

Voznački glasnik

UDRUŽENI SINDIKATI:

AP-IMOTSKI, AP-SINJ, AP-ŠIBENIK, AUTOTRANS RIJEKA, ČAZMATRANS-ZAGREB, GPP-OSIJEK,
ISTRA PROMET-UMAG, LIBERTAS-DUBROVNIK, LIBURNIJA-ZADAR, PANTURIST-OSIJEK,
POLET-VINKOVCI, PROMET-SPLIT, ZET-ZAGREB

GODINA XVIII. BROJ 2

besplatni primjerak

VELJAČA 2010.

**u ovakvim uvjetima naši vozači
pokazuju visoke vrijednosti**

**a poslodavac im umanjuje
dnevnice**

str. 3



str. 4



str. 5

jalova
poslovanja

str. 6 – 7

u čijem su
vlasništvu
hladna vozila

Uvodnik

U prolazu svakodnevno kroz pojedine urede, službe, prometne pogone, ne mogu reći da nema različitih upita. U kontaktima s našim kolegama iz udruženih sindikata istovjetna priča. Što je zapravo svagdašnja aktualnost među našim radnicima, ali i među rukovodećim kadrom. Što nam se to događa, znaš li to što je učinio onaj šef ili, bolje rečeno što nije učinio ovaj šef i tako u krug. Politička scena, koja nam je uvijek bila aktualna za dodatak uz hranu, posao ili u zadnje vrijeme čak se seli u intimu doma svog ili, bolje rečeno, kreveta, polako se smiruje. Nitko nema takve političke moći da „zapapri“ onome drugom, da ga smijeni ili do kraja porazi. Takav odnos snaga preselio se i na aktualna zbivanja u poslovanju. Tko je zauzeo kakav položaj, dobru fotelju sada je nastoji zadržati... Ne daj Bože provocirati bližnjeg svog, koji bi mogao potegnuti škakljivo pitanje, pa ode udobna fotelja. Obilazeći tako, uoči Božića i Nove. godine, mnogi su nas radnici „salijetali“ pričom, traženjima, da se zadrži plaća, stečena prava, da se ne dira u vrijednosti i ovakvog kolektivnog ugovora, tj. postojećih ugovorenih prava. Mnogi nisu ni pomišljali o nekom povećanju bilo kojih prava, a najmanje plaća, već su sa strepnjom izražavali bojazan, da će se već u ovoj godini gubiti na plaći, radnom mjestu i Bog zna čemu još.



Eto, prošlo je i to vrijeme. Ništa se dramatično nije dogodilo. Poslodavac je splanio uredno sve kategorije ugovorenih prava, kako onih u prosincu, tako već sada u novoj godini za sijechanj i veljaču. Sindikalna scena unutar našeg ZET-a, nije sjajna, nije sjajna niti na nivou Zagrebačkog holdinga d.o.o., gdje danas imamo na desetke organiziranih ili, poluorganiziranih sindikata. Ipak, prevladala je mudrost, snošljivost i na kraju dogovor s Upravom da se potpiše ANEKS TKU u obliku III. DODATKA TKU koji će se primjenjivati već od 1. siječnja 2010. godine. Doista, dijelili smo na neki način svi zadovoljstvo iako je ostala gorčina u ustima nekih, koji nisu imali mogućnosti zapriječiti sindikatima sudjelovanje u tom procesu.



Danas, ponovno u redovnom razgovoru, obilasku tih istih ureda, službi, prometnih pogona, čujemo neku drugu priču, priču koja nije dosljedna ranijem promišljanju i vremenu ekonomskih pokazatelja. Da, prava su nepromijenjena, plaća nam je ostala ista, ali do kada. Špekulacije ponovno budu aktualizirane s prizvukom omalovažavanja nemoći pojedinaca koji ne prepoznaju veličinu, već gledaju isključivo vlastiti interes.

Retoričko pitanje ostaje u zraku. Jesmo li doista ostvarili željeni cilj ili smo mogli polučiti i više? Naravno, kada se takvo pitanje započinje aktualizirati i od nekih suradnika, onda postoji opravdana sumnja, jesmo li mogli dobiti više od dobivenog. I tako u krug, radnici imaju temu, poslodavac šuti, sindikati pokušavaju opravdati postignuti učinak s upozorenjima o stvarnim pokazateljima, činjenicom da se ova kriza ne događa nekom drugom već da je ona naša stvarnost s kojom se moramo nositi još izvjesno vrijeme kako bismo zajedničkim snagama mogli odgovoriti vremenu iza-

zova, odricanja i neimaštine. Bez obzira na spočitavanje tzv. velikih sindikalnih zagovornika da ovom Sindikatu vozača i prometnih radnika u ZET-u, nije potrebna UDRUGA na prostorima Republike Hrvatske, u gradovima srodnim u organizacijskom smislu Gradu Zagrebu, sindikalna granska udruga koju smo godinama mukotrpno stvarali, to jednostavno ne prihvaćamo. Ti isti zagovornici, koji pokazuju dozu zavisti, ljubomore, gdje ne prežu od telefonskih poziva na adresu povjerenika sindikata od Osijeka, Rijeke, Zadra ili Splita pokušavajući na taj način obezvrijediti postojanje ovakve granske udruge, možemo im s pravom poručiti DA IM NEĆE USPJETI. Povjerenje, koje smo mukotrpno petnaest godina gradili, nije nađeno na nekoj livadi već na potrebi za razmjenom pomoći i iskustva, što je zalog za ostvarenje valjanih interesnih rezultata.

Upravo s tog naslova, danas poznajemo situaciju na cjelokupnom području Republike Hrvatske. U gradovima u kojima je organiziran javni gradski i prigradski prijevoz putnika. U tvrtkama koje odrađuju međugradski, međunarodni prijevoz putnika i roba. Dakle, imamo valjanih spoznaja o problemima s kojima se susreću te tvrtke, kako poslodavci odrađuju zadane vrijednosti kada znamo, da su nam najveći neprijatelj u svojstvu maćehinskog odnosa država i resorna ministarstva. Da se u mnogim segmentima ne poštuju prava koja pripadaju radnicima, ali i tvrtkama u obimu poslova koje dugi niz godina obavljaju. Nelojalna konkurencija političkih moćnika koji sponzoriraju takve novonastale prijevoznike tvrtke, najveća nam je prijetnja, budući da isti ne prežu od preuzimanja SVE PO KUNU dugogodišnjeg stvaranja i odricanja generacija radnika. Upravo iz navedenih razloga potrebno je jačati ovakav vid GRANSKE SINDIKALNE UDRUGE koja može i mora odgovoriti pitanju vremena i svojih članova. Doista vjerujemo u pravičnost budućnosti za koju moramo svi jednako dati, živjeti i naći razumijevanje za odricanja. (v. glasnik)

NOVI KOLEKTIVNI UGOVOR U PANTURISTU iz Osijeka

Budući da je kolektivni ugovor za 2009. godinu bio potpisan na jednu godinu, na kraju prošle godine te početkom ove godine su se vodili pregovori s poslodavcem. Prihvaćanje prednacrt budućeg Kolektivnog ugovora te njegovo konačno prihvaćanje prebačeno je sve do današnjih dana.

Voljom socijalnih partnera, predstavnika poslodavca te predstavnika radnika u funkciji sindikata usuglašen je tekst Kolektivnog ugovora za kojeg se priprema potpis do 15. veljače 2010. godine.

To je veliko rasterećenje predstavnicima sindikata budući da su i sami pregovori trajali dugo, iscrpljujuće, ali s nadom, da će se ovim aktom riješiti mnoga pitanja, dvojbe glede prava radnika Panturista, što je zasigurno za pozdraviti.

Nastavno tome, u subotu, 6. veljače 2010. godine održan je skup radnika gdje su predstavnici Koordinacije sindikata pojasnili radnicima odredbe novog Kolektivnog ugovora te prava koja će se već sada primjenjivati.

Izdvojit ćemo sljedeće;

- regres u iznosu 1500,00 kn

- božićnica u iznosu 1000,00 kn
- uskrsnica u iznosu 500,00 kn
- otpremnina za radnike koji idu u mirovinu je 10 prosječnih bruto plaća uvećanih za 30%, a terenski dodatak ostaje isti 7,40 kuna po satu
- GO najmanje 4 tjedna te na svakih 10 godina jedan dan za režiju, a vozači i tehnička služba dva dana na uvjete rada
- obračun plaća se obavlja po tabeli u kojoj je vidljiv koeficijent složenosti posla i bruto cijena sata sa svim dodatcima koje zakon propisuje.

Nakon navedenog te izlaganja radnicima na organiziranom skupu, prijedlog Kolektivnog ugovora prije potpisa pregovaračkog odbora ponuđen je na raspravu, a tako i na usvajanje. Jednoglasnom odlukom prihvaćen je takav prijedlog te ga predstavnici radnika – Koordinacija u svojstvu Pregovaračkog odbora može potpisati.

Naravno da ima stavki koje su mogle biti i bolje, ali s obzirom na situaciju u državi u kojoj smo sudionici svi, mi ipak na neki način trebamo biti zadovoljni.

Ovo je primjer nekih poslova, cijena sata bazirana na bruto iznosu

	Koeficijent	Nova cijena sata	Stara cijena sata
Blagajnik na kolodvoru	1,80	17,52	19,53
Vozač autobusa	2,15	20,00	22,02
Komercijala	2,30	21,07	23,09
Automehaničar	2,60	23,20	25,22



Za izdavača – predsjedništvo Upravnog vijeća
UDRUGE SINDIKATA VOZAČA I PROMETNIH
RADNIKA HRVATSKE – ZAGREB

Zagreb 10000, Ozaljska 105,
Vinko Škvorc – predsjednik

www.usvprh.hr

Uređivački kolegij:

- Anto Jelić
- Tomislav Batina
- Stjepan Knežević
- Željko Ogričić
- Zdravko Lisica
- Ante Buljan
- Darko Šinjori
- Robert Nikolić
- Goran Kozbašić
- Drago Jambrović
- Jerko Miličević
- Romano Pužar
- Romano Fabijančić
- Andrijana Habjanić
- Anka Barić

Glavni i odgovorni urednik:

- Branko Bilaver
dopredsjednik USVPR Hrvatske

Grafičko oblikovanje:

- Marko Antonio Škvorc

Kontakt: info@usvprh.hr

Grafička priprema i tisak:

Vjesnik d.d. Tiskara, Zagreb

Naklada: 10.000

Poslodavac mora imati "sluha" za svaki problem koji mu se stavlja u obvezu

Do kada takav odnos u autobusnom pogonu Velika Gorica

Održano nekoliko sastanaka Izvršnog odbora u podružnici Velika Gorica



Uvijek, pa i sada, retoričko pitanje ovog Izvršnog odbora bilo je upućivano na adresu Predsjedništva sindikata, ali i na adresu odgovornih osoba kod poslodavca. Radni uvjeti, tehnička ispravnost vozila, održavanje pod svaku cijenu linija i u ovim složenim zimskim uvjetima. Dokazali su se vozači i u ovoj zimi, kada nije trebalo na nekim linijama voziti zbog neodržavanja prometnica, oni su hrabro vozili. Vozili su u nenormalnim uvjetima s razlogom, da dokažu opravdanost postojanja ovog pogona u Velikoj Gorici, iako ih se pokušava izbaciti iz grada s pričom koja jednostavno ne stoji. Kome doista smeta pogon Velika Gorica kada znamo da od sto dvadeset i dva radnika (vozača 69, radnika u servisu 41, u stručnim službama 12), njih 99% se trudi, nastoji održati zadane vrijednosti u svom obimu posla, a zbog toga budu nagrađivani od strane neodgovornih pojedinaca u funkciji dispečera na jedan doista bizaran način.

Sve ovo vrijeme Izvršni odbor rečenog pogona prešućivao je evidentan problem u narušavanju međuljudskih odnosa. Bavio se temeljnim vrijednostima sindikata koji je kroz dijalog s poslodavcem urodio plodom. Danas, u odnosu na nekoliko godina unazad, u pogonu Velika Gorica ipak ima određenog pomaka i zadovoljstva. Zadovoljstvo je upravljati tehnički ispravnim vozilima. Vozilima koja ipak imaju koliko-toliko dobro grijanje. Uspjelo je i uređenje prostora za boravak. Zahvaljujući ovom sindikatu, radnici imaju i TV kako bi mogli skratiti vrijeme prilikom pričuve ili slobodnog vremena uz tople i hladne napitke. Naravno, da je u tim trenucima uvijek aktualna priča što će biti s pogonom, na koji će način ZET nadalje poslovati, budući da radnici znaju, slušaju o sve većim problemima s kojima se Uprava nosi da održi radno zadane vrijednosti, da održi radna mjesta i prava iz KU.

