



Zápis ze setkání v rámci KPSS

Datum a místo konání: 10.3.2011, v terénu – Černošice

Přítomní: Miroslav Strejček, maminka s kočárkem (Marta Kravčíková, souhlas s testem a podmínkami, telefonická dohoda)

Cíl: **TEST BARIÉROVOSTI ČERNOŠICE 3**

- Zadání: Z místa bydliště s dítětem v kočárku dojít na nádraží ČD v Mokropsích.
1. Projekt KPSS – informace
 - Maminka již byla s projektem seznámena.
 2. Výsledky testu (shodné problémy s minulými testy nejsou opakovány):
 - Na nádraží se maminka vydala ulicemi Na Marsu, Školní a Mokropeskou. První problémy jsou ve Vrážské ulici, kde musí přenést kočár přes svodidla (maminka bydlí přímo v zatáčce) a poté kousek cesty absolvovat po silnici.
 - Ulice Na Marsu je na mnoha místech rozbitá a v hlubokých dírách stojí voda. Chodník je zde úzký a tak musíme jít po silnici.
 - V ulici Školní již jde maminka s kočárkem po chodníku až k přechodu pro chodce, kde se napojí na Mokropeskou.
 - Přístup na nádraží je po schodišti, na kterém jsou umístěny kovové lyžiny. Lyžiny jsou příliš strmé a navíc jsou pouze v jedné části schodiště. Na schodišti dále do podchodu s přístupem na perony se lyžiny nenachází.
 - Kovové lyžiny jsou za deště, sněžení nebo mrazu nesjízdné a velmi kluzké.
 - Vzhledem k tomu, že maminka pracuje také s vozíčkáři a jinak tělesně postiženými konstatuje, že lyžiny bez asistenta a na mechanickém vozíku klient nemůže zvládnout.
 - Navíc je zde schodištěm přerušena chodník a lidé, kteří chtějí pokračovat dále v cestě a nejít na nádraží musí sejít z chodníku a obejít tuto překážku po silnici. Je to velmi nebezpečné vzhledem k silničnímu provozu. Chodník není v tomto úseku ani bezbariérový, takže musíme kočárkem zdolat obrubník chodníku. (Problém pro seniory, děti, cyklisty, kočárky, vozíčkáře....)
 - Přístup na nádraží z druhé strany je sice nově udělaný a působí podle maminky hezkým dojmem, ale opět není možné se dostat na nástupiště bez cizí pomoci.
 - Jediný „bezbariérový přístup“ je od závor mezi kolejemi. Z tohoto důvodu tuto cestu využívá každý kdo potřebuje bezbariérový přístup. Tato cesta je však na vlastní nebezpečí.
 - Jediné bezbariérové nádraží ČD v naší obci shledala maminka v Černošicích, což pro rodiče, ZTP nebo seniory z Mokrops je příliš daleko.
 - Jakožto asistentka u vozíčkářů a jinak tělesně postižených vidí z tohoto hlediska i nádraží v Černošicích jako problematické. Perony jsou příliš daleko od vlaku, který přijede. Vznikne zde mezi peronem a vlakem příliš velká

PROJEKT KOMUNITNÍHO PLÁNU SOCIÁLNÍCH SLUŽEB JE REALIZOVÁN ZA PODPORY OP LZZ Z PROJEKTU „ZLEPŠENÍ KVALITY PROCESNÍHO ŘÍZENÍ A STRATEGICKÉHO MANAGEMENTU MĚSTA ČERNOŠICE“, reg.č. CZ.1.04/4.1.01/5300083.



evropský
sociální
fond v ČR



EVROPSKÁ UNIE



OPERAČNÍ PROGRAM
LIDSKÉ ZDROJE
A ZAMĚSTNANOST

PODPORUJEME
VAŠI BUDOUCNOST
www.esfcr.cz

mezera. V případě mechanického vozíku a za pomoci asistenta lze vozíčkáře naložit. Pro elektrický vozík, který má sám o sobě bez člověka váhu několik kilogramů a nízko položenou baterii vozíku, není možné jej naložit ani s asistentem. Do mezery se totiž přesně vejde kolo vozíku, které tam zapadne. Vlaky na této trase jsou sice elefant city vybavené plošinami, ale problém je s personálem ČD, který s nimi neumí.

