

DP KONTAKT



Rekonstrukce
Palackého nám.
skončila
(03)

Provoz a ekonomika
metra
na přelomu roku
(08)

Prezentace DP
na veřejnosti
(14)

Duobusy v Bratislavě
(25)

Jasná pravidla

Daniela Kočí, šéfredaktorka

Od narození jsme přivýkáni k určitým pravidlům. V mateřské škole nám postačí, když se naučíme umývat si ruce či slušně pozdravit, ve školních lavicích dostávají pravidla výraznějších rozměrů, ale celý život nás určitá psaná či nepsaná pravidla doprovázejí. A i když jsou někdy vskutku diskutabilní, většinou je respektujeme.



Na Palackého náměstí skončila rozsáhlá rekonstrukce křižovatky. Na zbrusu novou tramvajovou trať se vyjely první tramvaje. Foto © Jan Šurovský

Nehorší je, když se jistá pravidla, resp. předpisy nedodrží tam, kde souvisí přímo s lidským životem a jejich bezpečností. Před vstupem do odbavovacího prostoru ruzyňského letiště jsem pokorně odložila plastovou láhev s pitím s vědomím, že to bezpečnostní předpisy vyžadují. Předem mnou šly na odbavení čtyři maminky se zhruba pětiletými dětmi a jaké bylo moje překvapení, když jim všem nápoje nechali. V domněnku, že se již zřejmě předpisy poněkud zmírnily, jsem se vrátila na stůl pro svoji odloženou láhev, ale byla jsem okamžitě vyzvána, abych ji vyhodila, že si ji vzít nesmím. Samozřejmě následovala moje žádost o vysvětlení. Dozvěděla jsem se, že děti si pití vzít mohou. Jasná pravidla jsou najednou značně nejasná. Kdyby chtěl někdo pronést kapalnou výbušninu do letadla, je nejjednodušší přibalit ji své roztomilé ratolesti do příručního zavazadla nebo ještě lépe dát mu ji přímo do ruky.

Někdy jsou určitá pravidla kontraproduktivní. V Sazka Aréně sundávají při koupi nápoje z plastové lahve víčko, a tak nemáte šanci si nápoj během hokejového utkání zavřít. Jednou jsem tak polila kabát pánovi, když mi vášnivý fanoušek vyrazil nápoj z ruky. Ten, kdo by se chystal házet na ledovou plochu láhve, což je jediným důvodem tohoto nařízení, si vezme s sebou na zápas do kapsy či kabelky plastové víčko z domova stejně jako to dělám já, přestože nehodlám podobné výtržnosti provádět. Přestože procházíte prohlídkou, plastové víčko nikoho u vchodu nezajímá. Bezpečnost, kterou se tak snaží ochránit, se tak vztahuje pouze na hokejisty, ale mnohem více škody se udělá v samotných sektorech, kde se potom polijí krásné sedačky nebo způsobíte nepříjemnost sobě či ostatním divákům. O některých pravidlech by se možná mělo více přemýšlet a také hodně diskutovat, než spatří světlo světa.

Dost jasná pravidla má našťastí náš časopis. Najdete v něm téma měsíce, tentokrát o prezentaci podniku na veřejnosti z pohledu současnosti i minulosti, spoustu dopravního dění z pražských ulic jako například dokončení rozsáhlé rekonstrukce Palackého náměstí. Na preferenční opatření v průběhu letošního roku se detailně zaměřuje článek odborného dopravního útvaru, za hranice Prahy nás zavede reportáž o výrobě tramvají v plzeňské Škodovce a přímo za hranice republiky například článek o tzv. duobusech v Bratislavě či příspěvek o regionální tramvaji v Kasselu. To, že se v Čechách velmi dobře daří fámám, zjistil někdy na vlastní kůži snad každý. Odborně se tomu říká šíření informací neformální cestou a ve stejnojmenném článku se mimo jiné dozvíte, že je to nejstarší hromadný sdělovací prostředek. Jedna taková fáma, která se ovšem zakládá na pravdě, je, že dlouholetý šéfredaktor DP-KONT@KTu Petr Malík oslavil v kruhu svých blízkých čtyřicáté narozeniny, a tak mu kromě nich přeje do dalších let vše dobré i samotný DP-KONT@KT.

Příjemné čtení při dlouhých podzimních večerech a případné fámy berte s nadhledem! Přece nehodláte přizívat něčí fantazii...



Obsah

Aktuálně

(03)

Autobusy

(07)

Metro

(08)

Zajímavosti

(11)

Téma na listopad

(14)

Z podniku

(19)

Odjinud

(23)

Zajímavosti

(26)

Došlo do redakce

(27)

Školní střípky

(28)

Ptáte se

(29)

Než vystoupíte...

(30)

Titulní strana: Na Karlově náměstí začala oprava tramvajové trati. Pracuje se zde nepřetržitě, ve dne i v noci. 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: Ondřej Pečený (předseda), Ing. Petr Malík (místopředseda), Ing. Zdeněk Došek, Mgr. Milan Slezák, Ing. Václav Pokorný, Ing. Alena Vaňková, Ing. Marie Lásková, Jitka Koubková, Ing. Michal Brunner, Ing. Jan Urban 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. listopadu 2007

Rekonstrukce Palackého náměstí skončila

Text: ing. Miroslav Tožička,

Inženýring dopravních staveb a.s.

Foto: ing. Zemánek, SKANSKA DS a.s.,

Ing. Jan Šurovský, Ph.D.

Rekonstrukce křižovatky Palackého náměstí byla jednou z nejvýznamnějších akcí Dopravního podniku hl. m. Prahy v letošním roce. Nezbytnost realizace byla vyvolána špatným stávajícím technickým stavem, nutností odstranit kolizní místa při průjezdu tramvajových souprav křižovatkou a požadavkem na vložení nových dvoukolejných oblouků (manipulačních) ve směru od Jiráskova nám. na Palackého most a od Jiráskova nám do ul. Na Moráni. Tím vznikla plnohodnotná čtyřramenná kolejová křižovatka, která bude z dopravního hlediska významným přínosem zejména v době výluk v přílehlé oblasti.



Naplnění tohoto záměru bylo značně obtížné vzhledem ke stísněným šířkovým poměrům přílehlé zástavby a na Palackého mostě, komplikovanému průjezdu tramvají přes protisměrné oblouky ve směru Palackého most – Na Moráni a nutností nezhorsit dopravní situaci na tak již silně zatížené křižovatce. Stavba leží v památkové oblasti, což muselo být zohledněno zejména při architektonickém návrhu povrchů, který vychází a navazuje na členění ploch historické dlažby Palackého náměstí. Nová geometrie kolejové křižovatky a související úpravy tramvajových zastávek vč. změn v dopravním značení podmiňovaly kompletní rekonstrukci světelného signalizačního zařízení křižovatky Palackého náměstí a doplnění signalizovaného přechodu na zastávky na Rašínově nábřeží, které zvýší bezpečnost cestujících MHD.

Stavební činnost byla plánována na 3 měsíce a proběhla za úplné tramvajové výluky, ale při obousměrném provozu IAD, který byl převáděn ve dvou fázích výstavby ze stávající západní vozovky na Rašínově nábřeží na dokončenou východní stranu. Mimo hlavní uvedené objekty se překládaly dráhové kabely, trplejové vedení, optokabely, kabely SSZ a zřídilo se nové elektromagnetické ovládání výměn vč. vytápění. Nově zrekonstruované tramvajové zastávky jsou vybaveny přístřešky, bezpečnostním zábradlím, osvětlenými označnickými, výstražnou deskou a bezbariérovými přístupy, což zlepšuje komfort cestujících. Za významné opatření lze považovat povrchové odvodnění přes nové odvodňovače a uliční vpustě s napojením na kanalizační stoku do hloubky až 10 m. Stávající zařízení nebylo funkční a bylo zdrojem častých poruch v tramvajovém tělese a zaplavlávání území v době příválových dešťů. V návaznosti

na kolejovou křižovatku byla ve směru do Lidické ulice (na mostě) a v části Rašínova nábřeží (k ul. Trojanově) provedena výměna stávajících velkoplošných panelů za nové. V ulici Na Moráni, kde se původně předpokládala také výměna panelů, došlo ke změně tramvajové konstrukce a dalším souvisejícím úpravám z důvodu zavedení jednosměrného provozu autobusové linky MHD č. 176 po tramvajovém tělese ve směru od Karlova nám. na Palackého nám. Dopravních omezení využili také ostatní investoři k realizaci svých záměrů. PVS a. s. provedla rekonstrukci vodo-vodních řadů, TSK hl. m. Prahy opravy vozovek na Rašínově nábřeží a ELTODO dokončilo rekonstrukci veřejného osvět-

lení na Rašínově nábřeží. Současně proběhla v rámci údržby výměna velkoplošných panelů na Rašínově nábřeží v úseku od Trojanovy ulice k Jiráskovu náměstí a v ulici Lidické v úseku Palackého most – Anděl.

Z celkového výčtu stavebních činností realizovaných na tomto exponovaném místě Prahy je zřejmé, jak náročné bylo zajistit tuto stavbu v odpovídající kvalitě, a to ještě ve zkráceném termínu výstavby. Ocenění patří všem účastníkům výstavby, a to především zhotoviteli SKANSKA DS a. s. a jeho podzhotovitelům a Inženýringu dopravních staveb a. s., který celou akci připravil a zajišťoval technický dozor investora.





2007, který vycházel z nutnosti koordinovat další stavební akce JDCT), bylo trváno ze strany MHMP na dodržení původního termínu. Po obtížném jednání bylo nalezeno kompromisní řešení (se zahájením 10. září 2007) a akce se uskutečnila ve zkrácené délce 3 týdny + 1 den.

Byla provedena výměna velkoplošných panelů v úseku Vinohradská vodárna – Jičínská. V rámci výluky byla také provedena výměna kolejových oblouků Jičínská – Vinohradská, tj. na křižovatce Flora. V oblouku Jičínská – Korunní proběhlo navařování kolejnic. Během akce bylo rovněž upraveno trolejové vedení. Ačkoliv byl zdárný průběh narušen prudkými dešti,



Obnažená armatura velkoplošných panelů vždy ohrožuje bezpečnost silničního provozu.



Oprava trati v Korunní ulici

Ing. Jan Šurovský, Ph.D.

Tramvajová trať z velkoplošných panelů BKV byla vybudována v Korunní ulici v roce 1983, a proto již vykazovala značné množství závad. V části úseku byly panely nestabilní, propadlé z důvodu narušeného podloží a opakovaných havárií vodovodního řádu.

Některé panely měly narušený a mnohokrát opravovaný povrch. Obnažená armatura velkoplošných panelů vždy ohrožuje bezpečnost silničního provozu. Ve zkorodova-

ných a propadlých žlabech nelze udržovat předepsanou geometrickou polohu koleje, dochází zde k častým lomům kolejnic. Z toho všeho pak obvykle plynou omezené rychlosti pro tramvaje se všemi negativními dopady.

Vzhledem k množství přidělených prostředků a také k zájmu nezavádět náhradní autobusovou dopravu byla stavba rozdělena do dvou etap. Na letošní rok byla plánována čtyřtýdenní výluka od 15. září do 13. října 2007. Jednotka Dopravní cesta Tramvaje (JDCT) iniciativně nabídla v červnu 2007 zkrácení termínu akce Korunní 1. etapa ze 4 týdnů na 3 týdny. Přes včasné předložení žádosti na vydání silničního a drážního rozhodnutí s jiným, o týden zkráceným termínem (6. září – 27. září



podářilo se vše provést v termínu a opravená trať začala Pražanům sloužit v úterý 2. října 2007. Na tomto místě je třeba poděkovat pracovníkům provozovny Vrchní stavba, neboť zcela mimo původně plánovaný harmonogram byli předčasně operativně přesunuti z Korunní ulice do Lidické, aby bylo možno zkrátit délku výluky na Palackého náměstí. Mimořádné úsilí pak vyvinuli zejména svářeči, kteří svářeli nejen na stavbách JDCT, ale i na RTT Palackého náměstí (rovněž ve zkráceném termínu) pro firmu Skanska. Za to, že se takto mimořádnou kumulací prací podařilo zvládnout, vděčíme i dobrému počasí v první polovině října 2007. Pokud by bylo tak deštivo, jako



ve sváteční pátek 28. září 2007, tak by se vše negativně projevilo zejména na kvalitě prací. V každém případě má Vrchní stavba velmi dobrou startovací pozici na zásadní akci JDCT „Výměna kolejové konstrukce na Karlově náměstí“. A poslední informace: liniová oprava druhé poloviny Korunní ulice je připravena na první pololetí roku 2008. Spolu s tím chce JDCT osadit již před dvěma lety vyrobenou (a dosud uskladněnou) kolejovou konstrukci křižovatky Blanická – Francouzská.



Oprava trati na Karlově náměstí začala

Ing. Jan Šurovský, Ph.D.

Ve čtvrtek 25. října 2007 ve 20 hodin začala první etapa opravy tramvajové trati na Karlově náměstí.

Na první fotografii ještě projíždějí tramvaje, jen několik hodin před zahájením tramvajové výluky. Druhý snímek ukazuje stav druhý den ráno.

Protože rekonstrukce začala současně s uzávěrkou DP-KONT@KTu, podrobnější informace o jejím průběhu najdete v příštím čísle.



Oprava trati na Karlově náměstí začala.

Tramvaje (nejen) pro Prahu

Pavel Ďuran, DP-Aréna.cz

Od posledního setkání s Pavlem Tarantem, vývojovým manažerem Škody Transportation, která pro Prahu vyrábí tramvaje 14T a chystá zbrusu nové vozidlo 15T, uběhl rok. Škodovka obhájila své vítězství ve výběrovém řízení na dodávku dvou set padesáti kusů tramvajů pro naše hlavní město, které zpochybnila společnost Inekon.

Aniž jsme se dozvěděli, jak dopadly výsledky šetření loňské nehody tramvaje 9112 – a byly slíbeny i radním pro dopravu Radovanem Šteinerem – třináct tramvajů typu 14T brzdí koleje metropole a Praha očekává dodávku dalších. Tramvaje 16T v průběhu tohoto roku cestovaly z Plzně do polské Wroclawi a dvě vozidla 13T pro Brno jsou už také na světě, jedno z nich dokonce už na kolejích jihomoravské metropole. Tedy dost důvodů na to, abych zvedl telefon a do Škody Transportation zavola.

Škoda 14T

V první řadě mne zajímalo již zmíněné šetření nehody tramvaje 9112, která na konci léta loňského roku (6. 9. 2006) vykolejila při zkratových zkouškách v hostivařských Ústředních dílnách a kromě solidní paseky za sebou zanechala i dva zraněné. Šetření podle Taranta konkrétního viníka neoznačilo,

co je však důležité, technickou závadu vyloučilo. V souvislosti s tím jsem se zeptal i na žalobu, již před rokem na předsedu OSPEA Vratislava Feigela za jeho vyjádření v tisku plzeňská Škoda zvažovala. Ten tehdy totiž řekl MF DNES – a citovala jej celá řada dalších médií – že je tramvaj 14T nebezpečná. „Měli jsme s tím určité problémy a dokonce si vyjádření předsedy Feigela vyžádalo i jisté náklady,“ řekl mi k tomu Pavel Tarant, „ale od podání žaloby jsme nakonec upustili. Naše tramvaje v Praze rok jezdí, nikomu neublížily, takže nebezpečné rozhodně nejsou.“

Zatímco na začátku roku zápasil Dopravní podnik s nedostatkem řidičů schopných tramvaj 14T řídit, dnes je problém opačný: řidičů je zjevně dost – dokonce tolik, že žehrají na to, že se k řízení nové tramvaje dostanou tak sporadicky, že to, co se v kurzu naučili, zapomínají. Navíc pro nové frekventanty těchto kurzů jednotka Provoz Tramvaje poměrně razantním způsobem omezila hodiny jízdy. K tomu Pavel Tarant řekl, že vzhledem k jednoduchosti obsluhy tohoto vozidla by se o žádný zásadní problém jednat nemělo – nicméně připustil, že nedostatečně „zajetí“ řidič by část směny určité potíže, především v orientaci v ovládacích prvcích v kabině řidiče, mít mohl.

