



Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.

LEDEN

STRIP 2010

ROČNÍK XI – ČÍSLO 102

**Kolektivní vyjednávání
pro rok 2010** (str. 4–5)

FAB v roce 2010 (str. 5)

**Datové schránky
nastoupily – 1. část** (str. 6–7)

**Rozhovor s cestovatelem
a fotografem
Jiřím Kolbabou** (str. 3)

Fejeton (str. 8)



Ocenění od generálního ředitele za významnou práci



Po skončení grémia GŘ, které se uskutečnilo 18. prosince 2009 v konferenčním sále IATCC, předal generální ředitel Řízení letového provozu ČR, s. p., Jan Klas ocenění jednotlivcům za významnou práci během uplynulého roku. Tato ocenění byla udělena opět ve třech kategoriích.

Kategorie zaměstnanec ŘLP ČR:
Ing. VLADIMÍR ČÍZEK
za rozvoj ATM systémů v České republice

IVAN KRÁKORA
za celoživotní přínos a rozvoj služeb řízení letového provozu v České republice
JINDŘICH KROH
za celoživotní přínos a rozvoj služeb řízení letového provozu v České republice
Ing. JAROSLAV OLEXA
za celoživotní přínos a podporu službám řízení letového provozu v České republice
Ing. ZDENĚK SRŠEŇ
za profesionalitu a rozhodnost v mimořádné situaci

Kategorie student:

MICHAL ŠTENS
za zpracování diplomové práce na téma „Monitorovací přijímač hlášení systémů ACAS (TCAS)“

Kategorie sponzoring:

JANA POULOVÁ, Společnost DUHA – Nadace pro děti postižené mozkovou obrnou
za úspěšnou realizaci sponzorského pro-

gramu a naplňování principů společenské odpovědnosti podniku

Ing. MAGDALENA ČÁSLAVSKÁ, APLA Praha, Střední Čechy, o. s.

za úspěšnou realizaci sponzorského programu a naplňování principů společenské odpovědnosti podniku

Na snímku: Ocenění přebírá Jaroslav Olexa (vlevo) mis

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

V lednu 2010 oslaví jubileum nepřerušovaného pracovního poměru u ŘLP:

Ilona Meryová, operátor reprografické techniky, reprografické a distribuční oddělení **15 let**

Alexej Podrazský, zásobovač, oddělení materiálně technického zásobování **20 let**

Oliver Kňážík, řidič, oddělení technicko provozní služby **25 let**

Zdeněk Micka, ing., supervizor na TS II, oddělení automatizovaných systémů Praha **25 let**

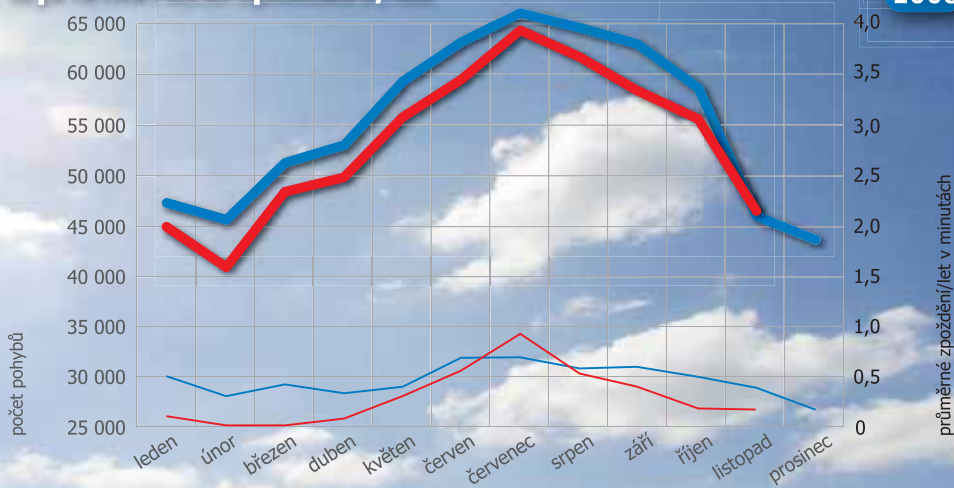
Jana Rehbergerová, samostatný odborný referent specialista, oddělení technicko provozní služby **25 let**

Jan Samšiňák, RNDr., vedoucí instruktor II, oddělení IFR **25 let**
Blahopřejeme!

Personálie

Od 1. 1. 2010 vykonává funkci náměstka SCL **ing. Zdeněk Prejzek**, vedoucím střediska ACC je **ing. Marek Rom**, vedoucím střediska RCC se stal **mgr. Jan Mandaus** a vedoucím střediska RIS **ing. Radek Procházka**. **DPER**

FIR Praha: Srovnání počtu pohybů (IFR) a průměrného zpoždění/let



Zdroj: AI

Počet pohybů na letišti Praha

LISTOPAD 2009/2008 (IFR)

Zdroj: AI

2008	2009
celkový počet	
12 360	11 757
nejvyšší počet/den (13. 11.)	
520	477
nejvyšší počet/hod. (10. 11.)	
45	44

Počet pohybů ve FIR Praha

LISTOPAD 2009/2008 (IFR)

Zdroj: AI

2008	2009
celkový počet	
45 977	46 223
nejvyšší počet/den (13. 11.)	
1 701	1 706
nejvyšší počet/hod. (20. 11.)	
133	131

Statistika provozu

listopad 2009/2008

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha		Nárůst provozu v %	Počet zpoždění/ACFT v min.	
2008	2009	09/08	2008	2009
listopad	45 977	46 223	0,39	0,21

Počet pohybů na letištích – Česká republika												
Praha (IFR)			Brno			Ostrava			Karlovy Vary			
2008	2009	v %	2008	2009	v %	2008	2009	v %	2008	2009	v %	
listopad	12 360	11 757	- 4,9	2 170	2 016	- 7,1	1 023	1 085	+ 6,1	287	410	+ 42,9

Cestovatel a fotograf Jiří Kolbaba zatím navštívil 130 zemí, a tak bylo o čem povídat

Chci se podělit o momenty radosti a štěstí

Jaká akce vás dnes čeká na letecké škole?