- Maminka nám poskytla dokumentaci o problematice vozíčkářů a vlaků s těmito plošinami. Viz příložené jednání s vedením ČD.
- Závěrem maminka shrnula celou situaci s nádražími v Černošicích jako problém pro všechny občany, kteří na tom nejsou zdravotně dobře. I s kočárkem si totiž lze s pomocí jiných poradit.

3. Náklady setkání:

- Při setkání nevznikly žádné náklady.

4. Fotodokumentace: ulice Mokropeská a přístup na nádraží Mokropsy

5. Přílohou je korespondence mezi vedením ČD a tělesně postiženými o problematice plošin a vlaků.

Zpracoval: Miroslav Strejček



PROJEKT KOMUNITNÍHO PLÁNU SOCIÁLNÍCH SLUŽEB JE REALIZOVÁN ZA PODPORY OP LZZ Z PROJEKTU „ZLEPŠENÍ KVALITY PROCESNÍHO ŘÍZENÍ A STRATEGICKÉHO MANAGEMENTU MĚSTA ČERNOŠICE“, reg.č. CZ.1.04/4.1.01/5300083.



evropský
sociální
fond v ČR



EVROPSKÁ UNIE



OPERAČNÍ PROGRAM
LIDSKÉ ZDROJE
A ZAMĚSTNANOST

PODPORUJEME
VAŠI BUDOUCNOST
www.esfcr.cz

Korespondence mezi vedením ČD a tělesně postiženými.

Kopie původní zprávy:

Dobrý den,

protože pracujeme s tělesně postiženými klienty, rozhodli jsem se využít Vámi tolik propagované služby vlaku CityElefant, určené právě těmto cestujícím.

Přes Vaše stránky jsem našla číslo na informace a dozvěděla se, že musím objednat vlak (vagon) pro tělesně postižené. Pro objednání mám prý využít formulář, který ovšem musím pro každého cestujícího vyplnit zvlášť. Na otázku proč musím vyplnit 5 stejných formulářů, když jedu s 5 klienty jedním stejným vlakem mi Váš zaměstnanec neuměl odpovědět. Navíc prý musím na formulář vyplnit číslo ZTP průkazu, které jsem u sebe neměla, protože klienti jsou z různých míst a ne všichni jsou na internetu nebo natolik samostatní, aby mi jej řekli dobře po telefonu. Obrátila jsem se tedy telefonicky na jiné číslo (neboť jsem nebyla spokojena s informacemi) s tím samým dotazem. Tam už mi mnohem informovanější zaměstnanec poradil, že na vlak s plošinou označený symbolem vozíčkáře nemusím vyplňovat žádný formulář. Pro jistotu si ale mohu zavolat na dozorčího přepravy a nahlásit vlak kterým chci jet. Tuto informaci mi potvrdili i zaměstnanci v pokladnách na stanicích Řevnice, Karlštejn a Černošice. Jeli jsme tedy v neděli 27.6.2010 vlakem č. 8826 v 10:09 z Prahy hlavního nádraží a směr naší cesty byl Karlštejn s příjezdem v 10:50. Protože jsme se s klienty chtěli vyhnout problémům a mít jistotu, že bude vše v pořádku, zavolali jsme dozorčímu přepravy Praha hlavní nádraží a nahlásili vlak, zavolali jsme na Karlštejn a domluvili náš příjezd.

Vlak v 10:09 na Hlavním nádraží stál a dokonce nám dozorčí přepravy poslal zaměstnance s mechanickou plošinou. S klienty jsme šli do vlaku, ale průvodčí nás poslal do prvního vagonu, kde je plošina – Vámi tak prezentovaná. Což je můj první dotaz. Proč 1. vagon, když jsou ve vlakové soupravě zařazeny 4 plošiny? Došli jsme do prvního vagonu a tam nám vlakvedoucí a průvodčí sdělili, že plošina nefunguje. Další kdo se do hovoru vložil byl strojvůdce se slovy, že nemá objednávku z depa. Na mou odpověď, že na vlak s plošinou se objednávka nevyplňuje mi bylo odpovězeno, ať si je naložíme, že jsme dva. Jen pro přesnost mluvíme o invalidním člověku na 150 kilogramovém vozíku + váha samotného klienta. Proběhlo několik otázek, odpovědí a argumentů. Posledním argumentem strojvůdce bylo, že plošinu nebude používat, protože by se nemusela zavřít a nejel by vlak. Nakonec jsme klienty naložili díky mechanické plošině, kterou nám zařídil již zmíněný dozorčí přepravy. Sám zaměstnanec s mechanickou plošinou byl překvapen jednáním „posádky“ tohoto vlaku.