Čtrnáctek je tedy málo – a kdy se v Praze objeví další? Z letošní zásilky dorazila zatím jediná. Blýská se však na lepší časy, protože dvanáct kousků by mělo přijet do konce tohoto roku a další tři v průběhu ledna roku příštího. Zeptal jsem se pana Taranta, jestli je to možné vůbec stihnout. Bez zaváhání přitakal: „V rámci tolerance smlouvy, ta je jeden měsíc, ano.“

Ve výrobní hale Škody Transportation na tom usilovně pracuje zhruba 330 lidí na jedné a půl směně, přičemž takto jsou schopni zvládnout vyrobit tak čtyři až pět kusů tramvají měsíčně. Když jsem Pavlu Tarantovi položil otázku, zda by toho nedali dohromady více, kdyby nepracovali dvanáct hodin denně, ale ve dvou či tříměsíčním provozu, řekl, že to sice ano, problém je však v kvalifikované pracovní síle: „Plzeň je na tom dnes už podobně jako Praha,“ řekl, „máme problémy sehnat lidi, přičemž jednoznačně preferujeme kvalitu nad kvantitou.“

Navíc Škodovákům nenahrává ani ten fakt, že dosud svému účelu neslouží nová výrobní hala. Plzeňáci vyrábějí své tramvaje v prostorách starých šedesát let, určených původně k výrobě lokomotiv. Nová hala měla být podle loňské informace v provozu už letos v létě, ale vypadá to spíše na začátek příštího roku. „Bude to o něčem úplně jiném,“ zasníl se Tarant, „už se nemůžeme dočkat nových strojů a zařízení, které nám ve stávajícím objektu citelně chybí.“

A kolik toho (ptal jsem se na tramvaje s designem Porsche) dosud v Plzni

v těchto ne zcela vyhovujících prostorách vyrobili? Takže v Praze je třináct tramvají (14T), totéž má postaveno Wrocław (16T), dvě jsou hotové pro Brno (13T). „A jsou to jediná města, kam tramvaje tohoto typu Škoda Transportation dodá?“ byl jsem zvědavý. Zatím se prý jedná i s některými jinými městy, ale o něčem určitěm je v tuto chvíli předčasné hovořit.

Než zcela opustíme tento typ tramvaje, vraťme se ještě na chvíli k těm, které brázdí koleje našeho hlavního města. Laickou i odbornou veřejností jsou přijímány tu s nadšením, tu s bezbřehým despektem. Nicméně v ulicích města jsou k spatření velmi pravidelně a jezdí jich z toho počtu, který Praha v současnosti k dispozici



má, poměrně dost. Pražané je potkávají nejčastěji na linkách číslo 9, 12 a 14, které svými vozy zabezpečuje motolská vozovna, a na linkách číslo 22 a 26, které vozí Strašnice.

Katastrofické vize o nějakém dramatickém opotřebování kolejí se zatím, myslím, nenaplnily a řidiči si vesměs nové tramvaje chválí. Faktem ale zůstává, že se v průběhu roku objevily i určité technické problémy, přičemž v srpnu byla dokonce jedna ze *čtrnáctek* poslána zpátky do Plzně. Podle Taranta šlo o podezření, že došlo k opomenutí při kontrole některých svarů u uchycení mezičlánkových tlumičů, která se nakonec nepotvrdila. Tramvaje 14T byly ale tehdy staženy z provozu, sice jen na pár hodin, ale přesto. S určitými těžkostmi se s těmito vozy potýkají i v depech. Například ve Strašnicích akutně chybí pracovní lávka, díky níž by se dalo dostat na střežku vozidla, kde je značná část elektrických zařízení. Díky tomu se mezi řidiči dokonce spekulovalo o tom, že všechny *čtrnáctky* by ze zdejší vozovny

měly zmizet a přestěhovat se do Motola, což mi vyvrátil vedoucí strašnické jednotky Správy vozidel Tramvaje pan František Dupkala s tím, že zmíněná lávka se začne stavět co nevidět. Jisté potíže jsou snad i s doplňováním písku.

Škoda 15T

Vlajkovou lodí plzeňské Škodovky by se v příštích letech měla stát tramvaj 15T. Jak jsem již uvedl, na jejím vývoji nezměnila nic ani skutečnost zpochybnění výběrového řízení společností Inekon, a když jsem Pavlu Tarantovi připomněl, že vloni zcela vážně hovořil o tom, že by byl rád, aby patnáctka na jaře příštího roku stála – funkční – na kolejích areálu plzeňské fabriky, pak mi potvrdil, že tato „hrozba“ je smrtelně reálná.

V souvislosti s tím si dovoluji i na tomto místě dementovat informaci kolegy Oldřicha Bazgera z oddělení Vzdělávání – Tramvaje, který na začátku října mluvil v rámci pravidelného proškolení řidičů o tom, že by se na přelomu roku měla tramvaj 15T objevit v Praze a odjet zde zkušební provoz. Takhle daleko v Plzni skutečně nejsou a pokud je mi známo, nikdy odtud nic podobného ani nezaznělo.

Tramvají 15T by Praha měla po ukončení dodávky vozidel 14T dostat dohromady dvě stě padesát kusů. Půjde o třicetimetrové tříčlánkové vozidlo na čtyřech otočných podvozcích, stoprocentně nízkopodlažní a široké bez pár centimetrů dva a půl metru, tedy stejně jako tramvaj 14T. Opět bude mít samostatný vchod do kabiny řidiče, třebaže tady vzhledem k tomu, že první a poslední podvozek bude posunut výrazně blíže k čelu (zádi) vozidla, řidič do kabiny nebude „nastupovat“, ale „poleze“ do ní podobně jako strojvůdce lokomotivy. Podle Taranta projede *patnáctka* všude tam, kde projede *čtrnáctka*, navíc mají přibýt technické finesy toho rázu, že by například „měla poznat“ i to, když se bude vozidlo blížit k oblouku a bude před ním umět sama i zpomalit. Jezdit pak v Praze pouze tento typ tramvaje, mohly by být svěšeny ve smyčkách všechny omezené rychlosti kvůli pískání kol, protože tohle vozidlo v obloucích díky tomu, že se „vnitřní“ i „vnější“ kolo bude otáčet jinou rychlostí, ani nehlesne. Pokud se vzhledu Škody 15T týče, ve finální fázi se Škodováci rozhodovali mezi návrhy dvou architektů. Oba se prý líbili, nicméně zvítězil Kotasův, a to – mimo jiné – ze zcela pragmatického důvodu: bude se lépe a snáze realizovat.

Poslední informaci, již jsem v tuto chvíli k nové tramvaji schopen poskytnout, je ta, že koncept vozidla 15T bude jak Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, a. s., tak i veřejnosti představen na konci tohoto roku.



Jsou zastávky na znamení cestou vpřed?

Ing. Jan Přivora

Zastávky na znamení byly v pražské městské hromadné dopravě dosti častým jevem, a to nejen na autobusových linkách, ale i v tramvajové síti. Například v roce 1960 bylo z celkového počtu 204 autobusových zastávek 137 zastávek na znamení, tramvajových zastávek na znamení bylo tehdy 79.

Počet zastávek je v celém článku uváděn podle názvů zastávek. V porovnání s dneškem bývala na tramvajových linkách větší hustota zastávek, zastávky na znamení tak přispívaly ke zrychlení dopravy. Autobusové linky obsluhovaly většinou okrajové části města s menším počtem obyvatel nebo obce za hranicemi Prahy. Cestujícím nezpůsobovaly zastávky na znamení příliš velké obtíže. Ve vozidle dával pokyn k zastavení průvodčí a sledovat příjezd spoje při čekání na zastávce bylo vzhledem k malému silničnímu provozu celkem snadné. Tramvajové zastávky na znamení zanikly již v 60. letech 20. století, některé z těchto zastávek byly zcela zrušeny. V autobusové dopravě se zastávky na znamení postupně přesouvaly do nových okrajových částí zvětšujícího se území hlavního města Prahy. Z pohledu cestujících začaly být zastávky na znamení posuzovány jako zhoršení poskytovaných služeb, a to jak pro nevhodně umístěná návěstní tlačítka na stropě autobusu, tak i pro obtížné sledování příjezdů vozidel k zastávce v husté silniční dopravě. Pokus o zvýšení počtu zastávek na znamení z jara 1991 se setkal s tak negativním ohlaselem, že byl nakonec proveden jen ve velmi omezené míře. Odmítavý postoj cestujících k zastávkám na znamení příliš nezměnilo ani postupné vybavování autobusů návěstními tlačítky na některých svislých tyčích, ani zavedení textových a zvukových informací ve vozidlech. Postupně se ustálila zásada zřizovat zastávky na znamení tehdy, pokud počet spojů zastavujících pro výstup či nástup cestujících nepřesahuje 50% všech spojů vedených přes tuto zastávku. Ke konci roku 2006 bylo z celkového počtu 1093 autobusových zastávek na území Prahy 119 zastávek celodenně na znamení, 35 zastávek na znamení jen od 20.00 do 4.00 hodin a 23 zastávek na znamení od 20.00 do 4.00 hodin a o sobotách a nedělích celodenně. Ve snaze snížit provozní náklady autobusové dopravy bylo v prosinci 2006 rozhodnuto rozšířit počet zastávek na znamení, neboť jedno zastavení autobusu zvyšuje spotřebu nafty přibližně o 0,1 litru. Pro zmírnění dopadu této změny na cestující měly být současně upraveny vnitropodnikové předpisy a smluvní přepravní podmínky tak, aby řidič autobusu byl povinen zastavit v zastávce na znamení

v případech, kdy v ní čekají cestující. Byla by tak odstraněna nutnost dávat znamení příjezdějícímu vozidlu, což je uživateli MHD nejméně kritizováno. Od 4. března 2007 se 98 stálých zastávek změnilo na zastávky celodenně na znamení, 6 stálých zastávek se změnilo na zastávky na znamení od 20.00 do 4.00 hodin a o sobotách a nedělích celodenně, 14 zastávek původně s tímto charakterem se stalo zastávkami celodenně na znamení, 14 zastávek na znamení od 20.00 do 4.00 hodin se stalo rovněž celodenními zastávkami na znamení a 2 zastávky rozšířily svůj charakter na znamení od 20.00 do 4.00 hodin též na soboty a neděle celodenně. Změny v předpisech však byly provedeny jen částečně a nedůsledně. Příkazem generálního ředitele č. 2/2007 bylo s účinností od 1. března 2007 stanoveno, že řidič autobusu je povinen zastavit v zastávce na znamení,



pokud se nachází v prostoru zastávky jedna nebo více osob nebo dal cestující v autobuse stisknutím tlačítka „znamení k řidiči“ návěst „Zastavte“ nebo v prostoru zastávky odbavuje jiný autobus cestující (řidič autobusu zastaví jako druhý) a nebo v autobuse není funkční hlásič názvů zastávek. Reakce cestujících na zvýšený počet zastávek na znamení nebyla příliš kladná. Kromě obecných námitek k povinnosti dávat návěst k zastavení se stížnosti týkaly též nedostačného vybavení autobusů návěstními tlačítky a nekázně některých řidičů, kteří nedodržovali příkaz generálního ředitele č. 2/2007. Ve vybavení autobusů bylo kritizováno nejen stále přetrvávající umístění návěstních tlačítek na stropě vozidla, ale i chybějící tlačítka na některých svislých tyčích u dveří či příliš vysoko umístěná tlačítka v nízkopodlažních autobusech, která nejsou dosažitelná pro děti. Snížení spotřeby nafty související s větším počtem zastávek na znamení bylo posuzováno za období od 4.3. do 30.4.2007 v porovnání se shodným obdobím roku

2006. V celé síti autobusové dopravy se v tomto období snížila průměrná spotřeba nafty o 1,15 l/vozk, u vybraných linek se zastávkami na znamení klesla spotřeba nafty v rozmezí od 0,26 l/vozk do 2,86 l/vozk. Na úspore nafty se však výrazně podílely též příznivé klimatické podmínky v zimě a na jaře roku 2007. Více zastávek na znamení umožnilo zkrátit oběžnou dobu linky č. 107. S účinností od 11. července 2007 bylo příkazem generálního ředitele č. 15/2007 určeno, že řidič autobusu je povinen zastavit v zastávce na znamení a umožnit nástup a výstup cestujících v případech uvedených v ustanovení § 22 bod 4 provozního předpisu D 1/3 – Dopravní a návěstní předpis pro autobusy a dále v těchto případech:

- v prostoru zastávky odbavuje jiný autobus cestující; řidič autobusu zastaví jako druhý,
- v autobuse není funkční hlásič názvů zastávek.

Řidič musí k zastávce na znamení přijíždět takovou rychlostí, aby cestující měl možnost dát včas znamení k zastavení; řidič je povinen vzít v úvahu vnější viditelnost čísla nebo jiného označení linky vzhledem k momentální viditelnosti, povětrnostním podmínkám, popř. jiným okolnostem. Současně byl zrušen příkaz generálního ředitele č. 2/2007. Cestující na zastávce tak opět musejí dávat znamení k zastavení autobusu.

Podle výsledků průzkumů počtu vystupujících a nastupujících osob v zastávkách na znamení, s ohledem na došlé stížnosti a v souvislosti s neprovedenými změnami předpisů byl 55 zastávkám navrácen od 1. září 2007 jejich původní charakter. Na stále se změnilo 47 zastávek, 4 zastávky zůstaly na znamení pouze od 20.00 do 4.00 hodin a 4 zastávky pouze od 20.00 do 4.00 hodin a o sobotách a nedělích celodenně.

Rozvoj zastávek na znamení je možný po splnění několika podmínek. Nejnásazší je změna předpisů tak, aby v zastávce na znamení zastavilo vozidlo vždy, čeká-li na zastávce cestující. Cestující na zastávce se tak nemusí starat o to, zda je zastávka na znamení, a nemusí hlídat příjezdějící vozidlo. Druhou podmínkou je vybavení vozidel návěstními tlačítky na všech svislých tyčích u dveří ve výšce dostupné všem cestujícím. Tlačítka by měla být umístěna též u sedadel pro zdravotně postižené osoby. Splnění této podmínky je dlouhodobější a vyžádá si i zvýšené náklady na úpravy ve vozech, je však nutné na ni pamatovat zejména při nákupu nových vozidel. Třetí podmínkou je přesvědčit zaměstnance DP na všech úrovních, že podnik tu je pro cestující a nikoliv naopak. Dodržení uvedených podmínek může přispět ke zlepšení služeb pro cestující. Menší počet nutných zastavení vozidel pak povede nejen k úsporám ve spotřebě pohonných hmot, ale i ke zrychlení dopravy, a tím ke snížení potřebného počtu vozů. Rychlejší doprava je přínosem jak pro dopravce, tak i pro cestující, a zastávky na znamení pak mohou skutečně být cestou vpřed.



Provoz a ekonomika metra na přelomu roku

Ing. Viktor Baier, JDCM

O Dopravním podniku se hovoří v souvislosti s připravovaným zdražením jízdného. Toto nepopulární opatření bývá vždy podrobena široké diskusi odborné a laické veřejnosti. Stanovení tarifní politiky je pak určitým kompromisem s příjmovým úměrou, protože rozdíl mezi příjmy z jízdného a skutečnými náklady jsou hrazeny z městského rozpočtu a dotace do Dopravního podniku ukrajují jeho značnou část.

Pro ekonomické porovnávání se v tisku hledají příklady v zahraničí, jaká je kupní síla obyvatelstva vzhledem k jízdnému, jakou částí svého rozpočtu přispívají jiná města v Evropě. Na jedné straně je tak zákazník, resp. cestující a město a na druhé straně provozovatel, potažmo Dopravní podnik. Zvyšuje se delší dobu tlak na zefektivnění a transparentnost hospodaření samotného podniku při zachování kvality poskytované služby.

