a tím zpochybnění výsledku při remíze 7:7, to je nevzrušovalo. Dá se říci, že rozprava delegáty přímo otravovala. Vše odmávat a hurá domů... Vedení to tak vyhovuje. Basta. Jedeme dál.. Přičteme-li k tomu že ze svazu do důchodu odešla jediná všeobecně respektovaná právnička, do včerejška místopředsedkyně OSD JUDr. Klementova, a že hlavním právníkem je nyní mladý novic, a pokud k tomu přidáme opět delegáty nepodpořený návrh kolegy Kuchyňky na možnost přístupu předsedů organizací k zápisům z předsednictva, které jsou pro nás z neznámých důvodů utajené, či jak říká předseda neveřejné (co je komu do investic, že), pak výsledek tohoto sjezdu je pro nás velkým zklamáním. Možná tak i pro kolegu Kuchyňku, který neúspěšně kandidoval na místopředsedu a jeho iniciativa „Jablonecká výzva“, vedoucí nakonec k nárůstu mezd většině v sálu přítomných, byla zcela opomenuta, a to jak předsedou OSD, tak zbytkem sálu. Každý dobrý skutek musí být po právu potrestán, říká se. Někdy to i platí.. Na rozdíl od současného vedení, měl alespoň ve své řeči představu jak a co zlepšit a jak získat další členy. **Nemyslíme si, že jen zakonzervovat dnešní stav stačí, jak se, bohužel většina tváří a co dlouhodobě činí..** Práce v konkurenci mnoha organizací na stejném pracovišti a ve složité problematice MHD je prostě jiná, než běžná rutina příměstské dopravy, tedy většina malých organizací v OSD. Chce-li se svaz nyní zaměřit nadále hlavně na kamionovou dopravu, je to opět pro MHD protimluv. Dlouhá léta ve svazu prostě vyčníváme a možná jim i vadíme. **Nabízí se proto otázka, zda tak velká organizace jako naše, jedna z deseti největších ve svazu, má potřebu ročně platit 150.000,- za servis takový, jaký je a který nejspíš lepší nebude. Neplatíme, příliš moc za příliš málo?** Šlo by stejné či kvalitnější služby pro naši organizaci zajistit jiným svazem levněji? Odliv organizací z Pošty (se kterými jsme spolupracovali a třeba i spolupořádali tradiční jarní parník) či odjinud a zaznamenaných relativně nedávno i nyní, to jen umocňuje.

Chápeme-li svaz jako autoservis, pak poohlédnout se po okolí, pokud nám na stávajícím něco vadí, asi není na škodu. To jsou otázky, na které bude výbor nyní hledat odpověď a ke kterým se naši členové v brzké době dostanou možnost, a na rozdíl od jiných, demokraticky vyjádřit. Náš Statut umožňuje referendum i přímou volbu. Možností je celá řada. Od té nedělat nic, až po tu radikální přejít pod jinou střechu. Demokratické principy jsou (v naší organizaci) pro nás zásadní, nic nechceme tajit, práce pro svaz nikoho z nás neživí, a hlavně, chceme dělat jen tu práci, kterou vidíme jako smyslu plnou a pro naše členy výhodnou. JZ

## Malá pozvánka do muzea legendární stavebnice

### a modelové železnice MERKUR....

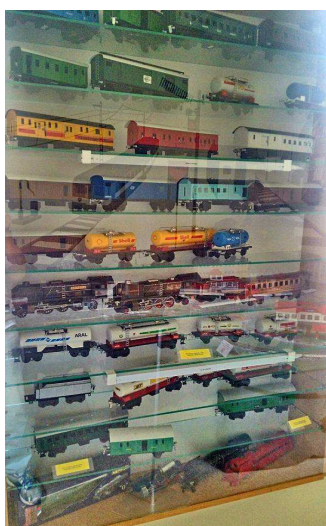
Vážení čtenáři Motoláčku, dovolte mi, abych Vás pozval na malou procházku muzeem, které jsme s manželkou při našich toulkách po naší vlasti rádi navštívili... Muzeum se nachází ve východních Čechách, v městečku Police nad Metují a je věnováno českým kovovým stavebnicím



MERKUR, které se zde vyráběly a zaplat Pán Bůh...stále vyrábí. Aby jste byli v obraze, tak připomenu trochu té historie, která je spjata s MERKUREM a je velmi bohatá. Počátek kovové stavebnice spadá do dvacátých let minulého století, v roce 1920 si jistý pan Jaroslav Vancl nechal patentovat kovovou stavebnici, její díly se spojovaly háčky, podobně jako české lešení od firmy Haki. To se ale roku 1925 zdokonalilo tím, že spojování bylo vylepšeno dodnes používanými šroubky a maticemi velikosti M 3,5 a rovněž se začala užívat ochranná známka MERKUR, pod kterou se stavebnice prodávaly. První řada těchto stavebnic byla od č.1 do č.3, postupně se rozrůstala až po č.7, což byla už bohatá kolekce dílů a obrovská možnost stavby modelů.



V roce 1933 se objevily i stavebnice s možností elektrického pohonu MERKUR ELEKTRUS, což bylo velmi zajímavé a poučné, vývoj stále pokračoval až do počátku druhé světové války. V roce 1930 přibýly ke stavebnicím i plechové vláčky velikosti „0“, které byly krásným doplňkem, jako modely byly ztvárněny lokomotiva ČSD „Mikádo“(387.0), čtyřosé rychlíkové vagóny a vagóny služební a nákladní, samozřejmě koleje, výhybky a křížení. Výroba byla zastavena na počátku druhé světové války, z nedostatku barevných kovů.... V roce 1947 byla výroba obnovena a sortiment byl obohacen o další typy vagónků, vláčky bohužel dlouhého trvání neměly, firma byla po



roce 1948 znárodněna a o dvacet let později výroba vláček skončila a nástroje na výrobu byly zničeny. Stavebnice MERKUR pokračovali dál a s úspěchem se i vyvážely, objevila se stavebnice MERKUR ELEKTRO, MERKUR č.202, která umožňovala stavět modely dopravních prostředků a strojů, ve stavebnici byla kola s pneumatikami, traktorová kola a pásy a i volant s tyčkou. Možností byl i doplněk MERKUR M1, ten obsahoval díly pro stavbu převodového ústrojí a tím se daly postavené modely oživit! Na začátku 90-ých let měly stavebnice MERKUR opravdu namále, hrozila likvidace firmy a konec výroby, díky lidem, nadšeným pro popularitu a oblíbenost stavebnic dostal MERKUR „druhý dech“ a výroba jede dál, objevily se nové stavebnice s možností vestavby

elektroniky a co je milé, obnovila se i výroba modelů vláček velikosti „0“, které jsou na velmi vysoké úrovni a jejich celá řada. Na přiložených snímcích z muzea MERKURU v Polici nad Metují si můžete zavzpomínat, jak bohatá je historie těchto českých stavebnic a vláček a dodnes oslovují fanoušky, bez ohledu na jejich věk..... MERKUR žije a bude žít dál! S pozdravem Josef Vobořil (VOBO)



## Co si dát dnes k jídlu ? Dobré rady od RŮRi:

**HOVĚZÍ MASO** - Steak, ale i kvalitní gulášek vás může zachránit od řidnutí vlasů. Hovězí totiž obsahuje železo a právě to v poslední době běžné populaci chybí. Dámy, chcete mít stále krásné a husté vlasy? Podávejte k večeři kravičku. Ocení to i pánové.

**KNEDLÍKY** - Možná vás překvapí, že shodnou kalorickou hodnotu s knedlíky má stejné množství vařených těstovin. V knedlicích je řada zdravých surovin - například droždí, které obsahuje vitaminy skupiny B, mléko zase vápník a bílkoviny. Pokud si knedlíky dáváte jen občas a v rozumných porcích, rozhodně svému zdraví neuškodíte.

**KÁVA** - Finská studie na 1400 dlouhodobých pijáků kávy, odhalila, že lidé, kteří pijí 3-5 šálků denně, ve svých 40-50 letech snižují své šance na propuknutí Alzheimerovy choroby až o 65% v porovnání s těmi, kdo pijí méně než dva šálky. Vědci věří, že za ochrannými účinky kávy stojí kofein a velké množství antioxidantů, které káva obsahuje.

**TLAČENKA** - je pro zdraví blahodárná. Obsahuje totiž želatinu a ta je velkým zdrojem bílkovin pro stavbu kolagenu. Ten je základní stavební jednotkou tvořící pojivovou tkáň a to především pohybového aparátu, chrupavek, kostí, vlasů, nehtů a pokožky. To, co se vyvaří z prasečích kloubů, kostí i kůže, se pozitivně podepíše do našeho organismu. Kolagenu se někdy též říká „elixír mládí“. Na něm totiž mimo jiné záleží, jak mladě člověk vypadá a jak se pohybuje. Kolagen je také ve sklivci a v bělmu oka.

**VÍNO** - Pravidelná konzumace vína snižuje riziko srdečních onemocnění, prospívá krevnímu oběhu a působí proti rakovinným onemocněním. Funguje i proti stresu! Kromě toho odbourává stres, čímž vám napomáhá k duševní i tělesné pohodě. Víno kromě alkoholu obsahuje flavonoidy, což jsou látky, které působí jako antioxidanty a pomáhají tělu odbourávat cholesterol. Alkohol navíc zvyšuje hladinu prospěšného cholesterolu a působí proti shlukování krevních destiček, takže vás chrání proti ucpání tepen. Více než 400 vědeckých studií z celého světa dokazuje, že lidé, kteří dlouhodobě umírněně pijí víno, bývají zdravější než zapřisáhlí abstinenti. Důkazem jsou například Francouzi, kteří jsou známí pitím vína při jídle, mají hodně nízkou úmrtnost na srdeční a cévní onemocnění. Říká se, že červené víno je na srdce, ale není to pravda. I bílé je prospěšné. Ale pozor, bílé víno má jistou přednost: pomáhá udržovat zdravé plíce. Popíjet by ho měli hlavně kuřáci, protože mírně snižuje negativní vliv kouření na plíce.

**PIVO** - je také prospěšné. Ale vypít denně 10 piv je hloupost. Pivo má 92% vody a napomáhá k dodržování pitného režimu. Je zdrojem vitaminů skupiny B. Mají vliv na naši pokožku. Zlepšují její pružnost. Lékaři pivo doporučují jako součást léčby při ekzému, akné a lupence. Je protistresové. Chmel patří do čeledi konopovitých rostlin, tedy jako marihuana. Proti infarktu! Roztahuje cévy a snižuje hladinu cholesterolu. Vědci prokázali, že nejmenšímu riziku infarktu jsou vystaveni muži, kteří vypijí 1 - 2 piva denně. Zažene Alzheimeru. Je bohaté na vitamín B2 a křemík. Při odbourávání alkoholu v našem těle vznikají volné radikály, které se podílejí na rozkládání tuku. Pivo po výkonu je vážně dobré. Alkohol a další látky zpomalují uvolňování vápníku z kostí. Je to dobré i pro ženy, které se potýkají s problémy menopauzy. Občasná sklenice piva pomůže i v boji s osteoporózou. A je dobré i proti chřipce. Což je poslední objev japonských vědců. Chmel totiž obsahuje humulon, což je látka, která má protizánětlivé účinky a chrání tělo před viry, které napadají plíce a působí dýchací potíže.

