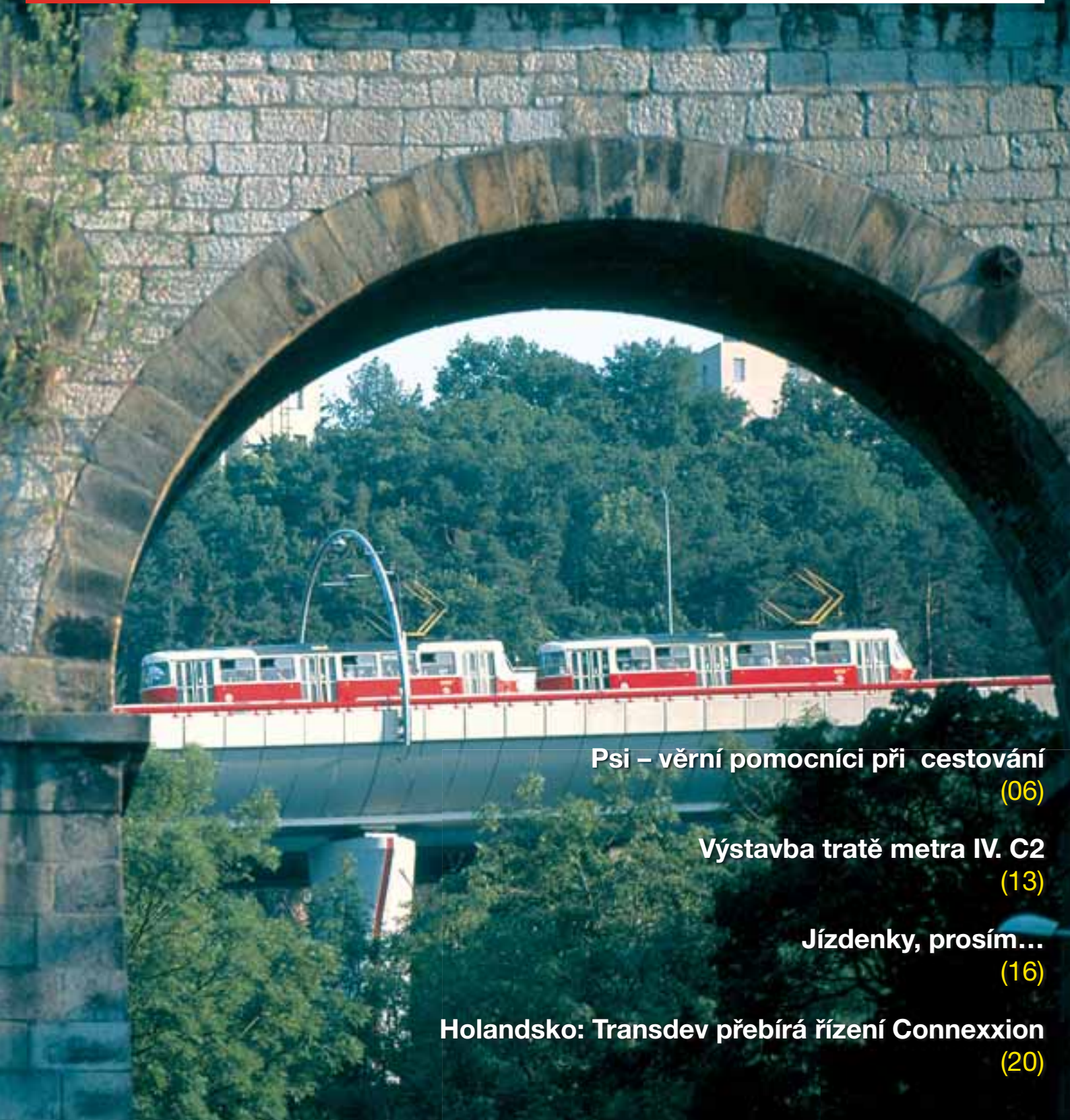


# DP KONTAKT



**Psi – věrní pomocníci při cestování**  
(06)

**Výstavba tratě metra IV. C2**  
(13)

**Jízdenky, prosím...**  
(16)

**Holandsko: Transdev přebírá řízení Connexion**  
(20)



## V Praze je přece jenom blaze

Daniela Kočí, šéfredaktorka

Máme dobu dovolených, a tak většina z nás už má nějaké ty dny volna za sebou, ale jistě ještě nějaké před sebou. Ukruzná vedra se letos poctivě střídají s chladnými dny, a tak nepadáme horkem v takové míře jako v loňském létě a na dovolených se můžeme více věnovat cestování a turistice.



Při toulkách po Čechách jsem potkávala krásné cyklobusy. Foto © Daniela Kočí

Každoročně se snažím poznávat kouty naší země, tentokrát jsem se vypravila na jižní Moravu. Těšila jsem se, že čím dál se budu vzdalovat Praze, tím více bude od dopravy všeobecně klid, ale opak byl skutečností. Penzion, ve kterém jsme přenocovali, byl u hlavního tahu na hraniční přechod v Břeclavi a ráno nás vzbudilo cinkání skleniček jako při zemětřesení. Lidé je tu již rutinně přerovnávají každý týden, kdy se pohnou až o deset centimetrů. Obyvatele okolo E 50 vysvobodí jedině obchvat a je nutností, aby se průtahy kolem jeho zbudování neprodužovaly. Situace v malých městech jako jsou Bučovice je více než zoufalá, dopravní nehody na přechodech jsou na denním pořádku, i my jsme za jediný den viděli dokonce dvě. Projíždějící kamióny nestačí ubrzdit před přechodem, valí se tu jeden za druhým a chodec nemá prakticky šanci přejít. Vzpomínala jsem na Prahu, kde si pořád stěžujeme na hluk, ale málokdo bydlí asi přímo na magistrále! Zavřela jsem oči a viděla jsem svoji milou pražskou tramvaj, jejíž zvuk mě naopak příjemně uspává a ráno nenásilně probouzí. Představila jsem si hustý provoz hlavního města, kde ale chodec díky světelné signalizaci může relativně bezpečně přejít.

Dříve jsem na svých cestách testovala nejvíce úroveň restauračních zařízení, věděla jsem přesně, kde měli dobrou svíčkovou či velký řízek. Od doby, kdy jsem v Dopravním podniku, dělám ještě další hodnocení, a to autobusů a městské hromadné dopravy vůbec. Ve Zlíně se mi velmi líbily trolejbusy, které už v Praze nemáme a mile mě překvapila dopravní obslužnost některých tamních končin. Řidiči zde jezdili velice zodpovědně, neměla jsem strach se do jejich péče svěřit, autobusy byly moderní a díky absenci bezdomovců v těchto krajích také čisté. Na řidičích bylo vidět, že si svoji práci váží, protože nezaměstnanost je v této oblasti velká. Doufám, že se s naším časopisem podíváme zase někdy za hranice Prahy i reportážně, protože to určitě stojí za to. Tentokrát Vás alespoň seznámíme s organizací výluk v Ostravě.

Krátce před uzávěrkou byly známy výsledky personálního auditu v naší společnosti. Při sledování kontinuálního vývoje v Dopravním podniku se takové výsledky daly očekávat, i když jsou jistě nepříjemné a na letní pohodě mnohým zaměstnancům nepřidávají. Podrobněji vás seznamuje se vzniklou situací na straně pět ředitel Marketingu a komunikace, ale aktuálně jste se o tom dozvěděli přímo z dopisu generálního ředitele a z DP@aktuálně.

Tématem srpnového čísla je prázdninová reportáž o revizorech a jejich práci, kterou doplňuje jako vždy historický pohled Pavla Fojtíka, dozvíte se, jak pokračuje stavba metra trati IV.C2 či jak psi pomáhají při cestování MHD. Zahraniční postřehy jsou tentokrát z metra v Oslu, a o ty české se na předposlední stránce postaral kolega Petr Malík. Zajímavý rozbor Zdeňka Doška přináší příklad změn, ke kterým dochází na evropském trhu veřejné dopravy. Převzetí největšího holandského dopravce Connexxion francouzskou skupinou Transdev je případem naplňování ambic dvou velkých hráčů, kdy jeden posiluje pozici na globálním trhu a druhému nestačí pouze „vybrousit“ svoji existující síť a růst na domácím trhu, ale ukazuje, jak se stát silným dopravcem překračujícím jeho hranici.

Přeji vám všem hezký srpen a šťastný návrat z dovolených ke svým tramvajím, autobusům, soupravám metra, dispečinkům, garážím, dílnám i kancelářím všeho druhu.



Titulní strana: Pražský simmering a tramvajová trať na Barrandov. Foto © Daniel Sitenský

### DP-KONT@KT

List pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti | Sídlo redakce: Praha 9, Sokolovská 217/42, č. dveří 729, telefon: 296 193 025, e-mail: kocid@dpp.cz  
 Redakční rada: Jan Svoboda, MBA (předseda), Ing. Zdeněk Došek, Ing. Petr Malík, Ing. Jan Urban, Mgr. Milan Slezák, Naďa Chrastrná, Ing. Alena Vaňková, Ing. Marie Lásková, Bc. Jan Pospíchal, Ing. Michal Brunner a Mgr. Pavel Fojtík | Šéfredaktorka: Bc. Daniela Kočí | Grafická úprava: MgA. Martin Procházka | Sazba: Hynek Pech  
 | Výroba: SOFIPRIN Praha | MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 | Uzávěrka tohoto čísla: 1. srpna 2007

#### Obsah

#### Aktuálně

(03)

#### Zajímavosti

(06)

#### Z podniku

(08)

#### Metro

(12)

#### Zajímavosti

(14)

#### Téma na srpen

(16)

#### Odjinud

(20)

#### Z podniku

(25)

#### Ptáte se

(26)

#### Zajímavosti

(27)

#### Školní střípky

(29)

#### Než vystoupíte...

(29)

## Tramvajová trať v Radlické ulici

Ing. Jiří Eliáš, Dopravní cesta a technologie

V současné době se připravuje několik staveb souvisejících s tramvajovou tratí v Radlické ulici:

- výstavba nové tramvajové trati v úseku Laurová – stanice metra Radlická,
- rekonstrukce tramvajové trati v úseku Křížová – Laurová,
- rekonstrukce kolejového trojúhelníku Radlická – Za Ženskými domovy,
- rekonstrukce inženýrských sítí.

Výstavba nové tramvajové trati v úseku Laurová – stanice metra Radlická bude zahájena 15. srpna 2007 a potrvá do podzimu 2008. Ve výběrových řízeních byli vybráni zhotovitelé – pro stavební část Stavby silnic a železnic a pro technologickou část ČKD DIZ. V letošním roce budou prováděny přeložky inženýrských sítí a výstavba nové měnirny. Současně s výstavbou nové tramvajové trati budou v Radlické ulici v úseku Pechlátova – stanice metra Radlická prováděny dvě stavby Pražské vodohospodářské společnosti, a to „Rekonstrukce Radlického sběrače, 4. etapa“ a „Obnova vodovodních řadů v Radlické ulici“.

V roce 2008 budou ve výluce prováděny obě rekonstrukce, tj. rekonstrukce tramvajové trati v úseku Křížová – Laurová, včetně zrušení obratiště Laurová, a rekonstrukce kolejového trojúhelníku Radlická – Za Ženskými domovy. Současně bude probíhat výstavba nové tramvajové

trati včetně nového obratiště, a to včetně napojení na stávající trať. Výstavba nové tramvajové trati i rekonstrukce by měly být dokončeny ve shodném termínu v závěru roku 2008.



## Příští stanice Gottwaldova!

Text a foto: Daniela Kočí

**Ve dnech 10. a 11. července to v některých soupravách na lince C v metru vypadalo, jakoby se čas vrátil o dvacet let zpět. Z reproduktorů ve čtyřech zdejších soupravách se totiž ozývaly původní názvy stanic.**

Metro nezačínalo na Hájích, ale ve stanici Kosmonautů, Chodov patřil všem budovatelům a Vyšehrad nesl jméno prvního komunistického prezidenta Klementa Gottwalda.

Stará hlášení z dob socialismu se ozývala kvůli natáčení dokumentárního filmu České televize o Ivanu Medkovi, právě on všechny původní názvy stanic ohlašoval.

Medek je znám mimo jiné z vysílání rozhlasové stanice Hlas Ameriky, která byla za minulého režimu naladěna každý večer v mnoha domácnostech. Z reproduktorů čtyř souprav se tak ozývalo například: „Roztyly, dříve Primátora Vacka, kdo to vlastně byl?“ nebo „Pankrác, dříve Mládežnická.“

Cestujícím se neobvyklé hlášení opravdu zalíbilo. Většina z nich ho přijala s úsměvem a humorem, jiní se cítili dotčeni, ale vesměs všichni chápali, že je k tomu nějaký důvod. Zejména mladí,

kteří neznají hlas Ivana Medka, si mysleli, že se porouchalo elektronické zařízení hlášení stanic a nějaký starší strojvedoucí lidem takto zpestřuje cestu. „To je fakt dobrý týpek, fakt hustej, nějaký recesista,“ okomentoval situaci asi dvacetiletý mladík, který měl potetovánu větší část svého těla. Dědeček cestující se svým vnukem do ZOO dokonce odložil výlet s tím, že si chce poslechnout celou trasu a měl evidentní radost, že si všechny názvy pamatoval. „To je zajímavé, ať už je to z jakéhokoliv důvodu, proč si minulost někdy nepřipomenout, když mohou v televizi běžet filmy jako je Plechová kavalérie nebo Inženýrská odysea, nemyslím, že by tohle mohlo někoho pobouřit,“ dodává s úsměvem. Někteří pasažéři si prostě jen tak zavzpomínali. Smůlu měli ti, kteří jezdí permanentně se sluchátky na uších, ti z toho asi moc neměli...

Lidé hlášení kvitovali možná i kvůli tomu, že Medek řekl vždy před starým názvem také současné jméno stanice. To bylo podmínkou Dopravního podniku, který nemohl použít do reproduktorů zcela nesmyslné informace, kterými by některé pasažéry pouze zmátl.

Nezvyklá hlášení při cestě do práce ale i někoho překvapila negativně. „Normální hlášení už ani nevnímám, ale hlas oznamující stanici Fučíkovu mě úplně rozhodil. Potřeboval jsem si přečíst něco cestou do práce na poradě, ale vůbec jsem se nemohl soustředit,“ zlobil se jeden z cestujících. Reakce byly různé, někdo prostě jen dál seděl a četl noviny, spousta lidí se usmívala a někteří nechápali, co že se to line z reproduktorů. Nejlépe na tom byli ti, kteří necestovali sami a mohli si nenadálou situací vzájemně prokonzultovat, samostatní cestující se usmívali či uculovali do dlaní. Někteří se dokonce i mračili a znechuceně hleděli vzhůru.

„Nemám rád, když mi někdo něco vnučuje, televizi si doma vypnu, ale hlášení v metru ne, je mi to nepříjemné“, sdělil mi své dojmy muž středního věku.

„Hláška pana Medka **Příští stanice Vyšehrad, dříve Gottwaldova, tak zaplat Pán Bůh, že už ne** je geniální. Kdybych nepospíchal na schůzku, tak bych jel až na Háje, jen abych si hlášení vyslechl. Nešlo by hlášení takto namluvit i na trase B?“ napsal nám emailem cestující, který je ročník 1979 a hlas okamžitě poznal!

A jaký význam měl Medkův hlas v pražském metru? Podle mluvčího České televize Milana Krafla chtějí tvůrci dokumentu zjistit, zda si lidé ještě pamatují Medkův hlas. Chtěli vědět, jak budou lidé reagovat na hlas, jež před lety sami tajně doma vyhledávali na rozhlasových přijímačích a reakce cestujících zaznamenat na kameru. Je prima, že veřejnost není vcelku tak upjatá, že má ráda rozptýlení a na podobné hry je ochotna i v dnešní uspěchané době přistoupit.



Foto © Pavel Fojtík

# Interní průzkum spokojenosti

Ing. Dana Reinišová, oddělení Komunikace

Ve dnech 21. a 22. června 2007 se uskutečnil interní průzkum spokojenosti zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, který byl pořádán nezávislou výzkumnou agenturou Westminster s. r. o. Cílem průzkumu bylo zjistit slabé a silné stránky práce v DP, zmapování komunikačních kanálů v DP a spokojenosti s nimi.

Průzkumu se zúčastnilo celkem 1 009 zaměstnanců DP, z toho:

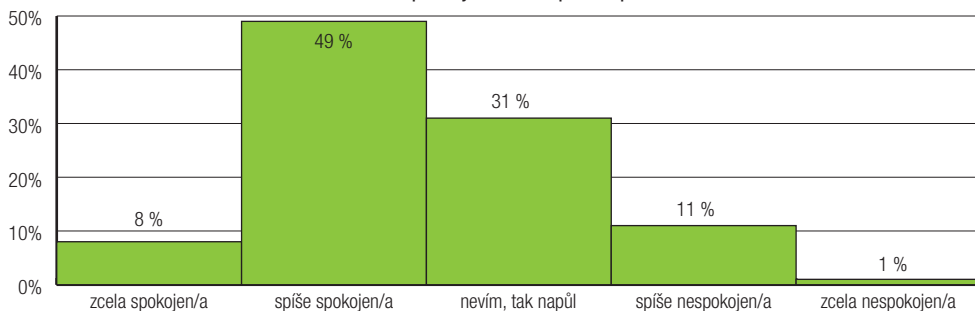
- 136 řídicích pracovníků a 844 neřídicích pracovníků, 29 respondentů na danou otázku neodpovědělo,
- 771 mužů a 213 žen, 25 respondentů neodpovědělo,
- 174 administrativních pracovníků, 391 technických pracovníků, 341 řidičů, 72 lidí nevědělo, do jaké skupiny se zařadit a 31 neodpovědělo,
- 160 lidí se základním vzděláním, 744 se středoškolským a 80 s vysokoškolským vzděláním, 25 neodpovědělo,
- 41 zaměstnanců do 25 let, 230 ve věkové skupině 26 – 35 let, 223 ve věku 36 – 45, 490 ve věku 46 a více, 25 neodpovědělo.

## Celková spokojenost

Jak ukazuje následující graf, podíl spokojených zaměstnanců s prací pro DP (57 %) převažuje nad podílem nespokojených zaměstnanců (12 %). Necelá jedna desetina (8 %) zaměstnanců je dokonce zcela spokojena, jedna polovina zaměstnanců je spíše spokojena (49 %). Zanedbatelný je podíl zcela nespokojených (1 %), jedna desetina je pak spíše nespokojena (11 %). V Dopravním podniku hl. m. Prahy existuje výrazná skupina zaměstnanců, celá jedna třetina, která se nedokáže rozhodnout, zda je s prací pro podnik celkově spokojena či nespokojena.

**Průměrná spokojenost s prací pro DP je na pětibodové škále 2,2** (známkování pomocí školní stupnice), je tedy lepší než průměr. Celkově spokojenější se zdají být řídicí pracovníci, pracovníci v administrativě, vysokoškolaři a zaměstnanci pracující v budově Na Bojišti.

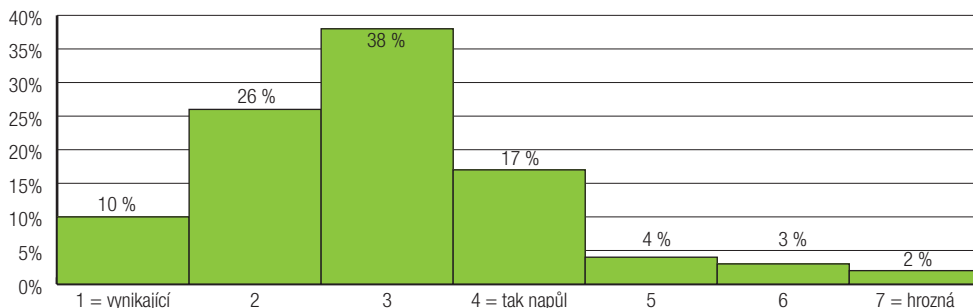
Celková spokojenost s prací pro DP



## Srovnání s ideálem

Spokojenost ve srovnání s ideálem převažuje u dvou pětiny zaměstnanců (38 %), nespokojenost u jedné čtvrtiny (24 %). Opět se tady objevuje výrazná skupina zaměstnanců, celé dvě pětiny (38 %), která se nedokázala rozhodnout, zda DP ve srovnání s ideálem obstojí či neobstojí. **Průměrné hodnocení DP ve srovnání s ideálem je 3,8**, velice se tedy blíží k průměru (použita byla 7 bodová škála, střed

Srovnání DP s ideálem



je tedy „4“). Celkově dobře podnik hodnotí zaměstnanci mladších věkových skupin (především do 25 let – 58 %) a pracovníci, kteří jsou v DP méně než dva roky (63 %).

## Hodnocení práce

Dvě třetiny zaměstnanců považují práci v DP za dobrou (65 %), jedna čtvrtina (25 %) z nich není rozhodnuta a jedna desetina (10 %) je s prací spíše nespokojena. Mezi pracovníky DP je vyšší zájem o kon-

ci a více než jedna čtvrtina zaměstnanců opravdu pro DP pracovat chce. Tři čtvrtiny zaměstnanců DP svou práci dělat chtějí a neberou ji pouze jen jako způsob obživy.

## Spokojenost s jednotlivými složkami práce

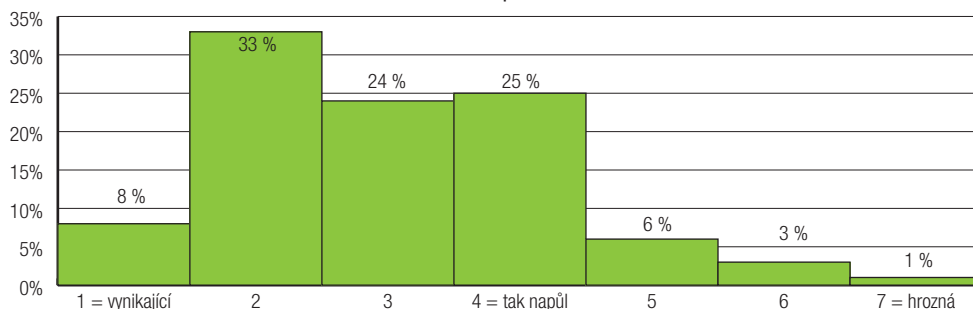
**Silné aspekty spokojenosti** jsou: **vztahy na pracovišti**, ať už s kolegy či s přímými nadřízenými, a **práce** jako taková (její smysluplnost, osobní naplnění).

Naopak **nespokojenost převládá** především v oblasti **osobních ambicí** zaměstnanců (postup, uplatnění vlastních představ), ve sféře **odměňování** (plat či způsob odměňování obecně) či v oblasti současné **transformace** (nedostatečná informovanost o změnách).

## Zdroje informací

Hlavními zdroji informací jsou pro zaměstnance DP: **kolegové** (na formální i neformální bázi), **DP-KONT@KT** a **přímí nadřízení**. DP-KONT@KT dokonce jako častý zdroj informací uvádí více jak polovina zaměstnanců.

Hodnocení práce v DP



krétní druh práce než o zaměstnání přímo v tomto daném podniku. Samotný druh práce v DP se také zdá být prestižnější než podnik samotný. Celá jedna polovina zaměstnanců DP považuje svou nynější práci za lepší, než je většina ostatních pra-

mální bázi), **DP-KONT@KT** a **přímí nadřízení**. DP-KONT@KT dokonce jako častý zdroj informací uvádí více jak polovina zaměstnanců.

Zaměstnanci jsou s obsahem a formou všech zdrojů informací (a informačních kanálů) převážně spokojeni. Nejlépe jsou hodnoceni přímí nadřízení, tedy forma a obsah informací od nich, informace od přímých nadřízených jsou současně pokládány i za nejdůvěryhodnější, dále e-maily, intranet a DP-KONT@KT.

Naopak relativně nejsilnější potenciál na zlepšení bychom našli u firemních setkání, mítinků a porad.

Z průzkumu dále vyplývá že zaměstnanci vědí, co se od nich očekává. Pokud se



vyskytne problém, vědí, s kým ho řešit. Informace se však především dozívádají od kolegů na stejné úrovni. Více než polovina z nich chybí přiměřeně častý osobní kontakt s nadřizeným a zpětná vazba. Pouze jedna třetina zaměstnanců je pravidelně informována o změnách, nových postupech a cílech firmy, a to dokonce i o těch, které se jich přímo týkají. Ocenění za vlastní nápady a návrhy pocítuje pouze jedna čtvrtina pracovníků DP.

Obecně lze říci, že pozitivní očekávání od současných změn v DP mírně převyšují negativní očekávání. Tři pětiny zaměstnanců od současných změn očekávají: **lepší organizaci práce, lepší systém odměňování, kvalitnější lidi ve vedení společnosti, zlepšení pracovních podmínek, vyšší plat.** Jedna polovina zaměstnanců očekává také zlepšení pracovního prostředí, dvě pětiny pak lepší uplatnění své kvalifikace.