Kompromis mezi účelností a krásou

Pražské metro je stěžejním článkem MHD, ale také finančně nejnáročnějším. Při srovnávání s jinými provozovateli metra je objektivnějším ukazatelem vztahem na dopravní výkon, a to náklady na osobokilometr nebo vozokilometr. Vzhledem ke stavební a technologické složitosti je metro charakteristické vysokým podílem fixních nákladů. Ty zůstávají stejné, i kdyby z depa nevyjela ani jediná souprava metra. Metro je metrem právě proto, že je rychlostním a velkokapacitním dopravním prostředkem. Dopravní výkony neprodáváme, a proto nelze přesně určit, kdy jsme v černých či červených číslech za fungování principů klasických tržních mechanismů. Navýšení dopravních výkonů by nám pak provoz „zlevňovalo“. Při hledání vnitřních úspor na provoz metra lze konstatovat, že odpisy a mzdy výrazně převyšují ostatní provozní náklady (na energie, materiál, opravy a údržbu). Odpisy jsou na pomyslném žebříčku první a jejich podíl je víc než jedna třetina z celkových provozních nákladů a tento podíl bude v následujících letech stoupat. Provozovatel nemůže výši odpisů výrazně ovlivnit. Je třeba hledat kompromis mezi účelností a krásou nové výstavby, včetně výběru technologií. Na druhém místě jsou mzdové náklady, které tvoří necelou třetinu provozních nákladů a jsou podstatné při hledání vnitřních rezerv. Náklady na opravy a údržbu jsou výrazně menší než mzdy a odpisy. Úspory v této oblasti je potřeba hledat velice uváženě a tam,

kde je to opodstatněné. Krátkodobě lze snížit náklady i na úkor údržby, ale to se v následujících letech projeví naopak zvýšením nákladů a v krajním případě může mít negativní vliv na spolehlivost metra. U energií, po zavedení rekuperace trakční energie vozů pražského metra, a tím, že většina technologií je v podzemí, není prostor pro podstatné rezervy v této kapitole. Ne vše se dá spočítat a vyjádřit penězi. Metro není jen dopravní prostředek, ale silný městotvorný prvek. Má velký vliv na rozvoj daného území, které zhodnocuje. Je velice šetrný k životnímu prostředí. Bohužel to nejde spočítat a dát si do výnosů, ale rozhodně by se na to nemělo zapomenat. Plánované zdražování je pro zákazníky nepřijemné, ale pokud je zdůvodnitelné, lze ho snáze akceptovat a nemělo by mít zásadní vliv na úbytek zákazníků.

Příklady ze zahraničí

Pražské metro je oceňováno nejen z hlediska dopravního, ale také kultury cestování a architektonického ztvárnění. V Evropě patří k tomu lepšímu. Nelze srovnávat nesrovnatelné, ale jedno s nejvýznamnějších metrer světa je v New Yorku (New York City Subway), které tvoří páteř MHD ve městě, jež má nejrozšířenější síť metra na světě. Na 27 linkách je 476 stanic s 398 kilometry tratí a jezdí zde více než 6 000 vozů. Metro má otevřeno 24 hodin denně. Nepřetržitý provoz je možný, protože v případě potřeby se zavede alternativní vedení linek po jiných trasách a vlakové zabezpečení je konstruováno pro obousměrný provoz. Údržba se pak provádí při výluce jednotlivých stanic a úseků. NYCS v některých parametrech pražské metro převyšuje osmkrát až desetkrát, ale v počtu přepravených osob jen čtyřikrát. Každé metro má

své limity, které nelze překročit. Omezením jsou technicko – provozní parametry metra. Primárním omezením zvyšování přepravní kapacity a snižování intervalů je vlakové zabezpečovací zařízení. U pražského metra toto překážkou není. Konstrukčně je postaveno v základním provozu na devadesátivteřinový interval. Prakticky reálný interval je vyšší. Při minimálním intervalu by se každá anomálie v provozu těžko vyrovnávala a měla by řetězový vliv na celou linku. V případě požadavku na zvyšování dopravních výkonů je tak rozhodující dostatečný inventární počet provozních souprav vybavených příslušným mobilním vlakovým zabezpečovacím zařízením. Pročítává se, kolik souprav by se maximálně mohlo nasadit z inventárního počtu provozních souprav do přepravní špičky. Na rozdíl od již zmiňovaného NYCS nelze vzhledem k rozdílnosti vlakového zabezpečovacího zařízení na tratích metra si v případě potřeby přechodně „půjčit“ soupravy z ostatních linek. Každá linka je autonomní a potřeba souprav se musí stanovit pro každou zvlášť, včetně rezerv.

A jaká je dnes situace?

Pro trať A je k dispozici inventární stav 25 souprav rekonstruovaných vozů typu 81 – 71 M s vlakovým zabezpečovacím zařízením LZA. Předpokládá se dodání dalších tří souprav do roku 2009. Pro trať C je k dispozici 48 souprav nových vozů typu M1 s vlakovým zabezpečovacím zařízením MATRA PA 135. V příštím roce se otevře úsek IV.C2. Předpokládá se dodání dalších pěti souprav do roku 2010. Je potřeba připomenout, že pro provoz je rozhodující až osazení dodaných souprav příslušným mobilním vlakovým zabezpečovacím zařízením a absolvování příslušných zkoušek.



Na lince B si cestující nejvíce přejí posílení provozu v dopravní špičce. Foto © Viktor Baier



V příštím roce bude otevřen nový úsek IV.C2. Jednou z dominant tohoto úseku je stanice Střížkov. Situace na stavbě z prázdnin letošního roku. Foto © Metrostav

Nejsložitější situace je s tratí B. Z důvodu zrušení obchodní veřejné soutěže je na trati původní vlakové zabezpečovací zařízení sovětské výroby ARS. Postupně se nahrazují dožívající soupravy z vozů typu 81-71 modernizovanými typu 81-71 M upravenými pro staré ARS. V pravidelném cyklu je vždy odstavena jedna stará souprava, z které je demontováno mobilní zabezpečovací vlakové zařízení, a odeslána na rekonstrukci. Mobilní zařízení je pak zpět osazováno na již zrekonstruovanou soupravu. K dispozici je tak průběžně okolo 45 souprav a začínají převažovat rekonstruované soupravy. Cílový předpokládaný stav by měl být do roku 2010 50 souprav. Nejvíce připomínek ze strany cestujících je právě na přetížení linky B. V době psaní článku nebyla známa konkrétní opatření, ale jedná se o posílení provozu v dopravní špičce.

Priority

Pro pražské metro je nejdůležitější v příštím roce příprava na zahájení provozu na úseku IV.C2, v dalších letech nahradit staré

vlakové zabezpečovací zařízení ARS novým, po roce 2010 začít připravovat koncepci další obnovy vozového parku, a to i bez ohledu na možné prodloužení trati A směrem na letiště, tak aby okolo roku 2017 by mohl nikdy nekončící proces obnovy vozového parku pokračovat. Technické parametry metra umožňují další zvyšování dopravních výkonů, ale je limitováno inventárním provozním počtem vozů na příslušných tratích. Metro nejsou jen vozy, ale mnoho dalších důležitých technologií a staveb, které se musejí průběžně udržovat v provozuschopném stavu. Součástí dopravní cesty jsou pohyblivé schody, jejichž postupná obnova a generální opravy jsou finančně náročné atd. Vzhledem k zaváděným úsporným opatřením a snižování počtu zaměstnanců by bylo dobré třeba v dalších letech uvažovat o změně organizace práce v době nočních výluk. Již nyní pro práce v tunelech a přilehlých prostorách je složitý pohyb a organizace služebních vlaků, které navážejí materiál, stroje a zařízení pro opravy a údržbu. Vzhledem k tomu, že se metro rozšiřuje, prodlužují se dojezdové

vzdálenosti z dep. Na nejvzdálenějších místech tak nezbyvá mezi zahájením a ukončením prací více než hodina. Z pohledu nasazené techniky a lidí je to neekonomické a organizačně náročné.

Vše je otázkou peněz

Tak jak bylo výše řečeno, metro má vysoké fixní náklady a vnitřní rezervy jsou omezené. Příští rok se otevírá další úsek a plánuje se prodloužení trati A. Pokud se již teď v tisku objevují odhady nákladů na prodloužení trati A měli bychom mít vypracovány provozně – ekonomické výpočty odhadů budoucích provozních nákladů. Případné zvyšování dopravních výkonů v rámci stávající sítě metra není tak finančně náročné. Podstatné navýšení provozních nákladů souvisí s otevřením nových úseků. Technicko-provozní parametry pražského metra umožňují v případě potřeby zvyšování dopravních výkonů za předpokladu dostatku finančních prostředků.



Bezbariérová zařízení v metru – anketa spokojenosti cestujících

Ing. Bc. Pavel Vančura,
manažer kvality služby

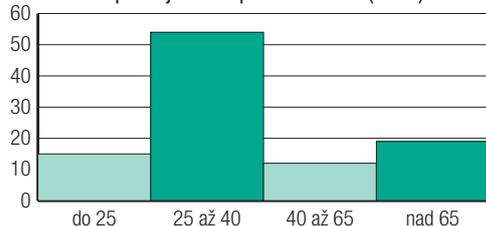
Jednotka Provoz Metro v rámci Systému managementu kvality uspořádala již svou třetí anketu spokojenosti, kterou tentokrát nerealizovala anonymně po internetu, ale přímým dotazováním jednotlivých uživatelů výtahů a plošin.

Z oslovených uživatelů výtahů a plošin jich na anketní otázky odpovědělo 125. Respondenti užívají metro pětkrát do týdne, což odpovídá délce pracovního týdne. Bezbariérová zařízení (BBZ) užívají v průměru třikrát do týdne. Toto relativně vysoké číslo odpovídá velkému zastoupení maminek s kočárky, které se této ankety zúčastnily. Největším motivem pro užití bezbariérové přepravní cesty v metru je nutnost cestovat s dětmi, respektive především s kočárkem (47 %). Další (25 %) jsou starší lidé nebo lidé s omezenými pohybovými možnostmi (hole). Z důvodu většího pohodlí či náhrady za pohyblivé schody užívá BBZ 16 % cestujících. Vozíčkářů je mezi uživateli BBZ 5 %.

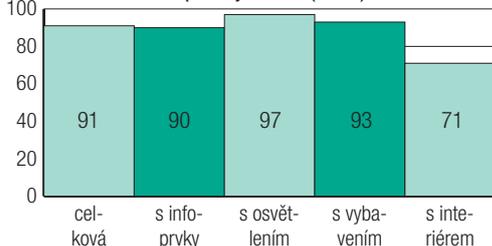
Spokojenost podle pohlaví (v %)



Spokojenost podle věku (v %)



Spokojenost (v %)



S poruchou či nefunkčností BBZ se setkala 67 dotázaných cestujících, z nichž 14 % potřebovalo poradit. Informace se k nim bezprostředně dostala a s chováním staničního personálu byli spokojeni. S bezbariérovými zařízeními je spokojeno 91 % jejich uživatelů, v jednotlivých kategoriích komfortu BBZ tak, jak jsou pravidelně zjišťováni při měření standardu kvality fiktivními zákazníky, jsou však rozdíly. Se statickým informačním systémem ve stanicích je spokojeno 90 % cestujících, s osvětlením kabin výtahů dokonce 97 %. S vybavením výtahů je spokojeno 93 % uživatelů BBZ. Nejméně spokojených je ovšem s interiéry výtahů, pouze 71 %, což souvisí s otázkou graffiti, zápachu apod.

Cestujícím vadí především zápach

Pokud by si měli cestující vybrat, co je horší, zdali graffiti či zápach ve výtazích, z větší části jim více vadí zápach, a to v poměru 7:3. Návod k výtahům a plošinám celkem vyžaduje jen 23 % jejich uživatelů. Pokud by však byla kladena otázka jen směrem k plošinám, byl by poměr jistě obrácený vzhledem k velké odlišnosti v ovládání plošin.

Z úst většiny dotázaných zazněla především chvála, často ovšem i četné připomínky a poznatky z užívání BBZ. Za všechny, co chválili, krátký citát: „Samá chvála, výtah si vždy najdu, podporuji další výstavbu, metro je super!!!“.

Dlouhé termíny oprav

Cestující vnímají jako problém dlouhé termíny oprav a vidí za nimi nedostatek či dlouhé dodací lhůty pro náhradní díly. Přestupy mezi linkami jsou v současnosti zajištěny ve stanicích Florenc a Muzeum. Obzvláště mezi stanicemi MU-A a MU-C je velmi problematický stavební stav propojovací povrchové trasy. Mimo tuto otázku je velmi důležité i značení trasy. Mezi návrhy je její barevné a směrové zviditelnění na povrchu chodníků spojujících jednotlivé výtahy. Tuto chodníkovou navigační plochu lze vhodně využít i pro reklamní účely. Ve stanicích Dejvická, Kobylisy a Ládví byly zaznamenány stížnosti na zneužívání výtahů nájemci komerčních prostor. Cestující ve výtazích návody vesměs nepoužívají.

Návody na ovládání výtahů a plošin

Opačně je tomu u plošin. Jejich ovládání je velmi odlišné od výtahů, a tak je nutno klást důraz na jednoduché a srozumitelné vysvětlení (návod) pro jejich užívání, především v souvislosti s nutností držet po celou dobu jízdy ovládací tlačítko. V některých částech stanic (např. Černý Most, Florenc B, Pankrác a Vysočanská) jsou místa s nedostatečným označením bezbariérové

přepravní cesty. V některých stanicích (např. Černý Most, Skalka) má výtah více stanic, než kolik smí cestující použít. Je tedy vhodné stanice výtahu pro cestující výrazně označit. U ostatních výtahů by výrazné označení stanic bylo přínosem pro cestující. Ovládací prvky některých výtahů (např. ve stanicích Florenc B či Hůrka) jsou pro některé vozíčkáře příliš vysoko. Pokud to konstrukce výtahu dovoluje, je nutné zvážit při opravách možnost nového umístění ovládacích prvků, případně toto uplatnit u nových výtahů. U plošin je podobný problém s jejich ovládáním.

Kvalitní rozvoj služeb

Anketa proběhla ke spokojenosti jejich organizátorů. Prokázala i nadále existující ochotu cestujících spolupodílet se na kvalitním rozvoji služeb poskytovaných jednotkou Provoz Metro, respektive jednotkou Dopravní cesta Metro. Z jednotlivých dílčích otázek byly zjištěny skutečnosti, které budou použity pro další zlepšení služeb metra. Cestující by uvítali navýšení počtu výtahů v síti metra, přičemž jsou si vědomi velké finanční i časové náročnosti. Zároveň by bylo prospěšné detailněji zjistit skladbu uživatelů těchto zařízení, aby se mohly tyto skupiny také zapojit do připomínek k nově vznikajícím bezbariérovým přepravním cestám. Některé obecnější připomínky se vztahovaly i k plánování cesty s ohledem na bezbariérovost, což již bylo v nedávné době významně zlepšeno v podobě zpřístupnění informací o funkčnosti výtahů a plošin na webových stránkách DP.



Preferenční opatření v roce 2007

Rozvoj a preference dopravy

Mezi nejvýznamnější opatření patří fyzické oddělení tramvajových pásů od souběžné vozovky, vyhrazení jízdních pruhů pro autobusy, vybavování SSZ preferencí pro tramvaje a autobusy, ale i např. stavební a technické úpravy zastávkových prostor. Teprve tehdy se může povrchová MHD v rámci všeobecné dopravní strategie stát realistickou a perspektivní alternativou k individuální dopravě.

Jde o vytvoření podmínek, které by motivovaly uživatele osobních automobilů ke změně způsobu dopravy ve prospěch MHD. Zkušenosti ukazují, že k tomu může dojít až v situaci, kdy budou podmínky pro užívání IAD omezeny při současném rozšíření podmínek pro zlepšení MHD.

Tramvaje

Betonový nebo žulový pás, oddělující tramvajové těleso od jízdního pruhu, zamezující blokování tramvajové dopravy souběžně jedoucími automobily a významně přispívající k plynulosti tramvajové dopravy, se v Praze stal již běžnou součástí uličního parteru.

První realizace této metody preference tramvajové dopravy, která byla Ministerstvem dopravy schválena jako vodorovné dopravní značení pod značkou V1a (vodorovná nepřerušovaná čára), se uskutečnila již v roce 1997. Za dobu 10 let se podařilo v úzké spolupráci DP hl. m. Prahy, a. s., IDS Praha, a. s. a Metroprojektu Praha a. s. vybudovat více než 9 km těchto vysoce účinných oddělovacích pásů.