Očito to nekima nije u interesu već stvaraju „KLANOVE“ stvaraju zavjere, priče, a „PRIJAVE“ u pisanom obliku već pišu i kod kuće budući da točno znaju gdje nji-

hov „simpatičan vozač“ radi kako bi mu „složili“ lažnu prijavu koja sjeda očito na plodno tlo kod rukovoditelja pogona jer isti ili ne može, ili ne smije ili se ne usudi poduzimati one radnje koje ima u svom mandatu.

Takve priče dovode do sve većeg narušavanja međuljudskih odnosa te su svakim danom sve više opterećeni i oni radnici koji su do sada svojim radom zaslužili barem poštovanje, a ne nikako prijavu. Gorčina koja navodi na iznošenje ovih činjenica postoji u tome što dobro znamo da iza ovakvih bolesnih dispečera stoje njihovi mentori u Centru i na Remizi, što je, naravno, katastrofalno. Priča jednog od vozača: – Ma ljudi zamislite vi to, ja nisam unazad deset godina dobio prijavu, čak niti opomenu na svoj rad, a danas je moj karton „PUN KO ŠIBICA“... Kome ja to smetam, kome sam se krivo nasmijao, zašto baš mene, koji sam uvijek, pa i sada zagovarao prijateljske relacije, uvažavanje i nada-sve gajenje vozačkih vrijednosti... zašto....?

Naravno, ovakav „vapaj – poziv da se nešto strašno događa“ ne može ostati neprimijećen, već ga treba razmotriti, raspraviti i sankcionirati na bilo koji način. Krenuli smo redom, od rukovoditelja pogona g. Željka Podbojca, šefa g. Ivana Ivančića i g. Miljenka Žagara. Upoznali smo izvršnog direktora g. Ivana Miličevića, za-



mjenika direktora g. Dubravka Baričevića pa i samog direktora g. Ivana Tolića od kojih očekujemo rješenje kako bi ovaj pogon mogao odgovoriti onim vrijednostima zbog kojih i postojimo, da se riješe pitanja MOBINGA od strane pojedinih dispečera, a poglavito njihovih nalogodavaca. Ovakvo stanje jednostavno je neodrživo, te se bojim eskalacije većih problema od kojih se može očekivati samo šteta, a nikako ničija korist.

I ovom prilikom pozivamo da svaki radnik preuzme svoje radne obveze na korektan, profesionalan način, da se uvažava radnik, vozač, čovjek, a ne „bitange“ koje provode teror očito s prešutnom potporom operativnog dijela ljudi koji si zasigurno takav luksuz ne bi si smjeli dozvoljavati.

Naravno, ovo je zadnje prijateljsko upozorenje. Iza ovoga neće biti više upozorenja. Ovaj sindikat ima



snage i mogućnosti pokrenuti postupak protiv odgovornih „ŠEFOVA“ kojima očito odgovara situacija „zavadi pa vladaj“...

Poziv vozačima autobusa iz pa Velika Gorica i pa Podsuseda

- Javite se u tajništvo Sindikata radi savjeta o nemoralnim prijavama kojima vas nagrađuje poslodavac.
- Nemojte nasjedati na lažne optužbe, prisile za nagodbu štete kao i druge nemoralne radnje koje vam „pod moraš“ nudi poslodavac.
- Ne poklanjate svoja prava nikom, a najmanje onima koji to ne zaslužuju.
- Pravo na slobodne dane, dnevni odmor, tjedni odmor (fond 40 sati), mjesečni fond sati (fond sati za veljaču 160 sati te 8 dana slobodnih), godišnji odmor, nastup te povratak s godišnjeg odmora nikako ne u dane subote ili nedjelje, budući da su subota i nedjelja u pravilu neradni dani.
- Tumačenje ovih prava nikako ne može biti jednostrano od strane bilo kojeg šefa, rukovoditelja i izvršnog direktora.
- Tumačiti odredbe KU može samo zajednička komisija sastavljena od predstavnika poslodavca i predstavnika sindikata koji su potpisnici KU.
- Vaša prava zajamčena su ZOR-om, ZOSPNC-om, ZOZNR-om, KU-om, dakako, i Ustavom Republike Hrvatske.
- Vaša prava nisu vam poklonjena već smo ih zajedno zaslužili i izborili na vrijednostima zakonskih pretpostavki.
- Vi imate Rješenja o radnom odnosu, dok mnogi umišljeni šefovi to nemaju.
- Vi se ne trebate dokazivati kako biste svoje radno mjesto osigurali, ono vam je osigurano jer niti jedan šef ne bori se za njega.
- Šefovi se moraju dokazivati, eto, na jedan takav bizaran način gdje ne prežu od omalovažavanja, ponižavanja, teroriziranja i tome sl.



Ovo nije samo poruka radnicima u ZET-u, već poruka svekolikom članstvu u našim udruženim sindikatima od Vinkovaca, Osijeka, Zagreba, Rijeke, Zadra, Šibenika, Sinja, Imotskog, Dubrovnika i Splita budući da nam je poznato da se primjenjuje gotovo ista retorika u skoro svim sredinama. DO KADA? (v. glasnik)

Primjenjuju li se ista pravila u svim prometnim pogonima na jednak način



Kada ne bi imali, raspoloživu dokumentaciju koja nam dolazi od Pravne službe, a s naslova pokretanja postupka Upozorenja s mogućnošću otkaza Ugovora o radu vozačima autobusa iz pogona autobusa Podsuseda i Velike Gorice ne bi vjerovali. Takva upozorenja gotovo i nema iz drugih sredina. Naravno, otvara se pitanje, jesu li radnici u drugim pogonima savjesniji, bolji i odgovorniji prema radnim obvezama ili su radnici u dva spomenuta autobusna pogona doista zločesti.

Možete li zamisliti takve banalnosti, dežurni dispečer u pogonu autobusa Velike Gorice čuveni gospodin niko, piše Prijavu vozaču autobusa malom „žabcu“ da

je zakasnio dvadeset (20) minuta. Doista, mali „žabac“ došao je kod tog istog dispečera u šest sati, a izlazak ima u šest i pet. Iz nekog valjda opravdanog razloga mali „žabac“ nije došao na posao kako si je to umislio veliki dispečer uvaženi gospodin niko i prijavljuje neumorno kolegu vozača. Napominjemo, da je mali „žabac“ preuzeo knjigu, vizualno pregledao vozilo te s istim izašao u zadanu minutu kroz portu, o čemu postoji zapis.

Na sreću, takav pristup ne postoji prema drugim vozačima niti u drugim pogonima, što je naravno dobro, korektno, ali ne i za elitu dispečera u pogonu Velika Gorica. Prijava napisana, ista prosljeđena

kod rukovoditelja pogona g. Željka Podbojca. Rukovoditelj se s istom upoznaje, čita i uništava (doslovno, podrapao ju je).....zašto, zašto se uništava tako vrijedan dokument Prijave kada bi mogao već sutra poslužiti za otkaz Ugovora o radu tom istom malom „žabcu“ koji nije ništa kriv samo što ima metar i cvancig..... E, moja gospodo draga, da imate imalo morala, odgovornosti takvi niki i njima slični ne bi radili u kontaktu s vozačima niti jednu minutu jer ti isti vozači, koji svakodnevno odrađuju, zarađuju „šolde“ kako za sebe tako, na žalost, i za takve nikogoviće koji to jednostavno NE ZASLUŽUJ... (v. glasnik)

Na tramvajskom okretištu Dubec, u noći 7. na 8. veljače 2010., trojica su huligana napala vozača tramvaja i lakše ga ozlijedila

U Zagrebu tri huligana napala vozača tramvaja

Pri bijegu policija je uhitila 15-godišnjeg maloljetnika, a druga dva napadača su pobjegla. Vozač tramvaja (57) na relaciji od Črnomerca do Dubeca je na tramvajskom stajalištu kod Aleje Javora vidio tri osobe koje su željele ući u tramvaj, ali kako su odugovlačile s ulaskom, zatvorio je vrata i nastavio vožnju prema tramvajskom okretištu Dubec. Kada je na okretištu izašao iz tramvaja napala su ga ta trojica muškaraca, udarajući ga rukama pa je pao na pod u unutrašnjosti tramvaja. Vozač je uzeo metalnu polugu i njome udario jednog od napadača zbog čega su ostali odustali od napada. Nakon što je vozač ušao u kabinu tramvaja, na-



padači su počeli udarati po vratima kabine. Zatim su na stajalištu uzeli koš za otpatke i njime udarili po bočnom staklu kabine koje se raspuklo. Nakon što su se udaljili, napadače su u blizini okretišta uočili policajci, u bijegu su sustigli maloljetnog napadača kojeg su kako bi spriječili bijeg morali vezati. Maloljetniku je, zbog lakših ozljeda dobivenih tijekom napada na vozača tramvaja, pomoć pružena u KB-u Dubrava, a vozaču tramvaja u KBC-u Zagreb.

Koliko zapravo ima ovakvih napada, koji su evidentni, a nigdje se ne spominju, već se prešutno prelazi preko svega?

Vozači tramvaja, ali i autobusa često pribjegavaju liniji manjeg otpora pa ne žele ulaziti u bilo kakav dijalog ili sukob od kojeg će imati posljedice. Ponekad u takvim problematičnim



situacijama naši vozači budu prozivani od strane pojedinih rukovodećih „umobolnika“ koji vjeruju da su u pravu kad misle da vozač mora uvijek biti na usluzi putniku, pa čak i u ovakvim huliganskim istupima, što, naravno, nije dobro niti ovaj sindikat to podržava.

Da, ovog puta uhvaćeni su počinitelji kaznenog djela i zna se tko su, ali vrlo često to nije slučaj, pa vozači ostaju na milost i nemilost noći u kojoj moraju odrađivati svoje radne obveze. S pravom

se ti isti vozači pitaju zašto im drugi radnici često zavide, zbog čega se spominje plaća vozača tramvaja i autobusa kao neka velika plaća, a ne sagledava se stvarno uloženi trud, opasnost i svekolike nedaće s kojima se svakodnevno susreću naši vozači.

Naravno da se otvara pitanje BENEFICIRANOG RADNOG STAŽA za vozače. Imaju li oni doista beneficirani radni staž ili ne? Koliko im se zapravo taj beneficirani radni staž prizna i na koji način ti isti vozači uživaju u njemu prilikom odlaska u mirovinu? Sve su to pitanja koja se samo nižu jedno za drugim, a za sada valjanog odgovora nema... Ili ga možda ima...? Pokušat ćemo na takva pitanja iznaći valjan odgovor...

Žalostno je da neke osobe kod nekih od poslodavaca, kao i u institucijama određenih resornih ministarstava razmišljaju na nedoličan način predlažući ukidanje beneficiranog radnog staža, što naprosto ne bi smjelo doći u pitanje, budući da i na ovaj



način svakodnevno svjedočimo o teškoćama s kojima se naši vozači moraju nositi.

(v. glasnik)



Šest mjeseci ranije obavijestite Zavod o namjeri podnošenja zahtjeva za mirovinu

Hrvatski zavod za mirovinsko osiguranje poziva buduće umirovljenike da šest mjeseci prije podnošenja zahtjeva za mirovinu obavijestite Zavod o namjeri odlaska u starosnu ili prijevremenu starosnu mirovinu te pokretanjem postupka tzv. pretkompletiranja podataka brže ostvare svoje pravo kada podnesu zahtjev za mirovinu.

Postupak se pokreće dostavljanjem Obavijesti o namjeri podnošenja zahtjeva za priznanje prava na starosnu ili prijevremenu starosnu mirovinu nadležnoj područnoj službi HZMO-a gdje je osoba koja podnosi zahtjev bila posljednji put osigurana, a ako je od posljednjeg osiguranja proteklo više od 12 mjeseci, prema mjestu prebivališta. Ako je prebivalište podnositelja zahtjeva u inozemstvu, nadležna je područna služba na čijem je području bilo posljednje osiguranje.

Zavod je omogućio korisnicima da i preko KORIŠNIČKIH STRANICA na internetskoj stranici Zavoda www.mirovinsko.hr (nakon pribavljanja odgovarajućeg korisničkog imena i lozinke) također, uz uvid u osobne podatke, mogu poslati i zahtjev za

informativni izračun mirovine, te popuniti i poslati Obavijest za pretkompletiranje podataka.

Obavijest osiguranika ne smatra se zahtjevom za priznanje prava već se osigurava mogućnost prikupljanja i kontrole podataka o stažu osiguranja i plaći, odnosno osnovici za osiguranike koji idu u mirovinu kako bi im se, nakon podnošenja zahtjeva, što prije donijelo rješenje i počela isplaćivati mirovina.

Zahtjev za priznanje prava na starosnu i prijevremenu starosnu mirovinu može se podnijeti najranije dva mjeseca prije prestanka osiguranja.