Byl jsem osloven vaším podnikem, abych při příležitosti zahájení výstavy snímků fotografů-amatérů z Letecké školy přišel mezi tyto nadšence fotografování a pověděl jim něco o svém fotografickém a cestovatelském životě, o fenoménu, který spaluje a naplňuje mnoho lidí na celé planetě.

Jako člověku, který nesmírně rád létá, mi tedy přijde přirozené, že jsem se ocitl v Řízení letového provozu, jehož činnost je pro mě životně důležitá. Vždycky jsem nesmírně obdivoval práci lidí, kteří se točí kolem leteckého průmyslu. Přiznám se, že mě vzrušuje pohled do ztemnělé místnosti s rozsvícenými monitory, kde se záhadným jazykem domlouvají odborníci z celého světa a předávají si jedno letadlo za druhým.

Co přináší fotografování vám a co naopak chcete svými snímky předávat ostatním?

Za tuhle otázku moc děkuji. Já nejsem školený fotograf, já jsem koníčkář, který rozvinul fotografování do takových rovin, že sám zasnou, jak je to vůbec možné. Ale právě to dokazuje, že jsou obory, do kterých když vstoupíte srdcem a bojujete, můžete se dostat velice daleko. Asi to bude znít neskromně, ale považuji za zážrak, že jako neškolený fotograf dnes dělám výstavy po celém světě – poslední v Los Angeles, v Bruselu a teď chystám projekt v New Yorku. Jsem šťastný, že si spousta lidí najde cestu k mým fotografiím, kterými se stejně jako mluveným i psaným slovem snažím sdělit, že mám šťastný život, že si plním sen, že stojí za to klást si vysoké cíle a sny a předávám inspirace, které načerpávám od jiných. Považuji za zásadní podělit se o ty momenty radosti a štěstí, které jsem prožíval při fotografování s dalšími lidmi, kteří se dívají na mé obrázky, čtou mé texty nebo slyší mé rozhlasové pořady.

Takovou ambici nakonec měli i naši velcí cestovatelé jako Emil Holub, Jiří Hanzelka, Miroslav Zikmund nebo Miloslav Stingl.

Nejsem si jist, zda v době, kdy jste spřádal klukovské sny o cestování po

světě, směly ještě vycházet cestopisy Hanzelky a Zikmunda. Co vás ovlivňovalo?

Vybavuje se mi znělka, kterou pořad Hanzelky a Zikmunda začínal, tu jsem vnímal jako velmi malý kluk, ale jen vágní vzpomínky mám na to, jak jsme s otcem v kuchyni poslouchali povídání obou cestovatelů. Jako teenager jsem se pak dostal k jiným knížkám. Četl jsem mayovky, o pravěku od Eduarda Štorcha, taky Vojtěcha Zamarovského nebo třeba Poklad na ostrově od Roberta Stevensona a podobné. Takže takovou literaturu. Ale netušil jsem tehdy, že by se mi nějaká dobrodružství mohla zhmotnit.

Abych se vůbec dostal na Západ, začal jsem s vrcholovým sportem. Dvacet let jsem běhal střední a dlouhé tratě, což byla jedna z mála možností jak vycestovat do zahraničí a nenamocit se s režimem. Až po roce 1989 jsem konečně mohl pořádně rozjet svoji cestovatelskou kariéru.

Hodně za svými snímky cestujete. Kdybyste si v každé navštívené zemi udělal na fotoaparátu zářez, kolik by jich váš nikon dneska měl?

Výbavu musím upřesnit. Patří do ní dva Nikony, dva fotoaparáty Sony a panoramatický Hasselblad. A těch zářezů by bylo 130.

Tak obráceně. Kolik zářezů byste ještě rád přidal?

Vím od pana Zikmunda, kterému bude 91 let, že když slouží zdraví, dá se cestovat do vysokého věku. Protože jsem cestováním posedlý a zdraví mi slouží, tak, přesto že nemám ambici vidět všechny země světa – na seznamu OSN je jich přes 190 –, si dovedu představit, že jsem schopen jich ještě minimálně třicet navštívit. Vždyť dnes našťastí žijeme ve svobodné zemi.

Svým pobytem v civilizacích, které my nazýváme primitivními, předáváte určité vzkazy o naší „vyspělé“ civilizaci. To přece musí fungovat i obráceně.

No přesně. To je další skvělá otázka. Já říkám všem, kteří cestujeme, že si musíme uvědomit, že každý z nás je velkým repre-

zentantem naší země, daleko větším než naši politici. Já jsem ten, který je posedlý předáváním informací a poselství. To je strašně důležité. To, že mluvím s domorodými lidmi a předávám jim něco z naší kultury a oni mi předají něco ze své, z toho mám naprosto nejlepší pocit, a pokud takto funguje mé cestování a bude ještě pár let fungovat, tak nic jiného ani nepotřebuji. Mimochodem oni znají Prahu, Václava Havla a několik našich sportovců a jsou z toho většinou velice nadšení a já mám tím pádem otevřené dveře i jejich srdce.

Pochopitelně, že rád fotím přírodu nebo nějaké to zvířátko, ale to nejkrásnější, co na cestování mohu najít, je to setkávání se s jinými lidmi, potažmo jinými kulturami.

Fotografujete pro své potěšení, na zakázku, pořádáte výstavy po světě. Prezентujete i Česko?

Dostávám zakázky od vlád, nedávno jsem dokonce dostal jednu od ománského sultána nebo jordánského krále Abdalláha II. Případá mi neskutečné, jak se to ke mně, k amatérovi, vůbec může dostat. Dnes už vlastně necestuji za své peníze. Mě si platí letecké či cestovní agentury nebo různé instituce z mnoha zemí.

Jsem posedlý fotografováním České republiky, protože ji považuji za hezku. Ale je docela kumšt ji nafotit. Já to moc ne-

umím, teprve se to učím. Když jsem třeba v Pacifiku, myslím na to, že budu fotit v Krušných horách nebo Krkonoších. Pokud jsem v Česku, snažím se udělat hodně snímků, protože připravovaná výstava v New Yorku má být zčásti i o českých fotografiích. Jinak své práce mám na www.theworld.cz a těší mě, že si je prohlédne až tisíc lidí z Česka i ze světa denně, takže i takto prezentuji naši vlast. Nejlepší reprezentací republiky a komunikací navenek však je, když se v cizině slušně chováme, jsme zdvořilí, usmíváme se, zdravíme a sálá z nás optimismus a dobrá nálada. To je ta nejlepší valuta.