V průběhu letošního roku byly dosud osazeny **oddělovací tvarovky podél tramvajových tratí** v následujících úsecích:

- Štefánikův most v obou směrech v délce cca 400 m
- Svobodova ve směru z centra mezi čelem zastávky „Albertov“ a křižovatkou s ul. Na Slupi v délce cca 25 m

V letošním roce byly rovněž provedeny stavební úpravy na chodnících v ulici Plynární a Dukelských hrdinů (pro zásobovací automobily) v místech již nainstalovaných oddělovacích pásů a **videňská zastávka v ul. Na Slupi**.

Přestože nejsou podmínky pro aplikaci oddělovacích tvarovek v dalších úsecích tramvajových tratí ideální (ať již pro nedostatečnou šířku komunikací nebo z důvodu zásobování přilehlých obchodů) a je třeba vynakládat značné úsilí při prosazování, projednávání i vlastní realizaci, podařilo se



Významné preferenční opatření bylo učiněno na Palackého náměstí. Autobusová linka číslo 176 jezdí nově po tramvajových kolejkách! Podrobnější článek o této změně připravujeme do prosincového čísla. Foto © Jan Šurovský

v letošním roce vybrat následující lokality (viz tabulka).

V současné době se na výše uvedená opatření zpracovává projektová dokumentace a ještě v letošním roce budou prvky osazeny na Jiráskově nám. (cca 60 m), Na Poříčí z centra (ZC), do centra (DC) (cca 50 m), 17. listopadu ZC (cca 160 m) a budou provedeny úpravy na Rašínově nábř. DC (cca 80 m).

V průběhu roku byly vybaveny preferencí pro tramvaje následující SSZ:

- Sokolovská – Freyova (podmíněná preference)
- Patočkova – Bělohorská (absolutní preference)
- Revoluční – Rašínovka (absolutní preference)
- Švehlova – Pražská (podmíněná preference)

Z celkového 204 SSZ s průjezdem tramvajů je v současné době vybaveno preferencí 105 signalizačních zařízení (z toho 47 pro preferenci absolutní a 58 pro podmíněnou).

Autobusy

V letošním roce byl vyznačen vyhrazený jízdní pruh na komunikaci

- Patočkova ve směru DC v úseku Pod Drinopolem – Pod Královkou v délce 450 m

Celková délka vyhrazených jízdních pruhů na automobilových komunikacích vzrostla na 7,4 km, délka vyhrazených pruhů pro autobusy na tramvajových pásích je v délce 5,2 km.

V průběhu roku byly vybaveny aktivní preferencí pro autobusy následující SSZ:

- Švehlova – Pražská
- Křižkova – Ke Štvanici
- Čimická – Ústavní
- Žernosecká (vjezd do AO Sídliště Ďáblice)
- Ďáblická – Žernosecká
- K Pazderkám – Dunajecká
- Prosecká – Františka Kadlece
- Prosecká – Libeňská spojka
- Harfa (Českomoravská – Freyova – Poděbradská – K Žižkovu)

Lokalita	směr	úsek	druh preferenční úpravy
17. listopadu	oba směry	Nám. J. Palacha – Břehová	Betonové prvky v délce cca 308 m
Jiráskovo nám.	z centra		Betonové prvky v délce cca 60 m
Na Poříčí	oba směry	Zastávky – křiž. Těšnov	Betonové prvky v délce cca 50 m
Nám. Curieových	z centra		Betonové prvky v délce cca 32 m
Nám. J. Palacha	do centra		Betonové prvky v délce cca 35 m
Klárov	do centra		Betonové prvky v délce cca 84 m
Újezd	do centra	Od Karmelitské	Betonové prvky v délce cca 36 m
Zenklova	z centra	doplnění	Betonové prvky v délce cca 170 m
Dukelských hrdinů	oba směry	doplnění	Betonové prvky v délce cca 77 m
Revoluční	do centra	Zast. Dlouhá – Dlouhá	Betonové prvky v délce cca 84 m
Vinohradská	do centra	Před křiž. Třebízského	Betonové prvky v délce cca 80 m
Jugoslávská	do centra	Londýnská – Bělehradská	Betonové prvky v délce cca 25 m
Plynární		Jankovcova – Argentinská	Betonové prvky v délce cca 66 m
Sokolovská	z centra	Nádr. Vysočany – nám. OSN	Betonové prvky v délce cca 36 m

- Sokolovská – Freyova (náměstí OSN)
- Vysočanské náměstí (Spojovací – Novo-vysočanská)
- Mladoboleslavská – Vrchlabská
- Jandova – Ke Klíčovu
- Prosecká – Čakovická
- Mladoboleslavská – Hornopočernická
- K Žižkovu (přechod)
- Čuprova – Na Žertvách
- Českobrodská – Pod Táborem

V současné době je vybaveno aktivní preferencí pro autobusy 38 světelných signalizací a 400 autobusů (třetina vozového parku). Do konce roku 2007 se předpokládá instalace preference na dalších 15 SSZ:

- Švehlova – Práčská
- Pražská (přechod)
- Střelná – Opálkova
- Vysočanská – Prosecká
- Náchodská – Jívanská
- Broumarská – Ciglerova
- Českobrodská – Rožmberská
- Českobrodská – Průmyslová
- Chlumecká – Ocelkova sever
- Českobrodská – Broumarská
- Českobrodská – P+R Běchovice
- Staroujezdská – Novosibířská
- Českobrodská – Národních hrdinů
- Českobrodská – Mladých Běchovic

Realizace preferenčních opatření vedle zvýšené plynulosti a spolehlivosti dopravy přináší současně i úspory jízdních dob, které v případě nižšího vypravení vozidel lze promítnout do snížených investičních nákladů na pořízení nových, případně na rekonstrukci stávajících vozidel.

Úspora na jízdních dobách lze dosáhnout pouze v případě soustředění preferenčních opatření v ucelených tazích.

V průběhu realizace preference se podařilo dosud dosáhnout následujících úspor ve vypravení, které představují níže uvedené finanční efekty:

V provozu tramvají se při úspoře 12 tramvajových vozů jedná o částku cca 336 mil. Kč (pořízení nových vozidel typu 14T), nebo o částku cca 120 mil. Kč (rekonstrukce vozů KT8). Úspora 12 vozů přinesla i potenciální úspory personálních nákladů ve výši cca 7,9 mil. Kč ročně. V provozu autobusů při úspoře 5 vozů typu Standard se jedná o částku cca 30 mil. Kč, v případě potenciálních dalších 16 vozů (viz předchozí text) by se tato částka navýšila o dalších 96 mil. Kč. Úspora 5 vozů přinesla i potenciální úspory personálních nákladů ve výši cca 5,6 mil. Kč za rok.

Další úsporu představuje snížení spotřeby elektrické energie a pohonných hmot v důsledku snížení počtu nutných zastavení na světelných signalizacích. Např. v provozu autobusů při průměrném snížení zastavení činí úspora cca 950 000 Kč za rok. Tato úspora má velký potenciál růstu v souvislosti s rozšiřujícím se počtem světelných signalizací vybavených aktivní preferencí pro průjezd autobusů MHD.



Vavříny v soutěži revizorů

Josef Hocek, Přepavní kontrola

Ve dnech 20. – 22. září 2007 se konal IX. ročník soutěže přepravních kontrolorů dopravních podniků České republiky.

Neoficiální mistrovství republiky přepravních kontrolorů se konalo z pověření Sdružení dopravních podniků ČR a organizací celé soutěže se ujalo Dopravní sdružení obcí Jablonecka.

V Bedřichově u Jablonce nad Nisou se sešlo sedmnáct nejlepších revizorů a revizorek z pěti dopravních podniků, kteří soutěžili ve velmi náročných disciplínách, jakými byly testy z odborných znalostí (zákony, přepravní řád, ochrana osobních údajů, cenový výměr), psychologické testy, paměťový test a praktické řešení 3 modelových situací.

V kategorii družstev stanul na 1. místě Dopravní podnik hlavního města Prahy, na 2. místě DP Most a Litvínov a na 3. místě DP Zlín-Otrokovice. V kategorii jednotlivců se na první příčku probojoval svými znalostmi Milan Máčala z DP Zlín, na druhém místě Petr Nevyhoštěný, třetí příčku si zasloužil Milan Kross z našeho Dopravního podniku. Pražský DP si vybojoval i čtvrtou pozici zásluhou Marka Ludkewicze a šestou díky Jiřímu Hradilovi.

První místo v soutěži družstev pražští revizoři obsadili již v roce 1998 a 2001.

Klání v Bílé vráně

Dvoudenní soutěžní klání probíhalo v penzionu Bílá vrána v Bedřichově u Jablonce nad Nisou a organizátorům soutěže se podařilo vytvořit důstojné prostředí pro tuto soutěž. Letošní neoficiální mistrovství ČR přepravních kontrolorů nebylo pouze o napínavém soutěžním boji, ale i o bohatém doprovodném programu. Tím nejzajímavějším byla určitě návštěva visuté kabinové lanovky z Liberce – Horního Hanychova na Ještěd a prohlídka útrobu obou stanic. Příznivý výsledek, kterého pražští revizoři dosáhli, je úspěchem, neboť úroveň byla velice vyrovnaná a anonymita soutěžících, pro porotce, přispěla k regulérnosti celé soutěže. Pražský DP vsadil na dva nováčky a jednoho zkušeného revizora a tato filozofie se nakonec ukázala jako nevhodnější. U těchto soutěží jde především o setkání těch, kteří mají velice náročnou, nepopulární, přesto velice zodpovědnou profesi. Zvýšení kreditu této profese v očích veřejnosti je též hlavním posláním. Tato setkání by tedy měla být prostředkem k tomu, aby se revizoři seznámili s odlišnými způsoby práce v jiných DP a aby bylo možné vše pozitivní převzít do svých organizací. Vynikající umístění pražských revizorů potěšilo, protože o soutěž byl velký mediální zájem. Konečné pořadí družstev:

1. DP Praha
2. DP Most a Litvínov
3. DS Zlín-Otrokovice
4. DP Brno
5. DP Pardubice



Zleva: Zdeněk Procházka – vedoucí oddělení Přepavní kontrola, Kross Milan – soutěžící, Ludkewicz Marek – soutěžící, Hradil Jiří – soutěžící, Hocek Josef – vedoucí odboru Přepavní kontrola

Mezinárodní jízda zručnosti řidičů tramvají

Robert Domašínský, Pavel Čeněk, JPT

V říjnu se konala každoroční mezinárodní soutěž „Jízda zručnosti řidičů tramvají“ a pro tentokrát bylo dějištěm podhůří Jizerských hor – město Liberec. Týmy z České republiky a Slovenska přijely bojovat o prestižní putovní ceny a hlavně o možnost hrdě nést celý následující rok tituly nejlepších řidičů tramvají.

Za pražský Dopravní podnik se již třetím rokem účastnili osvědčení reprezentanti, řidiči tramvají Martin Stránský a Ilona Stránská z vozovny Pankrác, kteří v předchozích ročnících navýsost důstojně hájili čest a prestiž našeho podniku. Kapitánem družstva byl Robert Domašínský, vedoucí provozovny Pankrác.

Soutěži předcházela náročná příprava v teoretické oblasti i praktické návky jednotlivých disciplín. Na této přípravě se podílel ing. Vladimír Pušman z oddělení Vzdělávání – Tramvaje, který našim soutěžícím předal maximum zkušeností a znalostí, za což mu velmi děkujeme.

Počasí stávkovalo

Přes nepřízeň počasí bylo přivítání v Liberci velmi srdečné. Soupeři se navzájem pozdravili a popřáli si v následujícím sobotním klání hodně úspěchů.

Ještě v podvečer téhož proběhlo uvítání vedoucích zúčastněných družstev a seznámení s průběhem celé soutěže. Zde bylo všem přítomným oznámeno, že se bude soutěžit na dvou tramvajových vozech s odporovou regulací (zrychlovačem) o rozchodu kol 1 000 mm a 1 435 mm. Z hle-



Mezinárodní soutěž „Jízda zručnosti řidičů tramvají“ se letos konala v podhůří Jizerských hor.

diska ovládání a výbavy byly oba vozy naprosto identické. Výběr konkrétní tramvaje proběhl až v sobotu losováním samotných závodníků. Podle toho, zda si soutěžící vylosoval sudé nebo liché soutěžní číslo, získal vůz užšího (sudé) či normálního (liché) rozchodu. Po rozboru plánu soutěže a zodpovězení všech otázek byli také rozlosováni vedoucí jednotlivých družstev jako družící rozhodčí na jednotlivá soutěžní stanoviště. My jsme si vylosovali stanoviště č. 4 – zastávka MHD.

Probuzení do sobotního rána bylo vskutku hodno severního výběžku naší republiky. Všechny soutěžící přivítala znatelně nízká teplota, ale na druhou stranu příjemně se rozjasňující obloha. Po časném budíčku a vydatné snídani byla všechna družstva odvezena do vozovny Dopravního podniku města Liberce sídlící v Mrštíkové ulici, místa soutěžního klání.

Soutěžící zde přivítal ředitel DPML ing. Jiří Veselka, který v krátkém úvodním projevu popřál všem hodně úspěchů v soutěži.

Poté následovalo netrpělivě očekávané rozlosování všech soutěžících. Ilona Stránská si vytáhla číslo 7 (a tím pádem vůz s rozchodem 1 435 mm) a Martin Stránský 10 (náležel mu vůz s rozchodem 1 000 mm). Pak proběhlo podrobné seznámení všech týmů s trati, včetně obou vozů a po zodpovězení všech dotazů byla prohlídka trati ukončena. V tu chvíli již byli všichni soutěžící myšlenkami u první části soutěže, teoretického testu ze znalostí konstrukce vozidla T3 s odporovou regulací.

Tato část se velice dobře povedla Martinu Stránskému. Na jeho kontě se neobjevil žádný trestný bod, což mu dávalo velice dobrou pozici do praktické části soutěže, ve které byl také úspěšný.

V opravdu ostré konkurenci si Martin Stránský i po praktické části soutěže udržel první místo mezi muži. V celkovém hodnocení jednotlivců obsadil druhé místo o těsné 2 trestné body za soutěžící z Brna, což znamenalo v systému bodování například pouhé dva centimetry při nevyzpytatelném couvání na překážku. Škoda, snad příště, ale i tak mu gratulujeme a děkujeme za výborné umístění. Družstvo z Prahy se umístilo v celkovém hodnocení na sedmém místě.

Závěrečný ceremoniál s předáním pohárů a cen se uskutečnil ve velmi přátelské atmosféře a všichni gratulovali vítězům. Následoval společenský večer, kde si soutěžící vyměňovali poznatky ze soutěže i zkušenosti a zážitky z každodenního provozu. Při nedělním odjezdu jsme mohli všichni konstatovat, že se soutěž organizátorům velmi vydařila, a to včetně objednání nádherného slunečného počasí. Všichni se již těšíme na další ročník této dopravní mezinárodní soutěže.



Prezentace DP na veřejnosti

Daniela Kočí

V poslední době se podstatným způsobem změnila propagace Dopravního podniku na veřejnosti. Zavedli jsme jednotnou grafiku, která provází všechna tištěná média, a která by se měla dostat do povědomí veřejnosti tak, aby si s ní vždy spojovala Dopravní podnik hlavního města Prahy, který je v různých podobách součástí jejich každodenního života.

Dopravní podnik vydal v rámci propagace letáčky, které vtipnou a zábavnou formou informují o službách DP a o správném chování v prostředcích MHD.

První zmiňovanou kampaň provázejí dvě postavy, holka a kluk, kteří vysvětlují určité služby a upozorňují na úskalí při cestování. Byla vydána skládačka o preferenci, o které se mluví stále více a je obrovským přínosem pro plynulé cestování tramvají i autobusů. Další informační brožura upozorňuje na existenci muzea MHD ve Střešovicích, kde byla v letošním roce slavnostně představena pravá nefalšovaná koňka, i na to, jak se správně orientovat v jízdních řádech, co znamená bezbariérová MHD či jak se sleduje přesnost provozu. Pestré barevné brožury, ve kterých je vysvětleno, jak se nastupuje a vystupuje, kde se přepravují kola, nebo že se nesmí vstupovat za bezpečnostní pás, si oblíbily nejenom děti.