Uz popunjenu Obavijest potrebno je priložiti radnu knjižicu ili ovjerenu presliku radne knjižice, izjavu, odnosno dokaze o stažu osiguranja ostvarenom u inozemstvu ako je osiguranik radio u inozemstvu te druge dokaze o stažu koji nije u potpunosti utvrđen ili upisan u radnu knjižicu. Tiskanica Obavijest o namjeri podnošenja zahtjeva za priznanje prava na starosnu ili

prijevremenu starosnu mirovinu dostupna je na internetskoj stranici www.mirovinsko.hr ili u područnim službama i ispostavama Zavoda, a dodatne informacije mogu se dobiti i na INFO telefonima Zavoda 0800 – 63 63 63 (besplatni) i na broj tel.: 01/4891 – 666..... Odjel za odnose s javnošću



ZET školuje švercere



Ovo školovanje traje već više od godine dana, a polaznici su naši putnici u autobusima, i na našu veliku žalost, edukaciju su brzo i uspješno savladali. Školovanje se uglavnom sastoji od višestrukih izbornih modela, a smjer je jedan i jedini i nosi naslov: **KAKO LEGALNO PUTOVATI BEZ KARTE.** Školovanje provodi AP Podsused preko svog servisa održavanja, prvenstveno održavanja poništivača karata, koji aparati bi trebali funkcionirati preko nedavno ugrađenih famoznih uređaja "ATRON". Dakle, funkcionalnost je u punom smislu riječi: **TREBALI BI FUNKCIONIRATI.** Na žalost i štetu radnika našeg ZET-a, ti poništivači ne funkcioniraju

vrgnuti ugradnji cijelog snopa žica, da bi sa vanjske strane autobusa bio postavljen zvučnik, a nakon kraćeg vremena isti su ipak otišli za Osijek ili drugdje.

Najvažnije je da smo u prijelazno vrijeme prometovali bez poništivača i tako školovali putnike da se voze bez karte, što je trajalo više mjeseci, ili sve do dolaska novih aparata koji su danas ugrađeni, a koji imaju opisane probleme.

Dakle, ti novi aparati, nisu bez strujnog napona, oni imaju napon, svijetle, vidi se na monitoru izborni meni, ali se na monitoru pojavljuju informacije kako ovjera nije moguća, i svi putnici koji bi i htjeli ovjeriti kartu, jednostavno nemaju mogućnosti, voze se tako iz dana u dan i u hodu savladavaju tečaj kako legalno putovati bez karte.

Bi li se poslodavac trebao zabrinuti zbog ovakvog stanja, vidjet će se u narednom vremenu, ali svaki bi pravi gazda, kojemu je stalo do posla i sigurnog prihoda, hitno riješio opisani problem naplate, a potom bi rješavao druge probleme. Za sada se takvi problemi nalaze samo na listama kvarova autobusa i tu sve prestaje, dolazi novi dan i sutra je stanje nepromijenjeno.

I na kraju, još je potrebno reći da takvu situaciju nema nijedan prijevoznik putnika, kojem bi na prvom mjestu bilo, ostvariti što više polazaka, a u vrijeme od 23 sata kada se ostvaruju zadnji polasci i kad više nema niti radnika iz druge smjene, našim se autobusima tada skraćuju vozna vremena i oni gotovo jure sa dva do tri putnika od početka do kraja, ali što više puta, i logično, da vozač ne smije putnika niti pitati za kartu, jer će se dogoditi svašta, a radnika nitko ne štiti. Takvi su polasci u voznom redu linije 125, što je očiti primjer, a potom slijede i druge linije. Zar nije logično, zapitati se, ako do 23 sata putnik nije došao doma iz grada ili obrat-

no, treba li sad autobus jurcati sa svakim putnikom amo tamo, samo da bi putnik brzo stigao kući, ili bi bilo dovoljno, imati manje polazaka sa više putnika, pa ako mu se nije žurilo do 23 sata, sada može pričekati još 15 minuta.



I da završim s edukacijom, zaista je znakovito, do kada će trajati taj model školovanja putnika, da se voze bez karata, da nitko u tu svrhu ništa ne poduzima, dok se s druge strane stalno pojavljujemo u novinama, kao najveći gubitaši. Kakvu dijagnozu imaju "Atron" uređaji kad im se ne radi, kakav je to sklop programiran u uređaju, da prekida funkciju ovjere karte kad je ona najpotrebnija, i treba li ili ne zvoniti za uzbuću, ili produžiti školovanje do pada na koljena?



u vrijeme prometovanja autobusa na linijama, osim u nekim kraćim vremenskim intervalima, kada ipak poništivači prorade i dogodi se da poneki korektan putnik zaista može ovjeriti svoju kartu u poništivaču, starije ili novije proizvodnje. U svim drugim situacijama, ili gotovo u više od 50% radnog vremena poništivač ne radi i na njegovu se monitoru može iščitati: **uređaj trenutno nije u funkciji.** Takva je situacija gotovo uvijek na okretištu ili polaznom stajalištu, kada putnici ulaze s namjerom da ovjere karte, a kad zbog navedenih razloga ne uspiju, putnici sjedaju, smjeste se i više i ne pokušavaju „dobiti bitku“ s poništivačem.

Tako naš autobus u ranim jutarnjim satima odlazi na liniju punog spremnika goriva, a oko 0,30 sati vraća se praznog spremnika, a da vozno osoblje nije moglo naplatiti prijevoz od putnika koji su uistinu putovali, a da nisu platili kartu za putovanje.

Naime, prije "Atron" uređaja u autobusu su bili uređaji koji nisu imali tih problema, ali se pojavljivao problem u samom poništivaču ili zbog suhe trake ili na kontaktu priključnog konektora. Poznato je da su ti ispravni uređaji svi izvađeni iz autobusa, a ugrađeni "Atroni" pa su u tu svrhu svi autobusi u servisu pod-

OPASKA UREDNIŠTVA

Da nije za povjerovati...!

Možda je ovo samo šala ili nečiji slani VIC ali, bojimo se, da je ovo gorka istina za koju smo sigurni, da je i vi znate kolege vozači. Vjerujemo, da operativni dio rukovodstva takvog našeg ZET-a ZNA PROBLEM, ali ga se ne usudi potencirati, JER NE DAJ BOŽE DA SE ZAMJERIŠ UPRAVI ILI NEKOM TAMO GAZDI KOJI JOŠ UVIJEK politički razmišlja, ode fotelja... Na žalost, danas svjedočimo da to nije sporadičan slučaj već karcinom koji nas izjeda sa svih strana, a pravih rješenja, pomaka, valjanih projekata NEMA... Zašto, s pravom se pita ZET-ov radnik? GDJE JE NESTAO ČOVJEK, gdje su te silne DIPLOME UMA I ZNANJA, od koji smo tako silno očekivali blagodat, sigurnost radnog mjesta ne samo za sebe, već i dolazeće generacije koje neumorno kucaju na vrata KADROVSKE SLUŽBE.

Ne, na žalost, danas svjedočimo jednom sivilu otuđivanja prava na imovinu, na temeljne vrijednosti rada budući da nam VELIKI GAZDA iznalazi rješenja kojima upućuje vozila (pitanje jesu li uopće

naša), u neka druga servisna odredišta, dok se našeg radnika u servisima omalovažava pod krinkom neznanja ili starosti.

Silna obećanja, plinifikacija novog autobusa, profitabilniji odnosi kroz samonaplata, rješavanje socijalnih problema, otpremnine..., a ono ništa... Razočaranja, strah, nijemo praćenje iz prikrajka što će s nama biti sutra. Sindikat se omalovažava, a jedini ima snage ukazati na stanje u društvu, tvrtki, obitelji. Jedini imamo snagu govoriti javno o činjenicama koje se pokušavaju iskriviti sve više na štetu sutrašnjice – budućnosti. (v. glasnik)



IZVJEŠĆE

Aktivnosti Izvršnog odbora pt Dubrava

Nazočni:

Zoran Vidović, Vlado Pavlek, Mladen Barišić, Dražen Jović, Jozo Zetić, Robert Nikolić – predsjednik Izvršnog odbora pt Dubrava, Anto Jelić – dopredsjednik sindikata i član Glavnog odbora Zaštite na radu, Damir Kočet – rukovoditelj pt Dubrava, Damir Jakić – šef prometa i Stjepan Poljak – šef servisa u pt Dubravi.

TEMA: Aktualna problematika tramvajskog prometa

Stanje u prometu:

U provjerenjima praksi rada Izvršnog odbora pt Dubrava, redovitim sastancima s predstavnicima poslodavca, ovaj put s rukovodstvom pogona ukazano je na problematiku s kojom se svakodnevno susreću naši radnici, poglavito vozači tramvaja.

Upornošću u tim zahtjevima, ovaj Izvršni odbor nailazi na razumijevanje ne samo novog rukovodstva pogona već i naše Uprave koja saslušava probleme te poduzima određene radnje kako bi se uklonili silni nedostaci, tj. kako bi se udovoljilo stvarnim potrebama poglavito s naslova tehničke ispravnosti voznih jedinica (tramvaja), kao i pruga kojima svakodnevno vozimo.

Skrenuli smo i pozornost na prometni kaos u večernjim satima oko hotela Sheraton (Branimir centar), koji uvelike usporava protočnost i ugrožava sigurnost (skretanje iz Draškovićeve prema hotelu, zeleni val, te privatni autobusi koji puštaju putnike na tračnicama u Cinestar). Upoznali smo šefa i rukovoditelja na semaforu na Ivanićgradskoj koji se povremeno ne pali za tramvaj iz nepoznatog razloga, nakon što je to križanje, ne tako davno, semaforski rekonstruirano.

Pored dosad pobrojanih mjesta gdje je pruga u lošem stanju (Maksimirska od Bukovačke do Dubrave, Vukovarska, Novi Zagreb, križanja Vukovarska-Savska, Vukovarska-Držičeva), pojavilo se novo veće oštećenje pruge u Branimi-

vrećice koje trgaju psi, mačke i vrane), da se ne dovodi u pitanje zagađivanje od strane vozača, što je naravno neprihvatljivo.

Treba istaći da je za pohvalu:

Upravo na naš zahtjev upućen Upravi i rukovoditelju kojim smo ukazali na problem preglednosti skretničkog semafora na križanju Draškovićeve i Ulice kneza Mislava, on je podignut na veću visinu radi bolje preglednosti, tako da je postavljen ulijevo te položen vodoravno i više nije zaklonjen drvećem.

Nakon sastanka u Centru i ukazivanja na loše vozno vrijeme vikendom na liniji 4, problem je riješen dodavanjem 6 minuta po krugu, te je sada stanje puno bolje u odnosu na dosadašnje na koje smo upozoravali dugotrajnim zahtjevima upućivanima na adresu odgovornih službi.



Stanje u pogonu Dubrava:

Posebna pozornost bila je usmjerena prema servisu zbog niza nedostataka te smo odgovore potražili od šefa servisa g. Stjepana Poljaka, a odnose se na sljedeće:

- veliki postotak neispravnosti NT2200, posebno zbog bizarnih razloga kao što su nedostatak jedne žarulje za vanjsku rasvjetu, za koju nam se kaže da ih nema pola godine i tramvaj mora ostati u garaži te da su s tim problemom upoznati svi i nikom ništa (s pravom se pitamo, je li to normalno)

- opet imamo nedostatak žarulja za rasvjetu signalnih oznaka, kao i loš i neuređen prostor za signalne oznake otraga u kolima (čkd i kt-4)

- ponovno isti višegodišnji problemi u zimskim uvjetima na čkd kolima zbog vrata koja se ne zatvaraju kako treba radi ulja u sistemu, a gdje se godinama nije pronašlo rješenje, po riječima šefa servisa, te je tako i sam servis u tp Dubrava nemoćan

- od rukovoditelja tražimo da se napravi polica za signalne brojeve koja bi bila postavljena na kolosijecima, koja bi bila uredno i propisno opremljena svim potrebnim signalnim oznakama gdje napominjemo, ukazujemo na neprimjerene i neuređene staze za prilaz kolosijecima koje bi trebalo hitno urediti, a u buduću plan staviti i asfaltiranje međukolosiječnog prostora.

Zadovoljni smo komunikacijom s rukovodstvom u pogonu jer dobivamo odgovore na sva naša traženja, ukazivanja, te je vidljivo da postoji komunikacija na temelju naših zahtjeva prema Upravi koja to otklanja.

Naravno, takav dijalog treba pozdraviti jer smatramo da jedino zajedničkim pristupom, sagledavanjem činjenica i problema na koje ukazujemo, možemo ostvariti sigurnost, zdravlje i zadovoljstvo radnika. U takvim razmjenama informacija, uvažavanjem s pravom se možemo nadati većoj učin-

kovitosti, dakako, i otklanjanju svekolikih problema, čemu možemo i danas svjedočiti.