**Zdravá kuchařka- jak si pochutnat a nejíst škodlivé maso?** Pokud maso naložíte na 4-6 hodin do marinády (pivo, olivový olej, sójová omáčka a koření podle chuti), pivo dramaticky sníží úroveň chemikálií v průmyslově vyráběném mase, které mohou způsobovat rakovinu. Pivo je více účinné než víno a maso marinované v pivu i lépe chutná. Pokud je maso v pivě marinované více než 6 hodin, snižuje zároveň i množství nebezpečných heterocyklických aminokyselin (HAS), které přirozeně vznikají při pečení nebo grilování masa. Ve srovnání s masem, které v pivu marinované nebylo, to může být až o 90%. Maso z velkoprodukce totiž obsahuje antibiotika, růstové hormony, koncentrované toxiny a choroboplodné bakterie. Podobně je to i s ostatním masem, nejen s kravským. *RŮRi*

### **Domácí aromaterapie - Spalte u vás doma bobkový list! Proč?**

Stres a napětí na vás dýchá na každém kroku. Zpomalte, začněte relaxovat. Takové relaxování zabírá méně času, než si myslíte. Nepotřebujete žádný výlet do koupelí během víkendu, jediné co potřebujete, je bylina a tou je bobkový list. Tato laciná a běžná bylina pochází ze Středomoří a vám pomůže zmírnit napětí a stres za méně než 5 minut. Čerstvé či vysušené bobkové listy se používají při vaření kvůli výrazné chuti a vůni, ale také jsou využívány v medicíně pro ošetření, na aromaterapii a na bylinnou léčbu různých kožních a dýchacích problémů. Jak na to? Bobkový list v popelníku zapalte a odejděte z pokoje na deset minut. Po tom co se vrátíte, pocítíte úplně jinou atmosféru a budete cítit příjemně relaxující vůni dýmu. Plamen vyloučí substanci z listu, která zlepší celkovou atmosféru a vytvoří tok pozitivní energie. *RŮRi*



### **Vypijte pohár rýžové vody a sledujte, co se stane s vaším tělem.**

Většina z nás nepije vodu, ve které se vařila rýže. To je však chyba. Přeлейте ji do poháru, nechte vychladnout a potom ji vypijte. Tato voda je plná prospěšných látek.

1. Je plná sacharidů, což znamená energie. Vodu z rýže můžete pít vždy, i když se cítíte unavení, anebo když máte málo energie.
2. Předchází zácpě. Rýžová voda je bohatá na vlákninu a ulehčuje pohyb potravy ve střevech. Mimo to, její obsah škrobu podporuje růst prospěšných střevních bakterií.
3. Zabraňuje dehydrataci. Rýžová voda je výborný způsob jak doplnit nejen tekutiny, ale i ztracené minerály a elektrolyty.
4. Nejlepší domácí lék pro virální infekce. Rýžová voda se často používá při léčbě horečky, protože zabraňuje, ztrátě tekutin, dodává tělu živiny a urychluje proces hojení.
5. Léčí průjem. Hlavně novorozenci a batolata jsou náchylné na infekci. Studie zjistila, že rýžová voda je velmi účinná při kontrole a zastavování průjmů u malých dětí.
6. Předchází rakovině. Pravidelné pití rýžové vody dokáže předcházet některým druhům rakoviny, hlavně u orgánů trávicího traktu jako jsou žaludek či tlusté střevo.
7. Předchází Alzheimerově chorobě. Zatím to není 100% potvrzené, ale některé zdroje hovoří, že voda z vařené rýže dokáže zabránit propuknutí Alzheimerově choroby.
8. Ochrana před sluncem. V tomto případě jde o nanášení na pokožku, aby se chránila před vlivem nadměrného se vystavení slunečního záření. Rýžová voda totiž obsahuje látku nazývanou *oryzanol*, která blokuje nebezpečné ultrafialové (UV) záření. Určitě nezapomeňte aspoň občas vypít rýžovou vodu a tyto informace předat vašim přátelům a známým.

*RŮRi*

## Vtipné obrázky – trocha slušné zábavy....

**Pozor:** Vulgární, oplzlé a jinak nevhodné fóry a obrázky, včetně nahotin(kalendáře), naleznete v příloze časopisu „VTIPNÍK“, kterou obdržíte **pouze na vyžádání** a v kanceláři naší organizace.



Německý dělník... učenlivá zvířata...

**Realita dnešní doby:**  
 Rodiče si přijdou pro dítě do školky. Slunce svítí, děti sedí v pískovišti s tablety a učitelka si dřímá na lavičce. „Haló, paní učitelko, nebojíte se, že se vám nějaké dítě ztratí?!“ „Ne, kam by chodily, wifina je jenom na pískovišti.“

Manželka stála v ložnici před zrcadlem a prohlížela se. Nebyla spokojená s tím, co vidí a tak řekla svému muži: Cítím se příšerně. Jsem stará, tlustá a ošklivá. Opravdu potřebuji, abys mi řekl nějaký kompliment, něco pozitivního. Manžel odpověděl: Na svůj věk máš zrak jako orel.

### Heslo dne:

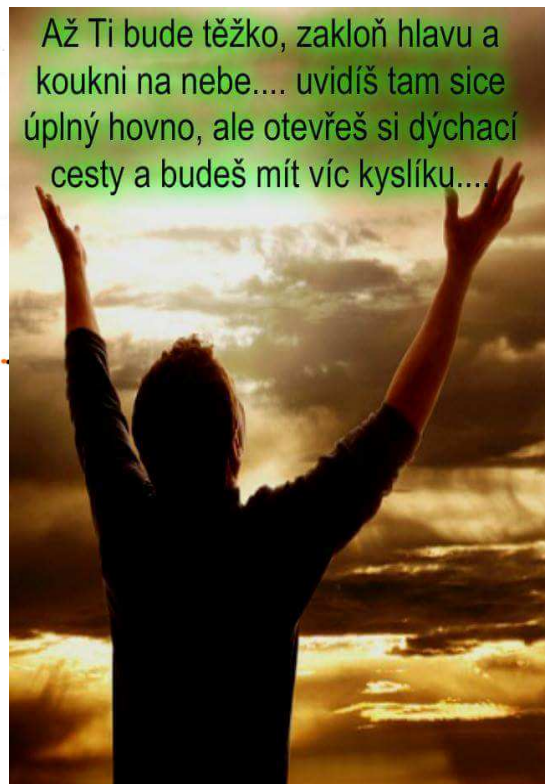
**Pozor!**

**Chut' k práci  
 snižuje  
 sociální dávky...**

Až Ti bude těžko, zakloň hlavu a koukni na nebe.... uvidíš tam sice úplný hovno, ale otevřeš si dýchací cesty a budeš mít víc kyslíku....

**Dnes v noci ke mě vlezl zloděj.  
 Hledal peníze.**

Vstal jsem a hledal jsem s ním...



## O lidech unavených životem

Naše susedka se loni vykašlala na svoje lukrativní zaměstnání, pronajala třípokojový byt mladé rodině a přestěhovala se na chalupu. Nastálo. Do důchodu jí zbývá nejmíň patnáct, dvacet let. Nikdo kolem ji nechápal a všichni si ukazovali na čelo. Takové místo! Takový byt! A ona to vymění za vesnickou chalupu s výhledem na husí rybníček! Ta snad není normální! Kolik lidí by dalo kdeco za takovou práci, jakou měla ona! Akorát že ona je dokonale šťastná. Zbytek života hodlá strávit na dřevěné terásce, číst knížky, sázet u domu petržel a vařit dětem polívku.

Jasně, trochu přeháním. Něco málo někde dělá a dostává nějaké peníze. Jenže je to tak nevýznamné a snadné ve srovnání s tím, jak žila a tvrdě makala před tím, že to nemá ani cenu připomínat. A takových lidí je každý rok víc a víc. Samozřejmě, všichni se na všechno nevykašlou a neodjedou do nějakého zapadákovu. Ale rozhodnou se zásadně změnit svůj život, to je fakt. Lékař se například stane fotografem na volné noze. A jeden účetní začal se žurnalistikou. Proč každoročně přibývá lidí, kteří pracují takříkajíc jenom pro sebe? Samozřejmě, že v době internetu a moderních technologií se lidem nechce sedět uvázaní někde u stolu od 9 do 18. Ale má to i jiné důvody. Lidé jsou unaveni životem.

Příliš naléhavě je nám sugerována úspěšnost. Úspěšnost. Dokážete to slovo přesně vyložit? Od mateřské školky je člověk neuvěřitelně vytížen. Nekonečné povinnosti. Brzo vstávat. Krupicová kaše. Odpolední klid. Sed' potichu. Kroužky. Sobota. Brzo vstávat. Angličtina a kreslení. Škola. Brzo vstávat. Vyučování. Domácí cvičení. Zkoušení. Maturita. Přijímačky. Vysoká. Brzo vstávat. Přednášky. Zápočty. Zkoušky. Státnice. Práce. Brzo vstávat. Porady. Prezentace. PowerPoint. Work Shop...Vyspíš se v důchodu. Nejdřív si ho ale musíš zasloužit. Klidně si třeba mlaťte hlavou do zdi. Ale buďte úspěšní. „Vysoce efektivní lidé“ – už jste o nich slyšeli? Neflákej se, nemarod', makej a pak – si umři. To jsou oni! Sen každého team leadera. Nikdy nenastydne, nikdy se neunaví, nebere si dovolenou, nevodí děti do školky, nepotřebuje paragraf, pracuje přes čas i o víkendech. Chce totiž být vysoce efektivní a úspěšný. To se musí. Opravdu se to musí?

Celá dlouhá léta školní docházky a studií slyšíme: uč se, nebo se nikam nedostaneš. Uč se, nebo skončíš u lopaty. Uč se, nebo...Běžný standard: patřičné vzdělání. Dobře se vdát/oženit. Prestižní zaměstnání. Byt, auto, chata. Několikrát do roka k moři. Na výročí svatby do Paříže. Děti na gymplu. Dvacatery kozačky, třicately polobotky, lodičky nespočítáme. Třicet kabelek na sezónu. Všechno jako jiní. Ale je to opravdu to, co potřebujeme? Kdosi kdesi rozhodl, že právě tohle je úspěšnost – a konec. Jste

přesvědčeni, že právě tímhle se má měřit? A je taková úspěšnost vůbec nutná? Úspěšnost. Ve skutečnosti jeden z největších klamů našeho života. Všechno to není důležité. Tuhle obyčejnou pravdu většinou pochopí až životem hluboce vysílení lidé, kteří teď na první místo kladou duševní klid. Možnost nikam se nehonit. Nikomu nemuset nic dokazovat. Žít, nikoli přežívat. Existují lidé, kteří se hnali a hnali, pak padli a konečně pochopili, že už dál nemůžou. Tím spíš, když jde o lidi mladé generace, kteří už od dvaceti zastávali zodpovědná místa, na hrbu měli neúměrnou zátěž starostí a zodpovědnosti, ale životní zkušenosti žádné. Přesto všechno viděli, všechno umějí a víc nic už si teď nežádají kromě klidu. Je to takové rané stáří. Najednou



začnou vidět život v jiném světle. Nejčastěji právě na pozadí závažného přetížení a silného stresu. Jak se tak povalují v nemocnici, na mnohé přijdou. Unavení lidé postupně mění všechno i sami sebe. Začínají se znovu učit, jak žít. Začínají všechny okolnosti přizpůsobovat sobě, svým zájmům, přáním a biologickým hodinám. Hodlají řídit svůj život a nedůvěřovat rozhodnutím těch, kdo je zaměstnávají. Čtou a malují, sami vaří a pečou. Chodí s dětmi do parku čekat s mičudou. A je jim jasné, že jedna nebo dvě kabelky úplně stačí. Učí se žít tady a teď a vychutnat si každou chvíli.

Metař. Tím mě od dětství strašili. Dneska se mi zdá, že není tak špatné ohánět se koštětem na čerstvém vzduchu. V každém případě mi taková práce připadá přitažlivější než dřina v redakci stostránkového měsíčníku. Kdy člověk nemá čas se ani najíst a dát si hrnek kafe. Kdy si v deset večer vzpomeneš, že se ti vlastně po obědě chtělo na záchod. Kdy v jedenáct večer volá zadavatel reklamy, že potřebuje předělat celou stránku. A časopis má být v devět ráno v tiskárně... Potom se řítíš po tmavém schodišti, protože výtahy v budově už dávno nejezdí. Taxi si nevoláš a jdeš aspoň pár stanic pěšky, aby ses trochu vzpamatoval. A myslíš na to, že ráno musíš ještě dopsat ten článek a v osm být v redakci. Doma čeká hladové dítě a jeho nedopsaný domácí úkol. A půlhodiny po půlnoci volá autor a žádá o úpravy textu. Ráno to začíná všechno znovu. Půlhodiny před odevzdáním do tisku přichází šéfredaktor a nařídí: všechno to sakra předělejte! – A jak? – To mě nezajímá. O víkendu vycházíte.