Slušné chování

Další propagační akcí DP byla kampaň slušné chování, která na několika výstižných kresbách poukazovala na nešvary a problémy spojené s cestováním. Cestující si může při cestě z práce například přechyst, že v Praze je registrováno přes 65 tisíc psů a co se může všechno stát, když pes nemá při přepravě náhubek, že za rok je vyčištěno 4 500 dopravních prostředků od sprejerství, náklady na tuto činnost že se ročně pohybují přes 20 milionů korun a na umytí bylo již spotřebováno 50 tisíc litrů čisticích prostředků. Že vandalismus je stále velkým problémem, vědí asi všichni, ale málokdo už asi ví, že ročně je poničeno 1 100 kusů sedaček, 5 700 je poškrábaných oken, 2 000 zničených zastávkových sloupků, a že se ročně vynaloží 6 milionů na opravu zničených zastávkových přístřešků.

Tato kampaň se díky velké invenci a vtipu v šesti kresbách setkala s velmi kladným ohlasem u široké cestující veřejnosti. Číslo jasně dokazují, že učit některé lidi správně a hlavně slušně se chovat v městské hromadné dopravě je na místě. V každé zastávce povrchové dopravy má cestující možnost se s těmito obrázky, vystihujícími specifické problémy a situace spojené



Ukázka dříve používané grafiky.

s MHD, plně seznámit. Některým cestujícím se kresby líbily natolik, že si je fotili do svých mobilních telefonů a do redakce nám také přišly velmi podařené parodie. Je vidět, že tato kampaň opravdu zaujala ve všech směrech, doufáme, že to bude mít pozitivní vliv i na samotné cestování.

Vizáž Dopravního podniku

Nejvýznamnějším prvkem současných propagačních i prezentačních materiálů je nová grafická úprava, nový design všech vydávaných materiálů, aby byla vizáž Dopravního podniku na veřejnosti co nejlepší, čitelná, jednotná a jasná a aby si každý spojil tento druh grafické úpravy se specifickými ikonami s Dopravním podnikem stejně tak, jako si například O₂ každý spojí s průzračně modrou vodou a bublinami. Na tento koncept jednotné vizáže bude navazovat i nový logo manuál, na kterém se

ve současnosti pracuje.

K prezentaci Dopravního podniku patří již dlouhodobě vydávání publikací seznamujících především s historií, ale i současností Dopravního podniku a městské hromadné dopravy vůbec, které mají obrovský vliv na veřejnost, jsou velmi vyhledávané a prodá se jich okolo dvou tisíc ročně. Se širokou veřejností komunikujeme a naši společnost prezentujeme již deset let pravidelnými stránkami v deníku Metro, již rok spolupracujeme i s Metropolitním expresem, prezentujeme se v kulturním přehledu Houser, který je k dostání v restauracích, klubech i ve stanicích metra.

Každoročně probíhají kampaně na předprodej jízdenek. Snažíme se, aby si lidé kupovali kupony včas, aby nedocházelo k velkým frontám, jako tomu bylo v minulosti, snažíme se vycházet klientům vstříc a rozšiřujeme prodejní dobu v celé distribuční síti včetně Infocenter DP. Propagu-



jeme prodej klouzavých jízdének, které jsou pro cestující mnohem výhodnější, jelikož jim umožňují přizpůsobit dobu nákupu jízdenky vlastním potřebám a vyhnout se tak vytíženým obdobím na přelomu měsíců.

DP v pozitivním světle

Nedílnou součástí prezentace podniku na veřejnosti jsou každoroční zcela zaplněné a nejen fanoušky MHD vyhledávané Dny otevřených dveří, které navštíví každoročně zhruba deset tisíc lidí.

Pro naše nejmenší cestující jsou první prosincové dny ve znamení dopravního Mikuláše a čerta, kdy je pro všechny děti připraven bohatý program v některé tramvajové vozovně, zejména byl pořádán v Muzeu MHD ve Střešovicích, odkud je také každoročně vypravována mikulášská tramvaj. Pro děti byly pořádány i další akce, jako například Den dětí na Petříně, nebo se v současné době rozvíjí spolupráce s mateřskými školami, kde se snažíme vytvořit vztah nejmladší generace k městské hromadné dopravě.

Dopravní podnik bude letos již potřetí partnerem osvětové akce boje proti AIDS, kde se mu dostává potřebné pozitivní propagace. Do kolejové sítě hlavního města Prahy je vypravována zvláštní tramvaj obsazená lékaři a sexuology a dobrovolnými proškolenými pracovníky. Uspořádání osvětové a preventivní akce je důležitým příspěvkem v oblasti informování občanů o nejnovějších poznatcích v oblasti infekce HIV a onemocnění AIDS. Předchozí jízdy „osvětové tramvaje“ v Praze se setkaly s velkým zájmem veřejnosti, tisku i televize.

Každoročně vydává DP na předvánoční trh stolní i nástěnné kalendáře i nové publikace, v letošním roce to bude kniha výtětů ke 110. výročí Dopravního podniku nazvaná 110 výtětů s Dopravním podnikem. Je již tradicí, že v předvánočním čase přináší Dopravní podnik Pražanům a návštěvníkům hlavního města vánoční koncerty, kdy se všichni rádi zaposlouchají do libých melodií a tónů.

Prezentace je nutností

Každý se dnes snaží prodat své výrobky co nejlépe, a úplně stejně je na tom i Dopravní podnik. Na první pohled se může zdát, že žádnou konkurenci nemá, ale opak je pravdou. Konkurence je jak v individuálním automobilismu, tak i v ostatních dopravcích, kteří se snaží dostat se na výsluní trhu. Proto je třeba prodat své produkty, resp. služby co nejlépe a efektivně vedená propagace, prezentace a následně komunikace se svými klienty, tedy cestující veřejností, je nutností. Ve srovnání s evropskou konkurencí jsme na velmi vysoké úrovni a tento trend je potřeba nejen udržet, ale významně ho posilovat a zvyšovat.



PŘEPRAVA PSŮ

V HL. M. PRAZE JE
REGISTROVÁNO 65 564 PSŮ

Ne ve městě ani, když pes řádně není - vyřazen z přepravy, zranění cestujících.

Dopravní podnik hl. m. Prahy
Městská společnost

UVOLNĚNÍ DVEŘÍ VOZIDEL

SPRÁVNÉ POŘADÍ -
NEJDRŽÍVE VÝSTUP
A PAK NÁSTUP

Už k 30 sekundovým odstavům na každé zastávce či stanici může dojít při nesprávném vyřazení a nastupování na zastávkách a stanicích.

Dopravní podnik hl. m. Prahy
Městská společnost

SPREJERSTVÍ

ZA ROK BYLO VYČIŠTĚNO 4 500
DOPRAVNÍCH PŘÍSTŘEDKŮ
OD SPREJERSTVÍ

1. každý výtětů na každé zastávce stojí 20 000 Kč
100 000 Kč stojí v metru každý výtětů od správců
Na výtětů správců 30 000 Kč
100 Kč za každý výtětů

Dopravní podnik hl. m. Prahy
Městská společnost

VANDALISMUS V MHD

DELKOVÉ NÁKLADY NA ÚPRAVY
ZPŮSOBENÉ VANDALSKÝM
CHOVÁNÍM BYLY ZA ROK KČ 50 000 000,-

1. 7 000 Kč poruchových výtětů za rok
2. 7 000 Kč poruchových výtětů za rok
40 000 000 Kč na úpravu zraněných vozidlových prostředků
2 000 zraněných vozidlových prostředků
profesionální informační centrum v metru se zabývá každý měsíc 8 miliony cestujících

Dopravní podnik hl. m. Prahy
Městská společnost

Kampaň „Slušné chování“, se kterou se ještě dnes můžeme setkat v zastávkách povrchové dopravy.

110 LET

Cool tour linka

spojení se světem umění a vědeckých sbírek

110 LET

Zverme vás na výstavu

Dopravní podnik hlavního města Prahy vás srdečně zve na výstavu 110 historických fotografií, kterou uspořádá při příležitosti 110. výročí svého založení.

110 LET

Dopravní podnik v nejlepších letech

Dopravní podnik zavedl v létě 2007 novou jednotnou grafiku, která provází všechna tištěná média.

Propagace – přímé sugestivní působení na obecnost

Mgr. Pavel Fojtík, Archiv

„Propagační činnost podniku je jedním z důležitých článků informací široké veřejnosti, výchovy pracovníků podniku i cestujících a zajišťování dalších úkolů, jako je nábor pracovních sil apod.“ uvádí se v příkazu ředitele DP č. 34/65.

Propagace Dopravního podniku na veřejnosti ale zdaleka není nějakou vymožeností moderního období. I když neměly někdejší Elektrické podniky, jak se náš podnik původně jmenoval, pro své základní předměty podnikání významné konkurenty, přesto se o své dobré jméno na veřejnosti staraly i jinak, nejen bezvadným výkonem služby.

Na počátku propagace podniku byla elektřina

Elektrické podniky nevznikly jen pro zajišťování městské dopravy v Praze, ale také pro zabezpečení dodávek elektrické energie. V obou případech bylo zapotřebí veřejnost neustále vhodně informovat o všech novinkách a změnách. Bylo nutné lidem nejen nabídnout samotnou službu, ale také poskytnout informaci, na koho se v této věci obrátit. Mějme na paměti, že elektrotechnika jako taková byla v závěru 19. století něčím zcela novým a elektrické osvětlení začalo pronikat z ulic a veřejných

budov k soukromým odběratelům – až již podnikatelům nebo do domácností – až po roce 1900, když zahájila činnost holešovická elektrárna. Současně začaly elektrické podniky propagovat svůj Instalační závod, který měl za úkol zajistit montáže elektrického vedení a všech ostatních náležitostí – elektroměrů, pojistek, lustrů apod. Zdá se tedy, že to byly především inzeráty Instalačního závodu, které stály na počátku skutečné reklamy Elektrických podniků. Pokud jde o dodávky elektřiny větším podnikům, tady Elektrické podniky zcela určitě měly konkurenci. Existovala celá řada firem, které se zabývaly výrobou, dodávkami a využitím elektřiny stejně dlouho – nejnámější byly například elektrotechnické továrny Emila Kolbena a Františka Křížka, které mohly snadno okolním obcím a městům vybudovat nejen podnikové či městské elektrárny, ale zajistit i jejich provoz. Jestliže tedy Elektrické podniky pronikaly do pražských předměstí veřejnou dopravou, s dodávkami elektřiny to tak snadné nebylo. Vždyť například Žižkov, Karlín, Smíchov, Královské Vinohrady, ale také Košíře a později i Michle, měly vlastní elektrárny a rozvodné sítě. Také četné továrny měly svoji vlastní výrobu elektřiny. V dodávkách elektřiny tedy zcela jistě panovalo konkurenční prostředí. Teprve mnohem později, s velkým nástupem elektrických spotřebičů ve dvacátých letech, měla v domácnostech elektřina i jiný úkol než jen svítit – pohánět pračky, ledničky, sporáky, rádia a další. Začala plošná elektrifikace Prahy. A právě tady vznikl další prostor pro rozšíření a propagování služeb Elektrických podniků. Elektrické podniky zřídily tzv. Světelnou poradnu, zintenzivnily zadávání inzerátů do tisku a začaly rozvíjet

přednáškovou osvětovou činnost pro veřejnost.

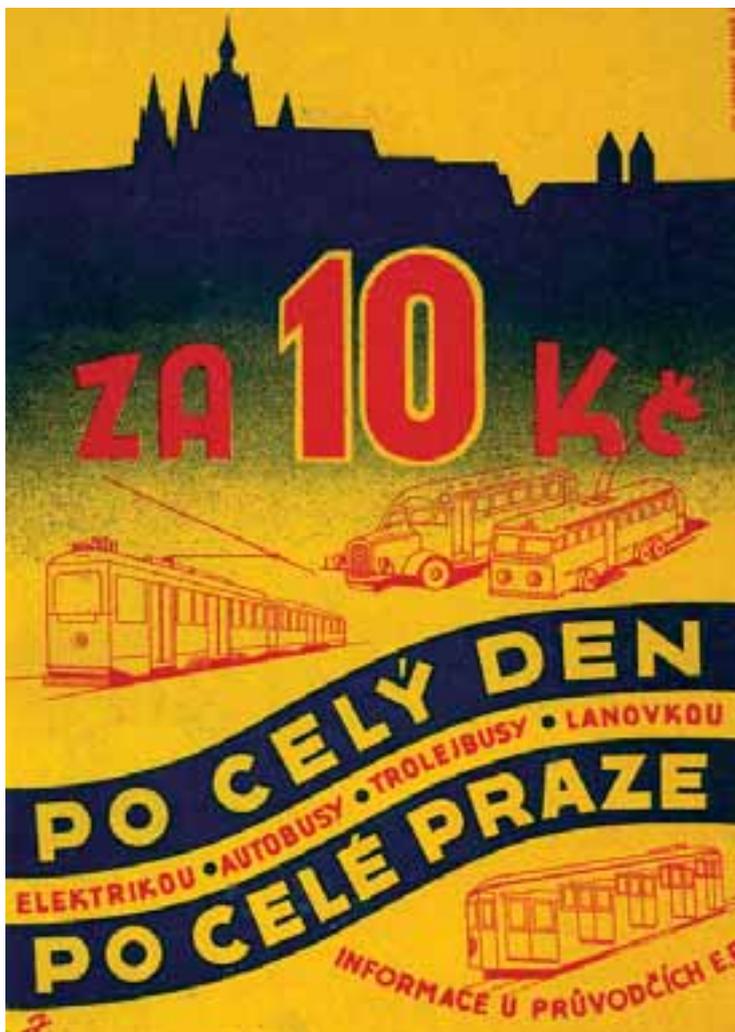
V roce 1926 uskutečnily Elektrické podniky velmi důležitý krok v propagaci a reklamě, když začaly vydávat slavný časopis ZEPOP (**Z**právy **E**lektrických **P**odniků **O**bce **P**ražské), „*kteřému dána úloha propagovati vhodné užití elektrického proudu v továrně, dílně i domácnosti, informovat konsumenta o účelnosti, hodnotě a způsobu použití různých elektrických zařízení, poskytnouti odběrateli možnost vyjádřiti své stížnosti a potřeby, dáti mu žádaná vysvětlení a radu ve všech otázkách vzájemného poměru, jak ze stanoviska technického, tak i obchodního, tedy způsobiti těsnější spojení konsumenta s elektrárnou, která pro něho vyrábí, vzbuditi v něm pocit důvěry k vedení závodu, jeho pochopení pro vnitřní dění, které se mu takto publikačně předkládá, přesvědčiti ho o tom, že elektrárny mají dobrou snahu učiniti vše, co by styk odběratele s administrativou elektráren v mezích podnikání učinilo co nejpříjemnější.*“ (Tento citát z výročních účtů Elektrických podniků za roku 1926 platí vlastně dodnes...) Časopis rychle získal velkou popularitu. Kromě vlastní propagace příležitostně také připomínal důležitou stránku bezpečnosti, kterou bylo nutné při dodávkách elektřiny dodržovat. V ZEPOPu se také objevovaly články o městské dopravě. Mimořádně zdařilými marketingovými akcemi, řečeno dnešní terminologií, se v roce 1925 stal průvod tramvají k 50. výročí zahájení provozu koněspřežné dráhy (tj. moderní městské dopravy) a v roce 1928 akce „Hold světla Praze“, při které byly při příležitosti 10. výročí československé samostatnosti slavnostně na několik dní nasvíceny všechny významné veřejné budovy a památky.