S klienty jsme tedy díky mechanické plošině nastoupili, ukázali platné jízdenky a mohli jet.

Do Karlštejna jsme dorazili a čekali nás na peroně jeho zaměstnanci, kteří vlak nechali přistavit na méně bariérovou kolej. Problém nastal opět s „posádkou“ vlaku č. 8826. Pokladní Karlštejna řekli jestli má plošinu. Logickou její odpovědí bylo, že nemá, protože ji mají oni ve vlaku a jsou jí vybaveni a vedeni tak v jízdním řádu. Strojvedoucí odvětil, že mají křivé nástupiště a že plošinu nevyndá. Prý máme jet do Berouna na medvědy a budeme to mít lepší. Vzhledem k tomu, že vlak je veden bezbariérově nezbylo jim než plošinu zkusit. Paradoxně jsme zjistili, že celý problém plošin je v neschopnosti obsluhy vlaku ji používat. Nejdřív začalo čtení manuálu nalepeného u plošiny, poté neochotný pokus zprovoznit plošinu, pak nám strojvedoucí seřval klienta za špatné držení tyče a

PROJEKT KOMUNITNÍHO PLÁNU SOCIÁLNÍCH SLUŽEB JE REALIZOVÁN ZA PODPORY OP LZZ Z PROJEKTU „ZLEPŠENÍ KVALITY PROCESNÍHO ŘÍZENÍ A STRATEGICKÉHO MANAGEMENTU MĚSTA ČERNOŠICE“, reg.č. CZ.1.04/4.1.01/5300083.



evropský
sociální
fond v ČR



EVROPSKÁ UNIE



OPERAČNÍ PROGRAM
LIDSKÉ ZDROJE
A ZAMĚSTNANOST

PODPORUJEME
VAŠI BUDOUCNOST
www.esfcr.cz

tlačítka (což u ní vedlo k pláči neboť je citlivý člověk). Na plošině dokázali akorát zvednout zábrany, aby vozík nesjel. Plošina ale zůstala stále bez pohybu. Abych to zkrátila, z vlaku je vynášelo 5 chlapů ručně. Jednu klientku vyndali z vozíku neboť se oprávněně bála v něm zůstat při sundávání z vlaku. Potupně ji chtěli posadit doprostřed peronu na zem. Čemuž jsme zabránili a alespoň nějakou důstojnost jste jí nechali. Celý dopis píše proto, že by si posádka, obsluha a nebo vůbec vaši zaměstnanci měli uvědomit, že na vozíku sedí lidé, kteří v životě neměli tolik štěstí aby mohli chodit. Než se dostanou na výlet stojí je to hodně úsilí najít si doprovod a spojení. Především strojvedoucí tohoto vlaku by si měl uvědomit, že vozí-li vepředu v kabině svou rodinu (nebo kdo to byl) může se i jemu stát, že by mohl potřebovat někdo z nich vaše služby. Nejsem si jista, že se řádně může soustředit na řízení vlaku, ale to sem nepatří. České dráhy mají honosné reklamy o pomoci tělesně postiženým o tom jak jste nakoupili vlaky s plošinami aby i tělesně postižení občané mohly cestovat.....ale papír snese hodně. Do starých pantografů řady 451 (452) by jsme je dostali sami ve dvou asistentech a bez nevhodných komentářů obsluhy vlaku.

V dopise bych ale chtěla pochválit za pomoc a milé jednání dozorčího přepravy Hlavního nádraží, který nám poslal mechanickou plošinu a dále zaměstnancům v Karlštejně, kteří ten den měli službu. Při cestě zpátky ze Srbska vlakem v 19.05 (8857) nám pomohli průvodčí, vlakvedoucí a strojvedoucí naložit rovnou fyzicky s pomocí cestujících (dva chlapi). Strojvedoucí tohoto vlaku řekl rovnou, že plošina nefunguje a že nás naloží svépomocí. Že nefunkčnost plošin není problém náš a ani důvod, proč bychom měli „přenocovat“ v Srbsku. Vlaková četa se během cesty na Hlavní nádraží snažila zajistit mechanickou plošinu, ale to se bohužel nepodařilo a opět jsme je tahali ručně. Přesto i jim patří náš dík.