Co uspořádat výstavu fotografií třeba Šumavy nebo Českého ráje v Papuy-Nové Guiney?

Skvělý nápad, ale nepodaří se mi to. Za prvé nemám tolik dobrých fotografií Česka, abych dokázal udělat reprezentativní průřez, za druhé by nebyl teoreticky problém výstavu uspořádat, ale vždycky narazíte na problém s financováním a třeba i na technické problémy s transportem. Dostal jsem třeba nabídku vystavovat v Addis Abebě v Etiopii, ale ministerstvo zahraničí chtělo na akci uvolnit dvacet tisíc korun, což není ani na letenku pro mě. Takže přiznávám, že neumím nabídnout dostatečný soubor kvalitních českých fotografií světu, ale na druhé straně jsem zase schopen celý svět prezentovat českým divákům. Tomu jsem se nakonec posledních patnáct let plně věnoval.

Děkuji za rozhovor.

Text a foto: MICHAEL SEDLÁČEK



curriculum vitae

JIŘÍ KOLBABA

narozen: 1957 v Brně

rodina: rozvedený přes dvacet let, syn Tomáš je šéfredaktor ekonomického zpravodajství v České televizi, přítelkyně je etnoložka na Karlově univerzitě, často vyjíždí do světa spolu

životní krédo: smějme se a zdravíme se

Objektiv



Jednou v roce vymění piloti Aeroklubů v ČR souřadnice svých mateřských letišť v GPS za souřadnice IATCC Praha v Jenči. V sobotu 12. prosince 2009 se v konferenčním sále střediska konal již **třetí ročník společného semináře ŘLP, AeČR, ÚCL a ÚZPLN**. Účast přibližně 120 účastníků z celé České republiky potvrzuje, že si tato akce již našla i v době předvánočních příprav své pevné místo. Obsah jednotlivých prezentací a projednávání provozní problematiky – to vše by si asi zasloužilo daleko víc času než vyhrazených šest hodin, ale nebudme neskromní. I tak se ale do programu vešly plánované úpravy vzdušných prostorů CTR Ruzyně a TMA Praha, rozbor událostí v letovém provozu, ke kterým v průběhu roku 2009 došlo, ale také praktické připomínky zástupců jednotlivých stanovišť řízení letového provozu k provádění letů všeobecného letectví. Ing. Marek Dočkal přinesl účastníkům semináře dárky v podobě nových funkcí systému AISVIEW a rovněž příslib možnosti podání letového plánu pomocí systému IBS v průběhu prvního pololetí 2010. Tomáš Navrátil vysvětlil hlavní zásady pro používání mode S a jeho význam pro složky řízení letového provozu. Dopolední část programu ukončil externí spolupracovník ŘLP RNDr. Jacek Kerum stručnou informací o nebezpečných meteorologických jevech pro létání v malých výškách. Výčtem dostupných zdrojů meteorologických informací pro potřeby plánování letů a předletovou přípravu dal v závěru prezentace docela jasnou odpověď na některé stížnosti, týkající se nedostatku aktuálních meteorologických informací.

Odpolední část byla věnována podrobnému rozboru některých incidentů letadel Aeroklubu ČR, ke kterým v průběhu letošního roku došlo, a projednávání interních problémů AeČR. Jarda Lechnýř z DRSL, který zajišťoval z hlediska IT logistiku akce, prokázal svoji profesionalitu, a tak si zástupci AeČR hned po skončení semináře odnášeli dárky v podobě úhledných CD se všemi prezentacemi a fotkami z jeho průběhu. Vánoce v Jenči tedy začaly už v sobotu 12. prosince...

JAROSLAV VLASÁK, NŘDPRO, foto: JAROSLAV LECHNÝŘ, KVT



Po loňském otevření rychlostní silnice R6 vedoucí poblíž komplexu IATCC pokračují práce na dalších místních dopravních stavbách. Jednou z nich je i **podjezd železniční tratě** u nádraží Jeneč. Dne 26. ledna 2010 bude zřejmě otevřena komunikace spojující kruhový objezd poblíž našeho pracoviště s nájездem na silnici R6 (směrem na Karlovy Vary i na Prahu) a silnici směrem na Dobrovíz a Hostouň. Řidiči se tak konečně budou moci vyhnout světelné křižovatce i železničním přejezdům v Jenči.

Následně jistě dojde v okolí železniční stanice Jeneč k takové úpravě komunikace, která umožní zajištění autobusů mířících do zastávek Jeneč – vysílací středisko až k budově nádraží, cestující nebudou muset v blátě nebo sněhu docházet na hlavní silnici a Oldřich Staněk si bude moci pro svůj fejeton zvolit jiné téma.

mis

Zahájení základního výcviku

Dne 4. ledna 2010 byl zahájen základní výcvik pro řidiče letového provozu. Na startovní čáru se postavilo 23 žáků (15 pro ACC Praha, 5 pro APP/TWR Praha, 2 pro APP/TWR Brno a 1 pro APP/TWR Ostrava). Všechny čeká 12 týdnů základního teoretického kurzu, jehož program je vylepšen o poznatky lektorů a instruktorů z loňského základního výcviku a jsou v něm zahrnuty i některé náměty od dnes již bývalých žáků SLŠ.

Poté žáci, již odděleně, zahájí praktický výcvik pro jednotlivá stanoviště. Ti úspěšně oficiálně ukončí základní výcvik 15. října 2010 tak, aby po teoretické zkoušce ÚCL a po dovolené „na zotavenou“ mohli 1. listopadu zahájit další fázi výcviku.

Společně s žáky základního výcviku absolvují premiérově část teoretického kurzu i účastníci „0“ ročníku pro uchazeče o práci řidiče letového provozu. Ti zároveň projdou zácvikem na pozici pseudopilota a také se účastní úvodní části praktického výcviku pro řidiče letového provozu. Pokud koncem června 2010 získají kladné souhrnné hodnocení instruktorů, bude jim zaručen pohovor před výběrovou komisí pro příští základní výcvik.