Jsou lidé, kterým tohle všechno skutečně přináší uspokojení. Neustávající zběsilý rytmus je neunaví do konce života. A jsou přitom schopni vnímat život ve všech jeho projevech. Takže těm gratulujeme. Ale zdaleka ne všichni mohou být superúspěšní. Všichni nemůžou být na prestižních postech a řídit ty veleúspěšné supermany v superúspěšných společnostech. Někdo taky musí zametat spadané listí.

Lidé unavení takovým životem a ti, kteří se ustavičně štvou za úspěchem, si navzájem nikdy neporozumí. Každému, co jeho jest. Ale jestli cítíte, že dál už prostě nemůžete, nebojte se svůj život změnit. Život není třeba brát zas tak vážně. Na to je příliš krátký.

HAZA - Zdroj: [www.pronaladu.cz](http://www.pronaladu.cz)



### **Jak to bylo doopravdy?**

*Vynález žárovky je neprávem připisován T. A. Edisonovi, který si odkoupené „know how“ nechal patentovat v USA v r. 1879/80. Edison žárovku pouze zdokonalil, zpropagoval a vydělal na ní peníze. Před ním si nechal žárovku patentovat již J.W. Swan v r. 1878. Soudní spor o patent po letech vyhrál a s Edisonem zahájil spolupráci pod názvem Ediswan.*

*Před těmito vědci bylo několik vynálezců zjednodušené žárovky, kteří si ovšem vynález patentovat nedali. Zmiňován je často Heinrich Göbel, který si už v r. 1854 rozžhavenými vlákny ve vakuové baňce osvětloval svou výkladní skříň.*

*Jako první doložený objev žárovky je znám z r. 1802, kdy britský chemik Humphry Davy dokázal, že tepelné záření se šíří i ve vakuu.*

LuCi

<b>Autor P.D.</b>			<b>List papíru</b>	<b>Zn.sodíku</b>	<b>Matka manžela</b>	<b>spojka</b>	<b>xxx</b>	<b>Osobní kouzlo</b>	<b>Řecký titán</b>	<b>Angl. Hudební divadlo</b>	<b>3. pád zájmena ty</b>
<b>Ghanští černoši</b>							<b>Citosl. škytáni</b>				
<b>Český režisér</b>						<b>Jméno modelky Gambell</b>	<b>Nežřetel-nost</b>				
<b>Snop slámy (jinak)</b>				<b>Bojová látka</b>							<b>Zvratné zájmeno</b>
<b>xxx</b>			<b>Jihomorav. město</b>	<b>Inicialy herce Dítě</b>						<b>MPZ Švédska</b>	
<b>Chem. Zn. Astatu</b>			<b>Otec otce</b>					<b>lyže</b>		<b>koření</b>	
<b>Měkký kov</b>			<b>čumák</b>	<b>Zn.bóru</b>	<b>MPZ Estonska</b>			<b>Staročes ké pečivo</b>			<b>Velká ryba</b>
					<b>Římský pozdrav</b>				<b>MPZ Malty</b>		

xxx	Kulaté písmeno	Ten i ten		3.díl tajenky Kamená pryskyřice	2.díl tajenky PŘILB A	Zkr.pro číslo Zn.poloměru	Slovenky nim Osli citoslovc		
		Rusky ano	Angl. moře						
Pravicová partaj									
xxx	SPOJKA DRUH RYBY							Předl. Sl. masti	
Zn. draslíku		Citosl. MPZ Lucemb		useknul Angl. vrah			moji		
DÍVČÍ JMÉNO						Zn.dusíku Distributo r novin	spojka		
Zn. poloměru		Lineární systém Velmi malí Zn. Fosforu				Ludolf. číslo spojka	Zn. cinu		
První písmeno									
Anglicky blýskavý						Český veslař			

Nápověda: KOIOS , ASV , YMT , TOT , KILL , SPARL , AD , LTI Tajenku zašlete na: [M32@zoosdmotol.cz](mailto:M32@zoosdmotol.cz)

a to včetně kontaktu na vás. Ze správných odpovědí vylosujeme tři výherce, kteří obdrží poštou pěkné dárky.

## Škoda 13 T, zvaná „**PORSCHE**“ – **POzor, Rezaví Šeredně**

Od září 2017 máme v **Dopravním podniku Brno** možnost jezdit s novou řadou tramvají, Škodovkami 13 T, u nás zvanými Porsche (čti Porše). */V Praze máme podobné 14T a 15T pozn.red./* Byly problematické od začátku, cestující měli připomínky k „vysadkářskému“ uspořádání sedadel, ale jako řidič jsem se vždy na jízdu s nimi těšil, jezdilo a jezdí se mi s nimi do této chvíle velice dobře. Tento svůj názor nikomu nenutím, je to jen můj pocit.

Zdá se, že tyto tramvaje mají buď věci dobré, nebo špatné, nic mezi tím. Mezi ty dobré mohu jako řidič uvést komfortní kabinu a pohodlí v ní, klimatizaci nebo topení – obojí velice dobré, sedadlo řidiče a možnosti úprav, dobré ruční řadiče a jejich ovládání – ve srovnání s některými řadiči ve Variích */V Praze je nemáme pozn.red./* apod. Mám tři negativní připomínky, které bych zde rád komentoval.

1. **KOROZE** – proto jsem tento článek nazval „*Pozor, rezaví šeredně*“. Již za několik málo let byla koroze zřetelná i uvnitř vozu, konkrétně místa v ohybu podlahy, kde jsou přichycena sedadla. Nosníky sedadel a jejich šrouby hodně reziví. Dále některé profily uvnitř vozu jsou rovněž oloupané a rezivé, Jak to teprve musí vypadat pod krycím linoleem a vespu du vozu? Raději nepomyslet, **u vozu za 60 miliónů bych čekal mnohem kvalitnější protikorozi ochranu**. Možné je, že výrobce nepředpokládal, že vozy budou jezdit venku, za deště, sněhu, slaného marastu. *Budou garážované a v provozu jen v příznivých podmínkách, Pak je ochrana proti korozi zbytečná – to musí být každému jasné!* Pokud srovnáme tuto kvalitu s mnohem staršími vozy, které máme v Brně k dispozici, pak srovnáváme nesrovnatelné.
2. **KVALITA DISPLEJE** – i zde je veliký problém. Údaje jsou v určitém úhlu osvětlení od slunce zcela nečitelné. Displej je sice možné regulovat, ale zdaleka to nestačí a čitelnost se nezvyšší. Není možné změnit úhel displeje, není zde vhodné stínění a ještě je na jeho povrchu patrný podivný lesk, který všechno jen zhoršuje. Řidič drážního vozidla musí dodržovat rychlosti, velice důsledně a striktně. Jde to docela těžko, když neví, jak rychle jede. Jak a podle čeho se pak řídí, jsem zatím nezkoumal. Raději jedu pomaleji, jsem přece placen od hodiny a ne od kilometru. Tento problém je mnohem větší, než by se mohlo zdát – ohrožujeme provoz na silnicích i na samostatných tramvajových tělesech a pokud by se něco stalo, jako obvykle je na vině řidič – měl předvídat a přizpůsobit se.
3. **PALUBNÍ DESKA** – je to sice maličkost, ale za komentář to určitě stojí. Řidič se na ni celou směnu dívá, pozoruje, sleduje a tak leccos vidí. Palubní deska je montována z několika dílů, a u některých tramvají mám pocit, že to dělali učni prvního ročníku a k dispozici měli pilník a kladivo. Díly nesedí, vzájemné odchylky jsou v rádech milimetrů, šrouby křivě zašroubované, kovově hrany nezabroušené. Ovládací tlačítka jsou kryta měkkou poduškou, docela příjemnou na pohmat, ta upadla jako první, prachovky od směrovek se potrhaly, gumová pěna, která kryje madla, je po čase oloupaná. Stroje, které jsou v provozu mnohdy 18 hodin denně a 7 dní v týdnu – a skoro nic nevydrží. Důležité je, že **Škodovka inkasovala peníze za stroje a ještě z Brna vymáčkla zakázku na další**, které stále vozí na dvůr.

Abych to odlehčil, upravil jsem maličko přednášku poručíka Troníka z Černých baronů: „*Kontrolní otázka, soudruzi ... Co udělá nám dobře známá tramvaj vzor 13 T, když ji ponecháme na větru a dešti? Zrezaví, správně ... Ale co hlavně? No **KORODUJE**, vy tupci... !!!* (aza)



## Bezpečnostní přestávky a jejich řešení v Brně

Řidiči profesionálové (řídící autobusy nebo nákladní auta) jsou chráněni několika zvláštními předpisy a nařízeními vlády. Ustanovení těchto dokumentů by je měly chránit a zaručit jim dostatečný odpočinek v rámci jedné pracovní směny, přestávky mezi jednotlivými směnami i přestávky v týdnu. Zatímco řidiči kamionové dopravy a dálkových autobusů jezdí s tachografy a bezpečnostní přestávky pečlivě dodržují, někde (Dopravní podnik města Brna) se situace řeší vyloženě na hraně tohoto nařízení. Podívejme se detailně, jak se řeší bezpečnostní přestávky v rámci jedné pracovní směny u řidičů městské hromadné dopravy, na které je tento článek zaměřen.

**Nařízení vlády č. 589/2006 Sb.** - *Nařízení vlády, kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě. V tomto nařízení se rozumí*

- a) **pracovní dobou** člena osádky nákladního automobilu nebo autobusu doba řízení vozidla, nakládka a vykládka, kontrola a dohled nad cestujícími při nastupování do autobusu nebo vystupování z autobusu, čištění a prohlídka vozidla, sledování nakládky a vykládky, práce, kterou se zajišťuje bezpečnost vozidla, nákladu nebo cestujících, technická údržba vozidla, administrativní práce spojené s řízením vozidla a nezbytná jednání před správními orgány související s plněním pracovních úkolů; doba, kdy je člen osádky nákladního automobilu nebo autobusu připraven na pracovišti k výkonu práce podle pokynů zaměstnavatele, zejména čekání na nakládku a vykládku, jejíž doba není předem známa, s výjimkou doby čekání mezi spoji ve veřejné linkové osobní dopravě v rámci linky časově a místně určené jízdním řádem.