Danas, u vrijeme elektroničkih pomagala, interneta, javne televizije itd., protok informacija je sve zahtjevniji, ali i cjelovitiji. Dolaskom novog operativnog kadra, a to se odnosi i na naš pogon u pt Dubravi, vidljivi su veliki pomaci. Svaki radnik, koji ima mogućnosti računalnog informiranja, može otvoriti internetsku stranicu ZET-a – pogona tramvaja iz Dubrave i dobit će valjane informacije.

Primjerice: sve o radu vozača, službe, kao i nekim poduzetim aktivnostima ovog pogona. Naravno, to ovaj Izvršni odbor našeg sindikata pozdravlja i podržat će sva takva nastojanja kojima će se približiti poslodavac, tj. rukovodstvo pogona svom radniku, svom vozaču.

Ovaj sastanak pokazao je opravdanje i potrebu uzajamnog uvažavanja, ali i izmjenu informacija. Nadamo se da će već za sljedeći sastanak u pt Dubravi rukovoditelj pogona g. Damir Kočet zajedno sa šefom prometa g. Damirom Jakićem i šefom servisa g. Stjepanom Poljakom moći iznaći određena rješenja koja ćemo prezentirati.



Samo uporni zahtjevi, traženja te ukazivanje na određene probleme koji zahtijevaju otklanjanje, rješavanje mogu biti jamac uzajamnog uvažavanja te svekolikog boljitka na svakom radnom mjestu u našem ZET-u. Dobro je znati, da se ima što raditi, biti na radnom mjestu te ga zadovoljno napustiti nakon odrađenih radnih obveza.

Naravno da je žalosno dolaziti na posao bez ideja, ne znajući što te očekuje, što ćeš zapravo toga dana raditi. Vozač tramvaja i autobusa, svakodnevno znaju svoje radne obveze, svoj posao i čestito ga odrađuju. Nemaju vremena za posjet okolnim trgovinama, kupovini na obližnjem placu i tome sl., jer tramvaj ili autobus ne može se parkirati sa strane te otići na kavicu bez posljedica.

Za Izvršni odbor pt Dubrava
Robert Nikolić – predsjednik



*dva "bratska pogona"
znaju biti i na sportskom polju dobri*

Ovaj Izvršni odbor drži da se dijalogom s predstavnicima rukovodstva u pogonu može pokrenuti svaki projekt, svako pitanje kako bi se udovoljilo što boljoj sigurnosti, ali i onim stvarima koje radnika čine zadovoljnim radnikom.

Aktivnost ovog Izvršnog odbora nije samo na praznim pričanjima kako to neki radnici žele prikazati, već se bazira na ukazivanjima na činjenice, od čega zasigurno danas svi zajedno imamo koristi. Naime, mnoga pitanja su riješena, neka se rješavaju i danas s pravom možemo govoriti o jednom obostranom razumijevanju, određenim pomacima, što naravno ulijeva povjerenje ne samo u inicijativu, aktivnost sindikata već i povjerenje ukazano poslodavcu.

Naravno, mnoga pitanja, problemi i nadalje ostaju otvoreni, ali naznačeni za prioritarno rješavanje.

Posebna pozornost skrenuta je na križanje Branimirova – Draškovićeve – Sheraton, prije svega zbog već dugoročnog upozoravanja (usmeno i pismeno) na loše i kratke faze semafora, što je izlaskom na teren i utvrđeno, ali još nema rezultata, tj. rješenja. U međuvremenu se pojavio i novi problem na semaforu pri skretanju iz Branimirove u Draškovićeve od Glavnog kolodvora jer se smanjila protočnost zbog nepaljenja faze za ravno dok je upaljena faza za skretanje, što je do sada radilo.



*uvijek pri ruci,
kako na radnom mjestu,
tako i u sportu*

rovij kod Ulice kraljice Jelene u smjeru Zapruda, kao i oštećenje na Trgu bana Jelačića pri polasku sa stajališta prema istoku.

Ponovno skrećemo pozornost na WC u Sopotu gdje ne možemo koristiti novi zahod zbog navodnog kvara koji nitko ne otklanja mjesecima (neodgovornost), a kao rješenje opet je postavljen neprimjereni ekološki zahod Toi-Toi koji se nalazi u blatu. Žurno je potrebno postaviti čvrstu kantu za otpad u Sopotu (jer one

Zbunjujući i neispravni natpisi autobusnih linija

Na autobusnim linijama koje prometuju sa Črnomerca pojavili su se u ne tako davno vrijeme neispravni natpisi oznaka linija, što bitno zbunjuje putnike koji su do ne tako davno putovali bez dilema.

U te natpise se ubrajaju sljedeće autobusne linije:

- linija 121 gdje stoji natpis: **GAJNICE**
k a r a ž n i k
- linija 122 gdje stoji natpis: **PODSUSED**
c e n t a r
- linija 119 gdje stoji natpis: **PODSUSED**
m o s t
- linija 109 gdje stoji natpis: **D U G A V E**
k n e ž i j a

Da se sada ne nabrajaju ostale linije na kojima također ima jednakih neispravnosti, a iste se očituju u problemu koji je nastao prije svega promjenom natpisa koji je bio u prvoj verziji, u konkretnom slučaju:

– na liniji 121 bio je natpis KARAŽNIK i svaki putnik je znao trasu autobusa, ali sada putnik na Črnomercu ugleda na autobusu natpis Gajnice, uđe u njega i putuje u namjeri da siđe u Gajnicama, a kad autobus na Aleji Vrapče skrene udesno, nastane panika i problem, jer taj autobus ne ide u Gajnice kao što je pisalo. Sada i vozač i putnik imaju problem kojeg nije trebalo biti, a nastao je zbog dezinformacije u neispravnom natpisu linije.



Naime, ako se željelo dodati bolju informaciju u natpis, tada je trebalo pisati BOLNIČKA KARAŽNIK jer je to upravo trasa kojom prometuje taj autobus, a Bolnička je najduža ulica kojom prometuje, svaki ju

putnik zna, ili će mu biti dovoljna, da ne uđe za smjer Općine Gajnice, ili je trebalo ostaviti kako je bilo ranije, **nadalje:**

– na liniji 122 sada putnici uredno ulaze za smjer Samoborske i u Vrapču kada autobus krene ravno, nastane problem, i opet nesporazum. Zar se nije mogao ostaviti natpis SUSEDGRAD kako je bilo i kako su ga putnici znali, ili ako se dodaje pojašnjenje, onda je trebalo biti kao informacija, a ne suprotno, moglo je pisati ALEJA BOLOGNE – SUSEDGRAD i ne bi nastao problem.

– na liniji 119 je mogao ostati stari natpis PODSUSED ili se moglo dodati informaciju koja bi predstavljala točniju oznaku trase koja se nedavno promijenila, te bi trebalo pisati SAMOBORSKA – PODSUSED i tako bi svakome bilo jasno kuda prometuje taj autobus, jer



najduža ulica kojom ide trasa je upravo Samoborska cesta, a ujedno i putnik koji treba do Gajnica ne bi ulazio, jer bi prepoznao trasu u natpisu, ali natpis most ne predstavlja informaciju koja je bitna putniku, jer most nije ni po čemu bitan, sada, a niti prije, stoga je u natpisu suvišan.

– na liniji 109 natpis Knežija je potpuni promašaj i ne predstavlja informaciju koja bi bila korisna putniku, mnogi putnici nisu čuli za Knežiju, stoga bi natpis trebao biti VELESJAM DUGAVE i takav bi natpis imao pravo značenje, jer je to upravo relacija prometovanja, a u vrijeme održavanja priredbe na Velesajmu ne bi nam trebale dodatne fizičke oznake, kao što je to dosad bila praksa, pa se u vrijeme priredbe u autobuse unosila plo-



ča s natpisom VELESJAM, koja bi se nakon završetka priredbe uklanjala. Trasa prometovanja bi ostajala ista, a pojavljivala bi se famozna KNEŽIJA u natpisu, kao da je trasa izmijenjena, za što nema nikakvog razloga. Natpis VELESJAM trebao bi biti stalno uz natpis DUGAVE i putnici bi se zacijelo bolje snalazili.

Ovime se predlaže da služba za označavanje linija uvidi osnovanost primjedbi, te da prilagodi natpise u smislu bolje informiranosti putnika, ili da natpise vrati na stari model koji je bio bolji od postojećeg, o čemu govore iskustva vozača koji su svakodnevno u središtu problema.

Naravno, na sve te probleme, kao i probleme druge naravi s kojima se susreću naši vozači iz autobusnog pogona Podsused, upozoravali smo poslodavca, uvjerali nadležne službe pa i predlagali rješenja rukovoditelju pogona g. Željku Podbojcu, kojemu je to ujedno i obveza, ne bi li se takva pitanja žurno otklanjala.

Koliko imamo razumijevanja te realizacije po našim zahtjevima mogu sami vozači ocijeniti, ali, to nije HIR ovog sindikata, to neće ići u nedogled, vrlo brzo doći će do naplate za neodgovornost pojedinih osoba kod samog poslodavca na indolentno ponašanje koje nikome ne donosi zadovoljstvo.

Iskreno se nadajući da će zakonodavac koji je propisao određene zakonske obveze u nedvosmislenoj primjeni, pokrenuti postupak odgovornosti jer zajedno svjedočimo da se jedino protiv vozača pokreću stegovni postupci s mogućnošću otkaza ugovora o radu, dok za ostale radnike, poglavito umišljene veličine šefova takvo pravilo ne vrijedi.... (v. glasnik)

U čijem su vlasništvu ti hladni Mercedesi

Dobili smo nove autobuse MAN i Mercedes... odlično! Čiji su oni zapravo, pitaju se naši vozači...

Nakon blagih temperatura u prošloj godini, nastupili su i hladni dani, i potrebno je ispravno grijanje u autobusima, što, nažalost, u PA Podsused nije moguće, pa čak i nakon edukacije vozača za ovladavanje znanjem oko regulacije grijanja u tim autobusima.

Naime, za dovođenje u ispravnost uređaja za grijanje, nije iskorišteno vrijeme povoljnih temperatura, i autobusi nisu održavani u servisu, a nisu otklanjani kvarovi koje su vozači pisali u knjigu kvarova, već se to rješavalo po modelu prmjesta istog autobusa na drugu liniju... provjerena metoda od ranije.

Tko je osmislio, uveo i uključio takav model, vozačima nije poznato ime umotvorca, ali posljedica takvog načina je vozačima i te kako poznata koja još uvijek traje, odnosno trajat će do zatopljenja vanjske temperature do razine iznad 10 stupnjeva.

Problem se pojavljuje prvo u niskoj radnoj temperaturi motora, koja se satima penje do 55 ili 60 stupnjeva te bez obzira na sate kontinuirane eksploatacije autobusa, radna temperatura se ne podiže na svoj nivo od nekih 80 stupnjeva. Kad se to prevede na jezik majstora te struke, dolazi se do



(nije nam jasan pojam lizing ili pušing)

zaključka da motor u sustavu hlađenja nema ugrađen termostat i da je stalno u funkciji velika cirkulacija rashladne tekućine, a takav problem na novim autobusima, još u garantnom roku, ne bi smio postojati, a najmanje potrajati, jer ima i autobusa na kojima se to ne događa te su ispravni u tom segmentu. Kako radne temperature mora postojati, tako dodatnih grijača i grijanja u vozačkom i putničkom prostoru, što jednostavno i brzo dovodi do zaključka, gdje je problem, a on se nalazi u održavanju, a vozaču nije bitno tko će to održavanje izvršiti.

Kad se taj problem pokušava objasniti na način, da autobusi nisu vlasništvo ZET-a, da su na lizingu i slično, opet se može zaključiti, da se problem samo odgađa, da se zbrajaju kruške i jabuke, ali u naravi nema niti dobre volje, da

se problem riješi. Naravno, sada ostaje otvoreno pitanje zašto novi autobusi ne griju, griju li Mercedesi u Njemačkoj, čeka li se njihovo starenje, pa da se kaže, da je to razlog starosti, a ako se ovako nastavi, i ta bi opcija mogla poslužiti kao moguća isprika.

Vozač je učinio što može – utvrdio je da dodatni grijači također ne rade, da se kontrolna lampica upali, a grijač je hladan, ali i da postoji stanje kad je spremnik goriva dodatnog grijača prazan iako je autobus prošao pregled u točenju goriva i otklanjanju kvarova. Tko nije odradio svoj dio posla, tko je nadređen u tom području i zna li za taj problem, ili ne zna, zašto se ne sankcionira pojedince šefove, poslovođe, koji moraju preuzeti odgovornost svog radnog mjesta, svoje plaće, da li uopće prati to stanje i do kada će to tako biti.....ima li uopće odgovora....vozači ga ne vide...!?