Otevření nultého ročníku je jedním z kroků, které by měly vést ke zvýšení celkové úspěšnosti výcviku řídicích letového provozu. Ruku v ruce s tím jde samozřejmě také úsilí SLŠ kontinuálně zlepšovat kvalitu základního výcviku.

SLŠ

Třetí ročník soutěže fotografií SLŠ

Výstava fotografií žáků, lektorů a zaměstnanců Letecké školy se již stává každoroční tradicí, příjemněji hektický závěr roku. Letošní vernisáž 3. ročníku získala na slavnostním duchu zejména návštěvou Jiřího Kolbaby, který za velkého zájmu vystavovatelů i návštěvníků pochvalně ocenil většinu fotografií a předal během chvíle až neuvěřitelné množství svých bohatých zkušeností. Po slavnostním otevření výstavy pak měli zájemci možnost zhlédnout komentovaný průřez fotografiemi tohoto známého cestovatele a fotografa.

Tradiční soutěž v kategoriích *Z cest po nebi* a *Z cest po zemi* byla věnována památce našeho kolegy Jirky Láného, jehož jménem byla nazvána i hlavní cena. Putovní vázu si odnesla tentokrát paní Hana Dobrovolná za působivě zachycenou zimní atmosféru ve snímku Mokrý

sníh. I mnohé další vystavené fotografie však jistě stojí za pozornost. Budete-li mít cestu kolem budovy Letecké školy, zastavte se na chvíli! Výstava potrvá ještě do konce ledna.

Výsledky soutěže:

Kategorie *Z cest po nebi*

1. místo – **Jiří Lorenc** Nebeský slalom
2. místo – **Jiří Lorenc** Herkules a pampelišky
3. místo – **Jan Drahokoupil** Munich Departure

Kategorie *Z cest po zemi*

1. místo a hlavní Cena Jirky Láného – **Hana Dobrovolná** Mokrý sníh
 2. místo – **Ota Václavík** Za zdi
 3. místo – **Jan Drahokoupil** Blízká bouře
- Zvláštní cena Jiřího Kolbaby – **Daniel Hubáč** Na konci cesty

ALÉŠ KUBITA, SLŠ



Jiří Lorenc: Nebeský slalom

Kolektivní vyjednávání

Vážení čtenáři,

dovolte, abych vás prostřednictvím podnikového časopisu stručně informovala o výsledcích kolektivního vyjednávání pro rok 2010.

V posledních měsících roku 2009 proběhlo kolektivní vyjednávání s oběma odborovými organizacemi v našem podniku, s CZATCA a PV OSD, které bylo ukončeno dne 18. 12. 2009 podpisem no-

vých kolektivních smluv. Předmětem vzájemných ujednání a dohod byl obsah obecných částí obou kolektivních smluv, jejichž účinnost končila 31. 12. 2009, oba mzdové předpisy na rok 2010, změnu doznaly i Zásady o čerpání FKSP v podobě dodatku č. 3.

Výsledkem kolektivního vyjednávání jsou nové obecné části kolektivních smluv uzavřené s oběma odborovými organiza-

FAB v roce 2010

V roce 1987 napsal exBeatle George Harrison společně s Jeffem Lynnem skladbu „When We Was FAB“. I přes nepochybnou nadčasovost hudby Beatles neměli na mysli harmonizaci evropského vzdušného prostoru, pouze ji opěvují dobu, kdy světem vládla beatlemanie a kdy Beatles byli označováni za „FAB 4“ – FABulous 4 ve smyslu báječná, ohromná nebo úžasná čtveřice.

čátečního scénáře (ISIS – Implementation Schedule for Initial Scenario), Implementačního plánu pro realizaci statického scénáře (Implementation Plan for Static Area of Responsibility Scenario), obsahu dohody FAB CE (Content of the FAB Agreement) a analýzy nákladů a přínosů (CBA).

Vzhledem k tomu, že ISIS je koncipován jako plán, který není podmíněn podpisem dohody FAB CE, jeho reali-

pro vypracování dohody FAB CE, pro koordinaci na úrovni národních regulátorů a pro civilně vojenskou spolupráci) bylo podepsání Memoranda o porozumění. Toto memorandum však bylo podepsáno se značným zpožděním, a to 18. listopadu 2009. To umožnilo do konce roku 2009 dosáhnout pouze stavu, kdy každý zúčastněný stát nominoval svoje zástupce do příslušných koordinačních skupin. Skutečné aktivity pak bude možné zahájit na počátku roku 2010.

Pro informování o stavu a dalším vývoji projektu byl zorganizován seminář, který se konal v prostorách IATCC dne



Analogie s projektem FAB (CE) je jistě pouze symbolická, ale pokud by byl tento projekt realizován podle původního harmonogramu, mohli bychom dnes prohlásit „When We Made FAB“, což by byl významný úspěch i bez jakékoli hudební podoby.

Původní plán totiž počítal s tím, že do konce roku 2009 bude na úrovni sedmi států podílejících se na projektu podepsána dohoda FAB CE a od roku 2010 bude následovat postupná implementace tzv. Statického scénáře, jehož provozování by mělo být postupně realizováno v období 2012–15.

V důsledku opakujících se zejména procedurálních obstrukcí vznášejících v průběhu probíhající přípravné fáze projektu, které sice neprokázaly svoji opodstatněnost, avšak vnesly do projektu zpoždění, je dnes celkové kumulované zpoždění projektu zhruba 5 měsíců.

Klíčovými výstupy přípravné fáze bylo vypracování časového plánu realizace po-

zace v současné době probíhá podle schváleného, respektive upraveného plánu.

Implementační plán je vypracován ve své prozatímní verzi a bude předmětem dalšího upřesnění v rámci následného jednání tohoto dokumentu.

Obsah dohody FAB ve struktuře doporučené Eurocontrol včetně obsáhlé analýzy právního prostředí je dokončen a bude sloužit v další fázi projektu jako základ pro vypracování paragrafovaného znění dohody FAB CE.