Foto © Pavel Fojtik

## Dopravní podnik zahájil transformaci, bude spořit

Jan Svoboda, MBA,  
ředitel Marketingu a komunikace

Dopravní podnik hl. m. Prahy se svým počtem více než 12 600 zaměstnanců řadí mezi největší zaměstnavatele v České republice. V současné době je z hlediska poskytovaných přepravních služeb a systému integrované dopravy považován za jeden z nejkvalitnějších v Evropě.

Náklady společnosti na provoz MHD ovšem v současné době **trojnásobně překračují** tržby z jízdného. Zřizovatel společnosti – hlavní město Praha – proto ročně chod podniku dotuje více než **osmi miliardami korun**, což je zhruba **třetina ročního rozpočtu** hlavního města.

Taková situace není dostatečně efektivní a poukazuje na ní i studie renomované auditorské společnosti Deloitte, která měla za cíl srovnat konkurenceschopnost provozovatelů veřejné hromadné dopravy ve vybraných evropských městech.

Hlavní město Praha pověřilo nové vedení společnosti transformací společnosti, jejíž hlavním cílem je zvýšení efektivity společnosti a její další dlouhodobý rozvoj a modernizace. Společnost by se v této fázi měla dostat do tzv. ozdravné fáze.

Dopravní podnik si proto na jaře letošního roku nechal zpracovat procesně-organizační audit, který realizovala společnost BNV Consulting. Předmětem auditu bylo posouzení stávající organizační struktury Dopravního podniku a procesů ve vybraných úsecích Dopravního podniku s ohledem na úkoly a činnosti, které tyto úseky DP zabezpečují. V první fázi byly hodnoceny úseky:

- úseky podřízené generálnímu řediteli
- technický úsek
- úsek služeb
- obchodně-ekonomický úsek
- personální úsek

Tyto úseky zahrnují vysoký počet administrativních pracovníků, jejichž činnost nesouvisí přímo s přepravou cestujících, která je základním posláním Dopravního podniku do budoucna a bude nadřazena veškerým doplňkovým službám. „Vybrané služby, jejichž provoz je v současné době ztrátový, a přímo nesouvisí s přepravou lidí, budou ustupovat do pozadí. Hledáme možnost jejich přesunu na externí dodavatele,“ uvádí generální ředitel Martin Dvořák.

Výsledky auditu doporučily vedení společnosti okamžité zrušení 581 pracovních míst – z toho 387 v hlavním pracovním poměru, 103 neobsazených pracovních míst a 91 pracovních míst v jiném pracovním poměru. Většina těchto pracovních pozic bude rušena v personálních a administrativních odděleních. Žádné organizační změny se netýkají řidičů vozidel a strojvedoucích, jejichž počet by se měl v následujícím období zvýšit. Systémové změny, k nimž bude dále docházet v následujících měsících, pak přinesou úsporu dalších pracovních míst – podle nynějších odhadů může tato druhá vlna představovat úsporu až 300 míst.

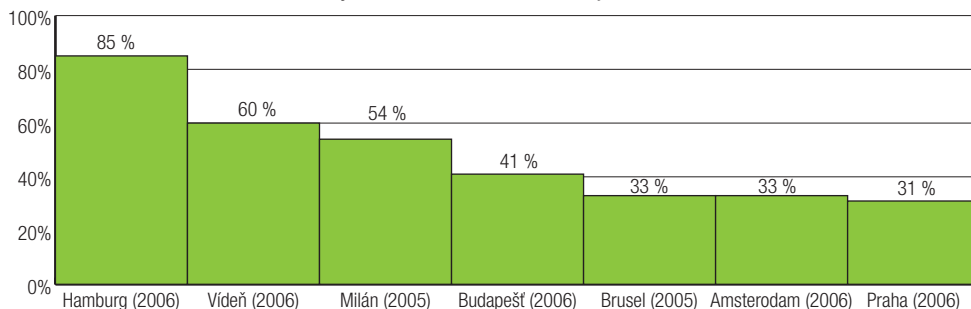
„Uspořené prostředky ve výši 350 milionů korun využijeme k zlepšení a modernizaci přepravních služeb, a také k vylepšení podmínek těch zaměstnanců, jejichž profese přímo souvisí s přepravou cestujících“, dodal Dvořák.

Stávajícím zaměstnancům, kteří budou z Dopravního podniku v rámci ozdravných opatření uvolněni, bude poskytnuta maximální podpora tak, aby se mohli co nejrychleji zorientovat na trhu práce a mohli využít možností rekvalifikačních kurzů a následně zvýšit možnost nového pracovního uplatnění. V současné době vedení společnosti připravuje zvláštní program, který by měl uvolněným zaměstnancům pomoci překonat složité období a poskytnout poradenský servis při hledání nového zaměstnání.

Uvolněným zaměstnancům bude poskytnuta příručka, kde naleznou veškeré užitečné informace související s ukončením jejich závazku v Dopravním podniku a hledáním nového zaměstnání. Pro zaměstnance bude také připraven speciální program, který jim po dobu čtyř měsíců od ukončení pracovního závazku v DP bude poskytovat speciální služby, mezi něž bude patřit např. informační centrum pro vyhledávání vhodných nabídek práce, speciální kurzy a konzultace.



Krytí nákladů s tržbami z jízdného



## Psi – věrní pomocníci při cestování

Text: Pavel Ďuran

Foto: autor a Zuzana Daušová

Handicap znamená nevýhodu, překážku, tělesné postižení. Tedy něco, co člověka nějakým způsobem limituje, omezuje, oproti ostatním znevýhodňuje. Bývaly doby, kdy se handicapovaní pokud možno co nejvíce „uklízeli“ tam, kde je bylo co nejméně vidět – skoro se zdálo, že takoví lidé ani nejsou. Časy se našťastí mění a dnes není výjimkou, když postižené dítě chodí do normální školy se svými vrstevníky, což v dobách mé školní docházky bylo naprosto nemyslitelné. Jako samozřejmost dnes bereme bezbariérové přístupy do úřadů, už ani nevnímáme absenci obrubníků při přechodech pro chodce na silnicích, nedivíme se semaforům opatřeným akustickým signálem. Handicapovaní nejsou zkrátka dnešní společností bráni jako obtížný hmyz.



Zuzana Daušová s fenkou Xenou.

O tom, jak se žije handicapovaným spoluobčanům – vozíčkářům – v souvislosti s městskou hromadnou dopravou v našem hlavním městě, jsme se mohli dočíst v červecovém čísle DP-KONT@KTu v reportáži Daniely Kočí „Vozíčkáři v MHD“. Vozíčkáři jsou těmi, které naše Smluvní přepravní podmínky nazývají osobami se sníženou možností pohybu. Jsou tu však ještě osoby se sníženou možností orientace, a právě o nich a lidech okolo nich je tento článek. A nejen lidech...

Průvodkyní touto tematikou mi byla osoba nad jiné povolání – paní Zuzana Daušová, ředitelka a vedoucí výcviku občanského sdružení HELPPES – Centra výcviku psů pro postižené, které pro naše handicapované spoluobčany připravuje a cvičí asistenční psy. Tedy paní, která toho o potřebách handicapovaných ví více než kdokoli jiný; sešli jsme se na půdě jejich motolského cvičiště jednoho skvostného, slunečného dne začínajícího léta a povídali jsme si. O tom, jak se MHD chová ke zdravotně postiženým lidem, tedy k těm, které, jak už bylo řečeno, my označujeme za osoby se sníženou možností pohybu a orientace. „Za posledních několik let byl učiněn obrovský pokrok,“ řekla mi Zuzana Daušová, „jsou tu však jistá ale...“

### Garantované spoje

Garantovaných nízkopodlažních spojů u autobusů je dnes díky jejich vozovému parku poměrně dost. V posledních dvou letech se touto cestou začaly ubírat i tramvaje a před několika týdny tu začal Dopravní podnik – na určitých linkách – garantovat spoje také. Zatím se však zdá, že se po-

týká spíš s problémy: například linka číslo 24 byla jako jediná v oblasti Prahy 8, která garantovala některé nízkopodlažní tramvajové spoje, zkrácena do zastávky Kobylisy, aniž tyto spoje převzala některá z linek jedoucích až na konečnou Sídliště Ďáblice. Je sice pravda, že sem zajíždí autobus přímo určený osobám se sníženou možností pohybu a orientace číslo 3, nicméně jeho dvouhodinový interval (6 spojů denně mimo víkendy) může jen těžko konkurovat hodinovému intervalu garantovaných tramvajů (přibližně 13 spojů denně, a to včetně sobot a nedělí). Garantované spoje na lince číslo 9 často nízkopodlažní vozy nejezdí, protože je vozovna Motol aktuálně nemá – přitom strašnická Škoda 14T krouží na dvaceticíte, kde garantovaný spoj není jediný. Nejsme schopni, ať už z jakéhokoli důvodu, být v tomto směru operativní. Nemožno se zbavit dojmu, že jestli něco garantuji, tedy za to ručím, přičemž omluvou může být aktuální dopravní situace, nehoda apod. a ne, že mi chybí dostatek tramvajů. I tady by podle mého mělo znamenat, že méně je často více.

### Vstřícné metro

V metru se jako o život budují bezbariérové přístupy, ale ani ty nejsou zcela bez problémů: pojízdné plošiny budované na schodištích jsou bezesporu přínosem, problém může v některých případech být jejich ovládní. Například tlačítko, které by plošinu mělo uvést do pohybu, je třeba držet stisknuté po celou dobu jízdy. To pro některé vozíčkáře bez doprovodu může být nejen velmi nepohodlné, ale někdy i zcela nerealizovatelné. Jinak jsou ale prostory podzemní

dráhy k handicapovaným velmi vstřícné – přejet s invalidním vozíkem z peronu do soupravy je zcela bez problémů a co je doslova zážitkem, to je když vstupujete do metra v blízkosti některého z nevidomých. V mnoha stanicích se hned se vstupem bílou holí „chytne“ vodící čára, což jsou drážky vyfrézované do podlahy, které ho vedou k eskalátorům a dál celou stanicí. Kromě toho díky zařízení společnosti APEX Jesenice řady Tyfloset si pražská podzemka se zrakově postiženým doslova povídá, akustickými signály ho (především v přestupních stanicích) bludištěm chodeb provází, směřuje, vede ho. Stačí občas zvednout oči a u stropu uvidíte například zvukový orientační maják, který pomáhá navádět nevidomého k danému orientačnímu bodu a informuje ho o jeho významu. U složitějších systémů má majáček možnost vyslat i další povely pro případné řízení dalších zařízení. Trošičku diskutabilní mohou být vodící čáry přímo na nástupišťích, protože ty, alespoň pokud jsem si stačil všimnout, jsou v bezprostřední blízkosti bezpečnostního pásu.

### Tramvaje a autobusy

Totéž platí o nejnovější pražské tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov. Tady na refýžích sice vodící čáry nenajdete, ty jsou nahrazeny zvláštními „hrbolatými“ dlaždicemi, které jsou mně jako komukoli jinému nepřijemné na našlápnutí s de facto jakoukoli podrážkou, pro nevidomého jsou však jednoznačným vodícím prvkem – jenže jsou strašně blízko hrany nástupiště. Na této trati najde nevidomý na zastávkovém sloupku také informace v Braillově písmu,



což je na zastávkách pražských tramvají zatím spíše výjimka, ale pokud mám přesné informace, tak na autobusových zastávkách lze takových tabulek najít dnes už bezpočet. U autobusů a tramvají pak už je běžnou a známou záležitostí, že vozidla povrchové dopravy se zrakově postiženými komunikují také akusticky, tzn. dokáží postiženému říci, o jakou linku se jedná a jakým směrem jede. Funkčnost tohoto zařízení se pravidelně kontroluje a pokud já mám osobní zkušenosti, potom skutečně chodí. Problém je jediný – u autobusů na tom tolik nezáleží, u tramvají, jak za chvíli uvedu jedním příkladem, může jít o věc zcela fatální – jednotlivá vozidla se neumí tímto způsobem typově identifikovat. Co to znamená? Ve většině případů je to jedno, jenže v tramvajích je místo pro nevidomé na první sedačce naproti prvním dveřím. Zrakově postižení to vědí a často sem zamíří, protože prostě vědí kam jít, trefí. Paní Zuzana Daušová mi však povídala o konkrétním případě:

„Nevidomá paní na toto místo automaticky zamířila, jenže ve voze KT8D5 (obousměrná tramvaj, která má schodiště nejen na své pravé straně, ale na obou – pozn. aut.). Nemohlo to skončit jinak než velmi nepříjemným pádem ze schodů, který se naštěstí obešel bez vážnějších následků.“  
 Vůbec místo v tramvaji vyhrazené pro nevidomé má své velké mínus: první sedačka vlevo za kabinou řidiče, již šofér nemůže mít pod vizuální kontrolou i kdyby se rozkrájel, je na pováženou. Zrakem limitovaný cestující vstává často až v okamžiku, kdy se vlak zastaví a nepoměrně hůř a pomaleji se dostává ke schodům. Řidič zatím svou pozornost věnuje především zpětnému zrcátku vně vozidla a co se děje v kabině za ním dost dobře nevnímá. A tak se stalo i mně, že jsem jednoho takto handicapovaného člověka ve dveřích přivřel.  
 Problémem pro nevidomé pak jsou plzeňské tramvaje Škoda 14T. „Nové tramvaje se nám sice líbí,“ řekla mi k tomu Zuzana Daušová, „ale když se na to podíváme (v uvozovkách) očima zrakově postiženého, pak tohle vozidlo není slyšet. Výcvikové středisko HELPPES sídlí kousek od Plzeňské ulice, kde jezdí mnoho aut ve dvou jízdních pružích, takže v případě takového provozu zrakově postižený přijíždějící tramvaj skutečně neslyší, takže pod ní může velice snadno vletět. Problémem jsou také první dveře určené cestujícím, které jsou někde úplně jinde než u ostatních tramvají.“

## Asistenční psi a Smluvní přepravní podmínky

Za zcela nejzásadnější záležitost pak ředitelka občanského sdružení HELPPES považuje tu skutečnost, že asistenční psi doprovázející některé z handicapovaných (a nezužujeme to tady na nevidomé – asistenční zvířata pomáhají vozíčkářům nebo neslyšícím stejně jako zrakově postiženým)



Zuzana Daušová ví, o čem mluví – se psy to umí, o čemž svědčí řada pohárů ze soutěží z celé Evropy.

musí být v prostředcích městské hromadné dopravy opatřena náhubkem:

„Jestliže totiž bude mít asistenční pes košík a nevidomému upadne hůl nebo klíče, tak je mu pes k ničemu. Největší problém je v tomto směru u neslyšících – když je někdo na vozíku nebo má v ruce bílou hůl, je to pro jeho okolí poměrně jasné – ale když někdo neslyší, nechodí přece s nějakým stigmatem, nějakým znakem pro neslyšícího... ale i kdyby ho měl, stejně si ho nikdo nevšimne – a když takovému člověku něco upadne, tak o to přijde, protože to neví. Když má ale asistenčního psa, ten to zaregistruje a podá mu to.“

V Dopravním podniku hlavního města Prahy je to jasné: jsme možná ne sto, ale přesto mraky let za opicemi a naše Smluvní přepravní podmínky hovoří jednoznačně – v článku 6 (Podmínky přepravy zavazadel a živých zvířat):

„PES MUSÍ BÝT PŘED VSTUPEM DO VOZIDLA, PŘEPRAVNÍHO PROSTORU NEBO VÝTAHU PO CELOU DOBU OPATŘEN NÁHUBKEM TAK, ABY NEDOŠLO K OHROŽENÍ CESTUJÍCÍCH NEBO JINÝCH OSOB...“

Přesto si na rovinu řekněme, že asistenční psi v pražské MHD náhubek nenosí. Většinou se to totiž jak řidiči, tak případnými kontrolními orgány, toleruje.

Jak je to ale jinde? Například z Liberce jsem se od provozního ředitele jejich DP pana Ludvíka Lavičky dověděl následující: „Pro asistenční psy žádná výjimka neplatí – jsou povinni nosit náhubky. Pokud je to ze strany řidičů a revizorů tolerováno, porušují Smluvní přepravní podmínky.“ Paní Gabriela Bezděková z kanceláře generálního ředitele Plzeňských městských dopravních podniků mi vysvětlila, jak se v těchto případech postupuje v západočeské metropoli: „Vzhledem k tomu, že platná legislativa neuvádí žádnou výjimku z pravidel při přepravě psů, nepromítla se výjimka ani do našich Smluvních přepravních podmínek. Nicméně pokud nastupuje cestující s asistenčním psem bez náhubku, je to ze strany našich zaměstnanců tolerováno.“ V Plzni tedy postupují podobně jako v Praze. „Postupujeme stejně jako DP Praha,“ napsal mi pan Jiří Peček z Dopravního podniku města Olomouce. Totéž platí i o Opavě: „Řekl bych, že u nás



Nevidomá vozíčkářka paní Poláčková z Tábora s fenou erdelteriéra Yrmou.



Vodící čáry jsou nahrazeny zvláštními „hrbolatými“ dlaždicemi.

je v tomto případě situace podobná,“ napsal mi pan Josef Kraus z místního DP „přepřevu asistenčních psů bez náhubku v současné době tolerujeme. Za zamyšlení by ale mělo stát, jestli je u těchto zvířat, která jsou pro své pány bezpochyby výbornými pomocníky, opravdu záruka, že ve stresové situaci nikomu neublíží.“

To je problém, který vnímá i paní Zuzana Daušová. Tvrdí, že firem, které dnes produkují asistenční psy, především pro nevidomé, je mnoho. Proč? Vodící pes je totiž uznán jako kompenzační pomůcka, což znamená, že stát na něj zrakově postiženému přispívá a vodící pes je proplacen tomu subjektu, který ho vycvičil, a to až do výše dvou set deseti tisíc korun. Výcvik těchto zvířat se tak může stát poměrně lukrativním kšeftem.

Za „své“ psy dá ředitelka o. s. HELPPES v tomto smyslu ruku do ohně – její psi nezaútočí, nekousnou – tady se totiž „dělají na míru“. Znamená to, že je napřed klient, až potom zvíře. Nemají zásobárnu (například dvaceti psů, protože pak by vlastně byli donuceni jednoho z těch dvaceti vybrat klientovi, přičemž to vždy nemusí sednout. Jsou to živá zvířata a nelze je zkrátka cvičit „do zásoby“ – nelze mít připraveného psa, který bude dva roky čekat na klienta. Tady postupují tak, že v první řadě navštíví člověka, pro něhož má být asistenční pes určen – zjišťují, jaké jsou jeho potřeby, jestli chodí do práce nebo do školy, jak vypadá jeho okolí, tedy v jakém prostředí žije a až na základě toho k němu trénují psa. Nespěchá se tu, dává se výcviku to, co je potřeba. Samozřejmě to neznamena, že většina společností starajících se o výcvik asistenčních psů jsou zlatokopové – ani náhodou – přesto neexistuje nic, co by tyto pejsky v konečném stadiu výcviku bylo schopno podle určitých, pevně stanovených pravidel vyzkoušet, otestovat.

### Náhubek je mnohdy nebezpečnější

Pokud se mi podařilo zjistit, pak asistenční pes zaútočil na člověka pouze jedinkrát – a to nikoli v prostředku MHD, ale na ulici –

což se stalo v Brně. A právě brněnský DP je k asistenčním psům vstřícnější než Praha. „Přepřeva psů ve vozidlech Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje, tzn. i ve vozidlech brněnské MHD, je upravena v článku 6 Smluvních přepravních podmínek,“ dověděl jsem se od Mgr. Romany Rossi, referentky vnějších vztahů Dopravního podniku města Brna, „kde se v bodě 11 píše následující: ‚Psa bez schrány smí cestující přepravovat za podmínky, že pes je po celou dobu pobytu ve vozidle opatřen bezpečným a nasazeným náhubkem a je držěn na krátké šňůře. Pes nesmí být přepravován na sedadle. SLEPECKÝ PES NEMUSÍ BÝT NÁHUBKEM VYBAVEN.‘ Z uvedeného výňatku je zřejmé, že v Brně na naše handicapované spoluobčany myslíme a umožnění přepravy asistenčního psa bez náhubku je zakotveno i v našich předpisech.“

Ale nejen v Brně: ve východočeském Hradci Králové, jak mi popsal pan Leo Sedláček, přistupují k této problematice týmž způsobem: „V HK máme ve Smluvních přepravních podmínkách uveden následující text: ‚... pes musí mít nasazen bezpečný náhubek (NETÝKÁ SE SLEPECKÉHO PSA)...‘ S tímto řešením nemáme praktický problém.“ Nakonec (do třetice všeho dobrého), ještě jeden dopravní podnik: „Na základě žádosti jsme povolili PŘEPRAVU ASISTENČNÍCH PSŮ BEZ NÁHUBKU. Ostatní povinnosti vyplývající z přepravních podmínek musí být dodrženy (na vodítku, hlášení řidiči o nástupu),“ informoval mě Milan Šlejtr, vedoucí střediska řízení dopravy Dopravního podniku města Ústí nad Labem.

Možná je načase, aby znění svých přepravních podmínek přehodnotily i ostatní dopravní podniky. Podle Zuzany Daušové jsou asistenční psi cvičeni tak, aby skutečně neútočili, nekousali, jsou trénováni na to, aby předměty, a to často velmi křehké, svým handicapovaným majitelům podávali. Přitom jsou to často poměrně velká zvířata – „A co může být horší?“ zeptala se mě ředitelka o.s. HELPPES, „Když pes

možná chňapne, ale nekousne nebo když se ožene tlamou uvězněnou v železném košíku?“ Zauvažujme nad tím...

## Stateční lidé

Závěrem mi dovolu malý vyznání: hluboce se skláním před všemi, kdo nějakým způsobem zdravotně limitovaní jsou a potkáme je na ulici – jde o neskutečně statečné lidi, kteří s obrovským handicapem vstupují, byť vybaveni nejrozličnějšími pomůckami, do světa nás, „normálních“ a zdravých lidí. Neprahnou po našem soucitu nebo účasti, ale občas potřebují naši pomoc, třebaže se snaží být soběstační. Ne vždy to jde, což pro prostředky MHD platí dvojnásob, a vždycky dobře a kvalitně, v pravý čas podaná pomocná ruka, je pro ně nezpochybnitelným přínosem. Naučme se pomáhat jim tak, aby se nemuseli cítit špatně, naučme se pomáhat jim tak, abychom je (byť v dobrém úmyslu) nevháněli do pro ně neřešitelných situací, do úzkých. Například nestrkejme nevidomého, když jsme ho předtím schválili v podpaží, někam před sebou, to znamená pro něj do absolutního neznáma, do tmy; ale naopak – podejme mu ruku nebo nabídneme rámě a nechme ho, aby nás následoval – slibuji, že se bude umět přizpůsobit. Je nesmyslné stanout v tramvaji, v autobusu či v soupravě metra nad volnou sedačkou a sdělit tomu, kdo nevidí, že tady je volno, neboť TADY je pro něj prostor vesmírný, je to cokoli a kdekoli, naopak smysl má položit mu jemně ruku na madlo sedačky, kde volné místo je (a není-li, požádat toho, kdo zde „odehňává“, ač to nepotřebuje a ač nemusí, aby je uvolnil).

A tito stateční, úctyhodní lidé si poradí.



## Z PODNIKU

### Vývoj internetových a intranetových stránek Dopravního podniku hl. m. Prahy

*Daniela Kočí*

Letos v červenci se sešly dvě pracovní skupiny, které se budou zabývat vývojem nové podoby i funkce internetu a podnikového intranetu. Na důvody a celkovou koncepci změn jsme se zeptali ing. Dany Reinišové z oddělení Komunikace, která oba projekty zastřešuje.

#### Proč je třeba měnit podobu těchto médií?

Je to z několika důvodů. Obě média mají společné nedostatky v oblasti obsahové, informační, technologické, editační a v neposlední řadě i v oblasti designu.



### Kdo tvoří pracovní skupinu?

V obou pracovních týmech jsou zástupci IT, marketingu, interní komunikace, tvůrci nové grafické podoby, v intranetové pracovní skupině pak navíc zástupci z provozu jednotlivých druhů dopravy a personálního úseku. V případě intranetu, který je velmi rozsáhlý, se některé oblasti budou řešit ještě navíc v rámci subprojektů.

### Jakým způsobem se budou vyvíjet internetové a intranetové stránky?

Při vývoji internetových a intranetových stránek se řídím heslem, aby každý jejich návštěvník našel rychle to, co potřebuje. Především intranetové stránky chceme co se týče struktury zjednodušit, aby vyhledávání potřebných informací bylo pro zaměstnance DP jednodušší, rychlejší a intuitivnější.



Ing. Dana Reinišová zastřešuje intranet a internet.