### HLAVA V- ZAMĚSTNANEC MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY-Díl 3

#### Bezpečnostní přestávka-§ 19

**Zaměstnavatel je povinen zajistit, aby doba řízení zaměstnance městské hromadné dopravy byla nejdéle po 4 hodinách řízení přerušena bezpečnostní přestávkou v trvání nejméně 30 minut, nenásleduje-li nepřetržitý odpočinek mezi dvěma směnami nebo nepřetržitý odpočinek v týdnu. Tato přestávka může být rozdělena do několika přestávek v trvání nejméně 10 minut.**

V citovaných odstavcích je třeba si důkladně prostudovat, **co všechno je pracovní doba**, protože BP začíná až poté, co řidič skončí všechno, co musí podle definice pracovní doby vykonat – tedy dojet na konečnou, nechat vystoupit cestující, posunout vlak, vypsát jízdní výkaz, provést kontrolu vozu, u tramvají např. doplnit písek (což u některých souprav není nic jednoduchého) a teprve v tomto okamžiku začne čerpání bezpečnostní přestávky. Velice důležité je ustanovení o tom, že je povinností zaměstnavatele určit její čerpání. V DPMB je spoluodpovědnost za její čerpání přenesena i na řidiče, konkrétně v tom, že řidič má požádat o vyřešení problému s přestávkou v okamžiku, kdy je zřejmé, že bude mít s jejím čerpáním problémy. Nic takového v uvedených citacích není, **povinnost je plně a jedině na zaměstnavateli**. **Řidič nemá s organizací práce během své směny nic společného, vykonává pouze příkazy zaměstnavatele.**

**Podle citovaného § 19 má zaměstnavatel povinnost upravit směnu řidiče tak, aby přednost dostala 1 delší přestávka, pokud to nejde, pak teprve může být 30 minut rozděleno na kratší úseky.** Tento bod je nejčastěji porušován, protože mnohé směny jsou už dopředu postaveny na 10-ti minutových přestávkách a o jedné delší se vůbec neuvažuje. Konkrétní příklad:

Linka 4 o víkendu. Celková jízdní doba 32 minut, vyrovnávací čas na jedné konečné podle jízdního řádu 9 minut a na druhé konečné 15 minut, celý den. O čerpání přestávky se dá mluvit jen na konečné s 15 minutami stání. I o víkendu se dá jezdit se zpožděním, takže většinou je jízdní doba o 2 – 3 minuty delší. Často řidič vůbec neví, kde zpoždění nabral. Důvodem je nejen provoz na pozemních komunikacích jako takový, ale i specialita v podobě nulové jízdní doby mezi dvěma zastávkami, v jednom směru hned na začátku trasy. Jakékoliv zdržení se pak velice těžko dohání a jeden špatný semafor dokáže prodloužit jízdní dobu i o 1 minutu. Z 15 minut je náhle 12 a to nestačí ani na protažení si ztuhlého těla, o svačině nebo použití WC ani nemluvě. Proč se o tom zmiňují tak podrobně. Služebně starší řidiči pamatují dobu, kdy právě na této lince byla řešena přestávka tak, že na konečné jeden kurz stál na levé koleji a po pravé ho další kurz objel, takže kolega měl přestávku dvakrát tak dlouhou a mohl si skutečně odpočinout. Ale POZOR! Někomu bylo asi trnem v oku, že zde řidiči i vozy zcela neproduktivně postávají, a tak se jeden kurz prostě vynechal. A ušetřil se jeden řidič. V době, kdy nám zoufale chybí, je to přece omluvitelné. Linka 4 není jediná, kde se přistoupilo k tomuto „REVOLUČNÍMU“ řešení. Po 8 – 9 hodinách takové směny (navíc linka 4 není zrovna nejlehčí) toho má řidič nebo řidička opravdu dost. Situace na této lince v pracovní den je obdobná.

Ještě jednou srovnání mezi řidiči MHD a řidiči nákladní kamionové dopravy nebo dálkových a mezinárodních autobusových linek.

**Řidiči, kteří jezdí s tachografem (digitální kartou nebo s kolečkem)**, si velice pečlivě hlídají přestávky a mají největší hrůzu z kontroly a velice citelného finančního postihu za nedodržení povinných přestávek, plánují si cestu tak, aby včas přijeli na vhodné parkoviště a nepřetáhli jízdní dobu. Mají organizaci pracovní doby ve svých rukách a ví, že jsou za to odpovědní. Neřídí se jízdním řádem.

**Řidiči MHD musí mít BP plánovanou od zaměstnavatele**, který to má jednoznačně za povinnost. Řidič MHD si nemůže určit, kdy a kde zastaví a počká, to není možné. Jsou povinni dodržovat jízdní řád uvedené linky a jejich pracovní směna musí být rozvržena tak, aby byla přestávka dodržena i v městském provozu a v předpokládaných zpožděních, daných silničním provozem. Jízdní řád musí být zpracován tak, aby i s ohledem na hustý provoz byla možnost čerpat BP, např. tak, že bude řidič mimo vůz a vyčerpá celou stanovenou dobu. Řidič si nemůže počítat jednotlivé doby přestávek a zkoumat, jestli mu tyto kratší úseky stačí či nestačí na 30-minutovou BP tak, jak stanoví nařízení vlády. Není to jejich povinnost.

V Praze i v Brně se dopravní podniky dostávají pod obrovský tlak. Moderní a ekologické je v dnešní době přece jezdit „*emhádou*“. Pro všechny dopravní podniky to znamená posilování spojů, rozšiřování nabídky, vytváření nových spojů apod. Na druhé straně to musí udělat se stejným, nebo dokonce menším počtem řidičů. Tyto dvě podmínky jsou v přímém rozporu. Proto se musí někde ušetřit, ubrat, chcete-li jít cestou porušení pravidel. Jednoduchá cesta je ta, že je omezí neproduktivní časy, stání na konečných, přestávky řidičů apod. Unavený a vyčerpaný řidič MHD pracuje v těchto podmínkách, vozí stovky a tisíce cestujících denně, kteří mu důvěřují a doufají, že je bezpečně doveze do cíle. Nesmí to být v rozporu s bezpečností práce. Pak je jen otázkou času, kdy se takový řidič dopustí chyby. Čí to pak bude vina **a kdo ponese plnou odpovědnost**: řidič, který udělal vše, co měl nařízeno nebo podnik, který špatně udělal svou práci a nesplnil své zákonné povinnosti?

## Jak to vidím já - proč být v naší organizaci? Je mnoho lidí, kteří si říkají:

proč mám být v odborech? Jaké z toho budu mít výhody? Pomohou mi, když to budu potřebovat? Nebo budu jen platit příspěvky, které mohu využít jinak a nic z členství v odborech nebudu mít? Ve skutečnosti je to jinak. Každý člen ZO OSD Motol má šanci využívat mnoha výhod. Pro své členy garantujeme ty nejlepší právníky (nyní skrze členství v OSD), kteří již mnoha členům pomohli v soudním řízení po sporné nehodě. Právní servis poskytuje bezplatnou pomoc i v dalších oborech, například bytových, pomoc s insolvenčí atp.. Formulář pro právní pomoc vám vydá každý náš funkcionář. Právní pomoc schvaluje Výbor (při nebezpečí z prodlení předseda). Organizace zajišťuje i bezpečnostní prohlídky pracovišť a kontroluje, zda byly zjištěné nedostatky odstraněny. Naši funkcionáři chodí na zasedání různých komisí, kde hájí práva našich členů. Já jsem byla například letos 12.července na technické komisi, která řešila technickou závadu tramvaje, kterou, správně, uplatňoval náš člen, po střetu s osobním motorovým vozidlem. Díky naší účasti byla technická závada projednána a shledána oprávněnou. Kdo se nebrání, na toho to jinak hodí- je to přeci ta jednodušší cesta. Chodíme i na komisi BOZP, kde se řeší odškodnění pracovních úrazů. A zde jde o vaše peníze, často o tisíce, které pro vás uhájíme a vždy se snažíme, aby odškodnění bylo 100%, tedy to nejvyšší. Je celá řada dalších výhod, proč být právě u nás. Z měsíčních příspěvků člena, se polovina po odvodu na svaz ukládá, na váš členský bonus, ze kterého můžete během roku vybírat na různé akce, které pro naše členy pořádáme, nebo si v případě nouze (např. po výpadku příjmu po nemoci) můžete vybrat. Naspořený bonus se vyplácí členům při výdeji vánočního dárku a podle výše členského příspěvku může dosáhnout až přes dva tisíce Kč. Při narození dítěte vyplácíme částku 2.000,-Kč, při vlastní svatbě obdrží náš člen taktéž dar, peníze vyplácíme i za snahu při náboru- donesení přihlášky nového člena. Každý člen má tuto možnost, získat kdykoli dvě stovky za přinesení nové přihlášky. Vyplácíme příspěvek i za dětský tábor, školy v přírodě, příspěvek a dar za životní jubilea, nebo při odchodu z podniku, do starobního důchodu. Dále poskytujeme našim členům výhodný telefonní a datový tarif. Při vyjednávání kolektivní smlouvy hájíme naše členy a snažíme se o nárůst mzdy a uhájení, nebo navýšení různých benefitů, které by vedení nejraději úplně zrušilo. V počtu zaměstnanců je to velká částka. Čím více členů máme, tím větší šanci máme pro ně něco vyjednat či uhájit. Naši členové byly i ve slosování finančních výher(až 5.000,-) na Sněmu předsedů pod OSD. Na Konferencích máme bezplatnou tombolu o zajímavé ceny a dárkové koše. Naše víkendové akce, parník či bowling jsou proslulé a stále částí členů oblíbené a členové se na ně těší. Je ještě celá řada výhod, které jsou uvedeny na nástěnkách a v časopisu Motoláček. Další nové výhody se snaží naši funkcionáři dojednat. Spolupracujeme s organizací pro všechny, se členstvím za pouhou 1 korunu, s ROH, kterou vede Ing. Douša. Ta nemá výhody jako ZO OSD Motol, zde jde spíše o morální podporu odborům, ale i těmto členům rádi poradíme a sdělíme s nimi SMSinfo servis zdarma. Ještě se vrátím k našemu zemřelému členovi Tondovi Hynčicovi. Když onemocněl závažnou nemocí (rakovinou) a nemohl dále ze zdravotních důvodů vykonávat svou práci řidiče tramvaje, náš předseda se zasadil o jeho zařazení na sociální místo vrátného ve vozovně Vokovice. Jiná organizace by se za svého člena takto neprala. Bohužel jeho nemoc se vrátila a vybrala si daň nejvyšší. Pozůstalé manželce a synovi byla poskytnuta, z našeho rozpočtu, jednorázová finanční výpomoc. To je jen několik aktivit pro naše členy. Přijďte si každý pátek mezi 9-15 hod popovídat, dozvědět se užitečné věci a dát si výbornou kávu.

## Na téma volby – znovu sekce Autobusy

Zatímco volby místopředsedy za sekci ŘED a za sekci v ČAD Blansko dopadly dobře a řidiči a řidičky TRAMvají v Praze, respektive autobusů v Blansku, si svého představitele vybrali, u řidičů a řidiček Autobusů v Praze máme stále problém s jejich představitelem sekce. Zvolený místopředseda organizace za sekci Autobusy pan Tomáš Bergmann odešel z Dopravního podniku a nadále zůstává jen jako náhradník. Je proto třeba zvolit jiného představitele sekce Autobusy. A co s tím? Obeslali jsme všechny členy sekce Autobusy poštou se žádostí o kandidaturu, ale nikdo se nepřihlásil. Sekce je tak pod správou předsedy. Pokud by se našel zájemce hodlající sebe a své kolegy zastupovat, pak můžeme vyhlásit volby na únorové Konferenci, která proběhne 17. února.

Zde bude také dovolba výkonných mandátů a diskuze týkající se úprav dokumentů.

Jeden volný mandát má i sekce L.D., sekce Škodovka, Žižkováci i sekce Unie Frakcí.

**PRÁCE FUNKCIONÁŘŮ ZABÍRÁ ČAS a ten kdo čeká vděčnost okolí, nedočká se.**

Přesto je potřeba tuto práci dělat a stále se najde řada našich členů, kteří si nás váží, fandí nám a pomáhají nám. I proto to má smysl dělat... A máte-li funkci, je potřebí ji vykonávat řádně. A úplně zadarmo to taky není....