U ovaj se problem ne može uvrstiti štednja kao odgovor, jer u vrijeme niskih temperatura sistemi grijanja moraju biti ispravni, ali štednja će nastupiti u vrijeme kad to bude moguće, a dotle će u Mercedesima biti hladno, a grijanje neispravno, jer je očito netko zanemario odraditi svoj dio posla, što se vozaču ne smije dogoditi, da ne odradi svoj dio posla. Krajnje je vrijeme, da se zapitamo, može li to tako dalje, zašto novi autobusi ne griju, tko je odgovoran za taj prevažan problem?

Rukovoditelj, šef servisa, izvršni direktor....ovo nije PRVOAPRILSKA ŠALA....ovo je problem s kojim se danas nose vozači, a znamo da je vama toplo, kako u kancelarijama, tako i vašim – našim službenim osobnim vozilima....da, ta osobna vozila su i naša bez obzira što mi radnici nećemo imati priliku u njima se voziti....(v. glasnik)

KAKO JE BILO NEKADA, A K

Mnogo puta, nalazeći se u nekom društvu, bilo na ulici, trgu ili na nekom drugom mjestu čujemo "nekada je bilo bolje, lakše se živjelo, manje se radilo, imali smo više novaca, ljudi su se više družili" i još mnogo drugih komentara. Jedni hvale ono, drugi ovo vrijeme.

Slušajući takve komentare, rodila mi se ideja!

Idemo naše kolegice i kolege upitati što one misle o tome, što je po njima, njihovu promišljanju bliže istini. Stvarno, je li se bolje živjelo nekada ili je to samo žal nekih za onim prošlim vremenima. Ja sam zaposlen već punih dvadeset i sedam godina i imam svoje mišljenje o tome, ali sam htio čuti mišljenje i drugih.

Postavio sam sljedeća anketna pitanja slučajno odabranim sugovornicima:

1. Je li vam bolje bilo nekada ili sada?
2. Da ste u prigodi, što biste promijenili?

Evo što su nam naše kolege odgovorile na postavljena anketna pitanja:



MARKO SEDLIĆ 3368, vozač autobusa, 26 godina u ZET-u:

1. Da, autobusi su sada dobri, rukovoditelji su puno pažljiviji prema nama, ceste su uređenije, putnici su puno pristojniji, a i plaća je bolja, stoga je danas puno bolje nego što je bilo nekada.
2. Ništa, nemam nešto značajno za promijeniti, uglavnom moja zapažanja mogu se vidjeti na forumu našeg sindikata, tamo sam stalni gost koji pokušava ukazati i na neke posebne nepodopštine koje su lako rješive...



NIKOLA PRAHIR, kontrolor otpremnik, 19 godina u ZET-u:

1. Danas je sve puno bolje prvenstveno što se tiče voznog parka, lakše je raditi jer su nam vozila bolja. Jedino u špicama su velike gužve. Nekada davno nismo imali niti ovakvu informatičku opremu, što nam danas puno pomaže u radu i komunikacijama. Da li je to najbolje...ne mogu sa sigurnošću reći.

2. Da, mijenjao bih vozna vremena na nekim voznim redovima jer je prekratko vrijeme. Nije mi jasno zbog čega se ne prati potreba da se vozna vremena prilagode stvarnom stanju u prometu, ali i potrebi naših građana.



IVO DRAŽETIĆ, vozač autobusa, 13 godina u ZET-u:

1. Dolaskom direktora Tolića puno se stvari promijenilo na bolje. Mislim da bi mi vozači trebali biti zadovoljni jer imamo takvog čovjeka koji nas razumije, dok su se pojedinci prije ponašali kao da je njihova firma. Njihova imena neću govoriti jer će se oni sami prepoznati. Sada nam je i puno bolji vozni park.
2. Ne bih puno toga mijenjao jer dosta je već dobro promijenjeno.



BORIS BOŠNJAK, kontrolor otpremnik, 22 godine u ZET-u:

1. Bolje je sada jer su bolji uvjeti za rad nego prije. Prije nije bilo toliko

pritisaka na vozače i sigurniji su bili na radnom mjestu. Silna osobna vozila, nerazumijevanje u prometu sve to opterećuje našeg vozača i to bi trebalo mijenjati.

2. U nedostatku otpremnika, uzeo bih par kvalitetnih ljudi za otpremnike tako da možemo imati redovito slobodne dane, što danas nije slučaj.



STJEPAN FILIPIČIĆ, vozač tramvaja, 13 godina u ZET-u:

1. Danas je puno, puno bolje, imamo nove tramvaje, a i vozna vremena su se popravila upravo zahvaljujući sindikatu, koji svojom upornošću inzistira na takvim službama pa možemo bez pritiska odraditi službu.

2. Promijenio bih ljude koji popravljaju skretnice jer ne rade to dobro i teško ih je dočekati da opće dođu na popravak, pa vozači koji su u pričuvi moraju ići okretati skretnice, što smatram da nije u redu.



ŽELJKO LOVRIĆ, vozač tramvaja, 18 godina u ZET-u:

1. Ma sada je mnogo bolje. Informacije pravovremene, nova vozila su doista dobro opremljena, a kad se sjetim kakva su nekad bila stara i bez grijanja...bolje da se toga ne prisjećamo....
2. Ne bih ništa posebno mijenjao jer sam u suštini zadovoljan...jedino možda odnos među našim kolegama, gdje bi bilo poželjno više uvažavanja, tolerancije kako bi doista, međuljudski odnosi bili pravi, a ne upitni...

Uvijek spremne za sve

Pišući o vrijednim i marljivim radnicima, ne možemo a da ne spomenemo i kolegice koje rade uslužne poslove u Sindikatu vozača i prometnih radnika ZET – ZAGREB. Tu je već dugogodišnja tajnica gđa Antonija Ščukanec i nešto novije lice našeg tajništva gđa Suzana Škeva. Uvijek nasmijane i dobro raspoložene strpljivo i vrijedno odgovaraju na mnoge upite ili upućuju savjete

našim članovima. Svi koji su iz bilo koje potrebe bili u sindikatu samo su nalazili riječi hvale za poslovnost i ljubaznost za pružene usluge. Svaka čast na strpljivosti i korektnosti ovih dviju mladih djelatnica koje doista mogu biti za primjer. Naravno, to se od njih i očekivalo sa njihovim dolaskom u naš sindikat, što su one na opće zadovoljstvo naših članova i opravdale.



KAKO NAM JE DANAS



DRAGAN BAĆANI, vozač tramvaja, 14 godina u ZET-u:

1. Prije sam radio na porti i kada sam prešao na radno mjesto vozača, nisu uvjeti bili ni približni kao sada, vozila su bila stara, manje slobodnih dana, a i plaća je bila manja pa stoga je sada puno, puno bolje.
2. Ne bih puno toga mijenjao, možda neke sindikalne sitnice, ali one bitno ne utječu na kvalitetu mog života. Koprcam se sam koliko mogu, ponekad uz pomoć sindikata, na čemu sam, naravno, zahvalan.

OSVRT UREDNIŠTVA

Naravno, nismo niti očekivali bombastične izjave, promišljanja ili neki čvrsti stav. Naši radnici, bez obzira na kojem mjestu radili, nisu skloni pričama, već radu. Oni slušaju, prate događanja, boje se i čekaju. Njihovom čekanju ima granice. Poslodavac mora prepoznati kritiku pa čak i onda, kada ga radnici hvale. Od pohvala nema napretka, nema sigurnosti i boljitka. Sigurnost nam dolazi iz jasnih pokazatelja, činjenica, da se doista pokreću valjani projekti od koji moramo imati koristi. Da, koristi svaki uposleni radnik, a nikako ne pojedinac jer nas to dovodi do situacije kroz koju, na žalost, danas prolazimo. Naravno, treba imati povjerenja u strukture vlasti i vlasništva, poglavito ako te strukture daju rezultate. Danas je među radnicima previše nepotrebnih zastrašivanja, šikaniranja i prijetnji otkazom. Ponekad ne vjerujemo da odgovorna osoba u funkciji nekog šefa, rukovoditelja pribjegava riječima upućenim podređenom radniku "ako ti ne odgovara, uzmi si radnu knjižicu"....Da ne vjeruješ, tko je ta osoba, koja je on veličina, da čak i pomisli takve riječi izgovoriti i zbog toga, danas dobivamo odgovore na provedenu Anketu jer je jednostavnije odgovoriti, ma dobro je, i riješio si se daljnjih problema.



To me podsjeća na jednu zgodnu priču....pitanje: kako si...pa dobro...da ti se žalim, pomoći mi ne možeš, da ti se hvalim, lagao bi, pa prema tome najkraće: DOBRO SAM....(v. glasnik)

Dali smo priliku govora i vozačima koji nisu članovi sindikata



ANTE DUŽMOVIĆ, vozač autobusa, u ZET-u 16 godina:

1. Sad je puno bolje. Sve je modernije i lakše je raditi kada imamo nove autobuse, no moram reći da je prije bilo više kolegijalnosti i ljudi su se više družili.
2. Ne bih puno toga mijenjao osim što bih volio da se više družimo i da nismo jalni jedni drugima.



ZIJAD HODŽIĆ, vozač autobusa, 21 godina u ZET-u:

1. Međuljudski odnosi su bili bolji iako i sada nemam primjedbu jer imam puno prijatelja i dobrih radnih kolega. Sada je bolje što više ne vozimo one stare autobuse, a cešte su mnogo bolje pa nam je lakše odraditi službu.
2. Pa ne bih puno toga mijenjao uglavnom sam zadovoljan, osim nekih sitnica, ali one nisu toliko bitne..



MLADEN MEDVED, vozač autobusa, 14 godina u ZET-u:

1. Danas je sve bolje jer su vozila modernizirana, a i informatika je daleko napredovala. Puno je lakše i raditi, ali i saznavati nove informacije.
2. Promijenio bih vozačku kulturu jer puno auta je na stajalištima autobusa, a i vozači osobnih vozila voze dosta neoprezno te ugrožavaju sigurnost. Kako je sve više osobnih vozila tako je i naš posao vozača zahtjevniji, ali što se može, raditi se mora...



ZORAN KRIŽANIĆ, vozač autobusa, 3 godine u ZET-u:

1. Ja sam vrlo kratko tu, ali čujem da su se prije vozili oni stari krampusi, pa stoga opći je dojam da je sada puno bolje. Imamo nove autobuse i puno nam je lakše na radnom mjestu.
2. Puno bih toga mijenjao, posebice u prometu.

ŠKANDAL – u ATP Šibenik



Član Nadzornog odbora Neven Spahija, koji bi trebao zastupati interes radnika, na sjednicama Nadzornog odbora ATP Šibenik d.o.o., to ne čini iako su ga ti isti radnici izabrali za člana u Nadzornom odboru ATP Šibenik d.o.o. On doista već duže vrijeme izigrava povjerenje te daje svoj glas poslodavcu koji nemilice zakida vozače, ali i ostalu radničku populaciju.

Takav odnos u zastupanju radnika u tijelima poslodavca naprosto je neodrživ te povlači jedino moguće rješenje OPOZIV istog. Na temelju toga Sindikat vozača i prometnih radnika ATP Šibenik, pokrenuo je postupak opoziva imenovanog člana Nadzornog odbora:

– Sindikat vozača i prometnih radnika ATP Šibenik u Koordinaciji s

drugim sindikatima u toj tvrtki pokrenut će u predviđenom zakonskom roku ujedno i određene industrijske akcije koje neće prezati ni za pokretanje ŠTRAJKA. Naravno, takvim aktivnostima radnici su prisiljeni, a kojim će upozoriti poslodavca na kršenje elementarnih prava radnika na rad, na samoopredjeljenje, na poštivanje ZOR-a, ZOSPNC-a, ZOZNR-a uz zahtjev za žurnim potpisom Kolektivnog ugovora koji se mora pravnovaljano primjenjivati na sve uposlene radnike jednako.

– Najavom industrijskih akcija te mogućeg ŠTRAJKA, Koordinacija u funkciji ŠTRAJKAČKOG ODBORA pokrenut će postupak smjene Uprave ATP Šibenik d.o.o. koja je na čelu s direktorom uzurpirala sva prava radnika, dovodeći iste na rub egzistencije, a tako i samo poslovanje tvrtke koju mora preuzeti grad Šibenik u puno vlasništvo.

Koordinacija sindikata u ATP Šibenik vodit će zajedno svekolike sindikalne aktivnosti do okončanja najavljenog spora postupajući u skladu s odlukama tijela Sindikata te sa Zakonom propisanim obvezama.

Koordinacija sindikata te Štrajkački odbor, predložit će Postupak mirenja koji se mora provesti u zakonskom roku od pet (5) dana nakon čega će se poduzimati daljnje sindikalne akcije..... (d. g.)



Uputstvo vozačima...

Tko može podnijeti zahtjev za izdavanje kartice vozača?