Analýza nákladů u přínosů bude zpracována až po finalizaci implementačního plánu.

Výše uvedené dokumenty byly vypracovány v rámci projektové struktury, ve které nejsou zastoupeny státy, a to na základě memorandum o spolupráci podepsané mezi poskytovateli služeb FAB CE v květnu 2008.

Podmínkou pro vytvoření příslušných struktur se zastoupením států (zejména

25. 11. 2009 za účasti zástupců EC, IATA, zástupců státní správy, poskytovatelů služeb a odborových a profesních sdružení zaměstnanců, na který navázalo druhé jednání sociálního dialogu. V diskusi byla mj. zdůrazněna nutnost zajištění strukturovaných informací, které umožní aktivní, efektivní a věcnou spolupráci zaměstnaneckých skupin při realizaci projektu.

V prosinci 2009 převzalo Slovinsko předsednictví ve vrcholném orgánu projektu – prozatímní koordinační radě PFCC (Provisional FAB CE Coordination Council) a pod jeho vedením byl zahájen ambiciózní program, který by měl na základě předložených dokumentů analyzovat podmínky realizace FAB a pozice států k dohodě FAB a v květnu 2010 předložit návrh řešení FAB CE. V analogii s úvodem článku pak bude možno konstatovat, že řešením je „FAB 7“, nebo případně hledat inspiraci v písni G. Harrisona.

IVAN HUBERT, ŘDPRM
Foto: mis

cemi, jejichž účinnost je stanovena na dobu 3 let, od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2012. Kromě změn především v ustanoveních o pracovní době a době odpočinku (to se týká především KS s CZATCA) jsou z této části kolektivních smluv vyjmuty dosavadní přílohy č. 3 a 6 o kapitálovém životním a důchodovém pojištění a o soukromém životním pojištění. V kolektivních smlouvách jsou upraveny v sociální oblasti základní nároky na tato pojištění, přičemž podrobná pravidla jsou obsahem nových vnitropodnikových norem (směr-

nice č. 01/09/DPER/067 Zásady pro kapitálové životní a důchodové pojištění zaměstnanců, směrnice č. 01/09/DPER/068 Soukromé životní pojištění). Pro rok 2010 byl na základě vzájemné dohody snížen příspěvek zaměstnavatele na penzijní pojištění, a to ze 3 % na 1 % z měsíční hrubé mzdy.

Nové mzdové předpisy pro rok 2010 zachovávají v oblasti základních mzdových tarifů mzdovou úroveň roku 2009, jsou v nich dohodnuta i nová pravidla pro poskytnutí roční a motivační odměny v roce 2010.

Úplné znění kolektivních smluv včetně všech platných příloh a nových směrnic o pojištění je zveřejněno na podnikovém intranetu.

Závěrem mi dovoluji, abych touto cestou poděkovala svým kolegům a zástupcům obou odborových organizací za konstruktivní přístup a přátelskou atmosféru při všech jednáních. Velice si jejich přístupu cením a děkuji.

za tým pro kolektivní vyjednávání
MILOSLAVA MEZEROVÁ, ŘDPER

Inspiromat

„Náklady chceme snížit i díky tomu, že budeme létat s většími letadly, která jsou levnější. Zároveň se musíme stát produktivnějšími a nechat stroje létat denně o hodinu více.“

Christoph Franz, manažer společnosti Lufthansa

„Pro český trh je to skvělá zpráva, na dálkových letech tu nebylo příliš konkurenční prostředí.“

Josef Trejbal, obchodní ředitel Asiany (Od července zahájí provoz přímá linka společnosti Emirates z Prahy do Dubaje.)

„Předpokládám, že dojde k dalšímu posílení tržního postavení dvou skupin dopravců. Na jedné straně to budou ti největší síťoví dopravci (Lufthansa či Air France-KLM), kteří obsluhují velké trhy a provozují rozsáhlou celosvětovou síť linek včetně velkého počtu dálkových spojů. Na straně druhé poroste i vliv největších zavedených nízkonákladových dopravců (Ryanair, easyJet a podobně).“

Martin Iltis, ředitel oddělení finančního poradenství společnosti Deloitte

„Objíždíme různá nízkonákladová letiště po Evropě a čerpáme inspiraci. Nikde ale není klasické letiště jen pro nízkonákladové společnosti, takže si bereme z každého něco, hlavně to nejlepší.“

Martin Kačur, generální ředitel Letiště Vodochody

„Vyčíslení konkrétních dopadů zvažované novely není v tuto chvíli možné, spekulovat o nich by bylo předčasné. Obecně lze ale konstatovat, že nutnost obstarávat emisní povolenky na každý let by k navýšení nákladů leteckých společností zcela logicky vedla.“

Hana Hejsková, mluvčí Českých aerolinií

„Pokud všechno půjde podle plánu, s výstavbou nové dráhy začneme v prvním pololetí roku 2012, první letadla by na ní mohla přistát o dva roky později.“

Michaela Lagronová, mluvčí letiště Praha

„V roce 2009 jsme odbavili něco přes 49 tisíc lidí. To je meziročně o 44 procent méně. Je to největší pokles za poslední roky. Co se týče pohybů na letišti, což jsou vzlety a přistání, tak v roce 2008 jich bylo 1560 a loni jen 994. Předloni jsme odbavili 780 letadel, loni to bylo už pouze 497 strojů.“

Jan Andrlík, šéf společnosti East Bohemian Airport

„Přepokládal jsem, že větší část života, kdy nebudu s rodinou, věnuji letectví.“

Charles A. Lindbergh
Příprava: DV

Co se děje na ruzyňském letišti?

Autobusem a nikdy jinak!?

Tak tohle se už vážně honí hlavou při četbě posledních zpráv o vývoji dopravního spojení letiště Ruzyně s Prahou. Ministerstvo dopravy muselo odložit projekt modernizace železniční tratě Praha – Kladno s novou odbočkou na ruzyňské letiště. Stavba měla začít tento rok a první vlaky měly vyjet v prosinci 2013. Toho se však dočkáme nejdříve v roce 2017, protože za současné ekonomické situace na to nejsou peníze. Náklady na tuto variantu se totiž od roku 1993, kdy se uvažovalo s 6 miliardami Kč, vyšplhaly na současných 32 miliard Kč. Stavbu prodražuje mimo jiné požadavek Prahy 6 na podpovrchové vedení trasy na území této městské části z důvodů ochrany obytných celků před hlukem.