*Funkcionář dostává za svou práci příspěvek na řádnou činnost v rozsahu 0-210,-Kč/měs. a za účast na VZO stravenku v hodnotě 60,-Kč. Účast na VZO je **proplacena** zaměstnancům DPP, zasahuje-li jim do pracovní doby, v rozsahu dvě hodiny měsíčně a dopravu na jednání. Každá účast na jednání se zaměstnavatelem je placenou překážkou v práci. Každý funkcionář je **chráněn** pro svévoli zaměstnavatele pro případ propuštění, dle příslušných ustanovení ZP a KS. Každý funkcionář má také právo na účast na **školení** v rozsahu až 5 placených a omluvených dní v daném roce. Každá sekce také dostává příspěvek na svou činnost, dle své velikosti a v závislosti na přebytku rozpočtu. **Být funkcionářem je čest ale i odpovědnost.***



### **Jiní se rozdělují – my se spojujeme....**

Výbor základní organizace nyní projednává možnost vytvoření společného uspořádání s organizací ROH, která také umožňuje členství všem zaměstnancům DPP a ŠT, a to i těm, co na běžné členství nemají peníze - díky korunovému členství. Společný výbor bude podle našeho názoru vzájemně výhodný vzhledem k možnosti zastupování, úspor za stejnou či obdobnou režii a díky Stanovám ROH neskonale pružnějším, s delegováním, oproti Stanovami OSD požadovanou úřední mašinérií. Naši členové budou s výsledky jednání seznámeni a formou ankety zjistíme jejich postoje při vánočním výdeji vánoc. Předpokládáme, že **díky úsporám, budeme moci našim členům zvýšit finanční hodnotu jejich členského bonusu** i garantovat páteční službu v kanceláři, bez potřeby „milosrdenství“ podniku skrze omezený a stále klesající počet hodin uvolnění na činnost, hrazenou zaměstnavatelem. **Únorová Konference následně rozhodne jak dál...**

## Akce parník 7.8.2016

**Letošní výlet parníkem nebyl jako minulé roky v Praze** (parník Vyšehrad opravují a cena jiných byla, vzhledem ke krácení prostředků na činnost OO bývalým gen. ředitelem DPP Ďurišem pro nás nereálná), **ale objednali jsme pro zájemce lístky od agentury Pilnaj za exkluzivní cenu (350,- / 250,- děti -zpáteční- za více jak 6hodin plavby celkem) na plavbu po řece Labe z Děčína do Könisteinu a zpět.**

Do Děčína se každý dopravil sám, dle své úvahy, vlakem či autem. Není také reálné dávat si sraz na jednom místě, když naši účastníci přijížděli z celé republiky.. Loď odplula 7. srpna z Děčína ze Smetanova nábřeží-Pod Tyršovým mostem v 9,00 hodin. Šlo o prodlouženou linku s pauzou na prohlídku pevnosti. Zpět do Děčína se vrátila až po 19té hodině. Oběd na palubě bylo možno objednat za 100 Kč (bramboračka a řízek s bramborem) a podával se, netradičně, cestou zpět. Na lodi bylo dostatek místa a každý si sedl, kam chtěl, na palubu či do podpalubí, pokud nechtěl být vystaven sluníčku, které pěkně hrálo(možná až moc). Nápoje servírky skoro nestačily nosit...

Pevnost Konigstein je největší vojenská pevnost a hrad v Evropě s překrásným výhledem do údolí řeky Labe a na Saské Švýcarsko. Trochu svými cestami po hradbách a zastavěným vnitřkem připomíná Vyšehrad v Praze. Raritou je vstup do pevnosti, který probíhá formou proskleného rychlovýtahu zvnějšku hradeb. To nemá u nás asi žádná historická stavba. Na hrad samotný (krom pěšky po červené) se bylo možno po přistání lodí dopravit nejdříve červeným historickým autobusem, dolů pak mašinkou a busem. Zpáteční cena nahoru a dolu je 5 Euro. Kdo šel dolů pěšky, ušetřil 1€. Děti do 6 let jedou zdarma. Cena vstupu na hrad včetně výtahu je 9 Euro a děti do 6 let také zdarma. Němci bohužel, vzhledem k výluce na trati, vypravili na tento den jen jeden autobus za hodinu, kam se, bohužel, všichni nevešli. Jindy prý jezdí dva najednou.. Agentura Pilnaj, které jsme to oznámili, nemohla tuto skutečnost ovlivnit, ale výtku Němcům předá.



Samotný výlet lodí kolem skal v Hřensku byl překrásný a počasí též přálo. Účastníci pořídili velké množství fotografií, z nichž dvě zde uveřejňujeme. Stalo se také, že se několik účastníků někde zapomnělo a včas se nevrátili a loď jim ujela. Na to lze sdělit jen to, že i tramvaj musí odjet z konečné podle jízdního řádu a každý má mít soudnost s odhadem času potřebného pro návrat a raději přijít dřív a třeba se i u lodi v řece vykoupat. Třeba jako Vláďa Straka k úžasu okolostojících...ten stihl úplně všechno... Agentura Pilnaj, se kterou spolupracujeme, vám nabízí i netradiční zážitky jako

let balónem, let letadlem i s možností zkusit si pilotovat, laciné vstupenky do divadel, další výlety i třeba oblíbené wellness pobyty, které přinášíme jako novinku. I do budoucna počítáme se spoluprací a s objednávkou vstupenek i pro naše účastníky. JZ

## Proběhl bowling – podzim 2016.



Na 5.11.2016 byl svolán další turnaj v bowlingu jednotlivců. Přihlásilo se 9 zájemců, sedm dorazilo. Tabulka výsledků je na naší webové stránce. Výkon prvních tří byl fascinující: 265, 231 a 230 bodů a patří mezi nejlepší výsledky všech našich turnajů.. Další turnaj bude na jaře 2017- pravděpodobně v dubnu v sobotu 15., nebo 22. opět od 11hod.



Turnaj se hraje na dvakrát deset hodů (dvojhodů) a nejlepší součet pak vyhrává. Na začátku se rozdělí dráhy, určí pořadí házejících, nováčkům



vysvětlí pravidla, pak si všichni zatreňují, kdo chce občerství a pak už se hraje naostro.... Tak co? Neskusíte to snámi příště i Vy...? Turnaj je otevřen všem zájemcům, jen při obsazení všech drah mají samozřejmě přednost naši členové. Kapacita je ale dostatečná (až 30míst).





Naše odborová organizace využívá

31

## Právní servis prostřednictvím OSD.

**Za tento servis platíme ročně svazu formou odvodu z vybraných příspěvků přes 150tisíc Kč. Jde o významnou položku našeho rozpočtu. Je otázkou, zda –do budoucna- nehledat lacinější servis...**

poskytujeme tak svým členům odbornou konzultační a poradenskou činnost:

- ⇒ **v oblasti pracovněprávní, mzdové, sociální,**
- ⇒ **v oblasti nemocenského a sociálního pojištění,**
- ⇒ **v oblasti přestupkové, trestní, pokud má návaznost na pracovněprávní vztah či výkon odborové funkce,**
- ⇒ **v oblasti občanskoprávní, pokud má návaznost na pracovněprávní vztah či výkon odborové funkce.**



V souladu s [Řádem právní pomoci](#) mají naši členové možnost obrátit se **prostřednictvím výboru základní organizace** s písemnou [žádostí o poskytnutí právní pomoci](#) na Předsednictvo OSD, které s konečnou platností rozhodne, zda bude členovi právní pomoc poskytnuta. **Právní pomoc spočívá v bezplatném zastoupení před soudem I. stupně nebo před státním orgánem. Ve výjimečných a odůvodněných případech může Předsednictvo OSD rozhodnout o poskytnutí právní pomoci i ve II. stupni řízení.**

Naším členům, jsou k dispozici také [Regionálně poradenská centra pro zaměstnance \(RPC PZ\)](#), jejichž garantem je Českomoravská konfederace odborových svazů, na základě projektu „Posilování sociálního dialogu“. Regionálně poradenská centra pro zaměstnance poskytují bezplatné **právní poradenství v oblasti pracovněprávních vztahů.**

Naši členové mohou rovněž bezplatně využít, **právní poradny [Sdružení ochrany nájemníků](#)**, občanského sdružení, jež se specializuje na bytovou problematiku.

**Není Vám jasné, jak využít právní pomoc prostřednictvím našeho svazu?**

Kontaktujte právní oddělení: **Mgr. et Mgr. Jakub Barták**

Mob.: 731 622 978 [bartak.jakub@cmkos.cz](mailto:bartak.jakub@cmkos.cz)

Nabízíme našim členům **poradenství ZDARMA**  
**i v případě oddlužení našich členů.**

Objednávky na právním oddělení OSD na telefonu právního odd. – 731 622 980.

## Pracovně-právní okénko- kontakty- rady- informace:

### Právní poradenství pro členy ČMKOS - oblast Praha a Střední Čechy

		Adresa	Právník	Tel. spoj.	e-mail adresa
Den	Hod.	nám. W. Churchilla 2 130 00 Praha 3 kancelář č. 510, 5. patro	Mgr. Tomáš Palla	739 534 643	<a href="mailto:palla.tomas@cmkos.cz">palla.tomas@cmkos.cz</a>
Pondělí	10.00 - 15.00				
Úterý	10.00 - 16.00	<b>první, třetí, čtvrté úterý v měsíci</b>			
Středa	10.00 - 15.00	<b>druhá středa v měsíci</b>			
Čtvrtek	10.00 - 14.00	<b>třetí, čtvrtý čtvrtek v měsíci</b>			

**Právní poradna ON-LINE je na adrese:**

<http://www.odbory-online.cz/pravni-poradna/pravni-poradna-on-line>

Právní poradna on-line vám umožňuje vyhledávat zodpovězené dotazy, právní výklady, vzory dokumentů či přímo pokládat dotazy právníkům ve věcech pracovněprávních a v oblasti poradenství pro zaměstnance. Celý systém funguje na základě tzv. "klíčových slov". Do políčka napište slovo, kterého se váš dotaz týká (např. "odměňování", "dohoda", "výpověď" apod.). Systém nalezne všechny relevantní články. Pokud ani v jednom nenaleznete odpověď na váš dotaz, můžete pomocí následujícího formuláře kontaktovat našeho právníka v blízkosti regionu, ve kterém se nacházíte. V případě problémů či nejasností nás neváhejte kontaktovat na adrese: [odboryonline@cmkos.cz](mailto:odboryonline@cmkos.cz) (**tato adresa neslouží pro právní dotazy**).

#### Víte že:

#### **Za to, že rajčata jsou červená, může meteorit, který vyhubil dinosaury?**

Že jsou rajčata červená, ví každé malé dítě. Jenže málokdo ví, že rajčata jsou červená kvůli dopadu meteoritu v pravěku. Prapředci této oblíbené zeleniny tehdy změnili svůj genom. Meteorit dopadl na planetu Zemi před 60 miliony let. Podmínky pro život se zcela změnil, což vedlo mimo jiné k vyhynutí dinosaurů. Ovšem problémy měly také rostliny. Vědci zjistili, že genom rajčat se v té době ztrojnásobil a došlo v něm k mnoha změnám. Je zřejmé, že rajčata se snažila adaptovat na nové podmínky. "Takto extrémní rozšíření genomu ukazuje na snahu vyrovnat se s novou situací," říká vedoucí projektu výzkumu genomu rajčat René Klein Lankhorst. Rajčata chtěla přežít, a proto se začala měnit a zbavovala se genetického balastu. Právě v této době získala svou sytě červenou barvu. Zároveň zmizelo několik genů, které produkovaly toxiny. Tehdejší rajčata by pro člověka byla nepoživatelná. Vědci jsou dnes schopni zkoumat geny rostlin do hluboké minulosti a odhalovat tak tajemství jejich vývoje. Možná, že i barva jiných plodin byla původně jiná, kdo ví? zdroj: <http://extrastory.cz/za-to-ze-rajcata-jsou-cervena-muze-meteorit-ktery-vyhubil-dinosaury.html>



## Bud'te členem ZO OSD Motol, bud'te tam kde se Vám to vyplatí!



Tak jako můžete vyměnit autoservis, najdete-li lepší, tak můžete změnit odborovou organizaci. Vaše peníze mohou jít zase zpět k Vám a to při kompletním servisu a pracovně-právní ochraně. U nás to možné je - již více

než deset let.... **Funkcionáře si u nás neplatíme, auta a počítače z odborových prostředků nekupujeme. Rozhodujeme si přímo a bez nařízení shora. Všechny profese si rozhodují přímo.** Naše profesní a zájmové sekce jsou samosprávné se společným rozpočtem a IČem. **Členstvím u nás získáte:**