Zahtjev za izdavanje kartice vozača može podnijeti hrvatski državljanin koji posjeduje važeću vozačku dozvolu odgovarajuće kategorije, ali i strani državljanin uz uvjet da priloži sve potrebne dokumente, ovisno o vrsti boravka. Strani državljanin s odobrenim privremenim boravkom prilaže važeću putnu ispravu, potvrdu o privremenom boravku u Republici Hrvatskoj i radnu dozvolu, a strani državljanin s odobrenim stalnim boravkom prilaže osobnu iskaznicu za stranca i radnu dozvolu.

Zahtjev se može predati osobno u uredu izdatelja kartica ili putem pošte (preporučeno). U slučaju kada se zahtjev predaje poštom, podnositelj je dužan priložiti fotokopije svih dokumenata koji se zahtijevaju, dok potpis vozača na zahtjevu mora biti javnobilježnički ovjeren. Slanje zahtjeva elektroničkom poštom nije moguće.....



POTREBNA DOKUMENTACIJA

* Prvi zahtjev za izdavanje kartice vozača

* 1.) Prilikom podnošenja zahtjeva za izdavanje kartice vozača podnositelj nadležnoj osobi izdatelja kartica dostavlja sljedeće dokumente u izvorniku ili fotokopiji:

* Zahtjev za izdavanje kartice vozača osobno potpisan (neposredno kod izdatelja kartica ili javnobilježnički ovjeren potpis ako se zahtjev dostavlja poštanskom službom preporučeno)

* Važeću osobnu iskaznicu ili putnu ispravu (samo za strane državljane) koju nadležna osoba izdatelja kartica fotokopira za arhiv/spis

* Važeću vozačku dozvolu koju nadležna osoba izdatelja kartica fotokopira za arhiv/spis

* Dokaz o uplati troškova za izdavanje kartice

* Fotografiju vozača dimenzija 35x45 mm (fotografija mora pokazivati sadašnji izgled vozača, te ne smije biti starija od 6 mjeseci)

* Zamjena kartice radi gubitka/krađe/oštećenja

* 2.) Prilikom podnošenja zahtjeva za zamjenu kartice vozača radi gubitka/krađe/oštećenja podnositelj nadležnoj osobi izdatelja kartice dostavlja sljedeće dokumente u izvorniku ili fotokopiji:

* Zahtjev za zamjenu kartice vozača osobno potpisan (neposredno kod izdatelja kartica ili javnobilježnički ovjeren potpis ako se zahtjev dostavlja poštanskom službom preporučeno)

* Važeću osobnu iskaznicu ili putnu ispravu (samo za strane državljane) koju nadležna osoba izdatelja kartica fotokopira za arhiv/spis

* Važeću vozačku dozvolu koju nadležna osoba izdatelja kartica fotokopira za arhiv/spis



- * Dokaz o uplati troškova za izdavanje kartice
- * Fotografiju vozača dimenzija 35x45 mm (fotografija mora pokazivati sadašnji izgled vozača, te ne smije biti starija od 6 mjeseci)
- * Vozač je dužan u što kraćem roku prijaviti izdatelju kartica gubitak ili krađu kartice vozača. Izdatelj kartica u tom slučaju izdaje potvrdu o prijavi gubitka/krađe kartice. Vozač je zatim dužan izdatelju dostaviti Narodnim novinama (osobno u svim prodavaonicama Narodnih novina, telefaksom ili poštom na adresu: NARODNE NOVINE d.d., Nakladnička djelatnost, Odjel oglasa i pretplate, Ulica kralja Držislava 14, 10000 Zagreb. Nakon uplate oglasa o oglašavanju kartice nevažećom, vozaču se izdaje potvrda o oglašavanju izgubljene/ukradene kartice, koju je vozač dužan prosljediti izdatelju na daljnje postupanje. Karticu vozača koja je oštećena, vlasnik kartice je dužan vratiti tijelu koje je izdalo karticu (izdatelju kartice), koje će provesti postupak poništenja.
- * Zamjena kartice radi promjene podataka
- * 3.) Prilikom podnošenja zahtjeva radi zamjene kartice vozača zbog promjene podataka podnositelj dostavlja izdatelju kartica sljedeće dokumente u izvorniku ili fotokopiji:
- * Zahtjev za promjenu kartice vozača osobno potpisan (neposredno kod izdatelja kartica ili javnobilježnički ovjeren potpis ako se zahtjev dostavlja poštanskom službom preporučeno)
- * Karticu vozača koja mu je izdana (koju nadležna osoba izdatelja kartica fotokopira za arhiv/spis) te istu uništava bušenjem čipa
- * Važeću osobnu iskaznicu (koju nadležna osoba AKD-a fotokopira za arhiv/spis)
- * Važeću vozačku dozvolu koju nadležna osoba izdatelja kartica fotokopira za arhiv/spis
- * Dokaz o uplati troškova za izdavanje kartice
- * Fotografiju vozača dimenzija 35x45 mm (fotografija mora pokazivati sadašnji izgled vozača, te ne smije biti starija od 6 mjeseci)
- * Dodatna pravila za izdavanje kartice vozača stranom državljaninu
- * Kada je podnositelj zahtjeva za izdavanje kartice vozača strani državljanin, uz sve prethodno navedene dokumente koje prilaže u originalu na jeziku zemlje koja je izdala dokumente, obavezan je priložiti i prijevod istih dokumenata od ovlaštenog sudskog tumača.
- * Kartica vozača za strane državljane, odnosno osobe koje zahtijevaju izdavanje kartice vozača na temelju radne dozvole se izdaje s rokom valjanosti koji je jednak roku na koji je izdana radna dozvola stranog državljanina...

Što je digitalni tahograf?

Digitalni tahograf je nadzorni uređaj koji osigurava upis vremena vožnje članova posade vozila, vremena provedenog u obavljanju profesionalne aktivnosti koje ne spada u upravljanje vozilom, vremena odmora, brzine kretanja vozila i prijeđene udaljenosti vozila.

Uporaba digitalnog tahografa temelji se na softveru EU-a i personaliziranim pametnim karticama na kojima se čuvaju svi relevantni podaci potrebni za evidencije radnog vremena. Isti podaci se osim na čipu pametne kartice zapisuju i u radnu memoriju digitalnog tahografa smještenog u vozilu. On također ima ugrađen i pisac sa svrhom ispisa podataka o radnom vremenu vozača.

Osim kartica za vozače u upotrebi su još tri vrste kartica: kartice prijevoznika, kartice nadzornog tijela i kartice radionice. Na tijelu kartice nalazi se niz zaštitnih elemenata kako bi se spriječila mogućnost krivotvorenja. Podaci unutar čipa su kriptirani kako bi se sačuvalo integritet zapisanih podataka na kartici i u digitalnom tahografu. U tu svrhu sve zemlje koje su implementirale sustav digitalnog tahografa povezane su u jedinstvenu informatičku mrežu (TACHONET) kako bi se ubrzala provjera podnesenih zahtjeva za karticama i izdanih kartica..... (v. glasnik)



Poziv za uvažavanje bližnjega

Neodgovorno ponašanje vozača u autobusnom podsustavu

Već na ovakav naslov, svaki bi se vozač iz tog podsustava trebao zamisliti o čemu se radi jer je i on dio upravo tog tima. U ovoj problematici se, prije svega, trebaju prepoznati gospoda vozači koji posežu za čašicom, zbog čega im se stanje alkoholiziranosti utvrđuje i u vrijeme upravljanja autobusom. Prisjećamo se nekoliko brojeva novina unazad, kada je rekord u postotku držao također vozač iz Podsuseda, ali u zadnje vrijeme uz njega su se pojavili i "novi konkurenti" i polako se približuju njegovu rezultatu, a znakovito je da i pored stanja alkoholiziranosti uporno nastavljaju upravljanje, na sreću, do sada bez velikih posljedica, a posljedice prvenstveno sagledavamo u materijalnoj šteti ili ozljedama osoba. Posljedice u smislu mjera koje bi trebali osjetiti konzumenti još nisu primijećene, i sve se odvija do sljedećeg slučaja. Kad se govori o tom problemu, bilo bi lijepo objaviti ime rekordera, ali s takvim podatkom ne raspolažemo, a problem je zaslužio da se o njemu piše, govori i da prije svega ima odgovorno-pravni karakter, kako bi se takvi slučajevi iskorijenili.

Drugi značajan problem su u istom pogonu, gospoda vozači – pušači. Ta gospoda koja svojim neodgovornim i neurednim ponašanjem maltretiraju kolege nepušače, razlogom su ponovnog pisanja o tom problemu. Naime, pušači u autobusima puše i otesaju pepeo oko sebe u vozačkoj kabini te sve unaokolo, što prlja prostor, a zatim i odjeću narednog kolege koji nije pušač, ako se uključi grijanje i puhaljka, taj pepeo i smrad kovitla, smrdi i prlja. Zatim ti isti pušači otesaju pepeo u Mercedesima u pregrade koje se nalaze s lijeve strane vozača, bilo da su one od kroma ili skaja, u njima se nalazi pepeo, a ima ga po instrument-tabli, podu i svugdje.



Da sve bude još jasnije, ne radi se to samo u vrijeme radnog vremena, već se ti isti pušači pojavljuju u službenom autobusu ujutro, ulaze u vozilo s upaljenom cigaretom, nastavljaju pušiti u vrijeme prijevoza, unose smrad i dim, čime bitno zagađuju prostor te maltretiraju kolege koji nisu pušači, a sada puše pasivno te već u jutarnjim satima moraju udisati taj smrad. Dosta ima i pušača koji u službenom autobusu pale cigaretu i puše duž cijele trase, umjesto da u tih pola sata budu kulturni i poštuju red, ponašaju se gore od putnika. Mislim da se u ovom tekstu prepoznaju gospoda pušači koji stvaraju upravo opisane probleme, a pored toga nakon pušenja na podu gase ostatak cigarete

i oštećuju i pale PVC podlogu poda. Moramo ovaj problem javno istaknuti, jer je dosta tog maltretiranja, ali ako ti vozači ne prestanu s takvom nedisciplinom, u idućem broju ćemo objaviti njihova puna imena i prezimena, a potom zatražiti da snose odgovornost i sankcije predviđene Pravilnikom i ZOSPNC-om.

U opisanom problemu najveći prestupnici se nalaze u službenjaku koji prometuje trasom Hudi Bitek-Novog Zagreba-Garaža. Zaista se osnovano pitamo, hoće li se s time prestati, imamo li toliko kulture da sami budemo uredni i poštuju pravila o nepušenju u autobusima ili će i dalje manjina terorizirati većinu... da, ja sam jedan od vozača iz autobusnog pogona Podsused, što ne znači da takva nekorektna pojava nije i u drugim sredinama...

OPASKA UREDNIŠTVA

Budući da dobivamo razne poruke, one usmene, a tako i pisanog traga, naši članovi uporno TESTIRAJU, hoćemo li objaviti dojavljeni tekst ili ne, hoćemo li i mi zanjekati ČINJENICE i praviti se, da to nije neki problem ili ćemo ukazati na njega. Naravno, ovaj sindikat zagovara uz pravičnost i zakonom propisane obveze i to bez dvojbe. Na žalost, pojedinci to ne prihvaćaju ili barem ne za sada. Naravno, nije na nama da sudimo, da prijavljujemo bez obzira o kojem se kolegi radilo, ali je na nama, da upravo na ovakav način skrenemo pozornost na štetnost ALKOHOLA, CIGARETA I MOBILNOG TELEFONIRANJA. Naravno, za kršenje zakonom propisanih obveza poslodavac ima INSTRUMENTARIJ, a ne sindikat. Edukacije, upozorenja ili neka primjerena ukazivanja jesu sindikalna zadaća, ali ne stegovnog karaktera, već izričito SAVJETODAVNOG KARAKTERA s molbom, da se svaki radnik, vozač tramvaja ili autobusa

pridržava temeljnih načela, poštivanja svog kolege, bližnjega, radnog mjesta, pretpostavljenog, a tako i putnika glede čega postoji ovakva organizacija.



Nadamo se da će ovo upozorenje biti prihvaćeno kao prijateljski ili kolegijalni savjet, a upravo iz razloga što si na jedan način možemo olakšati posao, funkcioniranje. Najgore je, kada poslodavac na temelju navedenog pokrene postupak protiv radnika, a tada slijede "muke po Matjeju"... (v. glasnik)

Stalno razmišljate kako uloviti kratak predah od svakodnevnih obaveza, a nikako da se odlučite da to napokon i učinite? Pokušajte se sjetiti kada ste zadnji puta odvojili nekoliko sati baš za sebe. U pravu ste. Vrijeme je da se odmorite, zaslužili ste!

Na wellness u Stubake!

Kamo? U toplice... Stubičke Toplice!

Termalna izvornika voda iz Stubake poznata je po svojim ljekovitim osobinama koje pogoduje liječenju raznih povreda, upala mišića, reumatizma, i sl. Odlubljuje se visokom temperaturom na izvoru (43-63°C) što je dokaz da dolazi iz velikih dubina. Visoka temperatura, te bogati kemijski sastav daju vodi veliku ljekovitost. Termalna voda Stubičkih Toplica na glasu je svojim kvalitetama kao i termalne vode poznatih Karlovy Vary.