Výstavy a veletrhy

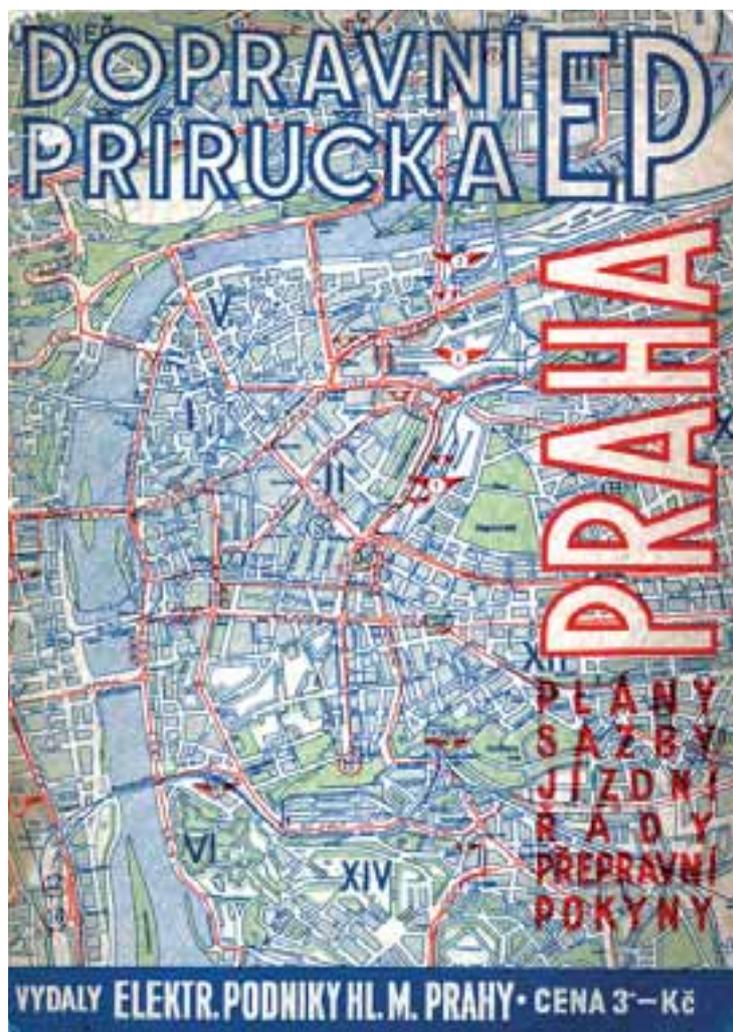
Ničím novým pod sluncem není ani účast podniku na různých výstavách a tuzemských i zahraničních veletrzích, či přímo pořádání výstav ve vlastní režii. Například v roce 1930 se Elektrické podniky zúčastnily Mezinárodní výstavy dopravy a turistiky v Poznani, kde získaly cenu Grand Prix. V Praze, pomineme-li veletrhy, se konaly s elektrárenskou tematikou například výstavy „Světlo a obydlí“ (1932) a o rok později „Doma při lepším světle“. Dopravní část podniků se zúčastnila například několikrát výstavy „Ochrana před úrazem a požárem“ (1932, 1933) či sama zorganizovala v rozestavených garážích Dejvice výstavu projektů ze soutěže na všeobecný dopravní program Velké Prahy (1932). Budeme-li ale důslední, nepřímou by byly Elektrické podniky propagovány už na Světové výstavě v Paříži v roce 1900, které se zúčastnila Ringhofferova továrna. Vystavovala motorový vůz č. 200 určený pro pražské Elektrické podniky (dodnes se dochoval a je známým exponátem v Muzeu MHD v Praze).



Stánek Elektrických podniků na výstavě o bezpečnosti v roce 1932. V expozici byl mimo jiné vystaven model tramvaje č. 2100, který je dnes v expozici Muzea MHD v Praze.



Propagační leták z roku 1937 nabízející výhodnost jednodenní sítové jízdenky.



Titulní strana informační brožury Dopravní příručka EP Praha z roku 1938.

Poskytování dopravních informací

Od počátku, kdy začaly v Praze jezdit tramvaje, musely Elektrické podniky informovat veřejnost o všech novinkách a změnách v MHD. Dlouhá léta jim k tomu sloužil jen denní tisk, ve kterém poskytovaly základní informace. Teprve s odstupem času (zřejmě od dvacátých let) se informace pro cestující publikovaly i formou známých informačních letáků. Příležitostně se vydávaly i různé plánky sítě MHD. Nejvýznamnějším počinem v poskytování dopravních informací v předválečném období se zcela jistě stala Dopravní příručka EP Praha vydaná v roce 1938. Cestující zde našli mnoho cenných údajů o rozsahu provozu, o jízdném, o prvních a posledních spojích apod. Jestliže běžný provoz MHD se považoval za službu, kterou nebylo nutné propagovat vůči konkurenci, jinak tomu bylo u některých doplňkových služeb. Mezi ně patřilo především vhodné propagování vyhlídkových okružních jízdních tramvajemi a od roku 1926 autokary. Jestliže u tramvajů nebyla konkurence, u autokarů už ano. Stejnou službu jako EP poskytovaly například cestovní kanceláře ČEDOK (od roku 1927),

Globus a Star. V různých publikacích bylo možné spatřit vedle sebe inzeráty všech společností. Propagovala se také lanová dráha, která tradičně měla hlavně rekreační charakter, a kupodivu občas i autobusová doprava, která byla ztrátová (schodek se kryl ze zisku tramvajového provozu). EP ji nabízely i k výletům do okolí Prahy.

Výročí podniku – příležitost k propagaci

Vhodným důvodem k propagaci služeb městského dopravního podniku bývala také výročí. Kromě 50. výročí MHD v roce 1925, připomenutého průvodem, se další podobná akce uskutečnila až v roce 1947, kdy Dopravní podniky oslavovaly 50. výročí svého vzniku. Kromě známého průvodu historických vozidel byla událost připomenuta celostátně filmovým zpravodajstvím a rozhlasem, který přinesl pásmo „50 let pražské tramvaje – vážné i veselé vyprávění.“ Podnikový časopis Elektrikář (založený v roce 1945) přinesl k tomuto výročí monografické číslo zaměřené na historii městské hromadné dopravy v Praze. Na dlouhá léta bylo základním informačním materiálem k tomuto tématu.

Padesátá léta propagaci podniku moc nepřála. Byla to problematika, kterou se v Dopravním podniku téměř nikdo významněji nezabýval a veřejnost dostávala jen nejzákladnější informace o změnách v městské dopravě, které byly inzerovány tradičně denním tiskem (letáky, pokud existovaly, se žádné po roce 1951 nedochovály), a také pouličním rozhlasem.

Věc: zajištění propagační činnosti

Významné změny přineslo do oblasti propagace nové vedení Dopravního podniku v roce 1964. V organizační struktuře bylo zřízeno nejdříve oddělení, později samostatný odbor propagace. Kromě toho byla zřízena i zvláštní propagační komise. Bylo stanoveno, že propagační činnost bude vycházet z těchto hlavních úkolů: a) výchova provozních zaměstnanců; b) výchova cestujících; c) nábor pracovních sil; d) propagace poskytovaných služeb; e) úprava konečných stanic a staničních prostorů vůbec; f) zajištění akcí rekonstrukcí; g) zajištění vhodných propagačních předmětů; h) využití dopravních prostředků, jízdenek



Průchod turnikety je možný až po vhození 1 Kčs mince staré emise po rozsvícení zeleného kontrolního světla u otvoru pro vhadzování mincí. Jestliže předpoklady nebudou splněny, svítí červené kontrolní světlo a při vstupu do turniketu dojde k uzavření průchodu mechanickým zařízením.

Obrázek z propagačního letáku vydaného k zahájení provozu metra.



Pražané procházejí opatrně turnikety předvedenými na výstavě o metru v budově DP v roce 1973.

a dopravních zařízení pro reklamní a propagační účely vlastní i jiných podniků. Zřízeno bylo i samostatné historické středisko, které mělo za úkol sledovat a zpracovávat doklady o historickém vývoji a současném rozvoji pražské MHD. (Tak vznikl tzv. Historický archiv, v té době nezávislý na chodu spisoven.) Jednou z prvních příležitostí, kdy se mohl Dopravní podnik znovu prezentovat na veřejnosti nějakou marketingovou akcí, se staly oslavy 90. výročí MHD v Praze, v rámci kterých byl opět uspořádán průvod historických tramvají. (Od té doby se pořádá při tomto výročí každých 10

let.) Při stejné příležitosti se objevily také zcela nové propagační prvky. Filumenisté mohli získat sérii 12 zápalkových nálepek s kresbami vozidel MHD. Mezi propagačními novinkami 60. let se objevily také kapesní kalendářky, které na titulní straně upozorňovaly na tři doplňkové činnosti Dopravního podniku – taxislužbu, osobní lodní dopravu a půjčovnu automobilů Pragocar. V roce 1967 se vedle kalendářků (ty už propagovaly i tramvaje a autobusy či podnik jako takový) byly vydány také kartičky, které místo kalendária měly další informace o dané službě i v jiných jazycích. Osobní lodní doprava,

taxislužba i půjčovna automobilů byly propagovány i plakáty formátu A4. Nedostatek pracovních sil v Dopravním podniku přinesl další novinku – náborové plakáty. I v této zdánlivě nezáživné činnosti dokázali pracovníci propagace využít zajímavé nápady, které do jisté míry charakterizují určité uvolnění ve společnosti. V roce 1966 se tak Pražané mohli setkat s letákem hlásajícím, že „Dopravní podnik hl. m. Prahy přijme za výhodných platových i pracovních podmínek ŘIDIČKY TRAMVAJÍ s vlastnostmi řidičky MARIE KUČEROVÉ, kterou představuje JIŘINA BOHLADOVÁ v novém filmu autorů Starců na chmelu DÁMA NA KOLEJÍCH. Instrukční promítání v kinu BLANÍK“. Tím se Dopravní podnik vlastně stal – opět řečeno dnešními slovy – mediálním partnerem nového českého filmu. Jedním z náročných úkolů Dopravního podniku byla v letech 1973–1974 propagace metra. Veřejnost se v předstihu musela seznámit s novými prvky v cestování, kterými byly turnikety a pohyblivé schody v metru, nový odbavovací systém v tramvajích apod. V ústřední budově DP v Bubenské byla v roce 1973 uspořádána výstava o metru a byla vydána celá řada propagačních brožur o metru, ale i o novém linkovém vedení MHD. Od té doby se dopravní informace (nejen letáky) staly neoddělitelnou součástí nabídky služeb.

Na rok 1975 připadlo 100. výročí MHD v Praze. Bylo možné čerpat z bohatých historických tradic podniku, a proto kromě tradičního průvodu byla uspořádána výstava v Muzeu hlavního města Prahy a poprvé Dopravní podnik vydal – tehdy prostřednictvím Nakladatelství dopravy a spojů – i samostatnou knihu Od koňky k metru. Od té doby se na mnoho let staly tradiční události pravidelně pořádané Dny pražských dopraváků. Významnou roli v propagaci podniku hrály i pravidelné a oblíbené výstavy historických vozidel ve vozovně Vokovice. Složitá organizační struktura DP po roce 1977 měla za následek určitou roztržičnost podnikové propagace, protože řadu činností v tomto odvětví si začaly vykonávat samy tehdejší jednotlivé koncernové podniky.

Podnikovou propagaci ve druhé polovině 70. let a v 80. letech do značné míry degradoval silný politický podtext. Byla k němu využívána (více spíše zneužívána) především československo-sovětská spolupráce při výstavbě metra. Obrat k lepšímu přinesl až počátek 90. let. Jednou z nejvýznamnějších marketingových aktivit (pomineme-li tradiční základní informace pro cestující) se stalo otevření Muzea MHD v Praze. Od té doby se Dopravní podnik snažil k propagaci svých služeb využívat všech moderních komunikačních nástrojů, ať již to je publikační činnost, audiovizuální prostředky nebo internetové stránky. To už však není historie, ale současnost.



Ekonomický úsek nově

Ing. Jana Benzinová, ekonomický úsek

První drobná změna je patrná již ze samotného nadpisu, nejedná se již o obchodně-ekonomický úsek, od 1. října 2007 jsme „pouze“ ekonomové.

Zjednodušeně je možno napsat, že v rámci organizační změny ekonomického úseku od 1. října 2007 byly sloučeny staré odbory 400200 + 400400 v nový odbor 400200 – odbor Controlling a hospodaření a 400100 + 400500 v nový odbor 400500 – odbor Účetnictví, daně a financování.

Odbor 400200, který vede Ing. Miroslav Choutka, nyní tvoří 5 oddělení. Řeší problematiku: kalkulace nákladů PID a tvorby cen (Jitka Sojková), řízení výkonnosti, legislativy financování PID, registr smluv (Květa Veselá), inventarizace (Tomáš Hájek), rozpočet (Ing. Josef Skřivan), hospodaření a statistika (Ing. Jitka Baumanová).

Odbor 400500 řídí Ing. Pavla Maříková.

Od 1. 10. 2007 se jeho působnost rozšířila o 2 oddělení, zabývající se problematikou daní (Ing. Helena Kalašová) a financováním (Ing. Helena Lstiburková).

Z ekonomického úseku byla převedena činnost týkající se mobilních telefonů do jednotky IT a společnosti Rencar do odboru Marketing a komunikace.

Organizační změna se nedotkla odboru 400300 – odbor Jízdní doklady a tržby, ve kterém zůstává vše při starém.



Dosáhnout a udržet si pozitivní cash flow

Daniela Kočí

Ekonomický úsek prošel v poslední době změnami, mezi něž patřil i nástup nového ředitele. Ing Ivo Štika působil v mnoha nadnárodních firmách, má zkušenosti s manažerským vedením nejen u nás, ale i v zahraničí. Vedení ekonomického úseku se ujal 1. srpna letošního roku, a tak jsem mu po čtvrt roce působení ve funkci položila několik otázek.

V jaké ekonomické situaci se v současné době Dopravní podnik nachází?

Situace je příznivá a věřím, že se v blízké době ještělepší. Do budoucna však vidím „tah dámu“ spíše na straně města, resp. vlády. Na této úrovni by měly být určeny strategické priority rozvoje dopravy jako celku, zákonné rámce úhrady za veřejnou službu. Naším úkolem pak bude co nejefektivněji řešit konkrétní problémy dopravní obslužnosti.

Kde tedy vidíte naše interní problémy?

Ve střednědobém výhledu se musíme soustředit na dosažení a udržení pozitivního cash flow. Vedeme intenzivní jednání s magistrátem, které by mohlo zásadně napomoci ke zdárnému vyřešení této situace.

Snížení dotací pro příští rok činí půl miliardy korun. Nebude to mít pro DP fatální dopad?

Nemyslím. Vzhledem k tomu, jak Praha hospodaří, májic sama asi čtyřicetimiliardový dluh, šetří a škrťá se u všech organizací, které město vlastní. Nám byl uložen úkol ušetřit již zmíněný obnos půl miliardy korun.



Ruku v ruce s programem úspor probíhá i optimalizace dopravních linek – některé spoje na okrajích Prahy bychom mohli s jistotou nadsázkou přirovnat spíše k taxislužbě pro jednoho zákazníka. Vezmou-li se dohromady výsledky transformačního programu, úspory z optimalizace lidských zdrojů a z optimalizace z oblasti přepravních výkonů, pak pět set milionů je částka, která by neměla výrazným způsobem ovlivnit chod podniku.

Nebylo by optimálním řešením zakotvení financování veřejné dopravy do zákonů?

V současné době sice naše financování vychází ze zákonů (silniční a drážní zákon, které určitým způsobem definují prokazatelnou ztrátu, resp. závazek veřejné služby), nicméně konečné rozhodnutí o výsledné dotaci je věc rozhodnutí politického vedení města. Ve spolupráci s Ministerstvem dopravy a Sdružením dopravních podniků se připravuje návrh znění nového zákona v této oblasti. Jako u všech zákonů je to ale běh na dlouhou trať. Reálné je, že zhruba do dvou let by mohl platit nový předpis, který bude precizně stanovovat výkon veřejné služby a položky kalkulace.

Alfou a omegou pražské městské hromadné dopravy je metro. Váš resort má na

starosti finance a dá se předpokládat, že největší prostředky půjdou právě do něj...