- **Právní pomoc v trestně-právním pracovním vztahu a pracovně-právním vztahu ZDARMA**, popř. i s možností využití vlastního advokáta
- **Finanční výpomoci při živelních událostech (až do výše 200.000,-Kč).**
- Finanční výpomoc pozůstalým při úmrtí při pracovní činnosti (až do 100.000,-Kč)
- Stávkový fond pro případ stávky a pomoci členům ve stávce.
- Poradenství a kontroly v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci
- **Bezplatný** poradenský servis v otázkách bydlení u Sdružení nájemníků (SON).
- **Finanční podporu při narození dítěte ve výši 2.000,-Kč.**
- Finanční podporu dle rozhodnutí VZO a dar při vlastní svatbě.
- Každoroční slosování čl. legitimací o peněžní šeky (až za 5.000,-Kč) na sněmu OSD
- Každoroční bezplatná tombola o dárkové koše a další ceny na konferenci ZO OSD Motol (na kterou má přístup KAŽDÝ ČLEN dle svého uvážení a každý rozhoduje a každý volí funkcionáře). Svého představitele sekce si volí výhradně členové sekce!
- Oblíbené akce typu "Parník", bowling, víkendový zájezd, petangue. atp..
- **Vánoční finanční příspěvek od cca 1.200,- až přes 2.000,- Kč** pro aktivní členy (pro věrné členy i vyšší, pro členy podporující více organizací mírně nižší ),
- Dětský den či zvýhodnění na akci pro děti našich členů,
- Cenově výhodné svazové pojištění odpovědnosti za škodu vůči zaměstnavateli.
- Sociální pomoc v nenadálé nouzi, při sociální potřebnosti a v tíživé situaci: **(bezúročné půjčky v opodstatněných důvodech se souhlasem Výboru finanční dar při sociální potřebnosti, jednání o umístění na sociální místo po dl.nemoci, apod.)**
- finanční a věcné dary u jubileí 50., 60.let,atp. (500,-Kč), dary u odchodů do důchodu.
- **příspěvek na dětské tábory**, školy v přírodě atp. ve výši 500,-Kč/člen/dítě a rok,
- **Náš vlastní časopis ZDARMA** s možností Vašich příspěvků a inzerce zdarma,
- zavedení penzijního pojištění v místě Vašeho pobytu či na pracovišti za výhodných podmínek, úrazového pojištění s doživotní rentou za exkluzivní cenu, zajistíme levný tisk z naší vlastní tiskárny, apod. smluvní aktivity. Naši členové jsou i finančníci, OSVČ,..
- **U větších skupin, kde v podnicích funguje sekce, vyjednááváme KS -a růst mzdy..!**
- **Levný Internet 1,5 , 3 a 10Gb** za cca 140/200/400 Kč- ve spolupráci s Vodafone.
- **Vlastní výhodný tarif** ve spolupráci LamaMobil v síti Vodafone vč. FREE s Internetem
- **Slevu na ubytování** v různých penzionech a chatách nabízených k rekreaci ČMKOS, slevu na rekreaci u smluvních cestovních kancelářích, např. Travelsport 16% laciné zájezdy a vstupenky u agentury Pilnaj. Samozřejmostí je řešení problémů, komise, jednání s managementem, kolektivní vyjednávání, personální agenda, řešení mimořádností.. atd –

**Být našim členem se vyplatí!**

více na: [www.zoosdmotol.cz](http://www.zoosdmotol.cz)

## Aktuální kontakty na funkcionáře Odborové Rady (ZO OSD Motol+ROH):

předseda ZO OSD Motol- Zabloudil Jiří dr.h.c. –774 746 800 (free a VPN)  
 prezident Odborové rady [zabloudil@zoosdmotol.cz](mailto:zabloudil@zoosdmotol.cz) popř. [predseda@zoosdmotol.cz](mailto:predseda@zoosdmotol.cz)  
 Kancelář ZO OSD Motol- Plzeňská 217/101, Praha 5, 150 00. Návštěvní den Pátek 9-15 hodin.



hospodářka OR (ZO OSD Motol+ROH) – Cibulková Lucie – 774 746 812 (free a VPN)  
[lucie@zoosdmotol.cz](mailto:lucie@zoosdmotol.cz)



I.místopředseda a předseda OR (ZO OSD Motol+ROH) - za sekci L.D.  
 – Hanuš Jiří – 774 746 809 (free a VPN) [hanus@zoosdmotol.cz](mailto:hanus@zoosdmotol.cz)



předsedkyně OR(ZO OSD Motol+ROH) za sekci ŘED – Suchá Věra  
 - 775 270 250 [sucha@zoosdmotol.cz](mailto:sucha@zoosdmotol.cz)



tajemník OR (ZO OSD Motol+ROH) za sekci ŘED – Pakosta Jiří  
 – 774 746 801 (VPN) [pakosta@zoosdmotol.cz](mailto:pakosta@zoosdmotol.cz)



předseda OR (ZO OSD Motol+ROH) za sekci Žižkováci – Válek Vlastimil  
 – 774 746 816 (free a VPN) [valek@zoosdmotol.cz](mailto:valek@zoosdmotol.cz)



předseda OR (ZO OSD Motol+ROH) za sekci Udržovačky– Ing.Douša Jaroslav CSc.  
 a předseda ROH – 603 480 215 [dousa@zoosdmotol.cz](mailto:dousa@zoosdmotol.cz)



předseda OR (ZO OSD Motol+ROH) za sekci Škodovka – Richterová Růžena  
 – 774 746 808 (VPN) [richterova@zoosdmotol.cz](mailto:richterova@zoosdmotol.cz)



tajemník OR (ZO OSD Motol+ROH) nominován za ROH ve ŠT – Holler Petr  
 - 728 635 690



předseda OR (ZO OSD Motol+ROH) za sekci DEPO – Jantač Miroslav  
 - 604 817 661 [jantac@zoosdmotol.cz](mailto:jantac@zoosdmotol.cz)



předseda OR (ZO OSD Motol+ROH) za sekci Metro – Schmid Jiří  
 – 799 798 906 [schmid@zoosdmotol.cz](mailto:schmid@zoosdmotol.cz)



místopředseda za sekci **Autobusy** - nemá od června 2016 svého místopředsedu- kompetence přechází  
 dočasně na OR **kandidaturu můžete podat i na: [info@zoosdmotol.cz](mailto:info@zoosdmotol.cz)**

předseda OR (ZO OSD Motol+ROH) za sekci BUS-Řepy - Sarközi Josef  
 – 774 746 817 (VPN) [sarkozi@zoosdmotol.cz](mailto:sarkozi@zoosdmotol.cz)



předseda OR (ZO OSD Motol+ROH) za sekci Střešovice – Zewel Zdeněk  
 – 731 479 991 [zewel@zoosdmotol.cz](mailto:zewel@zoosdmotol.cz)



předseda OR (ZO OSD Motol+ROH) za sekci Vrchní vedení – Kudrna Tomáš  
 – 736 483 603 [kudrna@zoosdmotol.cz](mailto:kudrna@zoosdmotol.cz)



předseda OR (ZO OSD Motol+ROH) za sekci z ČAD Blansko – Sychra Petr  
 – 733 487 788 [sychra@zoosdmotol.cz](mailto:sychra@zoosdmotol.cz)



sekce **Unie Frakcí** nemá svého místopředsedu- kompetence přešla přímo na OR  
**Náhradníci:** Vávra Jakub (ŘED), Bergmann Tomáš(Autobusy), Kondrk Michal(DEPO)

**RK:** Nejedlo, Vlk, Reich, Fiala

**(VPN = naše síť pro volání a SMS zdarma)**

**Reklama našich členů ZDARMA.** V našem časopisu můžete inzerovat **zdarma** všichni členové ZO OSD Motol, ČMKOS a ROH.



**Máte zájem  
o kravatové spony**  
s motivy různých typů tramvají,  
autobusů, metra, vlaků atp. ?  
Volejte 602 737 452  
p. Michal Chrást  
cena 160,-/ks

**Reich Zdeněk  
malování, lakování**  
mobil: 603 152 634,  
telefon: 257 215 973.

**Zajímá Vás, jakou vodu pijete?**

**Chcete mít jistotu,  
že je kvalitní?**  
Vodní filtr e-Spring Vám  
ji zajistí.  
Volejte 724 303 685, 774 746 823  
Michal Hrušovský  
www.amway.cz/nase-znacky/espring-cs

nabízíme našim členům **finanční úsporu v oblasti HYPOTÉK**  
**DÍKY ČLENSKÉ LEGIMACI NAŠÍ**  
**ODBOROVÉ ORGANIZACE,**  
**můžete mít:**

- \* slevu na úroky 0,2% ,
- \* vstupní poplatky do úvěru zdarma,
- \* u KB úvěru vedení úvěrového účtu zdarma,
- \* pomoc při koupi i prodeji nemovitosti (se slevou na provizi makléře až 20%),
- \* 100% poskytnutí hypotéky,
- \* zdarma refinancování hypoték – bez jakéhokoliv poplatku

Máte-li v plánu vzít si hypotéku, využijte členství v ZO OSD Motol a ušetřete tisíce

**Kontakt:**

Hypocentrum Modré pyramidy , Jiří Kahoun – hypoteční poradce Modrá pyramida stavební spořitelna, a.s. ,  
Jindřišská 17, 110 00 Praha 1  
Mobil: 724 304 363 , e-mail:  
[jiri.kahoun@mpss.cz](mailto:jiri.kahoun@mpss.cz)  
[www.hypocentrum.cz](http://www.hypocentrum.cz)

„kdo se trápí, okrádá sám sebe“

*Žádáte o pomoc, o radu ?  
Snažím se pomáhat, aby  
Vy jste mohli pomoci  
sobě i druhým.  
Nejste sami !*

**Elena** tel.: 728193229,  
281864249

*výklad karet, magická  
energie svící, poradenská  
činnost v oblasti zdraví*

**pomozme nešťastným  
kočkám**

sběrka starých hadrů pod  
nemocné kočky, případně  
žrádla atp., je ve vozovně  
Motol- krabice je na  
chodbě u výpravny 24hod.

[www.azyl-  
kocourkov.cz](http://www.azyl-kocourkov.cz)

**ALFA BVG , s.r.o.**

Imrychova 881 ,  
Praha 4 – Kamýk.

- \* **Daně a účetnictví**
  - \* **žaluzie**
  - \* **tisk a knihařské práce**
- Ing. Jaroslav Douša, CSc. -  
603 480 215 ,  
koordinátor:  
Zdeněk Vlk: 725 602 599  
[tuvlk@seznam.cz](mailto:tuvlk@seznam.cz)

**Zde může být i vaše reklama,  
informujte se na tuto možnost u předsedy**



*Nejste členem, přesto chcete u nás inzerce? Jde-li o zajímavý produkt, či službu, z něhož budou mít naši členové užitek, pak vám rádi vyhovíme. Zdarma či za symbolickou platbu.*

ZO OSD Motol, Plzeňská 217 /101 Praha 5 150 00, info@zoosdmotol.cz , IČ: 71242333,  
účet: 195756229/0300 POSKYTUJEME REKLAMU našim členům(a jejich blízkým) ZDARMA



**Prakopuška:** je určená pro zábavnou střelbu na terč. Její poměrně vysoká, ale volitelná účinnost je založena na principu kladek, díky kterým je modelářská pryž natažena po obou stranách rovnoměrně a po celou dráhu v tahu. Lze střílet speciálními šípkami, nebo díky pouzdru například oblázky o velikosti 5-10mm. Zaměřování pomocí muška hledí, po domluvě lze instalovat laserové ukazovátko, nebo puškohled.

**V případě zájmu lze objednat na:  
731 150 679**

Je možné domluvit barvu i délku. Na délce dráhy, po kterou působí pryž na střelu, je závislá účinnost a razance střely. **Zaváděcí cena v základním provedení 1.600,-Kč.**

### Časopis ZO OSD Motol -

**registrace: MK ČR E 17 551** tisk a distribuce svépomocí, cena zdarma, náklad cca 1.000 ks. Vydáno: 12-2016 Redakce: VZO, šéfredaktor: předseda ZO OSD  
Kontakt: casopis@zoosdmotol.cz

## PRODÁVÁTE BYT?

NABÍDNĚTE HO NAŠIM PROVĚŘENÝM KLIENTŮM



**PRODÁNO  
za 2.1 mil.**



**Peníze na účtě do 30 dnů  
od zahájení prodeje.**

- PROVĚŘENÍ ZÁJEMCI
- PROFESIONÁLNÍ PREZENTACE VAŠEHO BYTU
- KVALITNÍ PRÁVNÍ SERVIS
- GARANCE 10 LET NA TRHU!