A co metro, prodloužení linie A přes Motol a Stodůlky na letiště? Vyškrtnuto pražským magistrátem z územního plánu závazného na příštích 10 let pro nedostatek peněz. Takže na další smělé plány si počkejme do roku 2021.



Historie projektu

- 1993** Obce na trati Praha – Kladno spolu s Českou správou letišť a Českými drahami založily společnost PRAK, která měla výstavbu zajistit. Náklady byly odhadovány na 5,8 miliardy korun – polovinu toho, co by stálo protažení metra z Dejvic na Ruzyni. Stavba měla začít v roce 1996.
- 2000** Česká správa letišť oznámila, že zprovozní rychlodráhu na letiště do roku 2004, náklady měly být šest miliard včetně vlaků. Jízdenka z Masarykova nádraží měla stát 40 korun, náklady by se měly vrátit do 15 let. Projekt neprošel připomínkami. Náklady na metro do Ruzyně byly spočítány na 26 miliard korun.
- 2004** Náklady stavby podle nových propočtů vycházejí na 13,5 miliardy. Stavbu ale odmítá Praha 6, která nechce, aby trať vedla po povrchu a prosazuje prodloužení metra.
- 2005** Vláda rozhodla, že trať Masarykovo nádraží – Ruzyně – Kladno bude pilotní projekt.
- 2008** Společná deklarace ministra dopravy, středočeského hejtmána a primátorů Prahy a Kladna schvaluje investiční záměr a začíná územní příprava. Náklady jsou odhadnuty na 32 miliard, metro má stát 40 miliard.
- 2010** Stále autobusem.

Privatizace Letiště Praha-Ruzyně znovu

V prosinci prezident Václav Klaus vetoval zákon, kterým sněmovna prodej ruzyňského letiště zakazovala. Podle Klause Ruzyně rozhodně není majetek nezbytný k zabezpečení potřeb celé společnosti, jak se píše v zákoně, který prosadila levice. Vadilo mu také, že norma není obecná a že působí retroaktivně. Podle prezidenta totiž privatizace letiště začala už za sociálnědemokratické vlády. Zákon se vrací do sněmovny už podruhé, dříve jej odmítl Senát. Na zlomení Klausova veta je potřeba hlasů nejméně sto jednoho poslance.

Letiště Praha koupilo APC

Letiště Praha koupilo administrativní budovu ČSA za 607 milionů. Transakce byla oznámena 30. 12. 2009 a letiště je majitelem už i podle katastrální mapy. ČSA nyní bude budovu od nového majitele pronajímat.

Podle tiskových zpráv připravil: OLDŘICH STANĚK, AI

Foto: archiv

Datové schránky

Dnem 1. července 2009 nabyl účinnosti z. č. 300/2008 Sb., o elektronických úkonech a autorizované konverzi dokumentů.

Do oblasti e-governmentu, respektive do oblasti elektronické komunikace při výkonu veřejné moci byl zaveden v České republice nový institut, který nemá ve světě obdoby. Jedná se o datové schránky.

Účelem zavedení datových schránek by mělo být sjednocení způsobů doručování a zefektivnění komunikace mezi občanem a orgány veřejné moci. Pokud orgány veřejné moci (např. ministerstva, soudy, Policie ČR, správní úřady) využijí efektivně, že jim budou dokumenty doručovány v elektronické formě, bude důsledkem fungování datových schránek i zefektivnění práce s dokumenty v rámci jednotlivých orgánů, a to i z důvodu bezpečného kanálu pro komunikaci.

Právní úprava datových schránek je obsahem z. č. 300/2008 Sb., o elektronických úkonech a autorizované konverzi dokumentů.

Používání datových schránek je zákonem nastaveno takto:

Povinně:

- obousměrná komunikace orgánů veřejné moci mezi sebou
- komunikace orgánů veřejné moci vůči právnickým osobám a podnikajícím fyzickým osobám, kterým se zřizuje datová schránka ze zákona, a právnickým nebo fyzickým osobám, kterým byla datová schránka zřízena na základě jejich žádosti.

Seriál pohled

46

(pokračování z minulého čísla)

1992–1995

Jak jsme již uvedli v minulých dílech seriálu, počátek devadesátých let se

z hlediska počtu pohybů letadel uskutečněných ve vzdušném prostoru Československa vyznačoval kontinuálním a prudkým vzestupem, což ovšem vyžadovalo adekvátní a pružné reakce příslušných složek zodpovídajících především za řízení a zabezpečení letového provozu. Jejich dosavadní zastaralá struktura, vytvořená ještě v podmínkách hlubokého socialismu, kdy letový provoz zdaleka nedosahoval takových ročních objemů, se stávala čím dál větší brzdou, což si zainteresované organizace působící v rámci našeho civilního letectví velmi dobře uvědomovaly. Proto byla v uvedeném období uskutečněna řada jednání mezi těmito organizacemi a Federálním ministerstvem dopravy, která sledovala základní cíl – provedení významných změn v dané sféře spočívajících zejména v zásadní restrukturalizaci československého civilního letectví.

V případě ŘLP ČSFR se jednalo i o možnost přeměny na organizaci odlišného typu (na komerční bázi), na což její vedení již v předstihu zareagovalo zahájením nezbytných příprav. Rozpracování, respektive finanční pokrytí různých studií na téma restrukturalizace našeho letectví, a potažmo i řízení letového provozu, přitom umožnil program PHARE.