Opustite se na zatvorenom i poluotvorenom bazenu

Unutarnji bazeni hotela Matija Gubec otvoreni su tijekom cijele godine, a sastoji se od velikog zatvorenog i poluotvorenog bazena sa raznim "vodenim atrakcijama" (hidro-masaže, vodeni topovi, vodeni slapovi...). Temperatura vode u bazenima je regulirana od 31-34°C.



Radno vrijeme bazena je od 7-22 sata, petkom i subotom od 7-24 sata. U sklopu unutarnjih bazena hotelški gosti ili vanjski kupci mogu se prepustiti i blagodatima finske saune, kao i ispehati svoju kondiciju u hotelskom salonu za fitness. Od posebne ponude izdvajamo 1 besplatno korištenje finske saune uz kupanje po-



Raznovrsna ponuda kozmetičkog salona Tanja - od tretmana bijelim algama i vakuumskih masaža, sve do dijamantnih terapija.

redjeljom ili wellness paket uzavršiti subotom od 15 sati sa uključenom saunom i konzumacijom na šanku.

Wellness ponuda po vrlo povoljnim cijenama

Uz unutarnje bazene nalazi se ordinacija fizikalne medicine dr. Gredičak i kozmetički salon Tanja koji Vam stoje na raspolaganju sa širokom ponudom svojih fizijatrijskih usluga i raznovrsnih wellness programa (masaže, solariji, elektroterapija, aroma-terapija, programi opuštanja...). Najnoviji tretmani lica i tijela mogu se dogovoriti po cijenama povoljnijima čak do 50% u odnosu na konkurenciju! Provjerite istinitost naših tvrdnji, dođite u Stubičke Toplice i iskoristite vaše dragocjeno slobodno vrijeme za kvalitetno opuštanje!

HOTEL MATIJA GUBEC,
Stubičke Toplice
Tel: 049/282-501
www.hotel-mgubec.com

Ne dozvolite da vas poslodavac vara

Naime, iz neslužbenih izvora, bliskih samoj Upravi tvrtke u podružnici ZET, dobili smo alarmantnu obavijest kojom se nanosi šteta kako samim vozačima, tako i općem poslovanju tvrtke. Rukovoditelji pogona dobili su naputak od financijske službe, za koju vjerujemo da nije po svom nahođenju donijela tu famoznu odluku, da se svim vozačima autobusa u autobusnom podsustavu (nismo sigurni, da se to tzv. pravilo neće primijeniti i na vozače tramvaja, za što očekujemo dojavu), umanjani osam (8) sati prekovremenog rada kojeg su ti isti mukotrpno odradili u siječnju 2010. godine. Pretpostavka da će im se ti sati vratiti već sljedeći mjesec, jednostavno nije prihvatljiva. Ovaj

Vozači autobusa

sindikat izražava žaljenje na takav jednostrani, bahati postupak poslodavca koji očito samovoljno krši vrijednosti propisane Zakonom te Kolektivnim ugovorom. Jasna je poruka svakog radnika, a tako i predmetnih vozača: „**NE TRAŽIMO OD POSLODAVCA NIŠTA ŠTO NISMO ZASLUŽILI, ALI NEĆEMO DOZVOLITI NIKOME, DA NAM USKRAĆUJE NAŠE PRAVO KOJE SMO ZARADILI**“... Naravno, Sindikat vozača i prometnih radnika ZET – ZAGREB, podupire ovakvu poruku jer se ona temelji na vrijednostima međunarodnog prava, Ustava Republike

Hrvatske, kao i prihvaćenih međunarodnih konvencija o radu.

S pravom postavljamo pitanje: **DO KADA ĆE POSLODAVAC VRŠITI TEROR NAD RADNIČKOM POPULACIJOM** te primjenjivati jednostrane odluke...!?? Takav način rada ne donosi rezultate i nije na tragu socijalne politike koju bi trebali gajiti socijalni partneri uvažavajući obostrano interese radnika, ali i tvrtke. Ovakvom jednostranom odlukom poslodavca neće se uštedjeti ništa,



već samo dodatno opteretiti poslovanje raznim manipulacijama, pisanjem i izmjenama. Ako već postoji problem, za kojega vjerujemo da ga ima, tada se trebalo aktivirati sve socijalne partnere u tvrtki te iznaći valjano rješenje. Poslodavac očito igra na kartu nejedinstva sindikata. Vjerujem, da je to pogreška jer smatram, da bez obzira na to koliko sindikata djeluje u ZET-u, niti jedan neće zagovarati interese kojima se dovode u pitanje postojeća radnička prava. Izražavam da će u tom pogledu biti jedinstven stav sindikata da se ne smije dozvoliti jednostrano poimanje poslodavca.

Vozači autobusa i tramvaja

U trenutku prometne nesreće niste dužni dati IZJAVU NIKOME. Na zahtjev djelatnika policije dužni ste dati na uvid vozačku i prometnu dozvolu. Dužni ste pristupiti provjeri sposobnosti i testiranju na alkohol i opojne droge. Dužni ste se podvrgnuti i vađenju krvi, ako to zatraži djelatnik prometne policije. Izjavu prema pogonu – poslodavcu, dužni ste podnijeti u pisanom obliku u roku od 24, odnosno 48 sati u svom pogonu. Ispričavati se ili dozvoljavati nepotrebno maltretiranje nadobudnih šefova, kontrolora ili dispečera neka vam to bude zadnje što ćete učiniti, jer to ne morate trpjeti. Niste dužni trpjeti šikaniranje, očiti MOBING ili drugi neki vid maltretiranja, već slobodno i neograničeno zatražite pravo na sindikalnu – pravnu zaštitu koja vam je na raspolaganju.

Imajte povjerenje u zakonitost pravne države, u SINDIKAT jer – vi ste taj sindikat.

U zadnje vrijeme svjedočimo tome da Pravna služba poslodavca poziva vozače na tzv. NAGODBU ŠTETE... pitamo se, kome služi obvezno osiguranje, kasko. Poziva li Pravna služba šefove, rukovoditelje, izvršne direktore ili direktora kada naprave pogrešku, kada krivo procijene, a njihova kriva procjena nije u iznosu od nekoliko stotina kuna, već se ona mjeri u milijunskim iznosima.



Tko je odgovarao za propali projekt ATRONA...? Možda Branko ili Zdenko, Drago ili tko zna koji još pozicionirani ekshibicionist punih džepova.... Ne, nitko nije odgovarao, a promet se i danas GUŠI s tim famoznim ATRONOM.... Na žalost, nije atron jedini, radnici najbolje znaju koliko zapravo imamo promašenih atrona i nikome ništa, a prijave protiv vozača zbog banalnih tzv. prekršaja gomilaju se ne samo u ladicama pravne službe Sindikata, već i kod pravne službe u ZET-u, jer ona i nešto drugo pametnije ne

radi..... Čast izuzecima i vrijednim radnicama Pravne službe.

Raspolažemo dojavom, da neke službe u ZET-u, upozoravaju radnike da ne dojavljuju Sindikatu bilo kakvu vijest, a najmanje ne problem s kojim se radnici susreću. U zadnje vrijeme to je pojava kod stegovnih postupaka, ali i kod korištenja godišnjih odmora. Zamjenik direktora g. Dubravko Baričević nas je upozorio da previše govorimo općenito, kao da nagađamo, da nemamo konkretnih pokazatelja.... Naravno, mi smo mu odgovorili da upravo na ovakav način upozoravamo takve nadobudne pojedince, da se otrijezne od nepotrebnih avantura ili, bolje rečeno, tortura koje u svojim bolesnim ambicijama provode. Ujedno napominjemo da smo vodili dijalog s direktorom g. Ivanom Tolićem, kojeg smo višekratno upoznavali, upozoravali na predmetne propuste pojedinih službi, ali i rukovodstva u nekim pogonima. Ono što nas posebno zabrinjava jest činjenica da poslodavac omalovažava SINDIKAT, predstavnike Sindikata bez obzira kako se sindikat zvao. Zabrinjavajuća je činjenica da poslodavac ne obavješćuje predstavnike Sindikata o bilo kojim promjenama, namjeri poboljšanja ili umanjenja nekog poslovanja. Zabrinjavajuća je činjenica ispoljavanja bahatosti pojedinaca u operativnom dijelu, za što poslodavac u funkciji Uprave ili ne zna ili prešutno prelazi preko toga, a predstavnici Sindikata i dalje bivaju zakidani. Čiji je to interes...?

Zasigurno, to nije interes radnika, a najmanje nije interes članova Sindikata.

Neprimjereno zakidanje

Doista, ne zna se, na koji način prozvati poslodavca koji već nekoliko godina zakida svoje radnike u pogonima Dubrave i Podsuseda s naslova obveza pružanja toplih i hladnih napitaka, tj. organiziranog, funkcionalnog ustroja RESTORANA

Podsjećamo, tvrtka ZET godinama je organizirala društvenu prehranu od onog malog čuvenog restorana na Remizi, gdje su se generacije studenata i drugih naših sugrađana s užtkom prehranjivali, tako i u pogonima Podsuseda i Dubrave, od njihovog prvog ustroja sve do nekih par godina kada su jednostranom odlukom UPRAVE ta dva restorana ukinuta. Dvadesetak i više godina središnji restoran na Remizi funkcionira bez nekih većih problema, a s ponudom kojoj bi nekada mogli pozavidjeti i mnogo veći restorani u privatnom vlasništvu, što naravno treba pozdraviti. Dakle, mnogi radnici na trešnjevačkoj Remizi uživaju u toplim i hladnim napicima, hrani pa čak, ako treba, i reprezentativnim ponudama uz dobru butelju vina (*ispijanje alkohola u ZET-u je strogo zabranjeno*)... i sad, kada sagledamo ovakvu ponudu i vidimo da u Podsusedu nema ništa, a da su u Dubravi prostori još dodatno devastirani, da je netko jednostavno došao i uzeo taj pohabani inventar te ga otpremili u nepoznatom pravcu (*barem mi ne znamo tijekom te devastacije, a u najmanju ruku trebali bi znati*), s pravom pitamo, već po ne znam koji puta: „**ZAR SU RADNICI U DUBRAVI I PODSUSEDU DOISTA RADNICI DRUGOG ILI NEKOG PODCIJENJE-**



NOG REDA“? Do kada ćemo svi zajedno trpjeti indolentnost poslodavca koji naprosto ne mari za svog radnika, kojeg nije briga hoće li radnik imati svojih pola sata za organizirani gablec ili će se radnici snalaziti po okolnim birtijama, kafićima, špecerajima – trgovinama gdje nije za odbaciti ideja o uvođenju domaće kuhinje.... Kuda nas to zapravo vodi? U nekim davnim vremenima, kao što smo rekli, poznata je tradicija u pružanju usluge toplih i hladnih napitaka te hrane u restoranima ZET-a, sada jednostavno toga više nema. Pa zar smo sada, u dvadeset prvom stoljeću, siromašniji ili bezobzirniji?

Ne može se reći da sindikati u ZET-u nisu svaki u svom obimu aktivnosti, tra-

žili od poslodavca valjano rješenje. Ta traženja bila su povremeno aktivirana s prijetnjom, upozorenjima, molbama, ali – BEZUSPJEŠNO.

Zar smo doista došli do toga da molimo za nešto što je u obvezi poslodavca koji to mora organizirati, a ne da ga mi po ne znam koji puta molimo, kumimo, prijetimo ili nešto tome sl.

Sve bi to na neki način i prošlo da ne vidimo drugu stranu medalje. Taj isti poslodavac ne zazire od krajnjeg bezobrazluka. Dovodi nam razne mešetare koji nam na jedan bizaran način svakodnevno uzimaju po stotine kuna, na naš račun se bogate, a ne vjerujemo da od toga netko nema interesa. Radnici prešutno prihvaćaju improviziranu konzumaciju toplih i hladnih napitaka putem instaliranih aparata za kavu i sokove,



ali – TO NIJE TO..... Poslodavac mora shvatiti da mogućnost konzumiranja priprava u kuhinji nije isto što i hrana ili piće „S NOGU“. Ulaganje u društvenu prehranu, organizirani restoran te adekvatnu ponudu hrane i pića nije nepo-

znanica ni kod siromašnijih tvrtki. Nije nepoznanica niti kod samog poslodavca, od poglavarstva Grada Zagreba, Vlade Republike Hrvatske do Sabora. Zašto je onda nepoznanica u pogonima Dubrava i Podsuseda, a ne navodimo pogone Veliku Goricu i Centar.