Metroprojekt představil projekt rozšíření metra A a D, o trasách je tedy již rozhodnuto, nyní se čeká, jaké stanovisko zaujme Magistrát a následně i vláda z hlediska financování těchto projektů. Akce tohoto rozsahu je nad možnosti jakéhokoli podniku a nebal bych se říci, že je ve státním zájmu dále rozvíjet síť metra v hlavním městě. Příkladem může být Vídeň, kde je metro financováno z 50 % státem a z 50 % městem. Jen na prodloužení linky A má podle prvních propočtů padnout částka kolem 40 miliard korun, což je opravdu mimo naše možnosti.

V současné době se ve všech pádech skloňuje outsourcing. Jakým přínosem jsou pro Dopravní podnik externí firmy pro výkon různých činností? Nemohu se zbavit dojmu, že je to prostě dražší...

Váš dojem je mylný, i když chápu, že na první pohled se to tak jevit může. Poslední čtyři roky jsem strávil ve firmě, která je největším poskytovatelem outsourcingu na světě. Příklady hovoří jasně a úspory mohou být v řádech desítek milionů eur za dobu trvání kontraktu. U mých předchozích klientů se zaručené procento nákladových úspor pohybovalo okolo dvaceti procent. Je samozřejmě třeba počítat s tím, že nábohová křivka služby je složitější, a že ne vše bude fungovat lépe a levněji od prvního dne. Je nutno počítat se stabilizační fází, trvající přibližně šest měsíců, kdy zákazník nedosahuje žádných či minimálních úspor. Poté dochází ke zvratu, a začínají se realizovat úspory – nejen finanční, ale i procesní a kvalitativní.

Jaký konkrétní projekt v Dopravním podniku již běží?

Zásadním příkladem, který je již výdělečný a funguje téměř čtyři roky, je servis metra. Byl to pilotní projekt, který ukázal, že je životaschopný, a kde již byly úspory realizovány.



Co vidím? Pohled vedoucí oddělení BOZP...

Ing. Jana Janátková

Když se k 3. lednu 2005 naplnilo nově vzniklé oddělení 600130 (tenkrát pod číslem 90513) technickými pracovníky z různých útvarů podniku, zůstávalo otázkou, jak schopný tým bude vytvořen a zda vůbec přinese nějaký řád v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v podniku o tehdy téměř 13 tisících zaměstnancích.

Ještě dodnes ojedinele zaznávají hlasy nesouhlasu, že byly jednotkám odebrány „bezpečnostní technici“, coby kumulovaná funkce všech možných činností, které nebylo zrovna komu přidělit. Toto



bylo odbouráno; filozofií oddělení BOZP, vzniklého v důsledku transformace, bylo nastavit plošně stejné podmínky v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci pro všechny útvary podniku tak, aby nebyla obcházena a zlehčována litera zákona v této dnes celoevropsky důsledně sledované problematice. Navíc je soustředěním bezpečnostních techniků do jednoho útvaru garantována poměrně vysoká úroveň jejich odbornosti a možnost rovnocenného vzdělávání v oblasti BOZP.

Když se ohlédnou zpět za uplynulými neceletými 3 roky, zjišťují, že přestože bylo mnoha cílů dosaženo, některé ideály vyprchaly a zůstalo neurčitě zklamání z toho, že stále není všechno hotovo, a že jako podnik (*myšleno jednotlivci*) doposud nepřijímáme trend žít a pracovat zdravě a bezpečně. Vydali jsme přesné, konkrétní rozpracované směrnice, příkazy generálního ředitele a pokyny bezpečnostního ředitele, podíleli se na vytváření dalších vnitropodnikových norem, a když už to vypadalo na zdárné a přehledné zajištění BOZP v podniku, vydáním nového zákoníku práce, stejně tak jako vydáním zákona o BOZP a řady prováděcích vládních nařízení v oblasti bezpečnosti práce, jsme se vrátili na začátek našeho snažení. Když k tomu připočtu skutečnost, že jsme u zrodu tohoto oddělení měli úsporu v personálním zázemí 14%, která však bude i díky personálnímu auditu činit k 1.1.2008 celkem 34%, říkám si, jaká bude kvalita námi poskytovaných služeb při neskutečném objemu a rozlehlosti provozů a pracovišť, kterými náš podnik

disponuje, zvláště když postupně otevíráme pomyslné Pandořiny skříňky a nacházíme skryté nedostatky, na kterých by si smlsнул ne jeden pracovník státního odborného dozoru. Vycházíme-li z dosavadních zkušeností, státní odborné dozory většinu odpovědnosti přenáší na zaměstnavatele se stanoviskem „nedostatečné vyhodnocení rizik na pracovišti pro jednotlivé pracovní úkony“. Je třeba si uvědomit, že zákoník práce pamatuje na všechny vedoucí zaměstnance, ať už v pozici ředitelů nebo „jenom“ mistrů. Každý, kdo má ve své péči podřízené zaměstnance, je v okamžiku jejich nástupu do pracovního procesu odpovědný za jejich bezpečnost a ochranu zdraví, ať se mu to líbí nebo ne. V minulosti byla snaha vedoucích zaměstnanců tuto odpovědnost přenášet na své podřízené, což však z právního hlediska nelze, je možno přenést na zaměstnance jednotlivé úkoly z této skutečnosti plynoucí, ale odpovědnost nikoliv.

A co řadoví zaměstnanci, kteří jsou do jisté míry ušetřeni odpovědností za bezpečnost a zdraví své i ostatních kolegů? U řady z nich postrádám určitou loajalitu vůči podniku, který jim dává práci a poskytuje jim nemalou péči a výhody ve srovnání s mnoha jinými společnostmi. Naučili jsme se hodně kritizovat, sami však nejsme ochotni investovat něco ze svých schopností, dovedností a umu. Jsme zvyklí brát, ale málo dávat. Nemáme zájem o prevenci, pokud jde o naše zdraví a bezpečí, žádáme příplatky za svou pracovní náplň, bezplatně přidělené osobní ochranné

pracovní prostředky však nepoužíváme, zesměšňujeme ty, kteří si je dovoří odpovědně používat, a když dojde k mimořádné události, domáháme se finančních odškodnění za zdravotní újmu, kterou jsme si způsobili vlastním lehkovážným přístupem, který se však mnohdy často špatně dokazuje, neboť se vedoucí zaměstnanci obvykle „nezdržují“ kontrolou používání OOPP a stanovených pracovních postupů u svých podřízených. Výše uvedená tvrzení jsou průřezem poznatků napříč celým podnikem, není to kompletní sumarizace všech pracovišť, jsou i ukázkové provozy, kde srdce „bezpečáka“ zaplesá.

Současným trendem našeho podniku jsou finanční úspory ve všech oblastech. Je těžké naplnit ideu vzorových provozů, když nejsou finanční prostředky na rekonstrukce 30 a více let starých budov s mnohdy naprosto nevyhovující vzduchotechnikou, osvětlením, podlahami, zarostlými vodovodními řadami, neizolujícími střechami a starou elektroinstalací, nemluvě o dvou desítkách nevyhovujících sociálních zařízení na obraťtíších tramvajích a autobusů, a v neposlední řadě také dosluhujících nosných konstrukcích kolejového svršku ve vozovkách (tzv. kozlíky). Vzhledem k možnosti uložení i milionové sankce za nedostatečné zajištění pracovišť a pracovního prostředí státním odborným dozorem a poměrně častými kontrolami na provozech podniku ze strany hygieny a oblastní inspekce práce nejen pro podněty ze strany stěžovatelů, již třetím rokem upozorňujeme na možná úskalí, která tímto mohou nastat. Zdá se však, že náš hlas i přes snahu odboru Technická správa objektů a jiných zúčastněných správců objektů, odstranit námi avizované nedostatky, nedoléhá k těm správným uším a je jen otázkou času, kdy tyto peníze zbůhdarma vyplatíme jako pokutu uloženou podniku namísto preventivně cílené investice.

Tento článek vyznívá možná poněkud kriticky a pochmurně, se snahou apelovat na excelentní přístup zaměstnanců v otázkách BOZP, když mají na bedrech jinou problematiku související s přepravou cestujících, ať už doslova, nebo jako zázemí k této službě zákazníkům. Není v mém zájmu někoho strašit, jen chci opětovně poukázat na vážnost celé věci. I uplynulé období ukázalo, jak se vedoucím zaměstnancům nevyplatila nedůslednost při řešení mimořádných událostí, při šetření pracovních úrazů, při ignoranci vnitropodnikových předpisů, které teď společně zachraňujeme s větším či menším úspěchem.

Jelikož na čas opouštím vaše řady, milí kolegové, vedoucí a odboráři, chtěla bych vám touto cestou popřát hodně zdraví, štěstí, objektivního přístupu k lidem a životu vůbec, a také elánu do všech vašich konání, pokud budou činěna v dobré víře a s jasnou myslí.



Vývoj přesčasové práce za 1. – 3. čtvrtletí 2007

Ing. Václav Procházka, zaměstnanecký odbor

Prací přesčas podle zákoníku práce rozumíme práci konanou zaměstnancem na příkaz zaměstnavatele nebo se souhlasem zaměstnance nad stanovenou týdenní pracovní dobu vyplývající z předem stanoveného rozvržení pracovní doby a konanou mimo rámec rozvrhu pracovních směn.

Přesčasové práci věnujeme v Dopravním podniku trvale velkou pozornost, provádíme pravidelná hodnocení jejího čerpání, projednáváme ji s odborovými organizacemi a hledáme možnosti snížení jejího objemu.

Přesčasové hodiny sledujeme a porovnáváme se stejným obdobím předchozího roku ve členění na jednotky, úseky a dle kategorií ŘMHD, D, THP a POP.

Z dlouhodobého hlediska má v Dopravním podniku vývoj čerpání přesčasových hodin klesající tendenci.

Za 1. – 3. čtvrtletí letošního roku odpracovali zaměstnanci celkem 842 076 přesčasových hodin, což představuje snížení o 59 259 hodin proti stejnému období roku 2006. K celkovému poklesu došlo v DP v kategorii D (ta zahrnuje dělníky a řidiče nákladních vozidel) a v kategorii POP (ta zahrnuje pomocný a obslužný personál, řidiče osobních a dodávkových vozů a řidiče manipulační).

K nárůstu došlo u kategorie TH provozní zaměstnanci. V této kategorii činí celkový nárůst 6 391 hodin a podílí se na něm jednotky Provoz Metro, Správa vozidel Metro, Dopravní cesta Tramvaje a Vnitropodniková doprava.

U řidičů MHD došlo celkově k poklesu o 22 494 hodin.

Rovněž u strojvedoucích a strojvedoucích – instruktorů metra došlo k poklesu, a to o 14 783 hodin, u řidičů tramvajů pokleslo čerpání o 21 509 hodin. Nárůst se projevil u řidičů autobusů o 13 798 hodin z důvodu nedostatku zaměstnanců v této profesi.

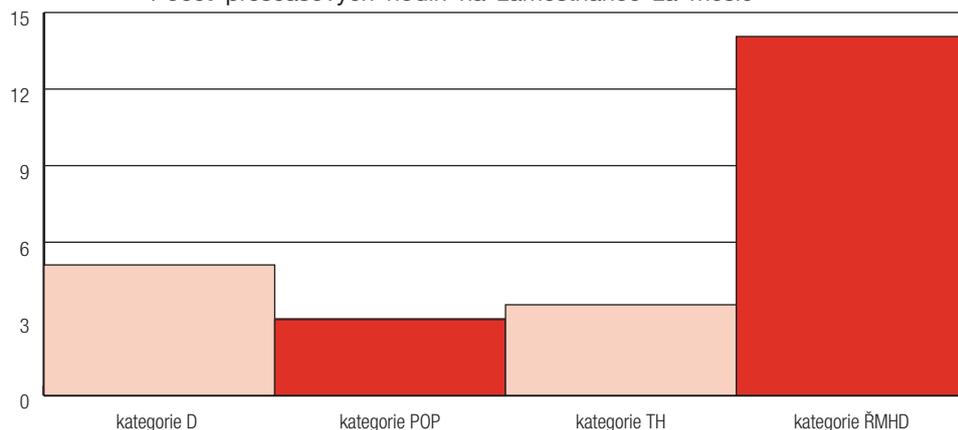
I když má celkový objem odpracovaných hodin přesčasové práce sestupnou tendenci, je u některých kategorií počet těchto hodin stále vysoký. Tuto situaci můžeme řešit technicko-organizačním opatřením k jejímu omezení a náborem zaměstnanců vybraných profesí.

Za 1. – 3. čtvrtletí 2007 odpracovali zaměstnanci Dopravního podniku v průměru 7,57 přesčasových hodin za měsíc.

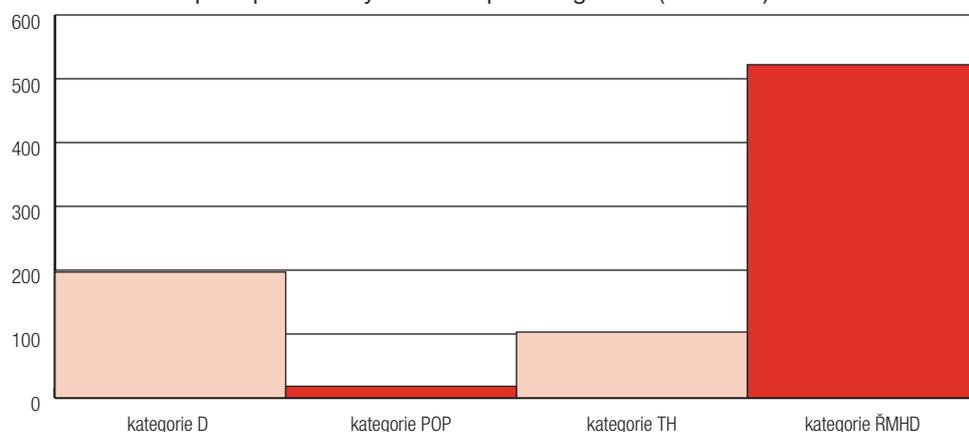
Ve sledovaných kategoriích vykázali zaměstnanci níže uvedené průměrné počty přesčasových hodin za měsíc na jednoho zaměstnance:

- kategorie ŘMHD celkem 14,06 hodin (z toho strojvedoucí metra 8,23 h, strojvedoucí-

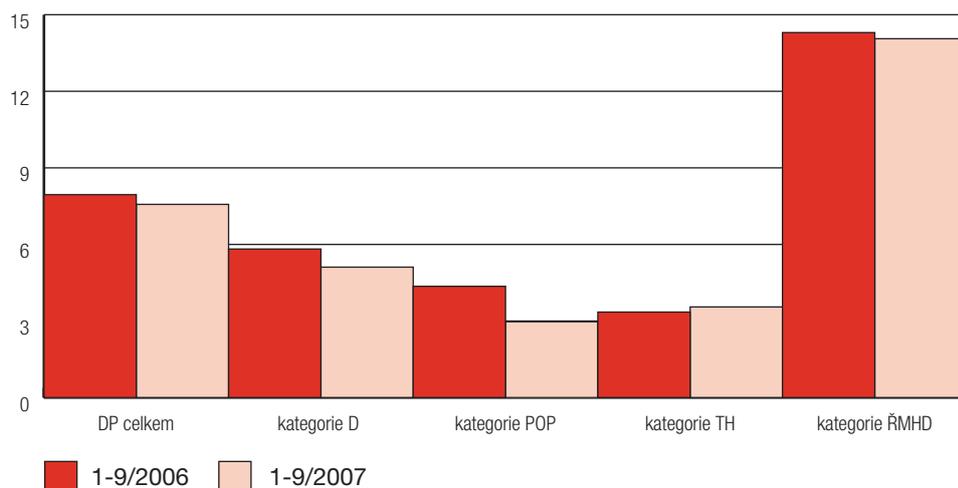
Leden až září 2007
Počet přesčasových hodin na zaměstnance za měsíc



Leden až září 2007
Čerpání přesčasových hodin po kategoriích (v tisících)



Počet přesčasových hodin na zaměstnance za měsíc - meziročně



- instruktor 5,88 h, řidiči tramvajů 10,43 h a řidiči autobusů 17,68 h),
 - kategorie D 5,11 h,
 - kategorie POP 2,97 h,
 - kategorie TH zaměstnanci 3,55 h.
- Přesčasová práce nahrazuje zejména nepřítomnost zaměstnanců za dovolenou, překážky v práci, nemoc, řešení mimořádných situací a neplánovaných akcí. Z těchto důvodů nepředpokládáme její plné odstranění, ale pouze její omezení na nezbytnou míru.