Zároveň je potřeba zajistit dynamičtější přesun informací na intranet a jak vyplynulo z nedávného interního průzkumu spokojenosti zaměstnanců DP, je třeba nastavit aktivní tok informací od vedení směrem k zaměstnancům. V neposlední řadě je nutné zjistit, které informace jsou pro zaměstnance důležité, potřebné pro jejich práci, a které tudíž musí být součástí intranetových stránek. Jelikož je nás v DP hodně a zabýváme se spoustou rozmanitých činností, přijde mi tato část jako nejtěžší. Chtěla bych proto požádat všechny, kteří intranet využívají a postrádají zde jakékoliv informace, aby se se svými podněty a připomínkami obrátili na e-mail komunikace@dpp.cz nebo přímo na reinisova@dpp.cz. Intranet je nejen důležitým informačním kanálem pro zaměstnance DP, ale také jejich prostředkem k práci a tvoříme jej především pro ně. Je nutné vědět, jaké informace jsou nejžádanější.

### Nebylo by vhodné u internetu stránky jazykově trochu zlidštit?

Souhlasím. Přijde mi, že kolikrát používáme jazyk, který je příliš technický a běžný cestující mu nerozumí. Je nutné zveřejňovat informace, které potřebuje cestující vědět.

Máme mnoho e-mailových podnětů a vlastních zkušeností, ze kterých můžeme čerpat. Ale jako zásadní tu vidím formu jednotlivých sdělení.

Je zde také nutné nastavit firemní tok informací například v případě mimořádných událostí tak, aby o nich cestující mohli být informováni prakticky ihned. Můj cíl je, aby se jakákoli změna v dopravě okamžitě objevila na internetu a my tak cestujícímu poskytl rychlý a komfortní informační servis. Dále se chci více zaměřit na informovanost o bezbariérovém cestování a pozornost směřovat i na jazykové mutace. Myslím si, že se zahraničními návštěvníky Prahy komunikujeme nedostatečně. V neposlední řadě bych chtěla prostřednictvím stránek více prezentovat produkty, činnosti a úspěchy DP a vůbec podnik jako takový. Novými internetovými a intranetovými stránkami chci zvýšit frekvenci a kvalitu komunikace s jejich návštěvníky.

### Jaké další změny nastanou?

Myslíme i na zaměstnance, kteří nemají přístup k počítači – potažmo intranetu, a to rozvojem a nastavením provázanosti intranetových stránek s infokiosky, které dnes již na některých provozovnách fungují, ale poskytují minimum služeb, než kolik jich nabízet mohou.

Chceme také zpřístupnit určitou část intranetových stránek pro zaměstnance z vnější sítě. Zde se to týká především řidičů, kteří si tak budou moci vyhledat např. aktuální rozpis směn přímo z domova.

Při tvorbě obou médií použijeme nové moderní technologie. Chceme vyvinout takový redakční systém, který budou moci ovládat i lidé bez znalosti programování. Vytvoříme tak tým redaktorů, kteří budou intranetové a internetové stránky spravovat co se týče obsahu. Zároveň je třeba umožnit především pro redaktora internetu editaci stránek „z domova“, to znamená odkudkoli. Zajistíme tak aktuálnost a včasnost zobrazovaných informací.

Změny nastanou i v oblasti designu. Internet i intranet bude mít novou grafickou podobu, korespondující s firemním grafickým stylem.

Internetové a intranetové stránky chceme obohatit i o další služby a možnosti, které už jen heslovitě vyjmenuji: personifikace stránek, fulltextové vyhledávání, informování přes sms zprávy, vytvoření sekce zábavy, on-line informace o provozu bezbariérových

výtahů a plošin, on-line nákup propagačních a informačních materiálů a jízdenek, servis pro novináře, databáze fotografií a článků, fanclub, webkamery, propojení na wap atd. Nápadů je spousta.

### Kdy bychom mohli spatřit novou podobu internetových a intranetových stránek?

Novou verzi internetových a intranetových stránek bychom rádi představili k 1. lednu 2008.



## Návštěvnost internetových stránek v 1. pololetí 2007

-red-

Návštěvnost internetových stránek Dopravního podniku hl. m. Prahy ([www.dpp.cz](http://www.dpp.cz)) se každým rokem zvyšuje, jak ukazuje statistika počítačla Navrcholu.cz. Za 1. pololetí roku 2007 byl celkový počet návštěv 3 632 388, oproti 1. pololetí roku 2006 došlo k nárůstu o 579 724 návštěv a to ještě několik dní na přelomu června a července po zprovoznění nové internetové prezentace nebylo počítadlo v provozu...

Návštěva je soubor požadavků na měřený web z jednoho prohlížeče provedených tak, že poslední požadavek následoval maximálně za 30 minut od předchozího požadavku. Pokud mezi dvěma požadavky uplynulo více než 30 minut, jde již o novou návštěvu. Uvedená metodika odpovídá doporučení IFABC (International Federation of Audit Bureaux of Circulations).

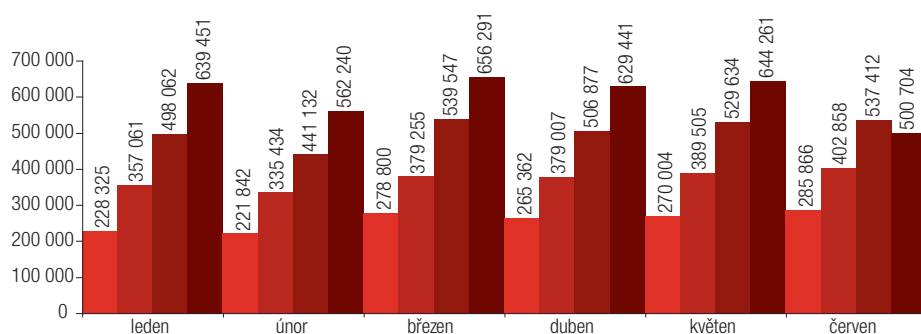
V absolutním žebříčku návštěvnosti se naše internetové stránky umístily na **11. místě** z 27 483 internetových stránek monitorovaných službou Navrcholu.cz (1. Funny Games; 2. AUTO.CZ; 3. Slunečnice.cz; 4. ČHMÚ, Meteorologie a klimatologie; 5. TipCars.com; 6. AAA Auto.cz; 7. Holidayinfo; 8. INVIA.CZ; 9. Lupa.cz; 10. Navrcholu.cz).

V sekci „**Obchod, služby, informace, výroba, průmysl**“ získaly **4. místo** z celkového počtu 9 535 internetových stránek (1. AUTO.CZ; 2. TipCars.com; 3. AAA Auto.cz).

V sekci „**Doprava**“ se umístily na **1. místě** z 395 internetových stránek.



Srovnání návštěvnosti internetových stránek v 1. pololetí 2004, 2005, 2006, 2007



## Nejen na téma vozíčkáři v MHD

Ing. Viktor Baier, Dopravní cesta Metro

V minulém čísle DP-KONT@KTu to bylo téma měsíce. Reportáž od paní Daniely Kočí mě zaujala a vyvolala pár otázek. Nevím, nakolik to způsobila předchozí dovolená v krásné přírodě Jizerských hor, kde bez internetu, novin a televize můžete přemýšlet o věcech nadpozemských a využít luxusu vymazat dennodenní starosti života.

S poznáním, zda se občas nezastavit a zamyslet se nad tím, co děláte a jak se chováte, zda se nestáváte slepým a někdy lidsky otrlým ke svému okolí. Komu z nás se nestalo, při pohledu na těžce postiženého člověka, že raději otočil hlavu, aby se nemusel dívat na lidské utrpení. Nestojí ale o naši lítost, ale o trochu pochopení, protože vše nedokáží tak jako my. Pokud nedobrovolně skončíte v rehabilitačním ústavu a máte to štěstí, že chodíte, můžete si vyzkoušet jaké to je hrát na vozíčku basket, plavat se zavázanýma nohama nebo jaký je rozdíl naložit do auta padesátikilový pytel cementu nebo stejně vážící ochrnutou a bezvládnou dívčinu. Nikdy to poznání a pochopení nemůže být na sto procent, protože po zápase z vozíku vstanete a odejdete po svých. Samotná reportáž je tematicky pestrá a velice výstižná. V týž den, kdy jsem reportáž četl, přišla služební pošta na úrovni ředitelů, kde se řeší požadavek na informování cestujících ve stanicích metra, kde na sebe výtahy navazují a jeden z nich je v poruše. Například, aby vozíčkář nezůstal viset v půli stanice a nemusel se vracet. O tomto konkrétním problému jsem se nedočel, ale v reportáži je uvedeno, cituji: **Určitě by pomohlo také centralizování informací o poruchách, výpadcích a problémech na informační lince DP atd.** Hledal jsem ve starých ročnících DP-KONT@KTu, první článek o bezbariérové problematice vyšel v srpnu 1996 a následovalo dalších deset článků. Dobře, řešíme problém vizuální informace na fungujícím výtahu, že ten návazný je v poruše, ušetříme invalidovi cestu výtahem do mezipatra. Řešíme ale jeho cestu k „jednoduché“ stanici, když je výtah, plošina mimo provoz, řešíme, jak pomoci s vyhledáním i potřebné návazné aktuální povrchové dopravy včetně toho, zda nástupní ostrůvek tramvaje je bezbariérový? Podle reportáže nám unikají jistě „detaily“. V posledních letech se udělal v MHD pro postižené občany obrovský kus práce. Na metru někdy za cenu technicky složitějšího a velice nákladného řešení v řádech stovek milionů korun.



Některé výtahy mají dorozumivací zařízení, hlasové oznamování podlaží a kamerový dohled. V tomto případě je vidět na stěnách stopy po vandalech. V době focení nastoupila maminka s dítětem. Jednu zlomenou cigaretu zahodila a druhou si ve výtahu zapálila.

Bohužel v některých stanicích ani peníze nepomůžou, technicky to nejde. Splácíme tak dluh dřívějšího režimu, který invalidy vidět nechtěl. Pročetl jsem si články jednáct let nazpátek, kde se problematika probírá ze všech stran, včetně projekční přípravy a spolupráce se svazy hendikepovaných, ale paní redaktorka Kočí byla asi první, která vyrazila do terénu přímo mezi ně. Otázkou je, proč jsme na to nepřišli sami a třeba již před pár lety, že osoby s omezenou pohyblivostí by uvítaly centralizování informací pokud nemůžou z našich technických důvodů naplánovanou cestu dokončit. Jak přibývá těchto zařízení, zvyšuje se pravděpodobnost, že mohou být mimo provoz. Technické řešení známe a v jiných případech ho používáme. Představa, jaké problémy mají s plánovací trasy z bodu A do bodu B, a že až v rámci přepravy zjistí, že do cíle nedorazí, je frustrující. Bereme jako samozřejmost plánovač tras, ať v individuální nebo hromadné dopravě, a pokud nastane nějaká komplikace, má řešení, pro postižené většinou ne. Na webových stránkách DP je přehledové schéma pro invalidy (bez mož-

ností signalizovat poruchy zařízení) a speciální odkaz na stránky pro invalidy, které jsou ve výstavbě. První pozitivum, dříve tam nebyly. Před lety Ing. Miroslav Černý, tehdy jako IT odborník, z vlastní iniciativy udělal počítačový program ve kterém bylo možné na přehledovém schématu sledovat a sbírat informace o eskalátorech a výtazích, včetně jejich momentálního stavu. Na tehdejší dobu něco nevidaného a velice efektivního, i když autor data musel pracně vyhledávat a aktualizovat ručně. Dnes pracuje mimo IT. Při rozhovoru konstatoval, že je to otázka vymyšlení formy sdělení pro invalidy a IT programátor ji může realizovat. U našich odborníků na přenosy dat od technických zařízení jsem dostal informaci, že přenosy provozních stavů výtahů jsou včetně signalizace stavu v provozu – v poruše většinou realizovány a tam, kde nejsou, lze je doplnit, případně na správné místo přivést. Hovořil jsem s panem Vladimírem Rubešem z jednotky Provoz Metra, který se k problému informovanosti invalidů dostal v rámci standardů kvality, navrhuje kromě možnosti sdělení informací na internetu i službu pomocí SMS zpráv. To je



Na dispečinku se na přehledových schématech a monitorech sleduje provozní stav vybraných technologií ve stanicích metra. Ne všechny výtahy a plošiny mají automatický výstup sledování provozního stavu. Dispečink v těchto případech dostává telefonické upozornění od dopravního personálu stanice.



druhé pozitivum, není to, že bychom něco neuměli nebo nevěděli. Je to spíše otázka **komunikace uvnitř podniku**, aby na jednom problému nepracovalo více lidí, aniž vzájemně o sobě vědí. Nefešit jenom dílčí problém, když ten komplexní je daleko efektivnější. Pokud reportáž zopakujeme za rok, pevně věřím, že naši postižení spoluobčané budou vychvalovat náš fungující informační systém.

U komunikace zůstanu i na závěr. Anketa časopisu DP-KONT@KT dopadla o trochu hůře než před třemi roky. Značná část respondentů by si přála více na téma informace a problémy z provozu. Je pravda, že na redakční radě jsme často diskutovali, kam časopis směřovat, jak dalece platí list pracovníků DP, jak zohlednit, že je čím dál více vyhledáván i mimo podnik. Není tajemstvím, že poslední dobou jsme často hovořili o cenzuře a autocenzuře. Stále více článků nebylo ani napsáno a předem se ozývalo někdy neadresné přání „na toto téma není teď vhodné psát“. Riziko jsme si uvědomovali, komunikace stejně proběhne, ale jinou cestou a mimo nás. Trochu rozdílná situace byla s intranetem. Vznikl na základě dobrovolnosti u každé divize a na ředitelství, jiné konstrukce a s jinou náplní. Pokud někdo chtěl poskytnout užitečné informace i pro ostatní, převážně musel mít někoho, kdo uměl stránky i vytvořit. Když jste o odborníka „amatéra“ přišel, byl jste špatný, že nemáte stránky aktuální. Pře-  
vážně kritizovali ti, kteří na svém útvaru žádné stránky neměli a na nedostupnosti informací postavili svoji důležitost. Pokud vynecháme „intranet transformační“, tak poslední čtyři roky jsme přeshlapovali na místě. Nemůžeme se pak divit paradoxní situaci, že někteří zaměstnanci, když shánějí odborné údaje pro svoji práci, jdou na soukromé odborné weby. Větší část údajů je stejně z našich zdrojů a od našich zaměstnanců. Že změny nastávají a nezůstanou jen na papíře, je zřejmé. Sjednotit nelogicky rozhozenou vnitřní a vnější komunikaci se podařilo rychle. Zajímavý rozhovor Danieley Kočí s novým šéfem Marketingu a komunikace je právě také v červencovém čísle.

Firemní kulturu má každý podnik, je jen otázkou, jak je kvalitní. To, že umíme poměrně záhy mluvit, neznamená, že ovládneme umění komunikace, to, že umím psát na počítači, neznamená, že se to dá po mně číst. Protože je období prázdnin, dovolených a pohody, promiňte, že skončím trochu nevázně vážně. Myslím si, že když

je informací moc, je to také na škodu. Třeba velké množství platných směrnic, příkazů a pokynů, které v poslední době mají čím dál více stránek, příloh a odkazů na další normy a předpisy, vzájemně se prolínají a vyžadují prokazatelné seznámení zaměstnanců. To, že mám podpis zaměstnance, nezaručí jejich znalost, ale zaručí jejich případnou zodpovědnost. V tomto případě méně by znamenalo více.



## Zkouška obsaditelnosti tramvaje T14

*Ing. Pavel Čejka,  
oddělení Vyhodnocování dopravy a přepravy*

**Vzhledem k tomu, že v současné době je kladen důraz na kvalitu a komfort přepravy v provozu Pražské integrované dopravy, jsou do provozu nasazovány stále více nízkopodlažní vozidla. Tyto vozy rozšiřují svými parametry řady stávajících typů vozidel. V nedávné době byly uvedeny do provozu nové typy nízkopodlažních tramvají. Nejvíce pozornosti upoutala nízkopodlažní tramvaj typ 14 T, která byla jak odbornou tak i laickou veřejností velmi intenzivně posuzována a hodnocena.**

Proto, aby naši pracovníci, kteří se zabývají zařazováním jednotlivých typů vozů do provozu znali i skutečné přepravní parametry, byla provedena praktická zkouška obsaditelnosti.

Účelem zkoušky bylo zjištění a praktické ověření počtu cestujících pro obsaditelnost jednotlivých typů tramvají při používání kódů 1 až 5, tj. minimálního až maximálního obsazení, včetně standardů kvality. Zkouška byla provedena v úterý 26.června ve vozovně Motol. Měřena byla praktická obsaditelnost 3 typů tramvají a dále na závěr také 2 typů autobusů jiných dopravců, které zajistil ROPID.

Této akci se zúčastnilo přibližně 270 pracovníků Dopravního podniku, ROPIDu a žáků Střední průmyslové školy dopravní zřízené Dopravním podnikem.

Scénář průběhu zkoušky byl připraven následovně:

- u každých dveří tramvaje stál určený pracovník, který zajišťoval nástup postupně v počtu osob od stupně 1 až po maximální obsazení;
- hodnotící komise posoudila hodnoty jednotlivých stupňů obsaditelnosti;



- byla provedena fotodokumentace jednotlivých stupňů obsaditelnosti.

Ještě před zkouškou byly proměřeny všechny podlahové plochy měřených tramvají pracovníky DÚ a zjištěny všechny potřebné hodnoty k výpočtu dalších používaných parametrů.

Výsledky zkoušky jsou uvedeny v tabulce, kde je přehled všech zjištěných a naměřených hodnot jednotlivých měřených typů tramvají.

### Hodnoty zatížení náprav v kg

(odečet z palubního měřidla) u tramvaje 14T

Náprava	Prázdný vůz	Při maximálním zatížení
A	14 573	18 104
B	14 520	19 426
C	14 100	19 495

Maximálně zatížený vůz váží **57 025 kg**.

Z uvedených hodnot je možné dále získat celou řadu potřebných údajů, které slouží jako podklad pro:

- projektování MHD;
- sledování provozu zejména přepravními průzkumy;
- statistické vykazování a podobně.

Výsledky této zkoušky jsou publikovány ve sborníku „Praktická zkouška obsaditelnosti tramvají PID“ a slouží pro vnitřní potřebu Dopravního podniku a ROPIDu.

Závěrem bychom chtěli poděkovat všem pracovníkům, kteří se podíleli na přípravě a realizaci této praktické zkoušky obsaditelnosti tramvají a také žákům školy v Motole, bez jejichž pomoci by se zkouška neuskutečnila.



### Naměřené hodnoty jednotlivých typů tramvají

Měřený typ tramvaje	počet m <sup>2</sup> k stání	počet sedadel	kódy obsaditelnosti								max. obs.	max. obs. dle výr.	počet stojících na m <sup>2</sup>		Statistická obsaditelnost
			K 1	K 2	K 3	Standardy kvality		K 4	K 5	při K 5			při max. obs.		
						sedlo	špička								
T3R.PLF	18,3	22	15	35	50	66	73	75	125	125	149	5,63	5,63	110	
KT8D5.RN2P	36,2	50	30	55	95	137	151	130	230	240	365	4,97	5,25	220	
14T	22,1	71	30	55	95	124	133	130	224	224	279	6,92	6,92	220	

## Anketa spokojenosti staničního personálu metra

Ing. Bc. Pavel Vančura, manažer kvality služby, jednotka Provoz Metro

Tato anketa byla určena pro dozorcí stanic, přepravní manipulantky a manipulanty a byla zaměřena na jejich pracovní prostředí ve vztahu ke standardu kvality služby Přijetí cestujících ve stanicích metra a tudíž akcentovala profesní zázemí těchto pracovníků při komunikaci se zákazníky Dopravního podniku, tedy s cestujícími v metru.



Ze všech oslovených pracovníků odpověděla zhruba třetina, což činí 160 vyplněných odpovědí. Z celkového počtu možných komentářů jich bylo 21 %, tedy 267 slovních vyjádření k daným otázkám. V průměru se ke každé otázce vyslovilo 33 zaměstnanců.

Oblasti, na které byly vzneseny otázky, byly tyto: **1)** umístění stanoviště PM/DS ve stanici, **2)** rozmístění jeho vybavení, **3)** jeho osvětlení, **4)** okénko přijetí (zevnitř), **5)** umístění PC, **6)** informace na PC, **7)** dostupnosti tištěných infomateriálů (letáček) a **8)** aktuálnost mapy PID.

### Stav – objektivní pohled na danou problematiku

V prvním sloupci ankety měli zaměstnanci vyjádřit svůj objektivní pohled na danou problematiku ve škále: velmi dobrý ☺☺, dobrý ☺, špatný ☹ nebo zcela špatný ☹☹. Nejvíce kladně byla hodnocena problematika informací dostupných na počítači (6. otázka), dále v pořadí byly otázky týkající se umístění stanoviště (1. otázka) a osvětlení místa přijetí (3. otázka). Na opačné straně hodnocení (nejnižší objektivní spokojenost) byla problematika dostupnosti informačních materiálů (letáček) na stanovištích metra pro cestující (7. otázka), dále pak ještě nespokojenost s umístěním okénka přijetí (4. otázka) a také umístění počítače (5. otázka).

### Spokojenost – subjektivní pohled na danou problematiku

Ve druhém sloupci ankety měli zaměstnanci vyjádřit svůj subjektivní pohled na danou problematiku ve škále: velmi spokojen(a) ☺☺, spokojen(a) ☺, nespokojen(a) ☹ nebo zcela nespokojen(a) ☹☹. Nejvíce kladně byly hodnoceny otázky spojené s umístěním místa přijetí (1. otázka) a problematika informací dostupných na počítači (6. otázka), dále v pořadí byly otázky dotýkající se mapy PID (8. otázka) a osvětlení stanoviště (3. otázka). Na opačné straně hodnocení (nejnižší subjektivní spokojenost) byla problematika dostup-

nosti informačních materiálů (letáček) na stanovištích metra pro cestující (7. otázka), dále pak ještě nespokojenost s vybavením místa přijetí (2. otázka) a s umístěním okénka přijetí (4. otázka).

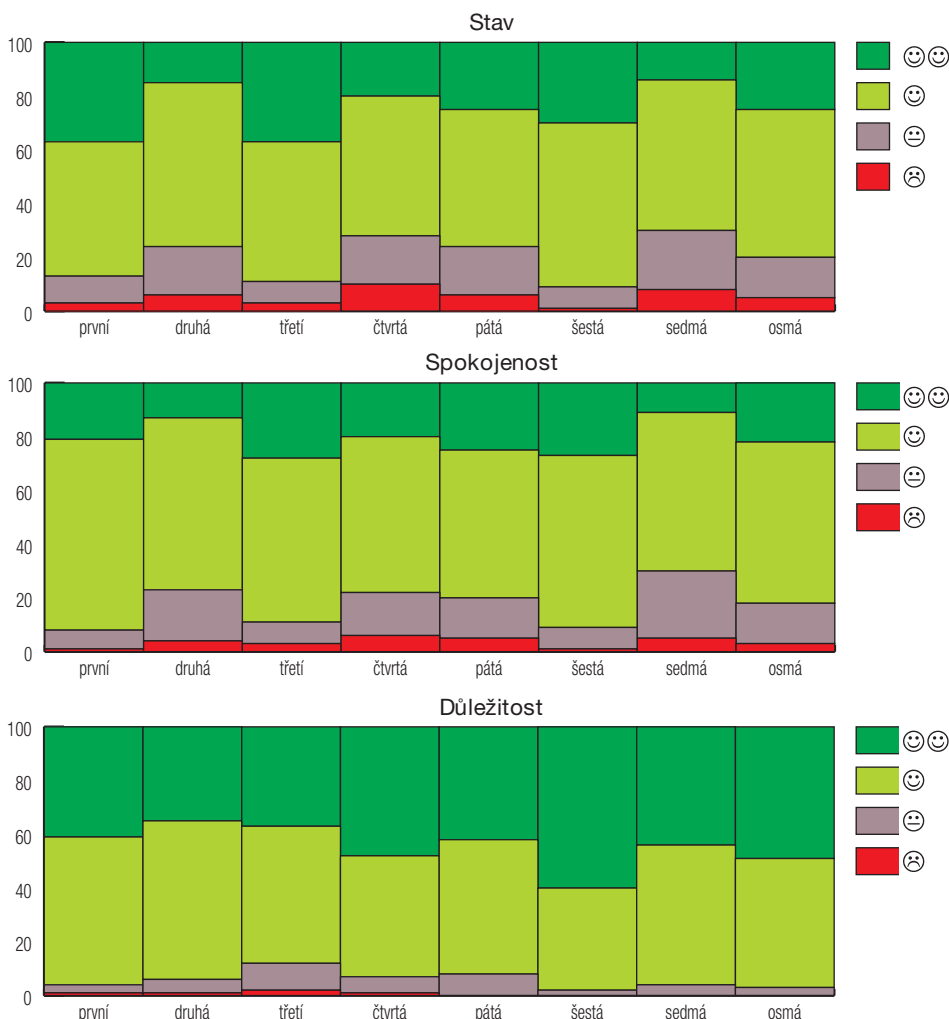
### Důležitost – subjektivní pohled na důležitost dané problematiky

Ve třetím sloupci měli zaměstnanci vyjádřit svůj subjektivní pohled na důležitost dané problematiky ve škále: velmi důležité ☺☺, důležité ☺, nedůležité ☹ nebo zcela nedůležité ☹☹.