NEJSME VŠUDE, NEDĚLÁME VŠECHNO A NEDĚLÁME S KAŽDÝM  
*Ale tam, kde jsme, jsme vidět a prodáváme.*

GENERAL REALITY a.s., Václavské náměstí 64, 110 00 Praha 1, www.general-reality.cz



**RUDOLF ZEMAN**  
realitní makléř



**+420 724 515 752**



### MUDr. Marek Štádler zubní lékař

- přijímáme nové pacienty
- smlouvy s pojišťovnami - VZP (111), OZP (207), ZPMV (211), VoZP (201)
- zhotovujeme fotokompozita, amalgámy, protetické práce v dostupných cenách

☎ 720 974 097

📍 Pod Jarovem 2233/13, Praha 3

## Podívejte se, jak budeme jednou cestovat

**Vlak ve výšce, rozpojovací MHD a „měsíční“ auto.** Zdroj: [http://byznys.lidovky.cz/vlak-ve-vysce-pod-nim-tendr-s-uhlim-rozpojovaci-mhd-jak-budeme-jezdit-1ii-/doprava.aspx?c=A160929\\_173416\\_In-doprava\\_pave](http://byznys.lidovky.cz/vlak-ve-vysce-pod-nim-tendr-s-uhlim-rozpojovaci-mhd-jak-budeme-jezdit-1ii-/doprava.aspx?c=A160929_173416_In-doprava_pave)

Číňané v létě postavili promo trať autobusu, který jezdí po kolejnicích lemuujících silnici – lidé tak sviští několik metrů nad auty, kolony se jich netýkají. I zbytek světa přemýšlí, jak vyzrát na dopravní kolapsy a města topící se ve smogu. Možné scénáře nabídla futuristická část dopravního veletrhu Innotrans, který se konal minulý týden v Berlíně. Kromě známého dopravního tubusu



Hyperloop pod záštitou vizionáře z Tesly Elona Muska se v německé metropoli objevily i méně okoukané vize. **Lidé nahoře, náklad dole.** Firma SkyWay z Britských Panenských ostrovů si budoucnost spojuje s tratí ve výšce. Chce stavět systém kolejí umístěných nad úrovní země, na kovových konstrukcích. Jezdit rychle, levně a vyhnout se třeba výlukám typickým pro běžné tratě. Vize počítá s tím, že by zavěšenou dráhu sdílel osobní vlak a pod ním z jiné kolejnice visící „tendry“ s nákladem, například s uhlím. SkyWay ve svých plánech uvažuje o rychlovlacích, které dokáží jet přes 500 kilometrů v hodině, či městských jednotkách, které nad chodníky a lidmi pofrčí rychlostí vyšší než 150 kilometrů v hodině. A také o efektivní nákladní dopravě.

**Spojení v modulu-** Možná tu situaci znáte. Tři autobusy jedou společně část trasy a pak se na křižovatce rozjedou do tří různých směrů. Často bývají



poloprázdné. Idea italské společnosti Next Future Transportation nabízí úspornější řešení. Tři elektrické automatické moduly jedou společně a v potřebné chvíli se rozpojí. Cesta je pro dopravní podnik lacinější, do méně

žádané části města tak jede třeba jen malý vůz pro pár lidí. Myšlenka rozpojitelných modulů – které vizuálně trochu připomínají silniční lanovku – se ale vůbec nemusí týkat jen hromadné dopravy. „Vycházíme z toho nejlepšího, co vytvořili ostatní před námi, a učíme se z chyb ostatních. Vytváříme nejúčinnější, nejbezpečnější a nejspolehlivější dopravní systém, jaký kdy existoval,“ stojí v sebevědomé formulce na webu SkyWay.

**Měsíční doprava** - Moon Mobility je dílem studentů produktového designu z Berlína a Postupimi. Snaží se propojit ekologii, úsporu nákladů i to, jak dopravní prostředek vypadá. Aerodynamický vůz s automatickým řízením lze sdílet, cestu dokáže naplánovat příslušná aplikace. Umožňuje cestování na krátké i delší vzdálenosti. „Měsíční“ auto – samozřejmě velmi



ekologické – tak lze využít jako taxi či dopravu na výlet. Vnitřní uspořádání vozu v základní podobě pro čtyři lidi má ambici nabídnout příjemný společenský prostor, jedna z vizualizací ukazuje například muže hrajícího během jízdy šachy. Problém údajně není ani cestování pro lidi na vozíčku. Zdroj: [http://byznys.lidovky.cz/vlak-ve-vysce-pod-nim-tendr-s-uhlim-rozpojovaci-mhd-jak-budeme-jezdit-1ii-/doprava.aspx?c=A160929\\_173416\\_In-doprava\\_pave](http://byznys.lidovky.cz/vlak-ve-vysce-pod-nim-tendr-s-uhlim-rozpojovaci-mhd-jak-budeme-jezdit-1ii-/doprava.aspx?c=A160929_173416_In-doprava_pave)

## **ZO OSD Motol Vás pozvala na jednodenní zájezd do Drážďan**

**v sobotu 10.12.2016.** Drážďany nazývané Florencií na Labi nabízí možnost pěší procházky starým městem: Brühlovy terasy nad Labem, renesanční zámecký komplex, barokní Taschenbergský palác, nádvoří s grafitovou malbou na míšeňském porcelánu Fürstenzug, kostel Hofkirche, Semperova opera, náměstí Neumarkt, kostel P. Marie, náměstí Altmarkt s pozdně barokním chrámem Kreuzkirche, Nová radnice, jejíž věž s vyhlídkovým ochozem měří 100 m. **V**



**historickém centru probíhají tradiční adventní trhy. CENA byla stanovena na 450 Kč – pro naše členy 200,-Kč-** a zahrnuje dopravu luxusním autobusem, pojištění sedadel a proti úrazu(OSD), služby průvodce. **Platba** odpisem z členského bonusu je možná a na přání je též možný výběr z členského bonusu na výměnu peněz za Eura - až do výše vašeho zůstatku z odloženého bonusu za 1-10/2016. **Zprávu z této akce přinese Motoláček č.33.**



### **Turistickou atrakcí bratislavského Ufa jsou pisoáry.**

Vyhledávanou turistickou atrakcí v Bratislavě je již dlouhá léta restaurace Ufo umístěná ve výšce 85 metrů na Mostě SNP, který překlenuje řeku Dunaj. Zástupy turistů míří nejen na vyhlídku nad ní, z níž mají jako na dlani Bratislavský hrad, parlament a historické centrum slovenské

metropole, ale mužská část neopomene ani návštěvu toalet. Důvodem jsou pisoáry. Občas se tam před záchodky dokonce vytvoří fronta pánů, kteří drží v rukou své fotoaparáty nebo mobilní telefony a trochu rozpačitě se rozhlížejí kolem. Chtějí si totiž odnést snímek pisoárů, které jsou svým designem velmi netradiční. Jde o dva plechové kbelíky vtipně umístěné na podstavcích.

Zařízení je plně funkční — neschází v něm automatické splachování. „Naše toalety, především ty pánské, jsou opravdu velkou turistickou atrakcí. Přední stěna je i v této části restaurace prosklená, takže návštěvníci mají i z nich výhled do okolí. Samozřejmě muži si pisoáry často fotí kvůli kbelíkům. Na dámy na jejich toaletě žádné takovéto designové překvapení nečeká,“ řekla Právu s úsměvem manažerka restaurace Daniela Kunášová. zdroj: <https://www.novinky.cz/cestovani/419559-turistickou-atrakci-bratislavskeho-ufa-jsou-pisoary.html>

# Nabídka **výhodného a laciného**



**volání SMS, MMS, atp. vč. Internetu (či bez něj)**  
**pro členy Odborové rady (ROH a ZO OSD Motol)**



**Tarif SPOŘIVÁ LAMA** s 50% slevou

pro naše členy **za 99,-Kč** (50% sleva oproti veřejné ceně 199Kč) obsahuje:

- 100 min volných minut všech sítí, po vyčerpání za 1,50Kč
- 180 SMS do sítě LAMA MOBILE, po vyčerpání za 1,50Kč
- 20 SMS do všech sítí, po vyčerpání za 1,50Kč
- MMS za 5Kč
- volné minuty v síti LAMA MOBILE neomezeně

**Tarif CHYTRÁ LAMA** s 20% slevou pro naše členy **za 199Kč** (20% sleva oproti veřejné ceně 249Kč) obsahuje:

- 150min volných minut do všech sítí, po vyčerpání za 1,50Kč
- 50 SMS do všech sítí, po vyčerpání za 1,50Kč
- MMS za 5Kč
- 150MB dat (vhodné pro navigaci v mobilu)
- volné minuty v síti LAMA MOBILE neomezeně (vodné pro rodiny, kamarády)

**FREE - Tarif RODINA za 399Kč** (neveřejná nabídka) obsahuje:

- **neomezené volání na pevné linky a do mobilních sítí v rámci ČR**
- **neomezené zaslání SMS**
- **1,5 GB dat** (vhodné pro navigaci v mobilu, prohlížení web. stránek, poštu atp.)

Pro nové zákazníky zároveň platí portační nabídka, tedy při převedení telefonního čísla k LAMA MOBILE bonus 2.000Kč. „Bonus ve výši 2 000 Kč ve formě slevy na naše služby má možnost získat každý, kdo si k nám převede své telefonní číslo. Po dobu 34 měsíců můžete využívat každý měsíc slevu 60 Kč na Vyúčtování. Nárok na slevu získáte úhradou předchozí faktury v době její splatnosti. V následující faktuře, jejíž výše bude minimálně 199 Kč vám pak automaticky odečteme z celkové částky 60 Kč.“

**Naše organizace pouze potvrzuje vaše členství, na jehož základě s vámi operátor uzavře smlouvu. Sami si pak ručíte za platby, sami si nastavujete, co chcete... Potvrzení- každý pátek v kanceláři ZO OSD Motol 9-15 hodin.**

## ZO OSD Motol (člen Odborové rady)- se sídlem v Motole:



přijímá nové členy i funkcionáře - **Využijte i Vy členských výhod:**

- Právní ochrana • Příspěvky (děti, jubilea, svatby, soc. potřebnost, atp.)
- Členský bonus - v hotovosti až 2.000,-Kč - k vánocům (popř. je možný i výběr dle potřeby člena během roku, např. po nemoci či na dovolenou) • Slosování o finanční částky, tombolu zdarma, aj. , • Vlastní laciný telefonní a datový tarif (od 99,-Kč), • slevy u firem a institucí, cestovek, bank a pojišťoven • SMSinfo a e-mailové zprávy zdarma • návštěvní pátek s páteční kávou v kanclu zdarma

Tak jako můžete vyměnit autoservis, najdete-li lepší, tak můžete změnit odborovou organizaci. Proč si máte jen platit svými příspěvky plat nějakého „nepostradatelného“ kancelářského staříka? Vaše peníze mohou jít zase zpět k Vám a to při kompletním servisu a pracovně-právní ochraně. U nás to možné je. **Funkcionáře si z příspěvků neplatíme, auta a počítače z odborových prostředků nekupujeme. Rozhodujeme si přímo a bez nařízení shora.**

Všechny profese si své potřeby rozhodují přímo. Společné potřeby řeší výbor a odborníci ve svazu. Každý náš člen může volit a být volen na všech úrovních řízení organizace. Na členskou schůzi –v únoru- má přístup a hlasuje zde každý náš člen. **Předsedu i místopředsedy za jednotlivé sekce si členové volí sami, tajně a přímo.** Tvoříme velký rezervní fond, který koncem roku rozpouštíme ve formě bonusů všem našim členům, podle míry jejich výše čl. příspěvků.

[www.zoosdmotol.cz](http://www.zoosdmotol.cz) , [info@zoosdmotol.cz](mailto:info@zoosdmotol.cz)

### Přihláška do Základní Organizace Odborového Svazu DOPRAVY

Jméno: ..... Příjmení: .....

Datum narození: ..... Bydliště: .....  
 .....PSČ.....