Pozadu za provozními a ekonomickými aspekty plánovaného přechodu nesměla v žádném případě zůstat ani technická základna. Průběžně modernizováno muselo být zejména radiolokační a radionavigační vybavení, ale i další zabezpečovací letecká technika. Z tohoto pohledu se pro ŘLP stala nejvýznamnější akcí celková rekonstrukce technického bloku (TB) na „novém“ letišti

y nastoupily (1)

Nepovinně:

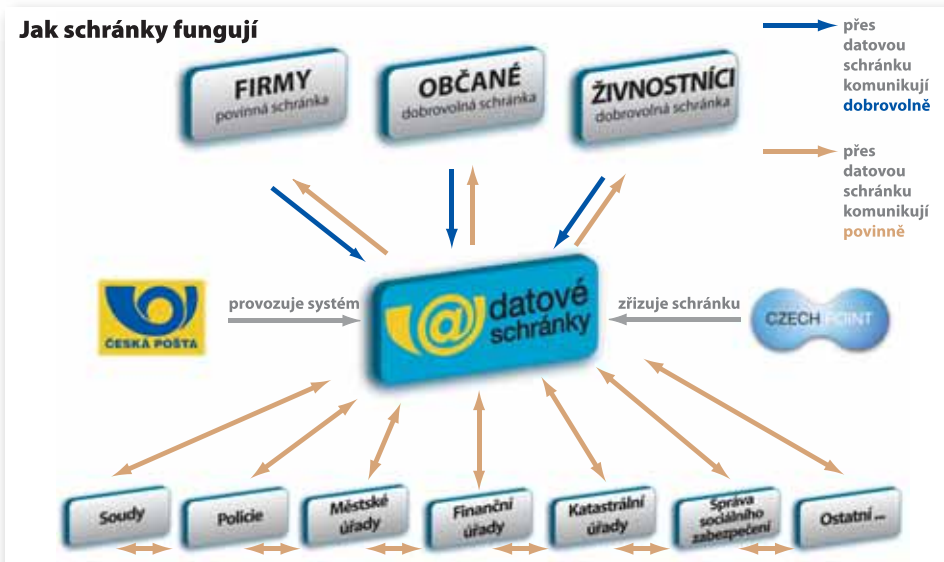
- komunikace právnických a fyzických osob vůči orgánům veřejné moci
- vzájemná komunikace mezi fyzickými a právními osobami

Přístup

Datové schránky zřizuje a spravuje Ministerstvo vnitra ČR z titulu ústředního správního úřadu pro oblast informačních systémů veřejné správy, provozovatelem informačního systému datových schránek je Česká pošta. Jediná správná a bezpečná adresa pro zřízení datové schránky sídlí na adrese: www.mojedatovaschranka.cz. Správce ani provozovatel nejsou oprávněni k přístupu do datových schránek jiných subjektů. K přístupu do datové schránky jsou oprávněny pouze osoby, které určí zákon, či osoby dále pověřené osobami určenými ze zákona. Kromě takto určených osob může mít přístup do konkrétní datové schránky i osoba tzv. administrátora (může být jen fyzická osoba), pokud je taková funkce v právní osobě vytvořena. Administrátor je pak osoba určená statutárním orgánem, která provádí správu a organizační záležitosti spojené s provozem datové schránky za statutární orgán, popř. za vedoucí orgány veřejné moci. U každé schránky je možné určit libovolný počet osob, které do ní budou mít přístup. Je nutné si uvědomit, že **přístupem každé osoby do datové schránky dojde k doručení písemností**.

Přihlášení zajišťuje ministerstvo prostřednictvím jím vydaných přístupových údajů nebo elektronických pro-

Jak schránky fungují



středků anebo prostřednictvím elektronických prostředků třetích osob. Osoba oprávněná k přístupu do datové schránky se do ní přihlašuje prostřednictvím přístupových údajů, což jsou údaje v rozsahu uživatelské jméno a heslo. Vyšší míru bezpečnosti pak zajišťuje použití elektronických prostředků – nosiče obsahujícího autentizační certifikát. Přístupové údaje zasílá ministerstvo do vlastních rukou osobě oprávněné bezodkladně po zřízení datové schránky. Ke zpřístupnění dochází buď prvním přihlášením oprávněné osoby nebo 15. dnem po doručení přístupových údajů.

Ke zneprístupnění datové schránky, která nebyla zřízena ze zákona, dochází ze zákona v případech taxativně vymezených (např. úmrtí osoby, zbavení způsobilosti, doba výkonu trestu). Kromě toho může dojít i ke zneplatnění přístupových údajů, pokud oprávněná osoba má obavy ze zneužití jejich přístupových údajů, a to neprodleně po oznámení této skutečnosti.

JANA MAŠKOVÁ, DRSL/PV, JAN ABEL, SCL/SIS
Zdroj: Právní rádce 07/2009, článek Prof. Ing. Vladimíra Smejkal, CSc., LL.M.

(dokončení v příštím čísle)

ů do historie řízení letového provozu

v Praze-Ruzyni – skutečného srdce techniky sloužící řízení a zabezpečení letového provozu. Nejednalo se přitom vůbec o záležitost jednoduchou. Letecký provoz ne mohl být touto rekonstrukcí ani v nejmenším dotčen, což jinnými slovy znamenalo provádět veškeré práce za plné-

ho provozu, ve vypjatých podmínkách. To kladlo značné nároky na všechny subjekty, které s rekonstrukcí přišly jakýmkoli způsobem do styku. Za označením „rekonstrukce TB“ se přitom skrývala mj. celková výměna zabezpečovací letecké techniky, radiokomunikačního vy-

bavení, ale též řídicích systémů a mnoha dalších souvisejících činností.

Jak již bylo uvedeno, vyvstaly nároky na skutečně profesionální přístup všech zainteresovaných složek, především řídicích letového provozu a pracovníků zodpovědných za bezproblémové fungování zabezpečovací techniky, byly obrovské. Ani za této ztížené situace nesměla být snížena bezpečnost letového provozu, základního úkolu ŘLP ČSFR. Plánovanou rekonstrukci se díky vynaloženému úsilí a odpovědnému přístupu všech subjektů podařilo zvládnout při zachování vysokého procenta provozní bezpečnosti.

Konec roku 1992 probíhal v celé naší společnosti ve znamení rozpadu federativního uspořádání republiky, což ovlivnilo činnost drtivé většiny podniků a organizací, ŘLP ČSFR nevyjímaje. Na pořad dne se dostaly otázky spojené s delimitací majetku, personálu a konkrétních činností, řešené v souladu s ústavním zákonem o dělení majetku federace. Do roku 1993 tedy ŘLP vstoupila již jako nová organizace – ŘLP ČR.