No a při cestě do dolního vestibulu vlakového nádraží (k výtahům do metra) vám nefungují bezbariérové výtahy. Očividně už delší dobu dle pavučin a odpadků, které se ukáží po otevření kovové rolety.

Víme, že dopis je dlouhý, ale cestování s vámi bylo mnohem delší a psychicky náročnější. Chtěli bychom vás poprosit o vyjádření k tomuto dopisu. Jde nám spíš o vyjádření k problému vlakových plošin a jejich obsluhy. Jak tedy postupovat při cestování v případě bezbariérového vlaku. Chování zaměstnanců nezměním a asi ani vaše síly na to stačit nebudou.

Situaci jsme projednávali i s odborem dopravy MěÚ Černošice, který na základě vaší prezentace vydal článek o snadném cestování vašimi vlaky právě pro tělesně postižené. Po naší zkušenosti (bohužel není první) ovšem víme, že bez 5 silných lidí se s elektrickým vozíkem s vlaky CityElefant cestovat nedá.

S pozdravem

Kravčíková Marta, ml.

a

Miroslav Strejček, ml.

PROJEKT KOMUNITNÍHO PLÁNU SOCIÁLNÍCH SLUŽEB JE REALIZOVÁN ZA PODPORY OP LZZ Z PROJEKTU „ZLEPŠENÍ KVALITY PROCESNÍHO ŘÍZENÍ A STRATEGICKÉHO MANAGEMENTU MĚSTA ČERNOŠICE“, reg.č. CZ.1.04/4.1.01/5300083.



evropský
sociální
fond v ČR



EVROPSKÁ UNIE



OPERAČNÍ PROGRAM
LIDSKÉ ZDROJE
A ZAMĚSTNANOST

PODPORUJEME
VAŠI BUDOUCNOST
www.esfcr.cz

Odpověď ČD:

České dráhy, a.s.
Zákaznická péče
P.O. Box 24
110 15 Praha 1

Vážený pane,

věřte, že nás velmi mrzí důvody Vámi zaslané stížnosti. Váš kritický pohled, který pramení z osobních zkušeností, nám není lhostejný. Naším cílem je zvyšování kvality nabízených služeb, spokojenost zákazníků a trvalé zlepšování stávajícího stavu a k tomu směřují všechny naše současné aktivity. Přijměte, prosím, naši omluvu za prodlevu při vyřízení Vašeho podání, které bylo způsobeno zajištěním vyjádření jednotlivých dotčených složek a protokolárních výpovědí zúčastněných zaměstnanců ČD, což v době dovolených bylo zdlouhavé.

Podmínky přepravy cestujících s omezenou schopností pohybu a orientace vyplývají z vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb. o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, která je dále rozpracována, a to i s ohledem na Nařízení ES 1371/2007, do Smluvních přepravních podmínek Českých drah pro veřejnou osobní dopravu (dále jen SPPO). Lhůty pro objednání přepravy jsou stanoveny takto:

- 24 hodin před odjezdem vlaku z výchozí stanice při požadavku na asistenci zaměstnanců ČD, na použití zdvihací plošiny ve voze nebo mobilní zdvihací plošiny ve stanici,
- 48 hodin před uskutečněním přepravy při požadavku na zařazení vozu vhodného pro přepravu cestujících na vozíku do vlaku, ve kterém takový vůz standardně řazen není,
- pokud není žádná z výše uvedených služeb požadována, není třeba přepravu objednávat.

Uvedené lhůty jsou stanoveny z důvodů nutnosti zajištění odpovědné proškolené obsluhy zdvihacích zařízení, odzkoušení funkčnosti zařízení nebo z důvodu zajištění požadovaného vozu, v neposlední řadě i z důvodu informování všech dotčených zaměstnanců, aby mohli být nápomocni při zajištění přepravy.

Výše uvedené podmínky jsou zveřejněny i v internetové objednávce přepravy. Není skutečně nutné vyplňovat samostatnou objednávku pro každého cestujícího ve společné skupině. Je však nutné uvést čísla průkazů ZTP všech cestujících. Tento požadavek vyplývá z SPPO, čl. 135.

Na vysvětlení ještě uvádíme, že i při nedodržení stanovených lhůt se zaměstnanci ČD snaží zákazníkům vyhovět a přepravy cestujících na vozíku realizovat, avšak ne vždy je možné požadavku vyhovět. Může být vyčerpána kapacita, nelze přepravu zajistit z technologických důvodů, není k dispozici personál proškolený k obsluze zdvihacích zařízení, není možné již zařadit vhodný vůz apod.