**Vyhodnocení:** Nejvyšší důležitost byla při-

řazena problematice informací dostupných na počítači (6. otázka), dále v pořadí byly otázky dotýkající se tištěných informačních materiálů (7. otázka) a map PID (8. otázka). Na opačné straně hodnocení (nejnižší důležitost) byla problematika osvětlení stanovišť metra (3. otázka), dále pak ještě nižší důležitost otázek spojených s vybavením místa přijetí (2. otázka), s okénkem přijetí (4. otázka) a s umístěním počítače na stanovišti (5. otázka).

Anketa prokázala ochotu dozorcích stanic, přepravních manipulantek a manipulantů spolupodílet se na kvalitním rozvoji služeb poskytovaných jednotkou Provoz Metro. Velmi pozitivním zjištěním byla skutečnost, že pracovníci se na okruhy otázek neřadili pouze ze svého soukromo-pracovního pohledu, ale že velmi zodpovědně vzali v potaz i pohled cestujících, svých partnerů při realizaci služby – veřejná přeprava osob. Z jednotlivých dílčích otázek byly zjištěny skutečnosti, které budou použity pro další zlepšení služeb metra v oblasti Přijetí a budou také využity při zlepšování systému Standardů kvality JPM. **Oddělení Kontrola kvality chce tímto všem zaměstnancům, kteří se na této anketě podíleli, poděkovat a ubezpečit je, že započatý trend vzájemné komunikace v rámci QMS bude pokračovat.**





## Výstavba tratě metra IV. C2

Ing. Pavel Krejčí,  
Inženýring dopravních staveb a. s.

Stavbu nového úseku tratě C metra, provozní úsek Ládví – Letňany jsme opustili v březnu tohoto roku po úspěšné první průjezdní zkoušce, technické jízdě, a to 15. února.

Stejně jako souprava technické jízdy, projíždějí nyní budoucí trasou vlaky kolejové dopravy sloužící pro stavbu. Ta pokračuje pravidelným tempem v souladu se svým harmonogramem ke zprovoznění v první polovině příštího roku. To je i mezník, který stále více jako pro sebe, v životě své lokality prospěšný, začínají vnímat obyvatelé části Prahy stavbou zasažené.

Ke stále konkrétnějšímu vnímání přínosu metra jako součásti života přispívá i dokončování dalších, na povrchu viditelných částí stavby. Odvážná konstrukce stanice Střížkov se postupně vyplňuje modrým zasklením svého pláště a zastřešení. Zároveň zde finišují práce na konstrukci podchodu pod Vysočanskou ulicí. V polovině srpna budou dokončeny terénní úpravy, přesunuty zastávky BUS a obyvatelům ubude další nepříjemnost vyvolaná stavbou.

I na další stanici Prosek, u obchodního domu Billa, na křižovatce ulic Vysočanská a Prosecká je stále zřetelněji vidět budoucí podoba nadzemní části stanice. Vlastní konstrukce stanice bude v nadzemní části objemem jen minimální a vstup do ní bude tvořit přirozený přechod z Parku Přátelství. Velké změny vidíme i na realizaci konečné stanice nového úseku, stanice Letňany. Rostou zde konstrukce dvoupodlažního parkoviště P+R a dvou objektů, které v budoucnosti budou sloužit návazné dopravě. Umístění stanice samo předurčuje její důležitost pro dopravní obsluhu nejen příslušné části Prahy, ale i jejího nejbližšího okolí. Bude zde vybudován rozsáhlý terminál BUS.

Oba objekty budou sloužit jako dispečink MHD a jako sdružený objekt integrované dopravy. Ve vestibulu stanice najdou cestující centrum souvisejících služeb.

Nesmíme zapomenout ani na „neviditelnou“ část realizace nového úseku trati C. Zde stavaři provádějí práce, které postupně odhalují i budoucí architektonickou podobu podzemních částí díla. Začínají se rýsovat, pro veřejnost i pro ekonomiku Dopravního podniku tolik důležité obchodní vybavenosti stanic.

Do plného tempa prací nastoupilo Sdružení Technologie na energetických, zabezpečovacích, slaboproudých a strojních zařízeních a osvětlení.

V části energetické byla započata pokládka přívodního kabelu 22kV, dokončena montáž kabelových konstrukcí pod měnícími



a distribučními transformovnými a započata montáž trafostanic a rozveden.

V silové části pro napájení technologických zařízení byly dokončeny práce na kabelových konstrukcích a započala pokládka napájecích kabelů podružných rozváděčů technologie a rozváděčů osvětlení.

V části zabezpečovacího zařízení byla provedena pokládka kabeláže v tunelech pro elektronické zabezpečovací zařízení ESA 11 a vlakový zabezpečovač PA 135. V současné době probíhá montáž elektronického zabezpečovacího zařízení v reléových místnostech a pokládka programového pásu vlakového zabezpečovače PA 135 v kolejišti.

V části slaboproudých zařízení probíhá montáž kabeláží pro připojení koncových zařízení a montáž VKV v kolejišti.

Ve strojní části je před dokončením vzduchotechnika pro energobloky a probíhá montáž staniční vzduchotechniky a hlavního větrání. Byly započaty přípravné práce pro montáž čerpacích stanic, eskalátorů a výtahů.

V části osvětlení byla dokončena montáž osvětlení tunelů, služebních prostor a roz-

voden. V současné době probíhá montáž osvětlení v prostorách strojoven technologických zařízení.

V části automatizovaného systému dispečerského řízení byla započata montáž kabelových konstrukcí a kabeláží.

Porce prací, které na tomto úseku čekají, není rozhodně malá. S nástupem technologických dodávek přišel i problém koordinace prací. Každý nyní musí trochu ustoupit ze svých nároků a ideálních představ. Zde se kladně projevuje tradice výstavby metra.

Realitu stavby všichni mají pod kůží, a tak někdy i s poněkud hlasitějším „skřipěním zubů“ jsou komplikace úspěšně řešeny.

Nesmíme opomenout již nyní se zvětšující podíl stavby na zvyšování reputace města Prahy, zřetelný v reakcích návštěv stavby. Činnost Magistrátu hlavního města Prahy, dalších správních orgánů, Dopravního podniku a ostatních, kteří se na přípravě a realizaci stavby přímo podílejí, je tak nepřehlédnutelně oceňována.



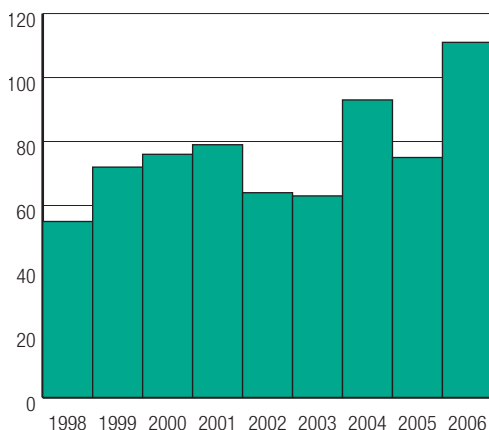
## Dlouhodobá přerušení provozu Metra v roce 2006

Ing. Jan Matoušek,  
oddělení Šetření mimořádných událostí

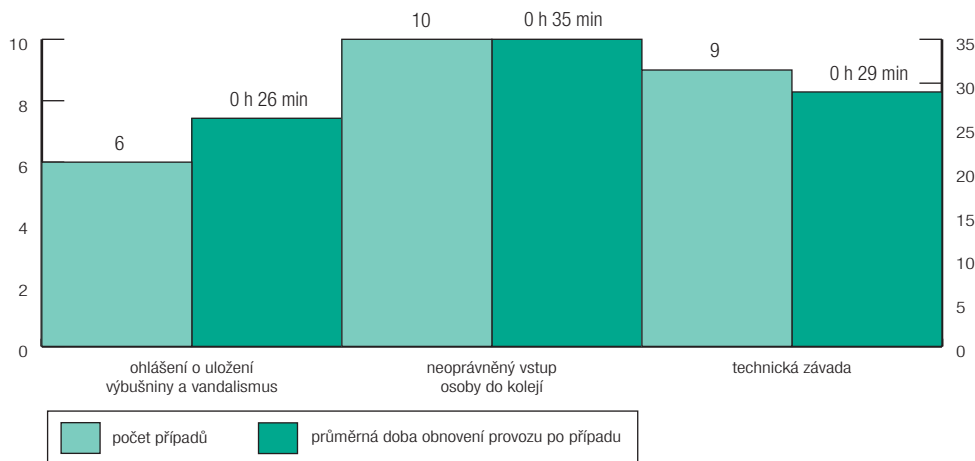
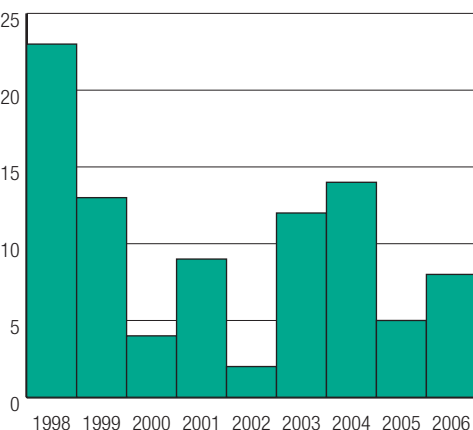
Každý rok dojde v subsystému METRO k mnoha situacím narušujícím jeho spolehlivost a přesnost. Část z nich je natolik významná, že jsou klasifikovány jako mimořádná událost (MU) narušující grafikon vlakové dopravy (GVD). Narušení GVD v současné době řeší výhradně vnitřní norma DP, neboť zákon č. 266/1994 Sb. (o drahách) se zmiňuje pouze o povinnostech provozovatele dráhy v souvislosti s omezením drážní dopravy na minimálně 24 hodin.

Jelikož termín „dlouhodobá“ závisí na subjektivním pohledu každé osoby, je třeba zmínit, že článek se zabývá výhradně omezením provozu na minimálně 10 minut ale spoň v části provozované trasy. V následujícím obrázku je znázorněn počet jednotlivých příčin omezení a průměrný čas potřebný k obnovení provozu. Nejzávažnější příčinou přerušení provozu byly neoprávněné vstupy cestujících do kolejí, které představovaly 21,8 % z celkového počtu 510 MU. Tato hodnota může v budoucnu pro svoji provázanost s kate-

Neoprávněné vstupy



Akce „Bomba“



gorií technických závad znamenat značné riziko. Letos již byly na zkušební trati depa Hostivař zaznamenány dvě krádeže stykových transformátorů a ke stejné situaci může dojít i na provozované trati metra. Příčinou je zejména dlouhodobě neúčinný postup zabezpečování objektů. Vyhodnocování závažnosti hrozby o uložení výbušniny po roce 1998 nevykazuje dlouhodobě významné odchylky a je potvrzením zlepšené součinnosti s Policií ČR. V současné době je vhodné rozšíření spolupráce pro omezení vandalismu po ukončení masových akcí. Příkladem situace, kdy vlak po skončení sportovní akce nebyl doprovázen příslušníky Policie ČR, je zastavení provozu na lince „C“ po dobu 23 minut dne 3.11. Zadímení a výpadek napájení přírodní kolejnice ve stanici Hlavní nádraží byly způsobeny hliníkovou lištou z vybavení interiéru vhozenou do kolejíště.



## ZAJÍMAVOSTI

### Vyjednávání

Bc. Jan Pospíchal, jednotka Provoz Metro

**Vyjednávání je proces smlouvání zaměřený na dosažení vzájemně přijatelných cílů. Vyjednávání je každodenně ve všech sférách našeho života se opakující proces. Je velmi důležitou součástí našeho života. Lze s lehkou nadsázkou říci, že dochází k otevřenému a v některých případech skrytému konfliktu. Vyjednáváme, aniž si to často uvědomujeme.**

Způsob řešení konfliktu je ovlivněn osobnostmi vyjednávačů, závisí na jejich schopnostech, taktice, skutečných potřebách a motivaci.

Cílem vyjednávání je snaha získat nějakou výhodu. Ve své podstatě vyjednávání je kompromis, který je přijatelný pro všechny. Důležité je včas rozpoznat hrozící konflikt

a umět se s ním vypořádat. Konflikt ve své negativní podobě nemusí být na škodu. Naopak může dojít k vyjasnění skutečných potřeb a v případě, že se zdaří konflikt vyřešit, je velmi pravděpodobné, že se jednajících strany sblíží.

Dobré zacházení s argumenty je vaše velká šance na úspěšné zvládnutí konfliktu. Neznamená to, že partnera zavalíte fakty, ale že aktivně nasloucháte jeho argumentům, abyste zjistili jeho záměr a postoj.

**Úspěšný vyjednávač více naslouchá než mluví.** Partnera vždy nechte do detailu vyjádřit stanovisko.

Co je důležité ve vyjednávání:

- **objasnění situace** – kladte otázky. Otázky pomohou odstranit nejistotu nebo odrazit partnerův potenciální úder. Veškeré akce, které při vyjednávání podniknete, dělejte proto, abyste se pohnuli z místa, tedy z původní pozice do pozice, která se blíží oboustranné dohodě,
- **buďte aktivní** – nepřipusťte ustrnutí na mrtvém bodě tím, že vyčkáváte, až vstřícný krok udělá váš partner. Můžete tím vyvolat i určité napětí mezi oběma stranami. Není projevem slabosti pohnout se z místa jako první. Naopak, vypovídá to o mnohých pozitivních směřujících k vyřešení daného problému,
- **styl jednání** – chování by mělo být „měkké“ k osobám, „tvrdé“ k problému. Mezi partnery navodte vztah důvěry, nejednejte z pozice síly. Respektujte rovnocenné postavení. Vaším zájmem je uspokojení vlastních potřeb, buďte však vnímaví i k potřebám druhé strany. Navodte atmosféru ochoty si navzájem vyjít vstříc, nepoužívejte nátlakových taktik,
- **empatie** – schopnost vidět problém i z druhé strany je jedna z nejdůležitějších vlastností vyjednávače. Pochopení partnerova stanoviska neznamená souhlas. Jste pouze ochotni ho vyslechnout a diskutovat o jeho návrhu. Připravujete si tím zároveň půdu pro přednesení vlastní představy,
- **netlačte partnera do kouta** – během vyjednávání se vyvarujte kritických vyjádření vůči partnerovi. Neříkejte: nemáte pravdu, mýlíte se. Mnohem obezřetnější je formulace: „Podle mého názoru...“, „Podle mých před-



stav, informací, apod.“ Vytvořte partnerovi prostor pro změnu původního stanoviska, vytvořte mu ústupový prostor. V opačném případě by se mohlo stát, že partner není ochoten ustoupit jen proto, aby neztratil tvář,

▪ **nahrávejte** – nahrávejte ve smyslu změnila se situace, nemohly být všechny informace. Během vyjednávání každý ze zúčastněných prožívá své emoce. Někdy se snažíte některé z nich skrývat až do konce jednání. Vznikají situace, kdy se usilovně snažíte, aby to či ono na vás nebylo vidět a informace vám unikají. Principiální vyjednávání znamená, že oba partneři přistupují k problému jako společnému,

▪ **buďte otevření** – čím více toho skrýváte, tím je pro vás jednání obtížnější. Někdy můžete odlehčit sobě i partnerovi, když některé emoce vyslovíte nahlas. Oprostíte-li se od emocí, můžete se opět soustředit na svůj cíl a na objektivní kritéria. V některých případech je „**emoční výbuch**“ přínosem a může urychlit jednání.

Přímé vyjednávání – nejefektivnější způsob řešení konfliktů. Strany mají v celém průběhu kontrolu nad procesem i výsledkem jednání. Nedostatečná příprava na jednání, emocionální zainteresovanost vyjednavče a jeho odborné schopnosti jsou největšími překážkami na cestě k dosažení dohody. „**Až získání souhlasu dělá vyjednávání úspěšným**“.

Bohužel v některých případech vyjednávání nastává situace, kterou lze popsat takto: „Kde dochází argumenty, nastupuje hrubá síla“. V daném okamžiku je problém pravděpodobně vyřešen, ale co dál...

#### Role při vyjednávání:

- **řídící člen** – řídí proces vyjednávání,
- **odborně zaměřený člen** – umí dobře formulovat otázky, dokládá jednotlivá stanoviska, fakticky argumentuje na dané téma jednání, žádný důležitý bod jednání nezůstane neprojednán,
- **analyticky zaměřený člen** – argumentace je logická, zajistí správné přizpůsobení zvolené strategie, stanovuje pravidla a program vyjednávání,
- **koordináčnický člen** – využívá empatie, zprostředkovává vztahy mezi členy týmu, vnímá pocity a emoce vyjednávajících, vytváří důvěru a upozorňuje na silné a slabé stránky druhé strany,
- **operativní člen** – operativní řešení, nové postupy, přístupy a variantní řešení. Upozorňuje na podstatné věci v jednání. Oddělí klíčové problémy a detaily. Vidí budoucí důsledky jednotlivých návrhů. Upozorňuje na momenty, kdy vyjednávání směřuje do slepé uličky nebo k neúspěchu.

#### Varianty postupu:

- **vlastní cesta** – sledujte vlastní cíl, argumentujte s cílem přesvědčit druhou stranu o své pravdě. Jste si jisti a máte iniciativu. Nepřestáváte s nátlakem. Vítězství je vaše. Velice tvrdý až arogantní postup,

• **postup „win – win“** – všichni zúčastnění vítězí. Nasloucháte druhé straně, návrhy jsou v souladu s vašimi cíli. Jednáte konstruktivně. Spory řešíte tak, že řešení je výhodné pro obě strany,

• **kličkování** – měníte téma, obcházíte problém, záměrně zdržujete, požadavek sdělujete v samém závěru vyjednávání, udržujete atmosféru nejistoty.

#### Co je důležité při vyjednávání:

- **pohoda a uvolněnost** – do jednání nevstupujte nepřipraveni,
- **důvěra a sebedůvěra** – jste si jisti sami sebou i členy týmu,
- **optimismus a očekávání** – jste perfektně připraveni, nic vás nezaskočí, čekejte nečekaně.

#### Týmové vyjednávání

Při týmovém vyjednávání je základním požadavkem pro úspěšnost kompetentnost vyjednávajících osob. Znamená to tedy, že velmi důležité je sestavení týmu a jeho seřazení.

Před samotným vyjednáváním je velmi důležitá příprava vyjednávání.



Tři základní pravidla:

- **jednejte jen o tom, v čem jste si jisti** – buďte profesionální,
- **pozorujte druhou stranu** – buďte psychologové,
- **flexibilita** – přizpůsobte se situaci a pokud se vám nedaří získat to, co chcete, zvolte jiný postup vyjednávání.

#### Tři etapy realizace:

- **plánování** – vždy je nutné rozmyslet a předem naplánovat jednání. Určit role a zvolit ústupový plán,
- **realizace** – při jednání využívat předem připravený plán,
- **vyhodnocení** – po každém jednání je důležité zhodnocení a příprava na další jednání, pokud jsou jednání dlouhodobější (např. kolektivní vyjednávání).

#### Kolektivní vyjednávání

V mnoha případech je velmi složité a záleží na vyspělosti týmů, které jednání vedou, aby jednání neskouzla do osobních sporů a osobního napadání. Musíme si uvědomit, že jednání se zúčastňují lidé, kteří firmu dobře znají a ve většině případů se znají i navzájem.

Závěrem by bylo vhodné upozornit na několik důležitých faktů, které mohou vyjednávání ovlivnit. Je lhostejné, zda se jedná o vyjednávání individuální nebo týmové.

## Shrnutí

Vždy mějte zvolený cíl, strategii a ujasněte si proces vyjednávání. Určete si krajní limity jednání, maximum (ideální stav), minimum (kam jste až ochotni ustoupit). Podle vývoje jednání korigujte své plány.

Mějte jasno – vaše vize

- jasný cíl,
  - představa o rámcových cílech druhé strany,
  - vždy mějte plán vyjednávání,
  - promyslete variantní řešení,
  - kompromisy dělejte, ale velmi uvážlivě,
  - nenechte uvíznout jednání na mrtvém bodě,
  - vaše kvalitní příprava vám minimalizuje stres,
  - jste si jisti svými kvalitami,
  - nenechte se vmanévrovat do témat, kde si nejste úplně jisti.
- Dobrá znalost partnera – cesta k úspěchu
- získajte co nejvíce informací o cílech partnera,
  - zjistěte předem personální obsazení pro vyjednávání,
  - zanalyzujte, jaké informace mohou mít o vás,
  - zjistěte, jak se připravují,
  - zjistěte, kde mají nejsilnější a kde nejslabší místo,
  - zjistěte, kde máte společný zájem,
  - zjistěte v jakém jsou časovém presu.

## Vyhodnocení

- Vždy proveďte analýzu jednání za účelem vyhodnocení. Z dosažených cílů se poučte a implementujte závěry do dalších jednání,
- poučte se z chyb, využijte úspěchů,
- proveďte dvojí vyhodnocení, jedno bezprostředně po jednání, druhé s časovým odstupem.

Zásady úspěchu při vyjednávání:

- mějte jasný cíl (vizi),
- pokud se nedaří dosáhnout cíle, zkuste jinou variantu řešení nebo jiný okruh a k problému se vraťte s časovým odstupem,
- dbejte na to, aby každé jednání mělo závěr ve formě shrnutí,
- utvořte plán jednání a dodržujte ho,
- nenechte jednání zajít do slepé uličky, buďte vstřícní a nabídněte volbu změny i druhé straně,
- pro udržení druhé strany „u jednacího stolu“ využijte čehokoliv,
- nikdy neodcházejte předčasně z jednání,
- mějte na paměti, že vyjednávání je umění, kterému se dá naučit.

Závěrem lze říci: „*Budete-li odpovědní, budete úspěšní, budete-li úspěšní, musíte být odpovědní*“.

Jak prostě.



## Jízdenky, prosím...

Text: Daniela Kočí

Foto: Jan Horský

Všichni to velmi dobře znají, když sedí v dopravním prostředku, čtou si noviny a najednou je vyruší staré známé „Dobrý den, jízdenky prosím“. Přestože většina lidí platný jízdní doklad má, většinou v člověku přece jenom hrkne. Ženy mají ještě jiný problém, v kabelce lístek dlouze hledají stejně jako třeba vyzvánějící mobil. Ale na to všechno jsou revizoři zvyklí a připravení.

Každé ráno měním podle oblečení kabelku, a to se mi pak lehce stane, že si opomenu ve spěchu všechno pečlivě přehodit. Revizoři mne zastavili jen jednou, když jsem zrovna strašně pospíchala na poradu. Jindy bych měla radost, že si mne konečně všimli a já mohu pyšně ukázat svoji novou zaměstnaneckou průkazku, ale tehdy jsem ze sebe pouze vypravila větu, o které si povídají nejen revizoři dodnes: „Já jsem vaše, chcete ji vidět?“ Konsternovaný revizor tehdy odpověděl NE a ještě dlouho se za mnou díval. To jen na úvod, že revizoři zažívají i zábavné historky, i když těch bývá podstatně méně. Práce s lidmi, kteří se snaží mnohdy někomu obelstít a podvést, není jednoduchá.

## Složité legislativa

V poslední době je jednoznačně velmi pozitivním jevem spolupráce s městskou policií, která jezdí v nočních linkách, a tak je přítomná i kontrol revizorů. Přes všechny tyto snahy ale stejně existuje určitá skupina obyvatel, která v noci jezdí na černo téměř denně. Jsou to recidivisté a revizoři vědí, že z nich stejně nic nedostanou, ani advo-

Ke své lítosti – v tom jsme za jedno jsem dvakrát jela metrem na černo. Pokuty dlužím, taková jsou fakta, žel platbu odsunula jsem ad acta. Zaplatím, leč vzpomenu si na ně, vše podražilo – nájem, proud i daně. Snaha moje rub však má i líc, splácet mohu tak sto padesát za měsíc.

Na adresu DP chodí výjimečně i milé dopisy ohledně pokut, některé to inspiruje dokonce i k veršům....

kátní kancelář ne, a tak je jejich povinností vyloučit je alespoň z přepravy. Takoví lidé nemají u sebe ani žádný doklad totožnosti a většinou stejně nastoupí do některé další tramvaje, to je známý kolotoč. Legislativa je v tomto směru trochu složitá, protože revizor nemá právo se cestujícího dotknout, a tak je to někdy se spícím bezdomovcem opravdu těžké a mnohdy na hranici zákona. Na druhou stranu, kdo by chtěl na bezdomovce sahat, když po dobu služby není možnost nějaké velké očisty a riziko spojené se žloutenkou či jinou závažnou chorobou chce asi málokdo podstupovat. To vy-

světluje fakt, na který si mnozí lidé stěžují, že revizor kontroluje jen „slušné“ lidi.