( je-li k dispozici, pak i středisko: ..... služební číslo: ..... )  
 zaškrtněte: aktivní zaměstnanec - důchodce - žena na mateřské dovolené -  
 dlouhodobě nemocný - učeň/studující - nezaměstnaný(-á)

dne: .....2016\_žádá o členství v **ZO OSD MOTOL**

.....  
 podpis a razítko předsedy ZO OSD MOTOL .....  
 podpis člena

ZO OSD MOTOL se zavazuje, že vyplněné údaje bude považovat za důvěrné a nesdělí je žádné jiné osobě.

**Chcete-li zařadit do informačního systému SMS zpráv od organizace zdarma?**  
 uveďte nám zde prosím své číslo:... +420.....  
 či e-mail:.....

**Chcete k nám přejít od jiné odborové organizace? Jak na to? Informaci vám poskytnou naši funkcionáři, získáte ji v naší kanceláři v pátek, nebo prostřednictvím e-mailu: [info@zoosdmotol.cz](mailto:info@zoosdmotol.cz)**





Dohoda o srážkách ze mzdy dle § 146 písmeno c Zákoníku práce

## Základní Organizace Odborového Svazu Dopravy - Motol

evidenční číslo: 33-0083-0115      **ZO OSD Motol**

se sídlem: **Plzeňská 217/101 Praha 5 150 00, IČO: 712 423 33**

zastoupená předsedou ZO OSD Motol p. **Jiřím Zabloudilem dr.h.c.** ( dále jen „ odborová organizace“)

a

pan / paní ..... datum

narození.....

bytem.....

\* zaměstnanec **Dopravního podniku hl.m. Praha a.s.** IČO:00005886 se sídlem: Sokolovská 217/42, P9, 190 22 nebo

\* zaměstnanec **Škoda Transportation a.s.** IČO:62623753 se sídlem: ul.Borská 2922/32 Plzeň 301 00

\* zaměstnanec **ČAD Blansko a.s.** IČO:49454641 se sídlem: Nádražní 2369/10 Blansko 678 20 nebo

nebo.....

(\* = nehodící se škrtněte).

dále jen „ člen “

pracoviště: ..... sl.č. ....

uzavřeli níže uvedeného dne podle § 146 písmeno c Zákoníku práce

tuto **dohodu o srážkách ze mzdy**

1. Člen se zavazuje platit pravidelně měsíčně členský příspěvek odborové organizaci ZO OSD Motol ve výši 1 % z čistého příjmu (včetně náhrad mezd, odměn za prac. pohotovost, nemocenských dávek, atp.) a to počínaje **od začátku měsíce ..... 201.....** formou srážek ze mzdy.
2. Člen souhlasí s tím, aby členský příspěvek v uvedené výši srážel jeho zaměstnavatel (plátce mzdy) z jeho měsíčních příjmů a měsíčně jej poukazyval na účet odborové organizace č. **195756229 /0300** u peněžního ústavu **ČeskoSlovenská Obchodní Banka a.s.** a poskytoval odborové organizaci údaje o výši sraženého členského příspěvku.
3. Člen dává výslovný souhlas ke zpracování osobních údajů zaměstnavateli i odborové organizaci k účelu plnění této dohody a na období v ní stanovené.
4. V případě ukončení členství je člen povinen oznámit tuto skutečnost osobně zaměstnavateli písemnou formou bez zbytečného odkladu, na příslušném a potvrzeném tiskopise, jež mu vydá předseda ZO OSD Motol, nebo který je k dispozici na webové stránce ZO OSD Motol. Zároveň je člen nejprve povinen doplatit veškeré pohledávky vůči odborové organizaci (splátky, faktury tlf., dlužné příspěvky, zbytek nedoplatené půjčky, aj.).
5. Odborová organizace s tímto způsobem placení členského příspěvku souhlasí a zavazuje se, že tyto poskytnuté údaje bude považovat za důvěrné a nesdělí je žádné jiné osobě.
6. **Tato dohoda je platná a účinná po dobu trvání členství v odborové organizaci.** Je vyhotovena ve třech vyhotoveních, která obdrží člen (po potvrzení přijetí), odborová organizace a zaměstnavatel.

V Praze dne .....

podpis a razítko odborové organizace ZO OSD Motol

podpis zaměstnance.....

Převzetí jednoho vyhotovení „Dohody o srážkách ze mzdy“ potvrzuje

Převzal dne

.....

podpis zástupce zaměstnavatele .....



ROH (člen Odborové rady) jsou **odbory za pouhou 1,-Kč měsíčně**, tedy **pro všechny zaměstnance v DPP a ve Škodovce**, i pro ty, kteří by si nemohli dovolit platit jedno procento z čisté mzdy, coby členský příspěvek.

Hájíme zájmy všech zaměstnanců, v podnicích kde působíme a každý si může toto členství dovolit. Ne, nečekejte u nás soubor členských výhod ani bonusový profit. To ani není za korunu možné. I tento časopis vyjde na víc, než celoroční platba členského příspěvku. Protože evidence s nulou není účetně možná, **nabízíme vám jen symbolické korunové členství. To si může přeci dovolit každý.** I ten s dluhy i ten s nízkým příjmem, i ten co už je v nějakých jiných odborech - i takové vítáme. **Za projevený zájem děkujeme.** Přihlášky ke stažení na našem webu: [www.odborny.org](http://www.odborny.org) nebo na požádání v kanceláři ZO OSD Motol, či e-mailem na: [info@zoosdmotol.cz](mailto:info@zoosdmotol.cz) a i zde v Motoláčku. Adresa pro fyzickou korespondenci je: **Ing. Douša CSc., ROH, Bří Nováků 170, Jeneč, 252 61.**

Dohoda o srážkách ze mzdy dle § 146 písmeno c Zákoníku práce

## Rada odborových hnutí

se sídlem: Jeneč, Bří Nováků 170, 252 61, IČ: **04242394** zastoupená předsedou ROH:  
Ing. Jaroslavem Doušou CSc., dále jen „odborová organizace“

a

pan / paní .....

datum narození..... bytem.....

\* **zaměstnanec Dopravního podniku hl.m. Praha a.s.** IČO:00005886 se sídlem: Sokolovská 217/42, P9, 190 22  
nebo

\* **zaměstnanec Škoda Transportation a.s.** IČO:62623753 se sídlem: ul.Borská 2922/32 Plzeň 301 00  
(\* = nehodící se škrtněte.) dále jen „člen“

pracoviště: .....sl.č. ....

uzavřeli níže uvedeného dne podle § 146 písmeno c Zákoníku práce  
tuto **dohodu o srážkách ze mzdy**

1. Člen se zavazuje platit pravidelně **měsíčně členský příspěvek** odborové organizaci ROH **ve výši 1,-Kč (jednu korunu)** ze svého příjmu a to počínaje **od začátku měsíce** .....  
201... formou srážek ze mzdy a souhlasí s tím, aby členský příspěvek v uvedené výši srážel jeho zaměstnavatel (plátce mzdy) z jeho měsíčních příjmů a měsíčně jej poukazoval na účet odborové organizace č. **115-808020207 / 0100** u peněžního ústavu **Komerční banka** a poskytoval odborové organizaci údaje o frekvenci sraženého členského příspěvku v daném měsíci pro daný rok.
2. Člen dává výslovný souhlas ke zpracování osobních údajů zaměstnavateli i odborové organizaci k účelu plnění této dohody a na období platnosti dohody.
3. Tato dohoda je platná a účinná po dobu trvání členství v odborové organizaci. Je vyhotovena ve dvou vyhotoveních, která obdrží člen (po potvrzení přijetí) a zaměstnavatel. V případě ukončení členství je člen povinen oznámit tuto skutečnost osobně zaměstnavateli písemnou formou bez zbytečného odkladu.

V Praze dne .....

podpis zaměstnance.....

podpis a razítko odborové organizace

# Letos už to nestihneme- ale co za rok ?

Tip na pohádkový adventní výlet - (letos to bylo 26.11.2016)

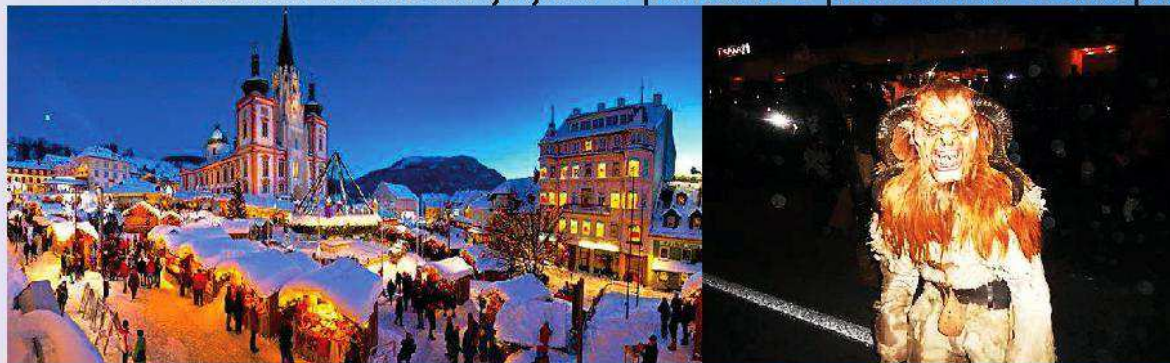
## Mariazell – naladte se na Vánoce s tradičním průvodem čertů

*Často přemýšlíme nad tímto zájezdem...* Tradiční „Běh čertů“ vám rozpumpuje adrenalin v těle! Pravou vánoční atmosféru si navodíte v rakouském Mariazelli, kouzelném městečku plné vánoční atmosféry. Malebné historické město Mariazell leží v oblasti severních vápencových Alp, u hranic rakouských spolkových zemí Štýrsko (Steiermark) a Dolní Rakousko (Niederösterreich), asi 130 km jihozápadně od Vídně. Nádherný výhled na okolní zasněženou krajinu se vám otevře, pokud se přepravíte lanovkou na Bürgeralpe.

Ve městě je spousta vánočních atrakcí – andělský poštovní úřad, živé jesličky, různé betlémy včetně mechanického nebo perníková chaloupka skutečných rozměrů. Nahlédnete do tajů výroby včelích produktů – vosku, medoviny a perníčků. Na adventním trhu před bazilikou jsou u stánků nabízeny právě vánoční produkty z jedlového dřeva a je zde vystaven největší adventní věnec v Rakousku, který má průměr 12 metrů a váží 6 tun. Dále uvidíte pohyblivé jesličky zabudované do skalního výklenku s vyobrazením města Jeruzalém a celého Kristova života a také obrovskou perníkovou chaloupku, která měří 5 metrů a na kterou bylo spotřebováno celých 1000 kg perníku! Město je proslulé výrobou tradičních medových perníků Pirker a svíček z včelího vosku. Již 132 let zde také vzniká nápoj Arzberger ve stejnojmenné malé likérce. Likér je vyráběn tajnou recepturou z 33 druhů bylinek. Můžete zde také ochutnat jäggertee - místní nápoj, který obsahuje extrakt čaje, jamajský rum a ovocné brandy. Pije se horký jako svařák a obsahuje 12 - 15 % alkoholu. V podvečer se přesunete do sousední vesničky, kde zhlédnete **fascinující čertovský večerní průvod**. Večerní soumrak vás strhne do víru čertovského řádění s více než 100 čerty ve strašidelných kostýmech, děděných z generace na generaci. Užijete si pravý čertovský rej doprovázený alegorickými vozy s ozářenými světelnými efekty a za zvuků pekelné hudby.

Kouzelnou atmosféru doplňuje panorama zasněžených Alp.

V rakouském městečku je jako v pohádce s perníkovou chaloupkou!



Uvidíte živé jesličky a perníkovou chaloupku skutečných rozměrů, úžasné masky čertů a spoustu dalších zážitků.... **Máte zájem o tuto akci?** Mariazell – vzdálenost z Ostravy 440 km, z Brna 273 km, z Prahy 397 km

Přejeme všem  
jejich rodinám  
vánoční svátky  
a splněných

Těšíme se  
spolupráci  
s Vámi,  
roce

naším členům,  
i sympatizantům,  
plné pohody,  
přání.

na další  
a činnost,  
i v příštím  
2017