K Vámi uváděným skutečnostem jsme si vyžádali stanovisko Krajského centra osobní dopravy Praha, Depa kolejových vozidel Praha a Regionálního centra vlakového doprovodu Praha. Z jednotlivých vyjádření vyplývá:

PROJEKT KOMUNITNÍHO PLÁNU SOCIÁLNÍCH SLUŽEB JE REALIZOVÁN ZA PODPORY OP LZZ Z PROJEKTU „ZLEPŠENÍ KVALITY PROCESNÍHO ŘÍZENÍ A STRATEGICKÉHO MANAGEMENTU MĚSTA ČERNOŠICE“, reg.č. CZ.1.04/4.1.01/5300083.



evropský
sociální
fond v ČR



EVROPSKÁ UNIE



OPERAČNÍ PROGRAM
LIDSKÉ ZDROJE
A ZAMĚSTNANOST

PODPORUJEME
VAŠI BUDOUCNOST
www.esfcr.cz

Příjezd vlaku Os 8821 do Prahy hl.n. (tato souprava vlaku otáčí na vlak Os 8826) očekával na nástupišti zaměstnanec stanice s mobilní plošinou a informoval vlakvedoucího, že jejich vlakem se bude přepravovat asi 5 vozičkářů. Vlakvedoucí proto dal pokyn průvodčí, aby vyčkala u zadní části soupravy a po příjezdu vozičkářů je poslala do přední části soupravy, kde bude zabezpečeno jejich naložení. V přední části soupravy proto, že ovládání plošiny je možné vždy na straně strojvedoucího, který jej musí navíc aktivovat.

Mezitím vlakvedoucí strojvedoucímu nahlásil požadavek na aktivaci plošiny, strojvedoucí tak učinil a zjistil závadu, protože plošiny nejdou odblokovat. Poté vlakvedoucí přivolal staničního zaměstnance s mobilní plošinou a zabezpečil nakládku cestujících. Následně během cesty informoval o vzniklém problému regionálního dispečera s požadavkem na vytvoření vhodných podmínek pro vyložení vozičkářů ve stanici Karlštejn. Zde vlak zastavil mimořádně u druhého nástupiště, které je výškově vhodnější k vykládce vozičkářů. Zde se strojvedoucí pokusil bezvysledně o mechanické (ruční) ovládání plošiny, proto bylo nutné přistoupit k ruční vykládce, při které vlakvedoucí asistoval (stanice Karlštejn není vybavena mobilní plošinou).

Na základě Vaší stížnosti byl rovněž vyslechnut strojvedoucí vlaku Os 8826, který Vás vezl ze stanice Praha hl.n. a byl též proveden rozbor dat elektrického rychloměru vozidla (jakási černá skříňka). Strojvedoucí vlaku 8826 potvrdil skutečnost, že plošina byla nefunkční. Vlak 8826 odjel ze stanice Praha hl.n. z důvodu nakládky o 4 minuty opožděn. Ve stanici Karlštejn zastavil u 3. dopravní koleje se zvýšeným nástupištěm. Zde se strojvedoucí pokusil vyložit cestující pomocí plošiny, což se, bohužel, nepodařilo a proto vypomáhal při ručním vyložení. Pobyť vlaku byl tímto prodloužen a vlak odjel ze stanice Karlštejn se zpožděním 14 minut.

Co se týká nevhodného chování strojvedoucího, na které poukazujete, toto strojvedoucí popírá. Způsob komunikace však nelze zpětně posoudit, proto, pokud její úroveň nebyla zcela profesionální, přijměte naši omluvu. Dále uvádí, že na stanovišti strojvedoucího žádné osoby neměl, pouze při stání vlaku ve stanici Karlštejn se dívali cestující ze vstupních dveří do strojovny.

Při cestě zpět strojvedoucí vlaku Os 8857 uvedl, že na zastávce Srbsko, kde vlak očekávala skupina pěti vozičkářů ihned informoval, že jsou plošiny nefunkční a pomohl jim s vlakovou četou a cestujícími nastoupit i s vozíky. Následně pak mobilním telefonem požádal do stanice Praha hl.n. o zajištění mechanické plošiny. Bohužel, příjezd vlaku 8857 nikdo neočekával, proto opět pomohl při výstupu těchto cestujících. Obě jednotky 471.004-2 a 471.010-9 byly následně přistaveny na opravnu v Depu kolejových vozidel Praha a bylo provedeno přezkoušení funkce plošin. Závady byly potvrzeny a budou odstraněny po dodávce náhradních dílů.