## Ohled na cizince

Podle slov vedoucího odboru Přepravní kontrola Josefa Hocka berou revizoři ve svých pravidlech ohled na cizince, kteří mají koupený lístek, ale mnohdy úplně jiný, než je zrovna potřeba. Je to způsobeno tím, že málokdo umí cizincům fundovaně poradit, jaký lístek si mají koupit a informační centra Dopravního podniku přeci jen nejsou na každém kroku. Cizinec si neumí přeložit pokyny na druhé straně lístku, tak se často stává, že si lístek jen koupí, ale již si ho neoznačí, protože se domnívá, že koupě stačí. Po využití MHD pak lístek v domnění, že je použitý, vyhodí, ale když ho chytne revizor, většinou se dívá. Revizoři se to snaží vyřešit pouze napomenutím, ale jsou i takoví, kteří to zneužívají a to zkušenosti revizorů našťastí již poznají. Zákon o drahách a silniční dopravě dnes říká, že je revizor oprávněn dát postih. Dříve to nebylo v zákonech, ale ve vyhláškách a tam bylo napsáno, že je povinen udělit postih. Mezi povinnostmi a oprávněnostmi,

Víc neumožní pozemský mi statek, prosím vás o povolení splátek. A slib můj mějte na konci vši snahy, neošidím víc DP hlavního města Prahy. Složenky pošlete na moji adresu, já každý měsíc jak oslíček se ořesu. To čert mi písk, že na černo jsem jela! Dík předem za vše Slováčková Daniela!

která tam nyní vzniká, je určité pole tolerance, a je tedy jen na revizorovi, zda uzná za vhodné pouze vysvětlení či domluvu na místo postihu, resp. přirážky.

## Cit pro černé pasažéry

Mým průvodcem při reportáži o revizorské práci byl pan Jiří a já jsem nestačila „zírat“ nad jeho „čuchem“. Nastoupili jsme do tramvaje, pan Jirka chvíli pozoroval a pak přistoupil postupně ke třem cestujícím, z toho dva neměli platný jízdní doklad. „O prázdninách je téměř tutovka oslovit stu-

denty, protože většina z nich si nekupuje kupón na červenec a srpen,“ odpovídá na můj údiv nad dobrým úlovkem zkušený revizor. Slečna hrabala dlouhou dobu v kabelce a i já jsem poznala, že hledá zbytečně. Bylo mi jí líto, ale nedá se nic dělat, na černo se jezdit nesmí, mně také nedá nikdo v obchodě deset deka šunky zadarmo. Takových studentů bez jízdenky jsme našli za ten den ještě hodně, ale výmluvy měli pohotovité, říkala jsem si, kde se to v nich bere. Jeden si zapomněl peněženku u babičky, druhý dokonce rovnou celý batoh ve Žlutých lázních a jedna dívenka dokonce dělala, že jí museli zrovna teď okrást a žádala revizora o pomoc. Co všechno musí revizor za ten den řešit! Pan Jirka za ta léta už rozpozná, kdo jede bez jízdenky opravdu poprvé, a tak v některých případech se to vyřešilo jen důslednou domluvou.

## Výmluvy studentů a benevolentní pan Josef

Překvapena výmluvami mládeže jsem však ještě netušila, jakou perličku do skládkanky své reportáže budu mít následující den, a že se o ni přičiní přímo moje dcera! Jela ve třicetistupňovém vedru domů z tréninku, na zádech velký tenisový batoh plný raket a špinavého oblečení. „Vidím v soupravě metra revizora, říkám si, doufám, že ke mně nepůjde, protože legitku jsem měla někde úplně vespod, ani nevím kde,“ popisovala začátek příběhu s revizorem moje dcera. Ale revizoři mají nějaký speciální smysl a přesně vycítí, kdo se jich obává. A tak zamířil přímo k Monice. Přehrabovala se v batohu, ale legitka nikde, revizor se právem domníval, že je to opět jedna z prázdninových studentek jezdících na černo. Nakonec s ní i vystoupil na Florenci, kde vyložila ne příliš vábný obsah tašky na lavici a opravdu vespod byla průkazka. Jaké bylo její překvapení, že je ale neplatná, protože kupón byl rok 2006! Co mne však rozčillo nejvíc, že tvrdila panu revizorovi, že jí maminka žádnou novou nepřinesla! Když viděl, že má zaměstnaneckou průkazku, tak mne nechal pozdravovat, vyprávěl jí, jak čte DP-KONT@KT a byl velmi příjemný, ale výchovnou lekci dostala doma ode mne,



protože si za celý půlrok nebyla schopná přehodit starý kupón za nový! Tak jsem si vzpomněla na výmluvy studentů z předešlého dne! Ještě doma se mi snažila namluvit, že jsem jí žádný kupón nedala, což se mnou značně cloumalo a po dvou hodinách ho našla u očkovacího průkazu! Zřejmě mě průkaz jako průkaz, co dodat...

## Uniforma budí respekt

Revizoři nemají status veřejného činitele, a tak jsou v mnoha záležitostech značně omezení, stejně tak má některá omezení i městská policie. Nemůže cestujícího prolustrovat jako policie státní, není k tomu kompetentní. Ale je třeba si uvědomit, že samotná přítomnost uniformy již budí určitý respekt. Pokud cestující odmítne zaplatit na místě a následně prokázat svoji totožnost, revizor ho vyzve, aby ho doprovodil na nejbližší policejní služebnu. Samozřejmě se stává, že někteří mu mezitím utečou. Vzhledem k tomu, že revizoři mají tzv. podílovou mzdu, kdy větší plat je právě z udělených pokut, je to pro ně velká ztráta času a tím i financí. A pokud jde o uniformy revizorů, povinnost nosit je mají pouze v prostorách metra, v tramvaji ani autobusu je mít nemusí z prostého důvodu. Pokud bude „označovaný“ revizor nastupovat do vozu, černí pasažéři si ho okamžitě všim-



nou a mají větší možnost mu uniknout. Revizoři chodí většinou ve dvojici, v metru i ve skupině. Mají rozdělenou Prahu na několik úseků tak, aby se všichni spravedlivě prostřídali a aby se rovnoměrně pokryla síť Prahy a v neposlední řadě také proto, aby si vzájemně neležli do zelí. Na některých místech jsou vyloženy žně, zatímco jinde je mrtvo. „Všichni by dělali nejraději metro a to nejlépe na Muzeu, Můstku, Florenci nebo I.P. Pavlova, prostě centrum města, kde je obrovský dav lidí a tudíž největší procento černých pasažérů! V metru je to navíc přehledné a necuká s vámi ani tramvaj ani autobus, nemusíte si svítit baterkou na zápis, který musí být čitelný,“ vysvětluje Josef Hocek. Na metru jsou

proto často organizovány kontroly ve spolupráci s městskou policií, a tak mnohdy můžeme vidět revizoře nejen ve dvojici, ale ve velké skupině.

Nejvíce černých pasažérů se tudíž chytne v metru, potom v tramvaji, autobusu a nejméně na lanové dráze na Petřín. Na základě dohody s ROPIDem o jednotné přepravní kontrole kontrolují revizoři i třístovkové linky, ale tady je situace trochu jiná, protože se nastupuje předními dveřmi a cestující jsou povinni ukázat cestovní doklad řidiči, takže se zde dělají kontroly v malé míře a pokuty jsou tu minimální. A jak je zajištěno, aby si revizor „nepřivydělával“, když nemá službu? „To nelze, je to zajištěno směnou, kdy se na něho vztahují veškerá práva a ochrana. Dříve tomu bylo jinak, kdy byly revizoři na vedlejší pracovní poměr, to byl trochu problém. Mohli si dělat kontrolu kdykoliv chtěli, nebyla nad nimi taková kontrola, jako je tomu dnes. Novým zákonem o mzdě se tyto vedlejší pracovní poměry zrušily, a tak někteří odešli úplně a mnozí zůstali na hlavní pracovní poměr.“

Dnes je v Praze celkem asi 140 revizorů, kteří pracují na směny 365 dní v roce, soboty, neděle i svátky. Měsíčně zkontroluje revizor asi 400 lidí a uloží přibližně 160 přírážek. Údaje ze statistiky uvádějí, že se ročně dává advokátům k vyřízení asi 81 340 pohledávek.

## Pokuta od pětistovky do několika tisíc

Postih může cestující zaplatit přímo na „místě činu“ revizorovi bez udání osobních údajů zcela anonymně, v tom případě vystaví revizor „Doklad o zaplacení přírážky“, což cestujícího stojí pětistovku, nebo vystaví „Zápis o provedené přepravní kontrole“ s použitím osobních údajů, na který může cestující zaplatit do patnácti dnů po kontrole na pokladně centrálního dispečinku Na Bojišti, v takovém případě stojí zapomnětlivost či nekalý úmysl 500 korun plus 14 korun cena jízdenky, po této lhůtě už je to 950 korun. Pokud nezaplatí ani tuto částku ve stanovené lhůtě jednoho měsíce, přijde mu poštou upozínka před žalobou, kterou již dále vyřizuje advokátní či právně komerční kancelář, ale tady už se k částce 950 korun připočítávají další položky, jako je poštovné, DPH, právní zastoupení, což dělá zhruba 1 060 korun. Pokud se však cestující prokáže do 15 pracovních dnů na centrálním dispečinku Na Bojišti cestovním průkazem, který byl platný v době, kdy byl osloven revizorem, zaplatí pouze manipulační poplatky ve výši 50 korun.

Oba doklady jsou číselně přesně evidovány a revizoři je po směně odevzdávají na centrální dispečink, protože podle zákona o ochraně osobních údajů si je nesmí vzít s sebou domů a odevzdat je třeba druhý den ráno, ale musí je odevzdat po



ukončení pracovní doby. Díky tomu každá směna revizora končí na centrálním dispečinku, přestože je třeba na druhém konci Prahy. Spolu s nimi musí tím pádem sloužit i pracovníci oddělení Zabezpečení kontroly, a to včetně sobot, nedělí a svátků. Zapomenout jízdenku může každý, ale ne každý přistupuje k postihu stejně. Mnoho lidí je na revizoře hrubých, mnozí píší na Dopravní podnik dopisy velmi sprostého ražení, ale to není žádná novinka, lidé někdy platbu pokuty oddalují v domněnce, že se na to nějak zapomene, a pak se diví, že to za ta léta dělá mnoho tisíc, ale potom se mohou rozcilovat jen na sebe a svoji liknavost.

## Inspirace z Brna

K dobrému vnímání revizorů by jistě napomohla asistenční služba pro potřebné zákazníky, jako je tomu v Brně a kde to funguje perfektně již několik let. Revizoři jsou tam příležitostně v roli asistentů, kteří pomáhají starším a tělesně postiženým lidem s přepravou. Funguje to tak, že dispečer na základě objednávky připraví přesně trasu a určí člověka, který službu provede. Vyškolený revizor se při nástupu na směnu dozví, kdy má být na určené zastávce, odkud je asistence vyžadována. Revizor normálně kontroluje cestující až na dané místo, kde se stává asistentem a po dokončení činnosti se zase stává revizorem. Brno je v tomto směru unikát, revizoři se tam v době výluk stávají také informátory v ulicích města. Jistě příklad hodný k zamyšlení i jinde, brněnská veřejnost vnímá revizoře nejen jako kontroly a „pokutáře“, ale i jako pomocníky v nouzi. Je nutné si ale uvědomit, že kontroly se dělají všude a nad vším. Revizoři v MHD jsou jen více vidět a v očích veřejnosti jsou nepříliš dobře vnímáni, i když situace se v poslední době zlepšuje. Rozumní lidé si snad více uvědomují, že revizoři chrání poctivce, a že jet bez jízdenky je úplně stejné jako ukrást máslo v samoobsluze. Za zboží se musí platit, stejně jako za služby. Od holiče taky odejde málokdo bez placení....



## Chce-li revisor vykonati kontrolu vozu, přiblíží se k němu způsobem nenápadným a vstoupí do něho náhle

Mgr. Pavel Fojtík, Archiv

Služba revizorů patří k pražské městské hromadné dopravě prakticky od jejího počátku, i když o nejstarším období máme jen velmi strohé informace, spočívající fakticky jen ve skutečnosti, že revizoři existovali.

Napsat podrobnější historické pojednání o revizorech a jejich práci, ale i o černých pasažérech, by zabralo mnohem více místa. Následující řádky se proto omezí na jakýsi kaleidoskop o revizorské práci v letech dávno minulých.

### Revizor nekontroloval jen černé pasažéry

Dnes si revizory představíme především jako zaměstnance DP, kteří kontrolují, zda cestující nejede „načerno“. Ano, býval to jejich úkol, ale v dřívějších dobách měli o to, aby cestující měli platné jízdenky, dbát především průvodčí. Revizoři kromě cestujících kontrolovali i práci průvodčích – zda správně označují jízdenky, zda vydávají správné jízdenky (jízdenek bylo mnoho druhů v závislosti na konkrétním tarifu v daném období), ale měli také právo zkontrolovat, zda tržba v brašně průvodčího odpovídá skutečně prodaným jízdenkám. Tržba se odváděla každý den, o prodeji jízdenek se vedly přesné výkazy, a tak provést takovou kontrolu bylo celkem jednoduché. „Vstoupí-li revizor do vozu, má jemu konduktér svůj výstřížek podati, na vyzvání téhož bloky jízdních lístků ukázati a pakli se toho žádá, také peníze ke kontrole odevzdati,“ uvádí se v předpisech pro konduktéry pražské kočky z roku 1889.

### Prohřešky cestujících

Cestující se vždy snažili více nebo méně jezdit bez jízdenky. V dřevních dobách pražské MHD se často vylmouvali (a zcela jistě jen někdy šlo o pravdivou omluvu), že jim „odešel kolega s lístkem“. V takových případech si cestující museli zakoupit novou jízdenku, jak o tom svědčí několik dochovaných výkazů o kontrole z léta 1908. Často bývali cestující přistiženi, že „přejeli“, tj. měli jízdenku, která je opravňovala jen k jízdě v určitém pásmu nebo v určitém rozsahu stanic. To se stávalo v době, kdy platil stanicový či pásmový tarif. V těchto případech museli zaplatit příslušný doplatek. Pokud měl cestující nesprávně označenou jízdenku (například vinou průvodčího),

měl revizor právo ji cestujícímu odebrat. Jen díky tomu se nám dochovaly dodnes některé jízdenky...

### „Pokuty“ zpočátku nebyly

V roce 1901 bylo z hlediska postihu cestujících jen konstatováno, že kdo se nemůže prokázat jízdenkou, například proto, že ji ztratil, musel zaplatit znovu. O nějakých pokutách v dobových předpisech není ani slovo. Naproti tomu byly přesné sazby stanoveny za rozbítí oken – podle velikosti se náhrada počítala od 60 haléřů za rozbítí skla ve dveřích až po 5 korun za rozbítí čelního skla vozu. Peníze vybíral průvodčí, který cestujícímu vystavil stvrzenku. Náhradě škody se pochopitelně nevyhnul ani provozní personál. Samotné pokuty byly zavedeny až později, zpočátku ve výši 1 koruny (přibližně pětinašobek jízdného), později se pak tento peněžité trest zvyšoval.

V roce 1922 Elektrické podniky pracovaly na novém přepravním řádu. Při jeho projednávání ministerstvo železnic správní radě Elektrických podniků navrhlo, aby uvážilo, zda není vhodnější používat místo slova „pokuta“ výraz „přírůžka“ s odůvodněním, že „slovo pokuta předpokládá jaksi zlou vůli, která nemusí v žádném případě být.“ *Elektrické podniky navrhly zvýšení pokuty na 5 Kč. „Cestující, kteří neuposlechnou pokynů udělovaných zřízencem dráhy podle ustanovení tohoto dopravního řádu, podléhají policejním trestům (peněžité pokuty od 2 do 200 Kč, nebo vězení od 6 hodin do 14 dnů ... nepodléhá-li takové provinění podle své povahy přímo všeobecnému zákonu trestnímu.“ Ačkoliv v létě 1923 Elektrické podniky připravily novou verzi novely dopravního řádu, bylo vydání nového předpisu nakonec oddalováno až do roku 1932.*

### Zpráva o tajném pozorování

Také nad revizory se vznášel mrak kontroly. Ani průvodčí, ani revizoři nebyli všemocnými pány. Čas od času úředníci Elektrických podniků prováděli kontrolu pořádku na konkrétních linkách. Zajímalo je výkon služby průvodčích, ale i provádění kontroly revizory. Dochovalo se nám několik zpráv o tajném pozorování.

*Například 11. ledna 1904 úředník F (až do dnešní doby se zachovala anonymita kontrolujících úředníků) „zůstal na trati Smíchovské a pozoroval revisora Skálu, který přijel od nádraží vozem č. 52 a vystoupiv u oné zastávky (U Jelena, pozn. red.) šel pěšky do Smíchovské remisy, odkud po 7 m opět vyšel a šel na zastávku u akc. pivovaru, kdež vstoupil do vozu č. 121, kterýmž pak v 8 h 17 m přijel k zastávce Plzeňské třídy a odjel vozem č. 102 v 8 h 25 m tratě Žižkov – Západní nádraží ku kostelu Smíchovskému.“ Úředník E si v hlášení postěžoval, že ho průvodčí č. 39 vozu č. 158 „jakož i jednu osobu (dámu) uvnitř vozu celou*

tuto trať (Král. Obora – Král. Vinohrady, pozn. red.) ponechal, aniž by se jich po nějakém průkazku k jízdě ptal“. *Při jiné kontrole, 31. března 1904, jel úředník D po trati Spálená ulice – Národní divadlo (nenechte se mýlit, blízkostí stanic, jednalo se téměř o okružní linku). Dozvídáme se, že úředník „nastoupil sám do vozu č. 58 u techniky a jel, aniž by se ho průvodčí č. 93 po lístku ptal až k pivovaru vinohradskému... Revisor spatřen nebyl.“ Také v dalších vozech na dalších linkách dlouho úředník D nenarazil na žádného revizora. Zaregistroval alespoň jiné nedostatky personálu, především, že mnoho řidičů či průvodčích nemá na stejnokroji služební číslo, že průvodčí nehlásí stanice. Teprve později mohl pozorovat službu dvou revizorů. Úředník E měl ve stejný den tak trochu smůlu, protože během jeho tajného provozování se nesetkal ani s jedním revizorem.*

Z celkového hodnocení tajného pozorování podúředníků, mezi které provozní personál i revizoři patřili, vyplynulo, že revizoři konají kontroly nedostatečně. „Revizoři musí v různých dobách na různých místech se objevovati a nikoliv na jednom místě, vždy v tutéž hodinu,“ praví se ve zprávě o výsledku tajných kontrol. „Zdá se, že průvodčí vědí, kde revisor se nalézá a konají v takových případech řádně službu.“ Ostatně jak by ne, když revizorům byla přikazována služba vždy pravidelně na téže lince...

Správní rada Elektrických podniků došla k přesvědčení, že kontrola revizorů je nedostatečná a vyžaduje dokonalou reformu, která by umožnila revizorům provádět účelnou kontrolu a současně, aby „revisoři sami postaveni byli co do vykonávání jejich služby pod účelnou kontrolu nadřízených“.

### Stejnokroj či odznak?

Poznat revizora bylo v době výše uvedené tajného pozorování snadné. Nosil stejnokroj jako provozní zřízenci. Jenže v případě revizorů byla uniforma „na závalu jak



Fotografií revizorů mnoho není. Tento snímek pochází snad z roku 1910. Revizor je již v „civilu“, ale i bez odznaku je celkem charakteristický.





Skupinový snímek z roku 1926 znázorňuje dozorce vozby (tj. dispečery), zaměstnance tzv. dopravní kanceláře a také revizory (v zadních řadách) – opět v nezbytných buňkách.

ve příčině překvapování zřízenců, tak i obecně.“ Nezbyvalo tedy, než věc řešit jiným způsobem.

Ministerstvo železnic svolilo 9. května 1903 svým výnosem, aby „úředníci a podúředníci elektrických drah nosili po čas služebního výkonu ku své legitimaci odznak“. Při zavádění nových stejnokrojů pro dopravní zřízence v roce 1904 se však přesto počítalo i s uniformou pro revizory. Nakonec ale správní rada rozhodla, že revizoři budou chodit v obleku občanském, avšak přesně definovaném (i barevně), včetně nezbytného „tvrdého klobouku“, takže při troše cviku nebylo revizora těžké poznat. Vyhláška o služebním odznaku vstoupila v platnost až 1. října 1904 a od té doby tedy revizoři chodí v civilu.

## Pravidla pro podúředníky provozu

Na závěr našeho kaleidoskopu ještě nahlédneme do Pravidel pro podúředníky provozu z roku 1910, kde byly přesně stanoveny úkoly a služební postupy revizorů. Právě z nich jsme si vypůjčili i poněkud delší název tohoto článku.

„1. Obor působnosti.

Jak z pojmenování jest patrno, náleží revisorům kontrola veškerého počínání provozního personálu jako průvodčích, pokud se týče výdaje a prohlídky lístků a vedení výkazů. Kontrola tato provádí se tudíž nejen u zřízenců, ale i pokud se užívání drah týče, také i u obecnstva. Revisor musí dále k tomu míti zřetel, aby průvodčí ve službě byl nejen řádně uniformován, ale

aby měl také v pořádku a úplně veškerý pomůcky a odznaky, k výkonu služebního potřebné.

Bylo by však chybou neučiniti buď příslušné oznámení nebo zaříditi odpomoc, kdyby revisor zpozoroval ve výkonu ostatního provozního personálu neb v zařízení dráhy nějakou vadu.

2. Služební okresy.

Síť elektr. drah rozdělena jest na jednotlivé okresy, z nichž každý přidělen jest jednomu neb více revisorům. V tomto okresu vykonává se revisory kontrola na veškerých vozech v něm pojíždějících. Mimo to jsou revisoři povinni vykonávati kontrolu i na jiný, přímý rozkaz svých představených.

3. Jaká jest kontrola.

Kontrola jak průvodčích, tak obecnstva musí býti namátková, postrádající vsí pravidelnosti. Provádění této namátkové kontroly svěřeno jest obratnosti kontrolora (revisora), při čemž jest zapotřebí vzíti ohled na vozy zvláště obsazené, na dobu provozu, na spolehlivost neb nespolehlivost personálu, na místa, kde obecnstvo začasť přejíždí a konečně i vozy nejčasněji a nejpozději pojíždějící. Nikoliv častá, ale účinná kontrola jest správnou. Služební odznak buď nošen pouze při služební kontrole, jinak, aby kontrolor nebyl pozorován, budiž sňat.

4. Jak se provádí kontrola.

Velice důležitým služebním výkonem jest revise lístků. Jest možno, že mezi těmi mnohými lidmi, kterým svěřena byla služba průvodčích, naleznou se tu a tam tací, kteří podlehnou pokušení a dopouštějí se nesprávností. Avšak i mezi obe-

censtvem vyskytují se mnozí, kteří chtějí dráhu poškoditi aneb využítují nepozornost průvodčího, aby bez placení použili dráhy. Chce-li revisor vykonati kontrolu vozu, přiblíží se k němu způsobem nenápadným a vstoupí do něho náhle. Při revisi jest v první řadě zjistiti, zda-li každý cestující jest opatřen lístkem, platným pro jízdu, kterou koná. Při této kontrole musí revisor míti po ruce jízdní výkaz průvodčího. Není-li některá osoba opatřena lístkem anebo má-li lístek nesprávný, jest obratným způsobem ihned na místě zjistiti, zda-li vinu nese průvodčí a to pokud možno, zda-li se tak stalo buď jen z nedbalosti, anebo v úmyslu podvodném, anebo spadá-li vina na cestujícího. Nese-li vinu průvodčí z nedbalosti neb nedostatečnou píli, budiž o případu učiněno řiditelství oznámení druhý den. Vyšly-li na jevo takové okolnosti, které opravňují k podezření z nekalé manipulace, jest učiniti oznámení ihned. Stal-li se případ vinou cestujícího, jest vydání správného lístku ihned zaříditi s poukazem na možné následky pro průvodčího. Osoby, kteréž by tak učiniti nechtěly, jest slušně poukázati na platný provozní řád a pokud by smírné pokusy o zaplacení zůstaly marnými, zjistí se dotyčná osoba po případě za pomoci stráže bezpečnostní. V každém případě jest nutno, aby revisor podrobil celý vůz důkladné prohlídce i pokud se týče lístků předplatních, volných a různých legitimací. Jde-li o osobu zvláště podezřelou, vykoná se občasná křížová kontrola dvěma nebo více revisory, kteří zvláště za tím účelem se smluví.“



## Holandsko: Transdev přebírá řízení Connexxion

Text: Ing. Zdeněk Došek, oddělení Oborové vztahy

Foto: Archiv redakce

V prosincovém čísle DP-KONT@KTu z roku 2006 jsme uveřejnili dva články týkající se zkušeností z privatizace tramvajového systému města Melbourne v Austrálii a úlohy, kterou v ní hrál jeden z velkých evropských provozovatelů, Transdev.