Dana, 10. veljače 2010. godine, jedan od predstavnika sindikata koji djeluju u ZET-u, pokrenuo je samostalno potpisivanje „PETICIJE“ među zainteresiranim radnicima kojom želi pokrenuti postupak protiv poslodavca u svezi problema restorana u Podsusedu i Dubravi. Vjerujemo da će se svaki radnik odazvati potpisivanju navedene peticije, što i ovaj sindikat podržava, ali bojimo se da bez prave prijetnje, po cijenu i većih aktivnosti odricanja, neće biti valjanih rezultata. Naravno, ovim oprezom ne želimo umanjiti namjeru navedenih aktivnosti, već ćemo pozvati sve zainteresirane čimbenike u ZET-u da se pridruže JEDINSTVENOM ZAHTJEVU prema poslodavcu u kojemu mu treba staviti u obvezu žurno iznalaženje rješenja, kako bi radnici u tim sredinama doista mogli konzumirati svoje pravo.

PA DOSTA JE VEĆ TIH SILNIH SINDIKALNIH PREPUCAVANJA, STANIMO JEDNOM U ISTI POKRET ZA SPRJEČAVANJE NEODGOVORNOŠTI POSLODAVCA KOJI MORA ODGOVARATI ZA SVOJA DJELA.....TO NAPROSTO RADNICI IMAJU PRAVO ZNATI.... (v. glasnik)

NOGOMETNO DRUŽENJE TRAJE VIŠE OD 20 GODINA

Nekada davno, prije više od dvadeset godina skupila se grupa vozača tramvaj-a, autobusa, radnika servisa te kontrolora karata i zaigraše nogomet na malonogometnom igralištu na trešnjevačkoj remizi. Igrali su tada i neki koji, na žalost, više nisu među živima pa ne možemo, a da se ne sjetimo nadasve našeg Peje Zetića, nestalog Rame te drugih koji su otišli ili u mirovinu ili iz ZET-a. Većina nas starijih, koji smo još tu, pamtimo golgetera Matu Dilbera, našeg igrača i izbornika Štefa Keščeca te bravurozne obrane dajidže. Možda sam neke i zaboravio, ali morate priznati puno je vremena prošlo. Od tada je ostalo nas nešto "staraca", a priključio nam se još jedan priličan broj mladih kolega koji su željni loptanja i druženja. Neki koji su bili u tom prvom okupljanju su i sada tu: Vito Majić, Veljko Peša, Andrija Babić, Pejo Karamatić, Esad Bahtagić, Đuro Pavić, Anto Jelić, Anto Krešo, Vladimir Jozić, Željko Posavec, Ivica Grgić Grga, a nešto kasnije su se priključili i Zoran Dominović, Rašo, Bariša Gavran, Ivica Marić, Pero Vuković, Mile Levar, Ivica Landeka i Damir Vrbanc. Zatim su nam se priključivali i ovi puno mlađi: Kovačević, Lustig, M. Jelić, Kruno, Ante, Tomica i drugi. Evo skoro da zaboravih našeg Jaru Soleničkog. Nadam se da se neće naljutiti oni koje sam nenamjerno ispustio u ovom popisu jer i ja pomalo starim, a bolest zaborava neumorno napada. Kako je ovdje sve u najboljem redu dokaz je da bez ikakvih problema surađuju



najmlađi, koji ima nešto više od dvadeset godina i najstariji koji ima za četrdesetak više. Sama igra teče kako tako, ali sačuvaj Bože koju zezanciju moraš otprijeti kad izgubiš, prisjedne ti piva. No sve je to dio dekora ovih nadasve pravih zaljubljenika u nogomet. Na komentar nas starijih, da nam je bar još dvadesetak izdržati u jurnjavi za nogometnom loptom, mladi se samo nasmiju. I tako ide godina za godinom, a mi još uvijek spremamo torbe sa sportskom opremom. Samo nam je u mislima: daj nam Bože da se još dugo, dugo ovako družimo.



Vicijada....!

Kako je usvojen novi Zakon o radu, evo i mog viđenja "Ugovora o radu":

Članak 1.

Početak radnog vremena radnik određuje sam. Zakonska odredba je da se ne smije raditi prije 10 sati ujutro.

Članak 2.

Naknadu za svoj rad određuje radnik u dogovoru sa svojim ukućanima.

Članak 3.

Prije početka posla radnicima se daje nešto za okrijevu:
– hladno pivo, sendvič, vino, konjak i sve to na trošak poduzeća.

Članak 4.

Na poslu je dopušteno zapjevati. Ako neki radnik zapjeva, ostali su dužni prekinuti s radom i pridružiti se pjevaču.

Članak 5.

U odsustvu šefa, radnici imaju pravo organizirati zabavu na teret poduzeća.

Članak 6.

Pauza za doručak traje od 10.30 do 13.30.

Članak 7.

Ako je u radno vrijeme neka utakmica, ili repriza emisije koju radnik nije gledao prethodne večeri, poduzeće je dužno osigurati TV prijemnik, ekrana minimalne veličine 70 cm, i omogućiti praćenje iste uz novčanu nadoknadu radniku kao da je radio.

Članak 8.

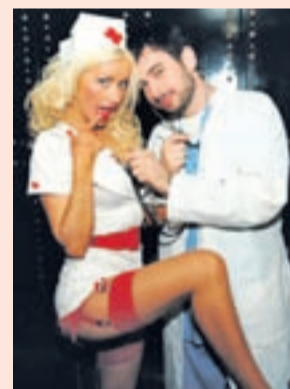
Za smjenjivanje šefa potrebna je peticijska potpisom najmanje 2 (dva) radnika.

Članak 9.

U skladu s pozitivnim zakonskim propisima, radnik može zamoliti šefa da dovrši posao umjesto njega, kao i da mu bude na usluzi (npr. da mu dohvati pivo iz frižidera – firma je obavezna osigurati frižider zapremine od najmanje 8 litara po radniku).

Članak 10.

Ukoliko je šef ženskog roda, muški radnici su dužni da joj pri svakom prolasku daju do znanja svojim ponašanjem da je predmet njihovog razgovora (npr. zviždukom, tapšanjem po zadnjici, komentarima).



Članak 11.

Svaki radnik ima pravo na osam tjedana odmora ljeti i šest tjedana odmora zimi. Ako radnik provodi taj odmor izvan mjesta stanovanja, firma je dužna osigurati čišćenje njegovog stana u tom periodu.

Članak 12.

Za sve radnike poslodavac treba osigurati kućnu pomoćnicu, koja mora imati primjerene obline i izgled propisan odgovarajućim podzakonskim aktima, kako bi mogla poslužiti suprugu u odsustvu supruge ili u slučaju premorenosti iste.

Članak 13.

Odlazak s posla je u 14.30. Radnici napuštaju posao praćeni taktovima muzike predviđene za takve prilike. Šef je dužan svakom posebno zahvaliti za radni učinak, uz srdačno rukovanje.

Članak 14.

Portir je dužan svakom radniku pri izlasku iz kruga firme pregledati torbu. Ukoliko ništa ne nađe, dužan je vratiti radnika u firmu kako bi ovaj mogao uzeti nešto za sebe. Starijim radnicima ovakve stvari se odvoze na kućnu adresu službenim vozilom poduzeća, pod uvjetom da je njihova težina veća od 2 kg.

Članak 15.

Ukoliko radnik tijekom noći sanja o poslu, firma je dužna platiti mu noćni rad.

Članak 16.

Prestankom radnog odnosa radnik stječe pravo na automobil.

VIDJETI BOLJE ZNAČI @IVJETI BOLJE
SIGURNOST U VO@NJI ZAHTIJEVA DOBAR VID



BLAGDANSKI POPUSTI
20% 30% 50%

OPTIKA ARALICA
POLIKLINIKA ARALICA

ILICA 152, ZAGREB; tel: 377-6027
Lastovska 2a (Tržni Centar Savica)
Zagreb; tel: 6111-384
Trg Lj. Posavskog 2, 44000 Sisak
tel: 044/544-393



- Besplatan specijalistički oftalmološki pregled
- Tanke, fotoosjetljive, progresivne, kontaktne i druge leće
- Leće posebno dizajnirane za vožnju koje omogućuju vid na daleko i široki kut gledanja za blizinu, te vožnju u svim vremenskim uvjetima; suncum, magli i noću
- Veliki izbor dioptrijskih okvira i sunčanih naočala poznatih svjetskih imena
- 10% popusta za članove sindikata ZET-a



PRILIKOM KUPNJE DIOPTRIJSKIH NAOČALA PREGLED JE BESPLATAN

ZA ČLANOVE SINDIKATA VOZAČI I PROMETNIH RADNIKA HRVATSKE ZAGREBA I ZET-a, ODOBRAVAMO POPUST OD 10%



PROGRESO GRUPA

Ne trošite vrijeme obilazeći banke.
Progreso banke dovodi Vama!

Kreditni svih banaka na jednom mjestu

Želite li osobniji, angažiraniji i profesionalniji pristup uz uštedu vremena? Kroz višegodišnju suradnju sa vodećim hrvatskim bankama, stekli smo iskustva koja garantiraju pronalaženje najboljeg kredita u banci čiji Vam uvjeti najviše odgovaraju.

- **Nenamjenski krediti do 180.000 kn, do 10 godina**
- **Stambeni krediti do 30 godina**
- **Hipotekarni krediti do 1/2 vrijednosti nekretnine, do 15 godina**
- **Kreditni s ostatkom vrijednosti: 20-30% manji mjesečni anuiteti**

Razni modeli: Bez jamaca | bez depozita | zatvaranje starih kredita
moguće rate preko 1/3 plaće | rješenja i za neuredne klijente

Usluga savjetovanja i posredovanja za klijente je **besplatna** - proviziju Progresu osiguravaju partneri za čije proizvode posređujemo. Ne isplaćujemo niti posuđujemo novac - isplate, uplate i potpisi ugovora o kreditu isključivo u odabranoj banci.

Za sve informacije i dogovor termina, molimo nazovite **info telefone**
01/5552-620, 091/1111-475

Provjerite i našu internet stranicu: **www.progreso.hr** | e-mail: **info@progreso.hr**

Posljednih godina na našem tržištu pojačana je ponuda proizvoda i usluga financijske prirode, nerijetko na štetu krajnjih korisnika usluga. Osobe koje na tržištu sve češće nude savjetodavne usluge za kredite, osiguranja ili štednju nemaju ni formalne ni stručne preduvjete za taj posao. Tako je stvoren prostor za manipulaciju korisnicima kojima je usluga namijenjena. Spomenuti trend se povećava iz godine u godinu, što je rezultiralo vrtoglavim rastom kvantitete, uz istodobni pad kvalitete prodanih proizvoda i pruženih usluga. Uloga *Progreso grupe* je zaštititi članove sindikata od loših savjeta i neprofesionalne usluge, raznih "savjetnika" koji Vas već par dana nakon inicijacije savjetuju o Vašim financijama. Ne tražite rješenje u plakatima po stupovima, lecima na autima ili oglasima u novinama. Tko Vas savjetuje pri rješavanju ozbiljnih životnih pitanja kao što su krediti ili štednja? S povjerenjem se obratite *Progresu* i otkrijte zašto su mnogi Vaši kolege zadovoljni s našom uslugom...





UDRUGA
Sindikata vozača i prometnih radnika
HRVATSKE – ZAGREB
tajništvo – predsjednik
Zagreb, Ozaljska 105
Tel/fax: 01 36 51 516, T-mobile: 098 255 125
e-mail: usvprh@inet.hr

www.usvprh.hr

Sindikata vozača i prometnih radnika

Tajništvo – arhiva

Izjava o pristupanju u članstvo

Ja _____ / _____ / _____ / _____
 lme i prezime službeni broj broj O.I. broj kontakt tel.

/ _____ / _____ / _____ / _____
 mjesto prebivanja ulica broj općina

Dragovoljno se **učinjujem u SINDIKAT** te prihvaćam prava i obveze sukladno **STATUTU** te **drugim aktima Sindikata**. **Dajem suglasnost pravnog zastupanja iz rada i u radu** od interesa radnika, uz obvezu čuvanja i skrbi sindikalne imovine, promicanje ugleda članstva, te provođenja **Odluka izabranih tijela SINDIKATA**. **Odobravam obustavu sindikalne članarine od 1% (neto I.I. iznosa) od moje mjesečne plaće koju ostvarujem iz radnog odnosa te uplatu iste na ž.r. Sindikata.**

U _____ god. _____
 ovdje možete Vi ispuniti bez obzira u kojem gradu bili osobna ovjera

B.A.M.T.

Robna kuća
B.A.M.T.
iz Mača

NUDI MOGU NOST KUPOVINE
raznih artikala
iz sveukupnog asortimana
radnicima ZET-A,
koji su kreditno i sindikalno
sposobni,
uz obročnu plaćanje i
do 50 rata.

svekolike informacije
u tajništvu sindikata svakim
danom od 8.00 do 14.00 sati