Pro Vaši orientaci uvádíme, že přezkušování funkčnosti plošin je povinnou náplní každé periodické prohlídky vozidla, která probíhá v cyklu ujetých maximálně 10 000 km. Opravy plošin velmi často vážnou z důvodu nedostatku náhradních dílů (což byl, bohužel, Váš případ). Jednou z příčin zablokování plošin, a tím jejich poruchovosti, je zanášení plošinové vany nečistotami nanesenými z podrážek cestujících, čímž dochází k mechanickému zablokování pohyblivé části plošiny. Ohledně poruchovosti tohoto zařízení

PROJEKT KOMUNITNÍHO PLÁNU SOCIÁLNÍCH SLUŽEB JE REALIZOVÁN ZA PODPORY OP LZZ Z PROJEKTU „ZLEPŠENÍ KVALITY PROCESNÍHO ŘÍZENÍ A STRATEGICKÉHO MANAGEMENTU MĚSTA ČERNOŠICE“, reg.č. CZ.1.04/4.1.01/5300083.



evropský
sociální
fond v ČR



EVROPSKÁ UNIE



OPERAČNÍ PROGRAM
LIDSKÉ ZDROJE
A ZAMĚSTNANOST

PODPORUJEME
VAŠI BUDOUCNOST
www.esfcr.cz

bylo již v minulosti s výrobcem jednotek - Škodou Transportation a.s. - vyvoláno několik jednání, která, bohužel, zatím nevedla ke kladnému posunu funkčnosti zařízení. Navíc se v provozu může často vyskytnout situace, kdy plošinu není třeba celý obrátový cyklus vozidla použít v provozu. Mezitím dojde výše popsaným jevem (mechanické zablokování) ke vzniku její nefunkčnosti, takže se může stát, že se závada zjistí právě až při potřebě použití plošiny. Vzhledem k maximálnímu využití vozidel není z provozních důvodů možné provádět kontroly plošin v kratších intervalech. Elektrické jednotky, zařazené do pravidelného oběhu, se do DKV dostanou právě až na výše popsanou pravidelnou prohlídku.

Ve vztahu k funkčnosti výtahů sdělují, že ČD provozují ve stanici Praha hl.n. pouze 2 výtahy umístěné ve výpravní budově v části nepřístupné cestujícím. Ostatní výtahy umístěné na nástupištích jsou spravovány Správou železniční dopravní cesty, s.o. (SŽDC). Zařízení ve výpravní budově (1 výtah, pohyblivé schody a chodníky) jsou na základě nájemní smlouvy ve správě firmy Grandi Stazioni ČR s.r.o. Proto byla Vaše stížnost předána oběma firmám na vědomí a k provedení nápravy.

Vážený pane, ujišťujeme Vás, že každé zjištěné prokazatelné porušení pracovní kázně je s odpovědným zaměstnancem důsledně projednáno v souladu s pracovním řádem naší společnosti. Naši zaměstnanci jsou pravidelně proškolení a upozorňováni na přepravní mimořádnosti, citlivý a profesionální přístup k zákazníkovi a též na technologické závady. Obecné poznatky a povinnosti plynoucí z Vaší stížnosti budou průvodčím v rámci proškolení připomenuty.

Vážený pane, jménem Českých drah, a.s. se Vám za nepříjemnosti při cestování omlouvám a věřím, že i přes tyto zkušenosti budete nadále využívat našich služeb.

Ing. Robert Černý
zástupce ředitele
Odboru provozu osobní dopravy
Generální ředitelství ČD, a.s.

PROJEKT KOMUNITNÍHO PLÁNU SOCIÁLNÍCH SLUŽEB JE REALIZOVÁN ZA PODPORY OP LZZ Z PROJEKTU „ZLEPŠENÍ KVALITY PROCESNÍHO ŘÍZENÍ A STRATEGICKÉHO MANAGEMENTU MĚSTA ČERNOŠICE“, reg.č. CZ.1.04/4.1.01/5300083.



evropský
sociální
fond v ČR



EVROPSKÁ UNIE



OPERAČNÍ PROGRAM
LIDSKÉ ZDROJE
A ZAMĚSTNANOST

PODPORUJEME
VAŠI BUDOUCNOST
www.esfcr.cz