Na začátku července 2007 obdržel Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost oznámení Connexxion Holding o dosažení předběžné dohody s konzorciem francouzské dopravní společnosti Transdev a Bank Nederlandse Gemeenten o převodu dvou třetin akcií. Connexxion uvádí, že je spokojen s volbou Transdev, neboť tyto dvě společnosti se dokonale navzájem doplňují co se týče znalostí a zkušeností. Transdev se specializuje na podzemní dopravu a je světovým lídrem pro městské tramvajové systémy a moderní tramvaje, navíc má rozsáhlé zkušenosti s public-private partnership (PPP). Síla Connexxionu spočívá v autobusech, taxi-dopravě, dopravě malých skupin cestujících a vodní dopravě.

Connexxion a Transdev prohlašují, že spojují své znalosti a zkušenosti v oboru osobní dopravy a budou působit jako plnohodnotná aliance na nizozemských a evropských trzích. V rámci skupiny bude moci Connexxion růst v Nizozemí svým vlastním jménem a na svou vlastní zodpovědnost. Převzetí akcií nemá žádný vliv na počet pracovních míst a pracovní podmínky zaměstnanců Connexxionu.

Tato událost je tak další ilustrací nejnovějšího vývoje na evropském trhu veřejné dopravy po červnovém definitivním přijetí nového nařízení Evropským parlamentem a Radou. Článek přináší bližší informace jak o vlastní fúzi tak o strategii a struktuře Connexxionu.

Zpráva o fúzi Connexxion a Transdev je názorným příkladem zásadních změn, kterými prochází sektor veřejné dopravy na krátké a střední vzdálenosti. Dopravní podnik Praha na toto téma zadal studii společnosti Deloitte pod názvem „Analýza příležitostí a rizik návrhu nařízení a věcného záměru zákona v oblasti služeb ve veřejné dopravě“, v jejímž rámci společnost Deloitte uspořádala dne 28. května 2007 prezentaci za přítomnosti pana Hanse de Vlieta, partnera Amsterdamské pobočky společnosti a bývalého generálního ředitele Dopravního podniku Amsterdam. Pan de Vliet přednesl velice zajímavou prezentaci na téma, jež bylo předmětem studie Deloitte, a jejíž centrální součástí byla role a praktiky „velkých hráčů“ při liberalizaci trhu veřejné dopravy

v Evropě. Pan de Vliet, jako bývalý člen představenstva Connexxion, ve své prezentaci velmi zaslíbeně ukázal na hlavní prvky současného vývoje, jejichž neoddelitelnou součástí je strategie „velkých hráčů“, stejně tak jako strategie dopravců, kteří chtějí být úspěšní na rozvíjejícím se trhu.

Domníváme se proto, že v návaznosti na studii Deloitte, která ve své podstatě pouze shrnula to, co díky našemu zastoupení ve Výboru pro EU UITP a v dalších jeho útvarech dlouhodobě sledujeme, včetně naší průběžné oponentury v procesu tvorby věcného záměru legislativních změn ve veřejné dopravě v ČR, bude užitečné uvést některé další informace o největším holandském dopravci Connexxion.

### Průběh privatizace

Dosavadním vlastníkem akcií Connexxion byl holandský stát, zastoupený ministerstvem financí. Proces privatizace Connexxionu byl zakončen 29. června 2007 vzájem-



nou dohodou ministerstva financí a představenstva Transdev. Skončily tím nejistoty nad výsledkem, kdy na startovní čáře na podzim 2006 stálo celkem 14 adeptů, mezi kterými bylo několik velkých evropských dopravců, zlakaných vidinou převzetí kontroly nad podnikem s velkou reputací. V lednu 2007 jich již zůstalo pouze šest, v dubnu tři a výsledně to byl TRANSDEV a jeho prezident Philippe Segretain, který nejprve vyšel vítězně ze srovnání s Deutsche Bahn a posléze z finálního duelu s britským First Group.

Connexxion představuje v Holandsku 35 % místního trhu veřejné dopravy (který představuje 50 % trhu otevřeného konkurenci). Jde o multimodálního provozovatele (tramvaje, železnice, autobusy, lodní doprava, taxi), jehož standardy kvality jsou v Holandsku referencí. Vlastní operace se provede ve dvou fázích, nejprve budou prostřednictvím holdingu představujícího prostředníka odkoupeny dvě třetiny kapitálu (pravděpodobně v září/říjnu po formálních schváleních výbory podniků a Bruselem), poté poslední třetina v termínu pěti let.

Holding bude ze 75 % vlastněn Transdevem (díky finančnímu příspěvku Caisse des

Dépôts et Consignations) a z 25 % BNG, holandskou bankou pro místní územní celky.

Konkrétně nepůjde o žádné brutální převzetí Connexxion. Naopak, a to je jedno z tajemství úspěchu Transdevu, Francouzi zamýšlejí vytvořit přidanou hodnotu promyšlením týmů, vstupem vedoucích pracovníků Connexxion do řídicího výboru Transdevu a naopak přímého podílu řídicích pracovníků Transdevu, a z nich v první řadě generálního ředitele Joel Lebretona, na procesech integrace holandského provozovatele. Amsterdamu se velmi zamlouvala decentralizovaná struktura Transdevu, obecně pak kapacita zajistit harmonický sociální přechod a zachovat identitu Connexxion, která vedla k tomu, že holandští partneři nabyli jistoty (představenstvo Connexxion hlasovalo pro Transdev jednomyslně).

Hlavním trumfem na vázkách je finanční síla Caisse de Dépôts, která neváhala svoji filiálku podporovat v průběhu operace a přislíbila garance spočívající v její přítomnosti po dobu pěti let, což je jednou z hlavních jistot jak pro provozovatele, tak pro místní investory a banku BNG.

Po rekordních výsledcích v roce 2006 tak Transdev znovu potvrdil, že jeho strategie, tvořená provozovatelským pragmatismem, respektováním místních kultur sektoru a decentralizací systému managementu, se zamlouvá organizačním autoritám.

### Informace o Connexxion (dle výroční zprávy za rok 2006)

#### Rozšiřování aktivit

Ve zprávě za rok 2006 se hovoří o tom, že ministr financí informoval dolní komoru holandského parlamentu o prodeji akcií Connexxion dopisem z 10. června 2006. Dolní komora tento záměr schválila v září 2006. Connexxion vyjadřuje v příslušné kapitole potěšení nad rozhodnutím o prodeji akcií a je přesvědčen, že privatizace dovolí Connexxionu naplnit jeho ambice stát se jedním z vedoucích provozovatelů na celoevropském trhu.

Současně s rozhodnutím o privatizaci přinesl rok 2006 posílení základny pro další expanzi činnosti Connexxion. Od prosince 2006 zahájil, na základě licence udělené mu inspektorátem managementu ministerstva dopravy, provozování regionální železniční linky „Vallei“. Svoji pozici provozovatele městské veřejné dopravy posílil akvizicí dvou městských dopravních podniků, utrechtského GVV a Novio z Nijmegen. Po ohlášení zamýšlených akvizicí Holandskému úřadu pro konkurenci na konci roku 2006 byl příjemnou zprávou závěr úřadu, že ani pro jednu z obou transakcí není zapotřebí žádné licence, což interpretují jako praktické potvrzení



příležitostí pro další růst Connexxion v Holandsku. Pro rok 2007 tak očekávají prudký nárůst příjmů oproti roku 2006.

## Inovace

Integrální součástí výroční zprávy jsou celostránkové rozhovory s význačnými osobnostmi sektoru, jak pracovníky provozovatele, tak z jiných institucí angažovaných v otázkách mobility.

Z rozhovoru s **Rein Willemsem, prezidentem Shell Nederland** vyplývá vysoké oceňování Connexxion jako jednoho z pionýrů v oblasti experimentů s alternativními palivy. Prezident nizozemské pobočky světové ropné společnosti uznává veřejnou dopravu jako klíčovou součást jejich mixu mobility a tak jak se silnice stávají stále více a více jevištěm zácp, uznává potřebu inovativních řešení problému mobility za stále více urgentnější. Oceňuje ochotu Connexxion brát na sebe technická a komerční rizika a experimentovat, a to jako životně důležitý krok na cestě k udržitelnému řízení dodávek energie. Dobrým příkladem angažování Connexxion na tomto poli je významný projekt na zavedení 20 vodíkových autobusů do veřejné dopravy v oblasti Velkého Rotterdamu do roku 2010.

Podobně vyznívá rozhovor s **Wim Galjee, konzultantem firmy de Baak**, kde se podílel na vývoji „**Základů růstu**“, **vnitropodnikového školícího programu**. Z jeho interview: „Žádná firma si již nadále nemůže dovolit ignorovat vztah mezi rozvojem zaměstnanců a cestou, kterou se firmy samy rozvíjejí, nebo se v budoucnu chtějí rozvíjet. Proto, kdykoli na mně firma požaduje vyvinout školící program, snažím se najít, jakým druhým problémů je firma vystavena a jaké k nim lidé zaujímají postoje. Jakmile to zjistím, můžu dělat vazby mezi „hard“ a „soft“ aspekty. „Základy růstu“ jsou v linii s tímto přístupem a zahrnují kurzy týkající se aspektů od personal leadership a tvorby hodnot pro zákazníky až k logistice a finančnímu managementu. Connexxion je podnik, který je v pohybu, protože je zvyklý na stále se měnící trh. Manažeři musí být schopni pracovat s tím, že mají tento aspekt stále na mysli“.

## Veřejná doprava v Connexxion

Provoz veřejné dopravy je v Connexxion zajišťován Connexxion Public Transport se základnou v Hilversumu a Hermes Groep, NV z Weertu. Od 1. ledna 2007 k nim přibýly dva městské dopravní podniky GVVU Utrecht a Novio Nijmegen. Zajišťují autobusovou a kolejovou dopravu v Holandsku, se zaměřením na regionální osobní dopravu a městskou osobní dopravu v řadě velkých a středních měst. Služby jsou poskytovány na základě koncesí udělovaných místními úřady, jako jsou provinční a městské rady a úřady zodpovědnými za tzv. „Rámcová území zákona o veřejné dopravě“.



Trh veřejné dopravy se stává stále více trhem evropským, a proto se Connexxion rozhodl založit obchodní organizaci pod zkratkou EPTO pro soukromé dopravce na evropském trhu osobní dopravy. Dalšími zakládajícími členy vedle Connexxion jsou Arriva, Barraqueiro, First Group, Go-Ahead, Keolis, National Express, Stagecoach, Transdev a Veolia. Cílem EPTO je získat určitou míru vlivu nad pravidly a nařízeními vydávanými Evropskou komisí.

## Passenger Transport Act – zákon o veřejné dopravě

Ministerstvo dopravy vydalo na konci roku 2006 doplněk k zákonu o veřejné dopravě – Passenger Transport Act z roku 2000. Tato úprava zákona reaguje na dopady povinných procedur výběrových řízení pro provozovatele veřejné dopravy v Holandsku a prodlužuje maximální trvání autobusových koncesí ze šesti na osm let. Původní plán počítal, že veškerá regionální veřejná doprava bude v povinných výběrových řízeních rozdělena do 1. ledna 2006 a stejná povinnost bude od 1. ledna 2007 naplněna pro městskou veřejnou dopravu. Obě data se ukázala již v průběhu tohoto období jako nerealistická a povinnost byla odsunuta na pozdější termín. Nařízení vydaná ministerstvem na konci roku 2006 zavádějí pro úřady zodpovědné za smlouvy povinnost dát koncese na veřejnou dopravu (s výjimkou kolejových služeb) do výběrových řízení od 1. ledna 2007. Výjimka je pouze pro úřady městské dopravy v Amsterdamu, Rotterdamu, Haagu a Utrechtu, které jsou povinny dát autobusové koncese do výběrových řízení od 1. ledna 2009 a koncese na kolejovou dopravu od 1. ledna 2017. **Pro první tři citovaná města je první povinnost posunuta na 1. ledna 2012, za podmínky,**

**že bude zvolena jedna společná, kombinovaná koncese pro autobusy, tramvaje a metro.** Jestliže místní úřad ztratí kontrolu nad svým městským provozovatelem od 1. ledna 2007, jak to bylo v případě Utrechtu zakoupeného Connexxion, termín 1. ledna 2009 je automaticky posunut na 1. ledna 2012. Ve znění nového nařízení znamená nákup Novia Connexxionem od 1. ledna 2007, že povinnost dát koncese do výběrových řízení nevstoupí v platnost před 1. lednem 2010.

## Taxi služby

**Taxi služby Connexxion BV** poskytují řadu forem dopravy pro menší skupiny cestujících po celém Holandsku. Jde o služby jako jsou autobusy pro školní dopravu, doprava pro zdravotní sektor a jiné instituce, doprava pro handicapované, doprava na objednávku a další. Tyto systémy kolektivní dopravy jsou často předmětem výběrových řízení vypisovaných místními, regionálními či provinčními úřady ve velkých balících.

Vedle toho Connexxion taxi služby též provozují auta s řidičem pro vedoucí pracovníky podniků, ambulance a dopravu na amsterdamské letiště Schiphol. V roce 2006 Connexxion taxi služby odpověděly na 84 nabídek v rámci EU smluvních procedur a byly úspěšné v 36 případech. Příjmy Connexxion za rok 2006 za tyto služby činily 183,5 milionu Euro.

## Zájezdové služby

Za poskytování soukromých dopravních služeb pro skupiny cestujících zodpovídá **Connexxion Tours**. Tyto služby zahrnují Holandsko i cizinu ve formě organizovaných turistických zájezdů a pronajímání autokarů s řidiči. **Connexxion Projexx** se specializuje



na dopravní služby pro konference a speciální události.

Connexion Tours kryje též kolem 15 % potřeb divize veřejné dopravy pro doplňková vozidla během špičkových hodin. Trh autokarové dopravy pokračuje nadále jako scéna intenzivní cenové konkurence, ale i přes řadu bankrotů přitahuje stále nováčky. Z důvodů Cost Efficiency byly obě divize Taxi Service a Tours spojeny pod jeden společný management. Jako příklad vítězných výběrových řízení pro Connexion Tours může sloužit smlouva uzavřená s ministerstvem obrany na základě evropského výběrového řízení pro dopravní služby pro jeho zaměstnance a dodavatele v Evropě.

## Spolupráce s ROVER, holandskou asociací uživatelů veřejné dopravy

Z rozhovoru s **Michaelem van der Vlisem**, předsedou asociace, která má přes 7 000 členů, vyplývá její speciální pozice ve vztahu ke Connexion. Všude, kde Connexion zajišťuje provoz, existují konzultativní tělesa cestujících, v nichž je vždy ROVER zastoupena spolu s dalšími spotřebitelskými skupinami. Pan der Vlis vysoce oceňuje nápaditost zaměstnanců Connexion a tvrdí, že cenu cestujících, kterou obdržel za projekt v Almere, si plně zaslouží. Jako příklad, konzultativní těleso cestujících si může vytvořit svůj vlastní jízdní řád na internetových stránkách Connexion, a jakmile je zaveden, začít ho tisknout.

## Techno Service Nederland

TSN zajišťuje údržbu, opravy a řízení vozových parků komerčních vozidel se speciálním zaměřením na vozidla veřejné dopravy, taxíky a autokary, včetně obnovení vzorků pneumatik, prostřednictvím své dcery Roline. Mezi klienty patří četní

regionální a městští dopravci. Cílem TSN je být ziskovou společností ve prospěch Connexion. Velkou příležitostí vidí v budoucích letech v nařízení evropské komise, zakazujícím výrobcům automobilů udělovat smlouvy na prodej a údržbu jejich automobilů, včetně lukrativního prodeje náhradních dílů, specializovaným dealerům.

Pro TSN s jeho širokým spektrem služeb a celonárodní sítí poboček představuje tato zásadní změna ve struktuře automobilového trhu velké příležitosti.

TSN má celonárodní síť 51 dílen, včetně pěti opraven. Jeho centrální sklad v Culemborgu zásobuje všechny tyto pobočky TSN náhradními díly na denní bázi.

## Profil rizik

Koncese by se mohly stát neprofitabilní, pokud by se nepodařilo zvýšit počet cestujících. Je zapotřebí demonstrovat atraktivnost dopravního řešení nabídkou přitažlivého plánu kombinovaného se zlepšenými informovaním cestujících, diferencovanými cenami a vysokou úrovní služeb a vozidel. **Zavedení tržních sil na trh veřejné dopravy přineslo řadu rizik a nejistot ve vazbě na:**

- podíl Connexion na trhu,
- jeho konkurenceschopnost,
- velikost trhu jako celku.

Na rok 2007 bylo v plánu dát do výběrových řízení zhruba 13 % obratu Connexionu. Specializovaný tendrový tým již v minulých letech prokázal dostatečnou schopnost vítězit v nabídkových procedurách.

Konkurenceschopnost závisí na tom, jak se podaří zvýšit účinnost jak zaměstnanců, tak vozidel a zlepšovat tak celkovou produktivitu. Za nejdůležitější je označováno zlepšit využití vozidel dvěma způsoby: zvýšením náročnosti v praxi kapacitního managementu a redukováním jak času spotřebovaného na údržbu, tak frekvence údržbového cyklu.

## Interview s panem Hansem Ratem, generálním sekretářem UITP

„UITP podporuje inovace a debatu o nich. Veřejná doprava není sektor pro ziskový business, což znamená, že potřebujete jiné faktory, které by garantovaly pokračování její úspěšné existence. Connexion je velmi aktivní člen našeho svazu a má plány expandovat taky mimo Holandsko. Connexion si je vědom, že chce-li přežít, potřebuje růst a své ambice pro mezinárodní růst předvést nyní, kdy se stal silným hráčem na domácím trhu. **Se svým zastoupením v Řídící radě UITP a jeho Výboru pro EU je Connexion v úzkém kontaktu s mezinárodními trendy a z zdrojů evropské legislativy, které jsou hlavní determinantou rozsahu operační volnosti, která je k dispozici provozovatelům dopravy. Podniku to dává jasnou představu o tom, kam Evropa**

**směřuje, a to je přesně to, co potřebuje, aby mohl formulovat realistickou strategii pro svoji budoucnost.**

Pro příklad, Connexion je dnes jedním z mála podniků v Evropě, které rozumí tomu, že dnešní trh potřebuje víc než jen konvenční dopravní služby. Jestliže mají být lidi odrazováni od užívání svých automobilů, potřebujeme vyvinout širokou řadu alternativních prostředků vyhovujících potřebám jejich mobility. Connexion ukázal zbytku Evropy, že je možné udělat víc než pouze optimálně vybrusit existující síť veřejné dopravy. Connexion redefinuje hranice.“



## Organizace tramvajové výluky v Ostravě

Ing. Filip Drápal

**Druhý červencový víkend, prodloužený o dva sváteční dny, využil Dopravní podnik Ostrava k údržbě tramvajových tratí v centru města. Z důvodu navařování kolejnic na klíčové křižovatce u hotelu Palace poblíž známé Stodolní ulice bylo nutno vždy mezi sedmou ranní a sedmou večerní uzavřít poměrně rozsáhlou a frekventovanou část kolejové sítě, navíc v samotném centru města.**

Znamenalo to vyřadit z provozu úseky Náměstí Republiky – Výstaviště a Náměstí Republiky – Hlavní nádraží a nahradit je autobusy. Pro tramvajové linky č. 1, 2, 4, 8, 9, 11 a 12 tak vyvstala otázka, kam s nimi. Vše se podařilo vyřešit bez jakýchkoli zásahů do linkového vedení v nedotčeném zbytku sítě. Jak? Jednoduše bylo využito trojramenné kolejové křižovatky na Náměstí Republiky k obracení tramvajových vlaků. Linky č. 9, 11 a 12 zde byly směrem od západu ukončeny následujícím způsobem. Tramvaj vysadila cestující na provizorní zastávce Náměstí Republiky před křižovatkou. Poté řidič odbočil vpravo za sjezdovou výhybkou a po jejím přestavění pokračoval zpětným pohybem doprava přes dočasně zrušené nástupiště cca 150 metrů za rozjezdovou výhybkou, po jejímž přestavění mohl pokračovat správným směrem přímo přes křižovátku do provizorní nástupní zastávky



Na příští zastávce se linka č. 4 promění na jedničku.





V této zastávce na Náměstí Republiky se přestupovalo na náhradní autobusovou dopravu.

a dále zpět po své pravidelné trase. Couvající tramvaje musely vykonat tak dalekou cestu kvůli rozvětvení kolejí daleko před zmíněnou křižovatkou, kde se tramvaje větví na dvě nástupiště podle směru. Řidiči prováděli zpětný pohyb ze zadní plošiny vozů oblečení do reflexních vest.

Zbylé linky č. 1, 2, 4 a 8 byly na náměstí Republiky ukončeny jen fiktivně. Již delší dobu totiž v Ostravě při výlukách funguje změna čísla linky přímo na trase. Linka 1 se „převlékala“ na dvojku a čtyřku na osmičku (a opačně). Změna linky proběhla vždy ještě před příjezdem do zastávky Náměstí Republiky. Tuto skutečnost spolu s informací o výluce podával také vlakový rozhlas. Hlášení o změně tu nezapomínají uzavřít poděkováním za pochopení. Díky takové organizaci výluky však toho ani není příliš k pochopení. Zřejmě i z těchto důvodů se na výluku nezatížených úsecích zobrazovala běžná cílová zastávka, i když tam vozidlo fyzicky nejelo. Nechyběl však nápis „výluka“ přímo pod číslem linky. Cestující se teprve cestou dozví, že mají přestoupit na náhradní autobus. Ani v tom však nebyl problém.

Návaznosti fungovaly bezvadně nejen díky velmi těsnému přestupu, ale i díky aktivní účasti pracovníků dopravce. V přestupní zastávce Náměstí Republiky byli přítomni čtyři zaměstnanci oblečení do uniformy a reflexních vest a s visáčkou „informátor“. Ti nejen dohlíželi na vyčkávání navazujících tramvají a autobusů mezi sebou, ale také aktivně informovali cestující, kam a na co

mají přestoupit. Možná proto nebylo slyšet nadávky a reptání. K výtkám tu nebyl prostor nejen díky ochotným informátorům, ale i díky řidičům, kteří vyčkávali na přípoj a neohlíželi se pouze na jízdní řád. Autobusy náhradní dopravy také pro jistotu oznamovaly číslo linky a cílovou zastávku z vnějších reproduktorů. Jedna autobusová linka jela k Výstavišti, druhá na Hlavní nádraží.

Jelikož od Výstaviště vedou tramvajové koleje dál směrem k Nové Huti, pokračovala odtud samostatná část tramvajové linky 9, oddělená od ostatní tramvajové sítě. Vzhledem k parametrům tramvajového obratiště u Výstaviště, které neumožňuje běžné obracení vlaků ve směru od Nové Huti, bylo i zde nutné couvat. Tramvaj přijíždějící od Nové Huti vysadila cestující v zastávce Výstaviště, zpětným pohybem projela celou smyčku a takto dojela až do zastávky v opačném směru. Díky tomu mohl být realizován opravdu luxusní přestup mezi tramvají a náhradním autobusem. I zde byli přítomni dispečeri, kteří opět dohlíželi na zajištění přestupů. Pro úplnost ještě nutno zmínit tramvajový úsek Plynárna – Hlučínská, kde byl zachován provoz tramvají samostatnou částí linky 12. Z výše popsaných opatření, kterými byla zajištěna náhradní doprava, vyplývá, že mohly být zachovány stávající zastávkové jízdní řády a pro cestující znamenala i tak komplikovaná výluka jen minimální zdržení a jen pár kroků navíc.



Luxusní přestup mezi tramvají a náhradním autobusem v zastávce Výstaviště.

## Metro ve městě, kde byli uctíváni bohové

Text: Ing. Jiří Rapp, Bc. Jan Pospíchal  
Foto: Jiří Tonar

V rámci další akce vědecko-technického klubu (VTK) jsme navštívili Oslo, hlavní město Norska. Oslo (dříve Christiania a Kristiania), bylo založeno v roce 1048 králem Haraldem III. Hardradou. Název Oslo vychází ze dvou staronorských slov: Os nebo také Ass znamená ve staronorštině Bůh, lo pochází z Lund, což ve staronorštině znamená Háj. Oslo bylo tedy nejspíše místo, kde byli uctíváni bohové.

Název města se v norštině čte *oslu*, v češtině je však přípustná a běžná výslovnost *oslo*.