Ani v nově vzniklých podmínkách nebyl samozřejmě přerušena nastolený proces restrukturalizace, respektive modernizace radarové a zabezpečovací techniky. Od 1. srpna 1993 byla uvedena do provozu první část nového radarového systému EUROCAT 200 francouzské firmy Thomson-CSF, který znamenal určitý průlom do dosud používaných systémů řízení letového provozu v rámci ŘLP.

Ing. MILAN CVRKAL, PAVEL SVITÁK

Foto: Archiv

(pokračování v příštím čísle)



Jedním z odběratelů služeb ŘLP ČR je i letecká společnost Travel Service

ŘLP ČR létá i na kolech!



Reprezentanti Řízení letového provozu, s. p., ovládli již pravidelné zápění v motokárových závodech pořádaných společností CS Soft, a. s., tentokrát v areálu Kart Centra Radotín.

Za vůně benzínu dominoval svým řídicím uměním zástupce týmu ŘLP Petr Filinger, a to jak nejrychlejšími časy v kvalifikacích, tak i v samotném finále. Dalo by se říci, že se narodil s volantem v ruce, protože nejrychlejší čas 1:25:582 je rekordem, který zaslouží obdiv. Ve finále se Petrovi podařilo najet neuvěřitelných 15 s na druhého a 30 s na třetího závodníka.

V soutěži týmů bylo přistoupeno k průměrování časů na tým z důvodu většího počtu závodníků ze strany pořádatelů týmu CS Soft. Průměrný čas byl u týmu ŘLP 1:31:261 s jedenácti členy, oproti 1:33:219 u týmu CS Soft, kde se průměrovalo 22 jezdců. Každý závodník strávil v motokáře účtyhodných 55 minut v součtu, z čehož byly 3 kvalifikační jízdy, ze kterých se počítal nejlépe zajetý čas pro nominaci na finále. Finálové jízdy neměly nouzi o atraktivní boje, protože 12členné startovní pole jednotlivých finálových jízd A,B,C bylo velice vyrovnané.

Za úspěch lze také považovat fakt, že nominováním v přihlašovacím formuláři se podařilo oddělit začátečníky od zkušených matadorů už pro první kvalifikaci a dalšími jízdami se vytřídilo startovní pole pro jednotlivá finále dle maximálně rovných podmínek. Závodění si užili jak začátečníci, tak i zkušenější jezdci a doufáme, že se opět setkáme v příštím ročníku.

Bude pořádán opět v Radotíně s modelem kvalifikace – finále, a to v červnu 2010. Bližší informace budou včas poskytnuty.

Jana Peissová, CS Soft, foto: mis

Vítězové

Finále A		Finále B		Finále C	
Filinger Petr	ŘLP	Novák Petr	CS Soft	Kucko Martin	CS Soft
Andres Vlastimil	CS Soft	Podešva Martin	ŘLP	Tecl Ondřej	CS Soft
Filipi David	CS Soft	Šádek Michal	CS Soft	Šimeček Pavel	CS Soft

Fejtonek Jenečské krysy uveřejněný ve Stripu 11/09 má zcela nečekaný dopad. Krátkého intervalu mezi příjezdem ranního vlaku z Prahy a odjezdem autobusu z nádraží v Jenči do budovy ŘLP si povšimla divize personální. Vedena zákaznickým principem, utuženým mnoha litymi interními audity jakosti, vyšla nebohým uživatelům vláčku vstříc a dokázala nemožné. Projednala s dopravním podnikem v novém jízdním řádu posunutí odjezdu autobusu o 4 minuty. Teď stačí volným krokem, v pohodě, za naslouchání ranního zpěvu ptactva, přejít od

nádraží 400 m ke stanici autobusu. Jenomže tím se zcela zhroutily tréninkové plány vlakové sekce na umístění v závo-

Nářek vlakové sekce

dě Kancelářských krys. Není již více třeba sprintovat 400 m bahnitou cestou. Někteří z nás si pořídili osobní elektronické trenéry. Jenže snímače na hrudi se nyní marně snaží zachytit známky zvýšené tepové frekvence a výpočet spálených kilokalorií není schopen ani nastartovat.

Všichni jsme si pořídili o vánocích nákladné OTP (ozdobné tukové pásky), aby byl trénink se zátěží intenzivnější. Jenže počítače nám ukazují, že při této zátěži ho spálíme někdy kolem roku 2015. Vzpomínka na naše udatné sprinty ranní temnotou nám vhání slzy do očí. Zdrčení se loučíme se slibně nastartovanou sportovní kondicí. A tak nezbývá, než se slzami v očích poděkovat divizi personální za to, co pro naše pohodlí na cestě do zaměstnání vykonala.

Za vlakovou sekci O.S., Al

English Corner

Joke / Train Test

Tom is applying for a job as a signalman for the local railroad and is told to meet the inspector at the signal box.

The inspector decides to give Tom a pop quiz, asking: "What would you do if you realized that two trains were heading towards each other on the same track?"

Tom says: "I would switch one train to another track."

"What if the lever broke?" asks the inspector.

"Then I'd run down to the tracks and use the manual lever down there", answers Tom.

"What if that had been struck by lightning?" challenges the inspector.

"Then," Tom continued, "I'd run back up here and use the phone to call the next signal box."

"What if the phone was busy?"

"In that case," Tom argued, "I'd run to the street level and use the public phone near the station".

"What if that had been vandalized?"

"Oh well," said Tom, "in that case I would run into town and get my Uncle Leo".

This puzzled the inspector, so he asked, "Why would you do that?"

"Because he's never seen a train crash."

Tongue Twisters

Fred Threlfall's thirty-five fine threads are finer threads than Fred Threlfall's thirty-five thick threads.

Witch!

Which witch snitched the stitched switch for which the Swiss witch wished?

Witch!

Does this shop sport short socks with spots?

Witch!

The sixth sheik's sixth sheep's sick.

Witch!

Miss Smith's fish-sauce shop seldom sells shellfish.

Witch!

Freshly fried fresh flesh, freshly fried fresh flesh, ...

Witch!

Which wristwatch is a Swiss wristwatch?

Připravila: NWT