Oslo patří svou rozlohou mezi největší hlavní města Evropy. Je nejvýznamnějším hospodářským, kulturním a politickým centrem Norska. Sídli zde Norská akademie věd a vysoké školy. Dále je jedním z nejvýznamnějších námořních přístavů Norska, a důležitým železničním a silničním uzlem země. K mezinárodnímu letišti na sever od Osla vede moderní železniční rychlodráha Flytoget.

Oslo má následující veřejné přepravní systémy: autobus, tramvaj, metro, trajekty do obklopujících ostrovů a vlaky.



Znak Osla s patronem města svatým Hallvardem



Souprava metra od firmy Siemens Austria



Stávající soupravy metra.

Cenové relace jízdného městské dopravy se pohybují od 20 NOK za jednotlivou jízdu až po 720 NOK za měsíční přenosnou jízdenku.

Intervaly metra mimo centrum jsou 15 minut. V centrální části se všechny linky sjíždějí do jednoho tunelu a tím se interval snižuje na 3 minuty.

Náš hlavní zájem se zaměřil na dopravní systémy, a to zejména na metro, kde jsme se seznámili se zázemím z hlediska údržby (depo) a řízení (dispečink metra).

Depo, které jsme navštívili, je umístěno v blízkosti stanice Ryen na linkách 1 a 4. Zde se nás ujala šéfkonzultantka paní Henning Sjølie. Provedl nás zázemím depa, kde se provádí údržba na všech provozovaných typech vozů. Síť metra používá v současné době 4 typy vozů (o šíři 3,2m a délce cca 17,5m). Jednak se spodním odběrem el. energie, další typ využívá kombinovaný odběr tj. jak spodní tak i pantografem, dále je zde typ konstruovaný pro extrémně malé poloměry oblouků a poslední typ představují nové vozy od fy. Siemens Austria. Vozy Siemens jsou v současné době ve zkušebním provozu s cestujícími. Vlak je sestaven ze dvou třívozových jednotek a je plně průchozí. Pro případ nouzového výstupu cestujících na trať je souprava standardně vybavena schůdky, které jsou



Venkovní nástupiště.



Oslo – mapa sítě metra.

uloženy na obou čelech pod skříní vozidla. Toto „dvojče“ pojme 1 356 cestujících. Maximální rychlost je 70 km/hod. Vzhledem k tomu, že jezdí i na povrchu, jsou vozy vytápěny a klimatizovány. V každém voze je odpadkový koš.

Při koncepci třívozového bloku MC1-MC2 jsou řídicí kabiny pouze u vozů MC. Sběrače el. energie mají také pouze vozy typu MC, při čemž pouze sběrače MC1 slouží k dodávce energie pro trakční motory. Sběrače u vozů MC2 slouží k dodávce energie pro vytápění a další zařízení. Motory je vybavena každá náprava a to i u vozů typu M.

Řízení provozu metra, a to jak po stránce dopravní, bezpečnostní i napájení, je zajišťováno centrálně z jednoho místa pro všech 6 linek, které jsou číslovány. Dispečink je situován v docházkové vzdálenosti od stanice Toyen.

Dopravní část je řízena pomocí dvou typů zobrazovacích panelů na stěnách a dále počítačových programů zobrazených na monitorech. Systém počítačů pracuje pod operačním systémem WINDOWS a využívá

SW vybavení „Westinghouse Rail System“. Celá síť je rozdělena na tzv. západní síť a východní síť. Západní část pro zobrazení využívá 8 projekčních bloků se zadní projekcí.

Východní část pak zobrazují indikační panely, tak jak jsme je vidávali na dispečinku pražského metra.

Na závěr exkurze jsme měli možnost jízdy s novou soupravou od fy. Siemens Austria. Celá koncepce systému metra v Oslu se liší od ostatních měst v Evropě. Od konce 19. století byly v západní části města stavěny povrchové předměstské elektrické dráhy, které se později začaly pozvolna „zavrtávat“ pod zem. Přestože jeden z úseků metra se dostal pod povrch již v roce 1928, byla většina sítě metra vedena po povrchu, a to hlavně mimo centrální část. V centrální části se metro dostalo plně pod povrch až v roce 1987. Na povrchových tratích je vlastní těleso metra od ostatního provozu odděleno drátěným plotem o výšce cca 150 cm. Přejezdy pro automobilovou dopravu jsou řešeny jako úrovňové se světelnou a zvukovou signalizací.

Zajímavostí na lince 4 je tramvajová vozovna u stanice Avlos, přestože tam žádná tramvajová linka nejedí. K depu vzdálenému 7 stanic metra od konečné tramvaje jezdí tramvaje pouze manipulačně po kolejích metra.

Přeprava metrem působí vzdušným dojmem, vlaky nejsou přeplněné, a pro nás, kteří metro známe pouze v tunelu, ve větší části povrchových tratí připomíná spíše „robustní“ tramvaje.





## Český Ráj

Dana Pokorná, Jiří Zabloudil

Po roce opět ZO OSD Motol zorganizovala především svým členům oblíbenou víkendovou rekreaci s plnou penzí a dopravou v Českém Ráji.

V pátek odpoledne se ve slunečném počasí a s dobrou náladou sešli všichni rekreatanti a autobus vyrazil směrem na Turnov. Plynulost cesty narušili policisté, kteří nás zastavili na dálnici a po zjištění, že se spletli, autobus po půl hodině pustili dále k loni prověřenému a oblíbenému luxusnímu penzionu Žernov. Večer pak patřil volné zábavě a procházkám po okolí.

V sobotu řízkem a jinými dobrotami od majitelů penzionu vybavení turisté vyrazili smluvním TOM-busem na výlet, avšak v Turnově u nádraží náhle cesta dočasně skončila, protože autobus odmítl poslušnost a pan řidič opravoval. Mnozí tedy alespoň využili blízkého marketu k nákupům. Jenže pan řidič s pomocníky z našich řad zjistili, že závada je složitější, takže musela být operativně zajištěna náhrada, na niž jsme čekali tři hodiny v místním parku a někteří i v blízkém pohostinství. „Náš“ řidič Petr Plecítý s Dominikem Mlejnkem a Lubošem Fialou nouzově odjeli do garáží ČSAD v Turnově a tam autobus opravovali, za což jim i jejich trpělivým a chápajícím blízkým patří velikánský dík.

Mezitím náhradní autobus vyložil odpocáté turisty (některým se dokonce vynucený pobyt v parku líbil) v Kopanině, do níž jsme původně měli z Malé skály dojít. Pak se pokračovalo k rozhledně se stejným názvem s nádhernou vyhlídkou do okolí, dále jsme zvolili příjemnější cestu z kopce ke zřícenině Frýdštejn s krásným výhledem a příkrými schody, jež některé odradily od cesty na věž.

Po zkonsumování jídelního balíčku jsme cestou lesem po schodech přes spleť kořeny vyrazili k Panteonu – další zřícenině ve skalách. Od ní byl již jen kousek do Malé skály s bistroem se suvenýry, bufetem u parkoviště a již opraveným připraveným „naším“ autobusem. Unavení a občerstvení jsme radostně vítali šikovnou trojku, bez níž by víkend byl zkažený, a jelo se do penzionu. Většina s radostí kvitovala, že jsme nestihli původně plánovanou opačnou cestu.

Po nezbytné očistě již čekal turnaj v petanque, zorganizovaný předsedou. I ten se zdařil a k vidění byly zajímavé souboje a vyrovnané finále. Vítězem letošního turnaje se stal Luboš Fiala. U rozdělaného ohně jsme poté počali opékat buřtíky. Hodování bylo jen krátce přerušeno vyhlášením výsledků turnaje a poděkováním zručným opravářům i připitkem oslavencům slavícím zde narozeniny. Poté se mohlo



pokračovat v opékání, a dobrá nálada vydržela až do noci.

V neděli po snídani všichni sbalili zavazadla, vyklidili pokoje, přibalili opět nadyté svačkový balíček a vyrazili jsme do Prachovských skal. Cesta kolem Jinonických rybníků byla krásná a hlasy z davu vykřikovaly, že příští rok můžeme sem.

Po nakoupení suvenýrů a občerstvení většina vyrazila vstříc úzkým a příkrým schodům v Prachovských skalách. Obětaví otcové nosili maličké ratolesti a cesta skalami byla pro většinu namáhavá, ale moc pěkná. Plní zážitků a dobré nálady jsme se vrhli do vařičiho autobusu a vyrazili domů, pak jsme spokojeni vystupovali před večerí v Praze.

Víkend byl i přes potíže s autobusem zdařilý, znovu se ukázalo, že Pepa Sárkózi je člověk na svém místě a kulturním referentem se snad narodil. V září jsou naplánovány Jizerské hory a již teď se všichni těší.



## Tři neděle v balónu v LDT Dopraváček

Petr Janáč, jednotka Provoz Autobusy

**Tým vedoucích a praktikantů připravil i letos v Nuzicích u Bechyně pro děti bohatý program, jehož středem se táhla nit celotáborové etapové hry. Ta byla tentokrát volně inspirována příběhem z pera Julesa Vernea a nesla název „Tři neděle v balónu“.**

Všechny děti se zapojily do hledání vzduchoplavců, kteří se svým balónem ztroskotali kdesi v centrální Africe. Počasí tomu zpočátku neodpovídalo a při některých hrách byli všichni vděční za teplé mikiny. Každá letka si zhotovila vlastní model balónu, musela prokázat své orientační schopnosti i znalosti zdravotvědy. Kladného hodnocení se dočkala zejména tzv. stezka slepých, která

nám všem dovolila poznávat okolní svět pouze hmatem a sluchem (když jsem se zavřenýma očima procházel lesem, držel se jednou rukou provázku napnutého mezi stromy a věděl, že mě nečeká žádná překážka, musel jsem obdivovat skutečně nevidomé, kteří se každý den vydávají na různé cesty, které jim mohou připravit nejrůznější překvapení). Dětská fantazie a zručnost se mohly plně projevit například při výrobě funkčních slunečních hodin nebo modelu dalekohledu. Nechyběla ani noční hra nebo orientační závod s netradičními úkoly – např. poznat co nejvíce hradů a zámků, sestavit správně slova české hymny nebo seřadit dvě desítky čísel od nejmenšího po největší.

Kromě celotáborové hry byl program tvořen řadou výletů (Bechyně, Tábor, Písek, Chýnovská jeskyně), různými sportovními aktivitami (přehazovaná, fotbal, stolní tenis, vodácký výcvik) a společenskými hrami.

S příchodem teplého počasí se děti samozřejmě dočkaly i koupání, vítaným zpestřením bylo pro starší děti přespání v přírodě. Velký zážitek přinesl poslední táborový týden. Nejprve to byla exkurze u vojenské posádky nedaleko Bechyně, spojená s ukázkami výzbroje i výstroje a také s jedinečnou možností proběhnout se po překážkové dráze, na které cvičí profesionální vojáci (sebekriticky musím přiznat, že jim to ani nezávidím; dech jsem nemohl – na rozdíl od některých dětí – popadnout ještě dlouho po doběhnutí). Ve stejný den pak Dopraváček přivítal nečekanou návštěvu v podobě moderátora a zpěváka Leoše Mareše.

Letošní tábor se tedy vydařil. Nezbyvá než si přát, aby se znovu našel někdo, kdo všechno připraví a dokáže najít i potřebné finance. Byla by velká škoda, kdyby chatky a stany zůstaly opuštěné, kdyby se po řece nenesl dětský smích a křik a kdyby děti musely zůstat v asfaltových ulicích Prahy.



## Důchodová problematika

Helena Bajerová, zaměstnanecký odbor

V minulém čísle DP-KONT@KTu (7/2007) byl zodpovězen dotaz, týkající se vdovského důchodu žen, kterým zemřel manžel. Týká se tato problematika i mužů – vdovců? Já jsem od 15. října 2004 vdovec. Je mi 62 roků a v roce 2008 si budu žádat o svůj starobní důchod. Když manželka zemřela, neměla ještě důchodový věk a pracovala, děti nemáme.

Já jsem si o vdovský důchod nežádal, protože jsem se domníval, že se vdovský důchod týká pouze žen. Lze to nějak napravit, budu mít také nárok na vdovský důchod po manželce a jak se bude vše počítat, když žádný důchod neměla? Bydlím v Praze 9, před tím, než manželka zemřela, jsme bydleli v Praze 7.

*Nárok na tzv. vdovecký důchod u mužů je stejný jako nárok na vdovský důchod u žen. Nárok na vdovecký důchod se nepřiznává automaticky, ale na základě Vaší žádosti o vdovecký důchod. Obráťte se urychleně na Pražskou správu sociálního zabezpečení dle místa Vašeho nynějšího trvalého bydliště, tj. PSSZ v Praze 9, – Prosek, Bohušovická 539, kde s Vámi bude sepsána žádost o vdovecký důchod. K sepsání žádosti potřebujete svůj občanský průkaz, oddací list a úmrtní list manželky. Sepsaná žádost pak bude zaslána k vyřízení na Českou správu sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25. Vdovecký důchod Vám bude přiznán samozřejmě zpětně od 15. 10. 2004 (o důchodovou dávku lze žádat zpětně až 3 roky, jsou-li splněny příslušné podmínky). Bude nejdříve vypočten fiktivní starobní důchod manželky a z toho dle níže uvedených příkladů z minulého čísla DP Kontaktu bude vypočten Váš vdovecký důchod.*

*Pokud sám nebudete pobírat žádný svůj důchod (starobní, invalidní), bude výše vdoveckého důchodu činit jednu polovinu fiktivního starobního důchodu manželky, ale po odečtení tzv. základní (pevné) částky 1 570 Kč, kterou pak obdržíte Vy k vdoveckému důchodu.*

*Výpočet:  
(11 450 – 1 570) : 2 = 4 940*

*K této částce obdržíte 1 570 Kč, celková výše vdoveckého důchodu bude 6 510 Kč.*

*Pokud ale již budete pobírat svůj starobní důchod, náleží Vám při souběhu důchodů z manželčina fiktivního starobního důchodu po odečtení pevné částky pouze jedna čtvrtina.*

*Výpočet:  
(11 450 – 1 570) : 4 = 2 470*

*Váš vdovecký důchod bude tedy činit při souběhu s Vaším star. důchodem pouze 2 470 Kč.*

**Chcete-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecký odbor**

**Dopravního podniku.**

**Telefon – 296 193 361, mobil: 724 237 528, e-mail: bajerovah@dpp.cz.**



## Přívýdělky studentů a důchodců a daňové přiznání

Ing. Alena Vařková, úsek služeb

**Studenti i důchodci jsou jako každý jiný poplatník povinni podat daňové přiznání, jestliže jejich příjmy v kalendářním roce překročí 15 000 Kč. Do tohoto limitu se však nezahrnou příjmy zdaněné srážkovou daní nebo příjmy od daně osvobozené. Avšak u důchodců se příjmem rozumí i vyplácený důchod.**

Příjmy získané formou vyplaceného důchodu jsou v roce 2007 od daně osvobozeny do roční výše 198 000 Kč. Důchod nad tuto hranici je zdanitelným příjmem a důchodce podává daňové přiznání, pokud mu v souladu se zákonem (zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů) nastane povinnost ho podat.

### Zaměstnaní s podepsaným tiskopisem

#### „Prohlášení“

Pokud má student nebo důchodce závislou činnost (je zaměstnancem, a to i na dohodu o provedení práce nebo dohodu o pracovní činnosti), nepodává daňové přiznání v případě, že jeho jiné příjmy (např. z podnikání) nepřesáhnou v roce 6 000 Kč. V tomto případě daňové vypořádání může provést zaměstnavatel formou ročního zúčtování daňových záloh. Podmínkou je, že student nebo důchodce požádá zaměstnavatele o provedení ročního zúčtování a podepíše u něj tiskopis „Prohlášení poplatníka daně z příjmů fyzických osob ze závislé činnosti“. Daňové slevy a odpočty zohlední zaměstnavatel, a to již v jednotlivých měsících v průběhu roku. Přepлаты na daních vyplácí též zaměstnavatel, nedopлаты z ročního zúčtování se nevybírají.

### Zaměstnaní s nepodepsaným tiskopisem

#### „Prohlášení“

Pokud by student nebo důchodce tiskopis „Prohlášení“ u zaměstnavatele nepodepsal, nemůže zaměstnavatel zohlednit žádné daňové odpočty a slevy na dani. Naopak musí být využit institut tzv. srážkové (konečné) daně. V případě, že hrubá měsíční mzda nepřesáhne 5 000 Kč, zdaní zaměstnavatel studentu i důchodci příjem srážkovou daní 15 %. Jak bylo v úvodu uvedeno, takto zdaněný příjem se nepočítá do limitu příjmů 15 000 Kč ročně. Daň je definitivně vypořádána. Pokud hrubý příjem v měsíci překročí zmíněných 5 000 Kč, sráží zaměstnavatel zálohy na daň ve výši

nejméně 20 %. Pak nastává povinnost podání daňového přiznání jak studentu, tak důchodci. V daňovém přiznání si každý sám uplatní slevy a daňové odpočty.

### Příjmy z podnikání, z autorských honorářů, z pronájmu, z příležitostné činnosti, atd.

Mimo příjmy ze závislé činnosti může mít student nebo důchodce i výše uvedené příjmy. K těmto má možnost v daňovém přiznání (daňovou povinnost nelze vypořádat jinak) uplatnit výdaje tzv. paušální částkou ve výši:

- 80 % z příjmů ze zemědělské výroby, lesního a vodního hospodářství
- 60 % z příjmů ze živnosti řemeslných (zákon č. 455/1991 Sb.)
- 50 % z příjmů ze živností ostatních (neřemeslných)
- 40 % z příjmů z jiného podnikání podle zvláštních předpisů, z příjmů z užití nebo poskytnutí práv z průmyslového nebo jiného duševního vlastnictví, autorských práv, a to včetně příjmů z vydávání, rozmnožování a rozšiřování literárních a jiných děl vlastním nákladem, z příjmů z výkonu nezávislého povolání, příjmy znalce, tlumočnicka, zprostředkovatele kolektivních sporů, příjmy z činnosti správce konkurzní podstaty
- 30 % z příjmů z pronájmu

Slevy na dani pro studenty

Vypočtená roční daň se sníží o

- 7 200 Kč u každého studenta
- 4 200 Kč na vyživovaného manžela/manželku
- 2 400 Kč z titulu přípravy na budoucí povolání studiem nebo předepsaným výcvikem
- 1 500 Kč při pobírání částečného invalidního důchodu
- 3 000 Kč při pobírání plného invalidního důchodu

### Slevy na dani pro důchodce

Vypočtená roční daň se sníží o:

- částku představující rozdíl mezi vyplaceným ročním důchodem a zákonem stanovenou hranicí 38 040 Kč
  - 7 200 Kč v případě, že poplatník ještě nepobírá důchod dne 1. 1. kalendářního roku, a to ani zpětně přiznaný
  - 1 500 Kč při pobírání částečného invalidního důchodu
  - 3 000 Kč při pobírání plného invalidního důchodu
- Nezdanitelné části základu daně pro studenty i důchodce
- Vypočtený roční základ daně lze snížit o
- poskytnutí daru v zákonném limitu (např. pro studenty bezpříspěvkové dárcovství krve – hodnota jednoho odběru 2 000 Kč)
  - úroky z úvěrů na bytové potřeby
  - příspěvky na penzijní připojištění
  - příspěvky na životní pojištění
  - příspěvky člena odborové organizace





## Personální rezervy

*Daniela Pětníková, personální úsek*

**Plánování lidských zdrojů, jejich další vzdělávání a rozvoj patří mezi základní personální procesy, které jsou uplatňovány ve všech úspěšných firmách. Cílem těchto procesů je mít správného člověka na správném místě, to znamená zajistit si kvalitního zaměstnance na určité pracovní místo.**

Firmy se takto snaží minimalizovat rizika vznikající odchodem zaměstnanců pracujících na pozicích, které vyžadují dlouhodobou přípravu, nebo to jsou profese nedostupné na trhu práce. Dalším úkolem je motivovat zaměstnance k dobrým pracovním výkonům a nejschopnějším zaměstnancům zajistit ve firmě kariérní růst.

Odbor strategie a řízení lidských zdrojů vypracoval systém personálních rezerv, jehož smyslem je vychovávat následníky, kteří budou schopni plně nahradit zaměstnance odcházející do starobního důchodu, a perspektivním zaměstnancům zajistit další profesní rozvoj ve společnosti.

V první fázi bylo ve spolupráci s vedoucími všech útvarů určeno více než 260 tzv. klíčových pozic, to jsou pracovní místa

důležitá pro fungování společnosti. Z celkového počtu je v současné době 70 pozic obsazeno zaměstnanci, kterým v následujících dvou až třech letech vznikne nárok na odchod do starobního důchodu. Současně byli vytipováni potenciální následníci na tyto pozice a provedena vstupní analýza jejich schopností a dovedností. Příprava následníka zahrnuje především odborné vzdělávání, u vedoucích pozic také vzdělávání manažerských dovedností. Porovnáním požadavků na konkrétní pracovní místo se schopnostmi následníka vyplynou potřeby dalšího vzdělávání. Pro každého následníka jsou odborem Výchova a vzdělávání zpracovávány vzdělávací plány na období jednoho roku. Vyhodnocení rozvoje bude probíhat v ročních intervalech. Posouzení následníka a jeho případné umístění na uvolněné pracovní místo bude realizováno až po důkladném zhodnocení jeho schopností.

Systém personálních rezerv umožňuje i kariérní rozvoj perspektivních zaměstnanců. Pro zaměstnance navržené do tohoto programu budou zpracovávány tzv. kariérní plány, umožňující směrování jejich profesní kariéry ve společnosti. Do programu pro perspektivní zaměstnance budou zařazeni zaměstnanci na základě doporučení vedoucího útvaru a na základě hodnocení zaměstnanců.

Záměrem pro vytvoření systému personálních rezerv bylo nejen zajistit dostatečný počet schopných zaměstnanců pro další rozvoj Dopravního podniku, ale také motivovat naše zaměstnance ke kvalitnějším výkonům a investovat maximálně efektivně finanční prostředky určené na vzdělávání.



## Za kolik se cestuje v našich městech

*Jan Horský*

**Čas dovolených vrcholí, a tím i prázdninové cestování nejen po krásách naší přírody, ale i po zajímavostech v našich městech.**

Pokud jste se rozhodli navštívit některá naše česká nebo moravská města, která provozují MHD, máme tu pro vás informaci, za kolik si můžete koupit jednotlivou či jednodenní jízdenku v tom daném městě. Pro zajímavost uvádíme, za kolik jste si mohli jednodenní či turistickou jízdenku koupit v těchto městech v roce 2004, abyste měli přehled, zda se jízdné zvedlo nebo zůstalo na stejné úrovni jako před třemi lety.



### Porovnání cen jízdného v DP na území ČR (roky 2004 a 2007)

MĚSTO	CENA JÍZDENKY PRO JEDNOTLIVOU JÍZDU (OMEZENÍ PLATNOSTI)		CENA PŘESTUPNÍ JÍZDENKY (OMEZENÍ PLATNOSTI)		CENA CELODENNÍ JÍZDENKY (24 HODIN)		POZNÁMKA
	2004	2007	2004	2007	2004	2007	
BRNO	8 Kč (10 min.)	8 Kč (10 min.)	13 Kč (40 min.)	13 Kč (40 min.)	50 Kč	50 Kč	Nepřestupní jízdenka platí i na ČD do 2 zastávek
ČESKÉ BUDĚJOVICE	8 Kč (10 min.)	8 Kč (10 min.)	10/12 Kč (20/40 min.)	10/12 Kč (20/40 min.)	40 Kč	40 Kč	Celodenní jízdenka platí pro všech 5 zón
DĚČÍN	10 Kč	12 Kč					
HRADEC KRÁLOVÉ	9 Kč	12 Kč			45 Kč	50 Kč	
JIHLAVA	6 Kč			12 Kč (60 min.)		40 Kč	
CHOMUTOV - JIRKOV	10 Kč	12 Kč					
LIBEREC	10 Kč (20 min.)			10/16 Kč (20/45 min.)	50 Kč	50 Kč	
MOST - LITVÍNOV	10 Kč	12 Kč	14 Kč (30 min.)	16 Kč (30 min.)			
MARIÁNSKÉ LÁZNĚ	7 Kč	8 Kč					Jízdné na lince č. 12 činí 10 Kč
OLOMOUC	6 Kč (10 min.)		8 Kč (40 min.)	8 Kč (40 min.)	26 Kč	26 Kč	
OSTRAVA			8/12 Kč (15/45 min.)	10/14 Kč (15/45 min.)	32 Kč	44 Kč	Jízdenka za 10 Kč platí pouze pro 1 zónu
OPAVA	8 Kč	10 Kč					
PARDUBICE	9 Kč			12 Kč	45 Kč	60 Kč	
PLZEŇ	12 Kč	12 Kč			40 Kč	40 Kč	
TEPLICE	11 Kč	14 Kč					Elektronická jízdenka stojí 9 Kč a znamená zvýhodnění při přestupu
ÚSTÍ NAD LABEM	10 Kč (20 min.)		14/16 Kč (40/60 min.)	14/18 Kč (30/60 min.)	55 Kč	60 Kč	
ZLÍN - OTROKOVICE	9 Kč (20 min.)	9 Kč (20 min.)	12 Kč (40 min.)	12 Kč (40 min.)	40 Kč	40 Kč	Jízdenky se prodávají ve zvýhodněných sadách; vyšší počet jízdenek v sadě = nižší cena jednotlivé jízdenky

## Konec školního roku ve znamení kampaně „Hurá“

Text: Daniela Kočí

Foto: Jaroslav Jiříčka

Akce pro děti „Hurá na prázdniny“ se konala na konci měsíce června, počasí bylo velmi větrné, mraky se honily o sto šest, ale sluníčko bylo chvílemi silnější, a oba dohromady přemohly dešťové kapky. Ve středu 27. června Dopravní podnik hlavního města Prahy odstartoval letní informační kampaň s názvem „Hurá“.

V úvodu akce Hurá na prázdniny přivítala moderátorská dvojice Adéla Gondíková a Dalibor Gondík všechny přítomné, což představovalo ve tři hodiny odpoledne asi pět set dětí a stejný počet rodičů. U dolní stanice lanovky se tvořila dlouhá fronta, a tak okolo páté hodiny už bylo prostranství u horní stanice lanové dráhy zcela obleženo, a jak by také ne! Během dětského dne na Petříně přepravila lanovka zdarma 5 947 cestujících. Celkový počet návštěvníků dětského dne se přitom pohyboval mezi sedmi až osmi tisíci lidmi. Zábavný program pro děti začal balónkovou show, kde děti bavily různé druhy postavček a zvířátek, v rámci této show byly originální čepice tvořeny přímo před zraky malých diváků ze speciálních barevných balónek. Ve slunečném, ale větrném počasí se balónky nejen krásně barevně vyjímaly, ale také pěkně poletovaly!

Nejvíce děti hltaly program Michala Nesvadby, ale některé pozorné postrádaly hadrového pomocníka Františka z Kouzelné školky, kterého nechal Michal doma odpocívat.

Okolo páté hodiny přišel na podium klaun a dětský DJ a dětská diskotéka složená z nejlepších dětských písniček posledních let mohla začít!



Klaun učil děti různé tanečky, soutěžil s dětmi a bavil je svou nešikovností a upovídaností, při čemž mu pomáhaly i různé pohádkové postavy.

Děti se dočkaly i kouzelníka, který je zavedl do tajů kouzel a čar a děti si mohly



na vlastní kůži vyzkoušet, jaké to je být slavným Harry Potterem nebo Hermionou. Vystoupení bylo sestavené tak, aby děti byly interaktivně vtaženy do programu. V rámci celého odpoledne probíhaly nejrůznější soutěže, a tak si děti zaskákaly v pytlích, skládaly puzzle s tematikou městské hromadné dopravy, jezdily na koloběžkách či hrály ruské kuželky. Každé dítě si tak odneslo za svoji snahu a odvahu malou pozornost od Dopravního podniku. V podvečer potěšilo především větší děti a mládež vystoupení mladé pěvecké hvězdy Ewy Farné a také taneční vystoupení skupiny Fantasy Dance, následovala exhibice ve footbagu, kde vystoupili nejspěšnější borci z republiky, kteří se pyšní i titulem mistrů světa a mistrů Evropy v této disciplíně. Pro zájemce následovala i výuka mimo podium, a adeptů z řad chlapců bylo víc než dost. Program Dětského dne na Petříně, který pořádá Dopravní podnik hlavního města Prahy, byl zakončen tanečním vystoupením skupiny Fantasy Dance. Krátce po deváté hodině večerní byla celá akce ukončena a lanovka opět praskala ve švech, i když dolů a se skvělými zážitky se šlo mnohem lépe všem účastníkům včetně těch nejmenších!





## SPŠD a autokros

-spšd-

Říkat někomu, kdo to nezná anebo nechce znát, že u nás kluci jezdí opravdové závody, je divné.

### Ale věřte, je to tak!

Kluků není moc, ale stačí to na dobrou závodní sestavu. A na to, jak jim to jde a nejde, se můžete přijít podívat. Sezona v roce 2007 nezačala pro nás prvním závodem, ale už ke konci roku 2006. Museli jsme přeskupit a obnovit složení kroužku. Děje se tak vzhledem k neustálému koloběhu (1., 2., 3. ročník), kdy chlupci po vyučení většinou odchází a nováčkové přebírají jejich místa mechaniků a jezdců. Na mechanika je potřeba mít zájem, čas a trochu šikovnosti v rukou, aby mohl být týmu k užtku a dalo se na jeho práci spolehnout. Když se osvědčí po roce práce jako mechanik, má možnost stát se jezdcem a je mu přiděleno auto. Pak je na řadě naučit se jezdit, dodržovat směr, taktiku týmu, ale také nezbytně nutné



K dispozici máme už tři vozy.



Trénovat jsme byli při brigádě na trati. Většinou dopoledne se pracuje s lopatou a po obědě už proháníme ty naše „pryskyřičníky“.

předpisy a další technická pravidla na trati. Pod těmito pár větami se skrývá spousta času, problémů a přemáhání. Neznám, že by na trati v autě anebo při vlastním závodě nedocházelo ke zvratům děje, kdy už si člověk myslí, že pro něj závod končí, ale náhoda, štěstí a trocha zkušeností nás vrátí do hry. Vždy je to napínavé, až do finále.

Při vlastním závodě se už prověří na trati, jak se nám vše povedlo a jestli se daří držet krok s konkurencí. První závod 21. dubna začal pro nás doladěním a nastavením motorů, pak prohlídkou tratě a už

jsme v závodě. Jezdí Jakub Jelínek, Tomáš Kudrna, Štěpán Puš a mechaniky jim dělají Martin Urbanec a Dan Kočka. Trať je rychlá, široká a technická. Komplikace nastala v případě špatně přišroubovaného předního kola. Chyba se projevila sama ve třetí zatáčce druhého kola závodu. Při průjezdu zatáčkou „upadlo!“ Bylo jasné, kdo udělal chybu, napříště se to už nesmí opakovat. Po dobu závodu se bojovalo nejvíce ve finálové rozjíždě. Po vydařeném startu jsme nakonec dojeli na 4., 6. a 13. místě. Pro nás se sériově upraveným trabantkem to bylo dobré. Přestáli jsme všechny kolize na trati a těšíme se na další závody. Příště se jede Humpolec, Nová Paka, Dolní Bousov a Kosice.

Závodní sezona začala, a tak zveme všechny, které motosport zajímá, přijďte se podívat.



## NEŽ VYSTOUPÍTE...

### Napsali o nás

Vybral ing. Jan Urban

Lidové noviny (16. 7. 2007)

#### Bezbariérové stanice chybějí Praze 2 a 3

V druhé a třetí městské části se nacházejí tři stanice metra, ale ani jedna z nich nemá bezbariérový přístup. Postižení lidé tak mají problém dopravit se metrem například na městský úřad Praha 2. „I. P. Pavlova, Náměstí Míru a Karlovo náměstí nejsou bezbariérové, měla by se naplánavat změna,“ řekl zástupce starostky Prahy 2 Václav Vondrášek. Ten připouští, že na I. P. Pavlova je to problém, ani na Karlově náměstí by to nebylo jednoduché. Na Náměstí Míru by to podle něj možné bylo, například místo nákladního výtahu. Podle studie Dopravního podniku by přístup pro vozíčkáře byl na Náměstí Míru i na I. P. Pavlova možný pouze v případě vybudování nového vestibulu. Podobně je na tom i Praha 3. Stanice Flora nepřichází v úvahu a Želivského jen v souvislosti s vybudováním nového vestibulu. U stanice Jiřího z Poděbrad by bylo možné vybudovat osobní výtah. Stál by zhruba 100 milionů korun.

Právo (14. 7. 2007)

#### Cestující přestanou doplácet na výluku

Až do konce srpna čeká pasažéry cestující vlakem na pražské Masarykovo nádraží nepříjemné zdržení. Kvůli pracím na kolejích končí řada vlaků trasu na jiných pražských nádražích. Od soboty už alespoň nemusejí cestující platit za MHD, aby se dostali do cíle. K dojezdu na Masarykovo nádraží jim postačí původní jízdenky z vlaku. Výluka, kterou České dráhy zahájily 2. července, mnoho cestujících překvapila. Většinou na

ni nebyli vůbec upozorněni, přitom místo na Masarykově nádraží museli vystupovat v Holešovicích, Dejvicích nebo Bubnech. Aby se dostali do centra, museli si navíc přikoupit lístek na MHD. Po stížnostech řady cestujících se dráhy dohodly s pražským Dopravním podnikem, aby mohli lidé z vlaků, které ukončí jízdu v jiných stanicích, dojet na Masarykovo nádraží metrem nebo tramvají v ceně původního jízdného.

Metropolitní expres (12. 7. 2007)

#### Pojedete tramvají dráž?

Dopravní podnik není spokojen s dosavadním hospodařením. Na základě studie vypracované auditorskou společností zvažuje kroky, mezi kterými může být i zdražení jízdného v příštím roce. Kupón, nebo lístek? Takovou otázku si po případném zdražení jízdného budou klást hlavně ti, kteří například do práce jezdí jen pár stanic. Pokud někdo jezdí jen v pracovních dnech dvakrát denně tramvají s lístkem za čtrnáct korun, v průměru zaplatí 588 korun. Cena měsíčního kupónu je 460 korun, po zdražení v roce 2008 by mohla být 620 korun. Studie nabízí i druhou variantu. Ta by se dotkla i lístků. Přestupní lístek by začátkem roku 2009 mohl stát 22 korun a nepřestupní 16 korun. Případné zdražení by ale podle Dopravního podniku bylo jen jedním krokem. Dopravní podnik zvažuje i jiné kroky, jak zlepšit hospodaření. Například vnitřní reorganizaci či přesun služeb na externí dodavatele.



## Kulturní tipy na srpen

-mis-

Druhá polovina prázdnin rozhodně také nebude patřit k tzv. okurkové sezoně. Možností navštívit nějakou kulturní akci se chystá víc než dost. Podíváme se na nějakou tu filmovou premiéru, koncerty v Praze i festivaly v okolí a nezapomeneme ani zase po nějaké době přidat tip na zajímavou výstavu.

### Kino

#### Disturbia

Hned na úvod je třeba říci, že tvůrci tohoto snímku, produkovaného Stevenem Spielbergem, se nechali inspirovat slavným thrillerem Alfreda Hitchcocka Okno do dvora. Pro aktivního teenagera Kalea jsou tři měsíce úředně nařízeného domácího vězení utrpením. Uniknout nemůže, kontrolní zařízení, které nosí ve dne v noci kousek nad kotníkem, ho hlídá až příliš dokonale. Pravidla jsou jasná – pokud se vzdálí od rodného domu, čeká ho polepšovna. Do sousedství se našťástí nastěhovala atraktivní vrstevnice Ashley a tak si Kale krátí čas jejím šmírováním otcovým dalekohledem. Postupně ho tahle „špionážní hra“ začne pohlcovat, čím dál hlouběji proniká

do soukromí svých sousedů, až u jednoho z nich zaznamená velmi nezvyklé chování. Společně s Ashley, která jeho pozorovacím dýchávkům také propadne, začínají monitorovat každý jeho krok, až v nich začne klíčit podezření, že by to mohl být dlouho hledaný sériový vrah. Uvěří ale někdo klukovi se škrálopem a jeho přítelkyni, která také není zrovna bezproblémová? Možná ale právě odhalili tajemství, jež je vrhá vstříc nebezpečí. Vždyť snad každý vrah je něčí soused.

V kinech od 2. srpna 2007.

## Hudba

Prahu čeká série koncertů kultovních jmen holdujících převážně tvrdší hudbě. Už ve čtvrtek 9. srpna se v klubu Roxy představí kanadští propagátoři electronic body music, soubor **Skinny Puppy**. Hned druhý



den, tedy v pátek 10. srpna v T-Mobile Aréně zazní skladby tanečnějších elektroniků, britského dua **The Chemical Brothers**.



No a aby té elektroniky nebylo málo (byť tentokrát s vlivy industrialu a nepostrádající ani ostré kytary), tak v pondělí 13. 8. se na zimní stadion v Edenu vypraví všichni fanoušci originálního hudebního nářezu kapely Trenta Reznora **Nine Inch Nails**. Snad nejnabitějším srpnovým dnem pak bude sobota 25. srpna, kdy probíhají dva zajímavé festivaly – jedním z nich je **Rock & folk open air festival Okoř 2007** v podhradí Okoře, kde hlavními lákadly jistě budou Hana Hegerová, Mig 21, Kryštof, David Koller, Anna K nebo Vypsaná fixa, a tím druhým **Řev Řevnice**, kde se představí např. Gipsy.cz, Skyline, Xavier Bau-maxa, Tleskač, Horkýž nebo Divokej Bill. Komu by se ale nechtělo ten den z Prahy, může vyrazit do Archy. Právě tam totiž vystoupí legendární americká kapela **Sonic Youth**.

## Výstava

V domě U bílého jednorožce na Staroměstském náměstí můžete až do konce roku 2008 navštívit výstavu grafik a plastik

významného světového výtvarníka 20. století **Salvadora Dalího**. Salvador Felipe Jacinto Dali y Domenech (1904 – 1989) si získal světovou proslulost nejen díky svým originálním surrealistickým malbám, ale také díky kontroverznímu vystupování na veřej-



nosti. Dalí okolo sebe dokázal vytvořit mystickou auru, za níž se nikomu nepodařilo proniknout a zástupy odborníků se dodnes přou, zda byl tento katalánský rodák nezvladatelný šílenec nebo génius.



## Najděte chybu

-red-

Na minulou soutěžní otázku odpovědělo správně 23 čtenářů. V roce 1938 opravdu nebyl na motorových vozech pantograf, ale pouze sběrací tyč s kladkou.

Z došlých odpovědí jsme vylosovali tři výherce, a je vidět, že soutěže se účastní stále více čtenářů, kteří se k DP-KONT@KTu dostávají přes internet. Hezká kniha s dopravní tematikou tak čeká v redakci na Stanislava Hyku z Turska, Jindřicha Petráčka z Chomutova a Prahu tentokrát zastoupila Helena Denková z Dopravního podniku.

A jak budeme soutěžit dnes? Najděte úmyslnou chybu v citátu z Řádu pro živnost dopravy osob autobusy v hlavním městě Praze, který byl vydán v roce 1931. Věříme, že i tentokrát si poradíte.

**Zastávky u periodických tratí v Praze jsou tyto:**

**1. Trati vedené po silnici Rumburské:**

**Odjezd:**

**a) Zenklova tř. 5 m od nároží Královské tř. v Libni,**

**b) u č. pop. 4 v Kobylisích, Dělnický dům; příjezd:**

**a) Kobylisy, Rumburská tř. před ohybem kolejnic elektr. drah ve směru jízdy,**

**b) Zenklova tř. na Palmovce, proti zastávce výše jmenované.**

Pokud jste přišli na chybu, neváhejte a napište nám odpovědi na adresu: DP-KONT@KT (100240), Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9. Zásilku samozřejmě označte heslem „Soutěž“. Na vaše odpovědi čekáme do 30. srpna! Z došlých správných odpovědí vylosujeme tři šťastlivce, kteří od nás obdrží pěknou publikaci z historie pražské městské hromadné dopravy.



## Dopravní postřehy

### Známé hlasy a tváře

Petr Malík

Utekl rok a půl a mé postřehy sice už nečtete na poslední straně jako tomu bývalo dlouhé měsíce v minulosti, ale na stránce předposlední a v rubrice Než vystoupíte...

Pokud jste DP-KONT@KT dočetli až sem, je to známka, že vás dění v podniku a pražské městské hromadné dopravě zajímá a nastoupili jsme na společnou palubu. Tím nemyslím jednu z lodí, které v současnosti zajišťují v rámci Pražské integrované dopravy plavbu z jednoho vltavského břehu na druhý.

Nemá cenu psát o horku, které nás ve třetím červencovém týdnu provázelo, to by byla stejně obehnaná písnička jako letní intervaly na lince B pražského metra. Zastavím se u jedné akce, kterou Dopravní podnik v posledních dnech podpořil. Jedná se o hlášení názvu stanic ve čtyřech soupravách metra na lince C Ivanem Medkem. Takový mediální ohlas na činnost Dopravního podniku jsem už dlouho nezažil.

Každé periodikum tuto akci mapovalo, rozhlasové stanice chtěly jedno vyjádření za druhým, veřejnoprávní televize o akci informovala dokonce ve své hlavní zpravodajské relaci. O Dopravním podniku se opět mluvílo a ve většině případů to nebylo ve špatném, spíše naopak.

Jen na domácí půdě nebyla tato akce přijata příliš příznivě. Už její povolení se nerozdílo příliš lehce. Museli nasadit dost úsilí, aby se celá akce mohla uskutečnit alespoň v omezené míře. Nakonec se akce podařila a pokud jste pravidelnými diváky ČT, její výsledek už jste mohli spatřit na vlastní oči. Já si při té příležitosti vzpomněl na lednový týden roku 1989, kdy jsem každý večer chystal hlas Ivana Medka z rozhlasového přijímače na koleji v Žilíně. Nemohl jsem být ve svém rodném městě, ale události jsem se snažil sledovat. Oficiální média mnoho zpráv nepřinášela, a tak si každý pomáhal jak mohl...

Po dvaceti měsících opět jezdím do práce metrem a jaké bylo moje příjemné překvapení, když jsem po této době opět spatřil ty samé tváře, které jsem naposled vídal na podzim roku 2005. Je jen škoda, že v Praze není ten dobrý zvyk, aby se pravidelní cestující při cestě do práce nebo z ní při čekání pozdravili a popřáli si úspěšný den, jak jsem tomu byl svědkem v zahraničí.

K létu patří i jedna odvrácená strana mince, a to je kolikrát nepříjemný odér ve vozidlech. Ač jeden výrobce deodorantů spustil ve vozech metra poměrně rozsáhlou kampaň, mnozí ji zřejmě nevnímají.



Ať je váš srpen plný nejen příjemných vůní, ale i zážitků a setkání!



## SPOLEČENSKÁ KRONIKA

### V srpnu 2007 oslavuje 68. narozeniny:

Vondra Adolf – PA, provozovna Řepy (12).

### V srpnu 2007 oslavuje 67. narozeniny:

Ing. Jiří Šubrt – B, ref. Bezpečnostní programy (14).

### V srpnu 2007 oslavuje 66. narozeniny:

Kloubek Vladimír – SVT, odb. Technicko-provozní (49).

### V srpnu 2007 oslavují 60. narozeniny:

Brožek Pavel – SVA, prov. Klíčov (38), Čapek Karel – OE, odb. Manažerská ekonomika (19),

Černý Luboš – S, provozovna Nákladní vozidla (39),

Dolejšek Jan – PT, prov. Vokovice (34),

Dráb Jaroslav – PA, provozovna Klíčov (27),

Dvořák Petr – SVA, prov. Hostivař (15),

Frýzek Petr – PA, provozovna Hostivař (14),

Helebrant Josef – SVT, prov. Pankrác (39),

Janda Antonín – B, Hasičský záchranný sbor (15),

Jeřábek Jaroslav – DCM, provoz Zabezpečovací technika (12),

Klicman Miroslav – DCM, provoz Traťové hospodářství A (20),

Kobrzek Miloš – DCM, provoz Trať B (11),

Pazdera Jiří – PA, provozovna Hostivař (37),

Plicka Jiří – B, Hasičský záchranný sbor (32),

Provazník Jiří – DCM, provoz Traťové hospodářství C (34),

Ritschel Jan – PA, prov. Kačerov (12),

Řechka Pavel – PA, prov. Kačerov (10),

Škoch Jaromír – VD, prov. Opravárenství (42),

Vaněček Jiří – SVA, prov. Vršovice (39).

### V srpnu 2007 oslavují 50. narozeniny:

Černý Jan – DCM, provoz Tunely (15),

Číp Jaroslav – PA, provozovna Klíčov (15),

Dvořák Vlastimil – IT, odb. Rozvoj a správa aplikací (22),

Fatka Zdeněk – PA, prov. Kačerov (14),

Holub Jan – PT, odb. Řízení provozu (15),

Hubený Petr – DCM, provoz Telekomunikační technika (29),

Kaloš Milan – DCM, odb. Hlavní inženýr (13),

Kořínek Karel – DCM, provoz Traťová mechanizace (13),

Král Jan – DCM, provoz trať C (25),

Kučera Alexandr – DCM, odb. Technologický dispečink (29),

Matyji Zdeněk – DCM, provoz Traťová mechanizace (28),

Ošmera Lumír – S, provozovna Nákladní vozidla (28),

Rosenkranz Jiří – DCM, provoz Elektrické stanice (30),

Rudolf Karel – PM, provoz Obsluha vozidel A (17),

Segeč Pavel – PT, prov. Pankrác (16),

Šípkovská Jaroslava – PM, provoz

Trať A a depo Hostivař (11),

Štyglarová Zuzana – P, odb. Zaměstnanecký (24),

Švarc Jiří – PT, provozovna Vokovice (23),

Trochta Mojmír – PA, prov. Hostivař (11).

Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nespĺňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtěli být zveřejněni) srdečně blahopřejeme!

### Do starobního důchodu odešli:

Bézová Alenka – PA, sekretariát vedoucího jednotky,

Ciml Jiří – DCT, prov. Vrchní stavba (35),

Fišar Karel – SVA, prov. Hostivař (37),

Frolíková Vlasta – SVA, prov. Hostivař (11),

Jelínek Rudolf – PA, prov. Vršovice (31),

Klimešová Alena – SVT, prov. Vokovice (41),

Marchal Josef – PA, odb. Zabezpečení provozu (12),

Masař Štěpán – SVT, provozovna Oprava tramvají (46),

Martan Jan – SVA, prov. Vršovice (40),

Matouš Jan – SVA, provozovna Klíčov (31),

Másilková Jaromíra – DCT (38),

Mráz Miroslav – SVA, prov. Hostivař (40),

Parol Josef – PA, provozovna Klíčov (15),

Podolák Václav – PA, prov. Hostivař (23),

Procházka Miroslav – PA, prov. Vršovice (36),

Rozhon Miroslav ing. – SNM, odb. Technická správa objektů (14),

Skrčený Jiří – SVA, provozovna Ústřední dílny BUS (35),

Šafránková Olga – SVT, provozovna

Opravná tramvají (42),

Šimek Fridrich – SNM, odb. Technická správa objektů (40),

Šrajcr Stanislav – PA, prov. Řepy (12),

Štraus Václav – DCT, provozovna Vrchní

stavba (40),

Tomíková Helena – PA, prov. Hostivař (21).

### Do invalidního důchodu odešli:

David Petr – SNM, odb. Technická správa objektů (19),

Štětka Václav – SVA, prov. Klíčov (38).

Upřímně děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

### Vzpomínáme:

16. července nás opustil ve věku 60 let pan Petr Prokšík – DCM, sl. Technologických zařízení a OSM, který u DP pracoval 29 let.



## SUDOKU

Řešení spočívá v doplnění políček tak, aby každý sloupec, řádka i čtverec obsahoval všechna čísla od 1 do 9.

6			4			5	1	2
8	4					9		
		5	7				8	
				1		6	2	
4	3			6			7	9
	5	6		8				
	1				5	4		
		7					3	1
9	8	4			3			6

			6		9				
		6		7		5	1	8	
				5			9	6	
							9	4	3
	6	5	3	9	4	2	8		
9	4	3							
6	3			4					
4	7	9		8		6			
			1		3				

9	7	4	3	5	1	6	2	8	5	8
1	3	8	6	5	7	9	2	4	7	4
2	5	8	1	9	4	7	3	6	3	6
6	9	2	7	8	1	4	5	3	8	6
7	8	4	2	3	6	5	9	1	6	1
3	6	9	1	5	8	3	7	2	4	8
7	2	4	8	5	1	3	9	6	7	2
8	6	9	4	7	2	5	1	8	3	6
4	5	1	8	6	9	3	7	2	4	5
6	7	9	4	3	8	5	1	2	8	4
8	5	6	7	2	1	4	9	3	8	6
3	1	2	7	9	6	5	4	8	3	7
4	3	1	5	6	2	8	7	9	4	3
2	5	6	9	8	7	1	4	3	8	6
7	9	8	3	1	4	6	2	5	8	7
8	4	3	2	5	1	9	6	7	8	4
6	7	9	4	3	8	5	1	2	8	4

Řešení:

**Vyluštění křížovky z čísla 7/2007:**  
První trať elektrické tramvaje