	1-9/2006 Čerpání přes- časových hodin po kategoriích	1-9/2007 Čerpání přes- časových hodin po kategoriích	1-9/2006 Počet přesčasových hodin na zaměst- nance za měsíc	1-9/2007 Počet přesčasových hodin na zaměst- nance za měsíc
DP celkem	901 335	842 076	7,95	7,57
kat. D	231 818	197 616	5,82	5,11
kat. POP	27 214	18 260	4,36	2,97
kat. TH	97 453	103 844	3,35	3,55
kat. ŘMHD	544 850	522 356	14,30	14,06
M-strojvedoucí	51 551	37 770	11,21	8,23
M-instruktor	2 695	1 693	9,36	5,88
Tramvaje	147 868	126 359	12,06	10,43
Autobusy	342 736	356 534	16,36	17,68



Zaměstnanecké jízdenky v roce 2008

Ing. Marie Lásková,
odbor Jízdní doklady a tržby

Zaměstnanecké kupony zaměstnancům, jejich rodinným příslušníkům a důchodcům a jejich rodinným příslušníkům na rok 2008 se budou prodávat od 1. do 30. listopadu 2007 v předprodejních místech ve stanicích metra a v budově Centrálního dispečinku v ulici Na Bojišti 5, Praha 2. Při zakoupení kuponu je nutné předložit zaměstnaneckou průkazku.

Zaměstnanecký kupon je nedílnou součástí zaměstnanecké průkazky a je platný na příslušné období (jeden rok). Identifikační číslo uvedené na kuponu je shodné s identifikačním číslem uvedeným na průkazce a je na kupon tištěno při jeho prodeji. Po tomto termínu, ve zvláštních případech, vystaví zaměstnanecký kupon lístkárna. Lstkárna vystaví zaměstnanecký kupon i při vystavování zaměstnanecké průkazky v průběhu roku a v případě vystavování duplikátů. Důchodci obdrželi od lístkárny jmenovitě dopis se všemi dispozicemi k zakoupení zaměstnaneckého kuponu na rok 2008. Důchodcům, kteří pobírají plně invalidní, vdovský, příp. vdovecký důchod nebo důchodcům, kteří mají děti starší 15 let a mladší 26 let, které navštěvují základní školu nebo se soustavně připravují na budoucí povolání řádným studiem na střední nebo vysoké škole, vystaví kupon na rok 2008 příslušná lístkárna. Pro informaci čtenářů uvádím, že na našich internetových stránkách www.dpp.cz v části Tarify a jízdné – Prodej jízdenek – Předprodeje jízdenek – Prodejní místa v metru jsou (podle jednotlivých linek) uvedena všechna prodejní místa jízdních dokladů včetně prodejní doby.

Možnosti použití zaměstnanecké jízdenky se oproti roku 2007 nemění. **Jak tedy budete v systému Pražské integrované dopravy jezdit na zaměstnaneckou jízdenku v roce 2008?** Zaměstnanecká jízdenka zaměstnanců, jejich rodinných příslušníků a důchodců a jejich rodinných příslušníků

platí na všech linkách Pražské integrované dopravy na území hl. m. Prahy (v **tarifních pásmech P a 0**), tj. v metru, tramvajích, lanové dráze na Petřín a autobusech včetně příměstských autobusových linek (provozovaných dopravním podnikem i ostatními dopravci). Držitel zaměstnanecké jízdenky má právo vzít s sebou do vozidla bezplatně zavazadlo, kočárek s dítětem, jízdní kolo (pouze v metru) a psa. Zaměstnanecké jízdenky jsou uznávány i na přívozech, které byly v rámci Pražské integrované dopravy zprovozněny, a to sedleckém přívozu (zajišťuje spojení Sedlce a Zámek na severním okraji Prahy), přívozu V Podbabě – Podhoří (dříve nazývaný lysolajský, který zajišťuje spojení oblastí Prahy 6 a Troje a Troje a nově otevřeném přívozu se sezonním provozem „Lihovar – Veslařský ostrov“ (zajišťuje spojení levého břehu Vltavy ze zastávky „Lihovar“ s pravým břehem „Plavecký stadion Podolí a Žluté lázně“).

Zaměstnanecká jízdenka **neplatí** ve vnějších tarifních pásmech, to jsou pásma za hranicemi hl. m. Prahy (pásma 1, 2, 3, 4 a 5) a **neplatí ve vlacích Českých drah**, a to ani ve vlacích zapojených do systému Pražské integrované dopravy a na lanové dráze v ZOO Praha.

Pro jízdu ve vnějších tarifních pásmech je nutno si kupovat buď jízdenky pro jednotlivou jízdu nebo doplňkové kupony pro příslušný počet vnějších tarifních pásem:

- doplňkové časové kupony Českých drah určené pro vnější pásma – tyto kupony platí pouze v kombinaci s časovým kuponem pro pásma P a 0 (zaměstnanecká jízdenka neplatí ve vlacích ČD ani v pásmu P a 0)
- doplňkové časové kupony pro použití v příměstských autobusech i ve vlacích Českých drah – tyto kupony lze použít i samostatně bez kombinace s kuponem pro pásma P a 0 (zaměstnanecká jízdenka neplatí ve vlacích ČD ani v pásmu P a 0)

Podmínkou k nákupu doplňkových časových kuponů je vystavení průkazky Pražské integrované dopravy.

Zaměstnanecká jízdenka neopravňuje držitele k přepravě dopravními prostředky dopravních podniků v jiných městech ČR.



Turnaj v ping-pongu

Zdeněk Kolumpek

Už počtvrté Ospea pořádá „Předvánoční turnaj v ping-pongu“. Dovolují si pozvat všechny zaměstnance DP a jejich rodinné příslušníky, kteří mají chuť se trochu odreagovat od každodenního shonu. Všichni, co máte touhu do něčeho pořádně praštit, přijďte!

Máte jedinečnou příležitost! Na místě si půjčíte pátku a můžete do toho mlátit co to jde! Po zoufalé zkušenosti s veřejnou hernou využíváme pohostinnost Table tenis klubu ELIZA, který sídlí v budově bývalé kotelny na Opatově. V hale je šest stolů, k dispozici jsou šatny, na galerii bufet s možností posedět, zahrát si stolní fotbal, odpočinout si a připravit se na dalšího soupeře.

Díky dlouhodobé spolupráci se sklářským výtvarníkem Richardem Šaškem, dostane vítěz open soutěže opravdu cenný křišťálový pohár. Loni si ho odnesl pan Emanuel Votípka, kterému se tak líbil, že se rozhodl přidat další do sbírky! Najde se někdo, kdo jej porazí? Věřte si a přijďte! Soutěžící jsou rozděleni do dvou skupin, a to těch, co to umí, a druhá skupinka si přišla zapinkat, pokecat, pobavit se. Pro každého účastníka je připravena pamětní plaketka a pro první tři z každé skupiny hodnotné ceny. Podle počtu přihlášených bude vyhlášen i dámský, případně dětský pohár a pro posledního je připravena cena útěchy.

Turnaj se koná 1. prosince od 14.00 v hale ELIZA, kousek od stanice metra Opatov. Přihlášky posílejte na zkolumpek@chello.cz nebo se ohlaste telefonicky na 732 31 59 40 u pana Kolumpka



Zemřel PaeDr. Lubomír Mácha

V neděli 30. září 2007 zemřel náhle a neočekávaně ve věku 51 let PaeDr. Lubomír Mácha.

V roce 1997 nastoupil v Dopravním podniku hl. m. Prahy, a. s. jako vedoucí odboru Vzdělávání v tehdejší divizi Autobusy, kde později zastával funkci vedoucího odboru Personálního, sociální péče a vzdělávání. Od 1. července 2002 bylo jeho pracovní místo na základě organizační změny zrušeno. Od té doby působil výhradně v odborových funkcích: stál u zrodu Federace řidičů autobusů, později byl zakládajícím členem a čelným představitelem Unie pracovníků v dopravě.



RegioTram v Kasselu

Ing. Jan Urban, oddělení Strategie

Dne 19. 8. 2007 byl v Kasselu po několika letech výstavby otevřen tunel pod hlavním nádražím, který spojuje železniční a tramvajovou síť.

Kassel je významné město v severní části spolkové země Hesensko. Je přirozeným centrem široké oblasti a významným železničním uzlem. Jednou z tratí, které městem procházejí, je i nejstarší německá vysokorychlostní trať Hannover – Würzburg, na které bylo postaveno nové nádraží Kassel – Wilhelmshöhe, kde zastavují vysokorychlostní vlaky ICE. Regionální doprava je ale svedena na hlavové nádraží Kassel – Hauptbahnhof, které je vzdáleno asi 300 metrů od městské tramvajové sítě a bezprostředně obsluhováno pouze autobusy. Toto řešení je samozřejmě velmi nevýhodné. Proto byla v roce 2000 schválena koncepce tzv. RegioTram, která počítá



Regio Citadis™ č. 702 na lince RT3 na Hlavním nádraží den před otevřením spojovacího tunelu.



Vjezd do spojovacího tunelu na „železniční“ straně s novou stanicí Hlavní nádraží.



Výjezd ze spojovacího tunelu ve směru do centra na „tramvajové“ straně.

tala s provozem speciálních vozidel jak po železničních tratích, tak i po městské tramvajové síti. Záhy se na železničních tratích v okolí Kasselu objevila vozidla Regio Citadis™ (výrobce Alstom). Hlavní překážkou realizace celého systému ale bylo neexistující spojení mezi železniční a tramvajovou

sítí v oblasti hlavního nádraží. Proto zde byla zahájena výstavba spojovacího tunelu, který podchází budovu nádraží a náměstí před ním a navazuje na tramvajovou síť v prostoru stanice Scheidemann Platz. Na tomto propojení je i podpovrchová stanice Hauptbahnhof.

Tunel byl otevřen 19. srpna 2007, a tím konečně došlo k propojení železniční a tramvajové sítě a bylo umožněno plně realizovat projekt RegioTram. Od uvedeného data vozidla Regio Citadis™ projíždějí po dvou trasách přímo centrem města a navazují v několika přestupních stanicích na tramvajové linky. Centrálním přestupním bodem je pak stanice Rathaus. Zároveň došlo k úpravě linkového vedení a intervalů tramvajových linek tak, aby co nejlépe korespondovaly se spoji regionálních tramváků. Částečně byla upravena i síť městských autobusů. Do tramvajové sítě nyní zajíždějí linky RT3, RT4 a RT5, linka RT9 nadále končí na hlavním nádraží, pouze ve špičce zajíždějí některé spoje do centra. Zajímavostí je linka RT5, u které na hlavní nádraží přijíždějí dvě spřažené soupravy, zde jsou rozpojeny a každá samostatně odjíždí do centra po jiné trase. Konečným cílem systému RegioTram je základní interval na všech linkách 30 minut. Tohoto cíle má být dosaženo v roce 2010. Vozidla Regio Citadis™ jsou částečně nízkopodlažní (75 % nízké podlahy), mají maximální rychlost 100 km/hod. Pohon je elektrický (vrchní vedení) nebo diesel – elektrický (na střeše vozidla jsou dva dieselgenerátory).



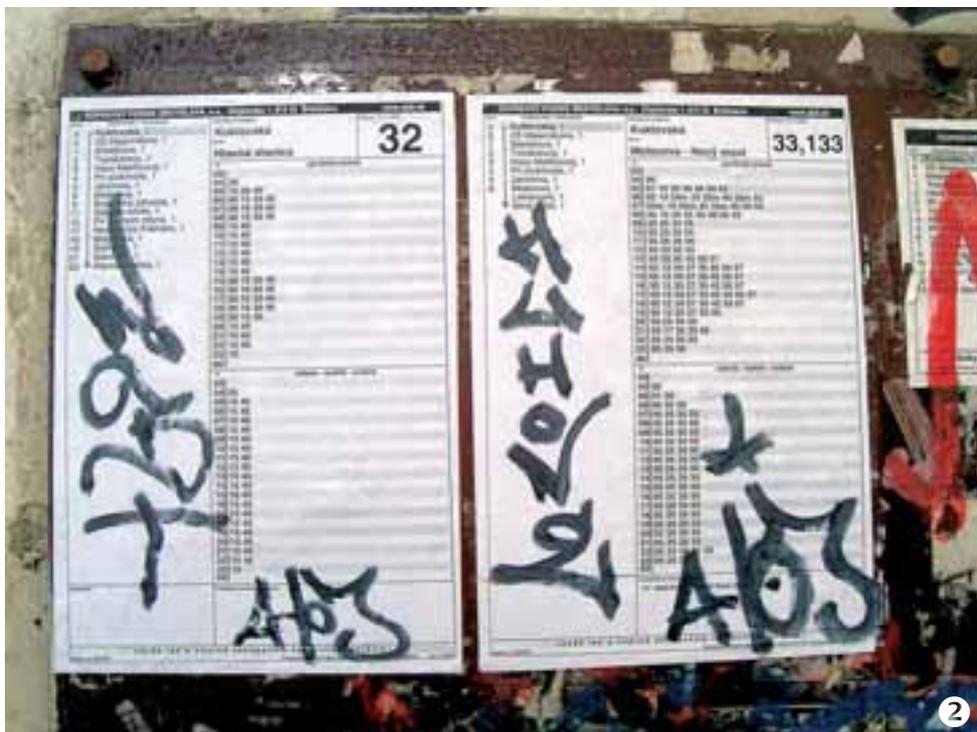
Městská tramvaj ve stanici Nádraží Wilhelmshöhe.

Duobusy v Bratislavě

Ing. Jan Urban, oddělení Strategie

Městskou hromadnou dopravu v hlavním městě Slovenska zajišťuje Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť. Včetně nočních linek provozuje 13 tramvajových linek, na které vypravuje 177 vozidel, 89 autobusových (355 vozidel) a 14 trolejbusových linek (vypravováno 86 vozidel). Ročně přepraví 252 910 000 cestujících.

Na západním okraji Bratislavy leží rozsáhlé sídliště Karlova Ves. Osa tohoto sídliště je velmi dobře obsloužena tramvajovou dopravou. V oblasti Molecovy ulice se ale sídliště rozšiřuje do prudkého svahu dále na západ (sídlíště Dlhé Diely). Jak zajistit ekologickou návaznou dopravu na páteřní tramvajovou trať? V Bratislavě sice jezdí trolejbusy, ale jejich nejbližší linky a zázemí jsou od zmíněné oblasti velmi daleko a protahovat sem trolejové vedení by bylo finančně i technicky náročné. Bratislavští proto přišli s originálním řešením: využitím duobusů (výraz „duobus“ používám pro zjednodušení, technicky se zde jedná o trolejbus s pomocným dieselovým motorem). Zakoupeny byly kloubové nízkopodlažní duobusy Škoda 25 Tr Irisbus s trolejbusovou trakční výzbrojí Škoda a pomocným dieselovým motorem Iveco NEF s generátorem Kirch (obr. 1). Na trase od přestupní zastávky z tramvaje Molecova po konečnou Kuklovská bylo vybudováno klasické trolejbusové trakční vedení. Na křižovatce ulic Molecova a Karloveská, po které jezdí tramvaj, vrchní vedení kuse končí (obr. 4). Řidič duobusu v předposlední zastávce Janotova nastartuje dieselový motor, rozjede se a za jízdy stáhne sběrače, které se na střeše duobusu automaticky upevní. Vše se děje za pohybu, a to, zejména když je na křižovatce Molecova – Karloveská pro duobus zelená, za pohybu značně svižného! Duobus už na dieselový pohon zabočí vpravo na ulici Karloveskou, kde je výstupní zastávka a přestup na tramvaj. Dále pokračuje na blízkou křižovatku, kde se otáčí do protisměru a vrací se na Molecovu ulici do nástupní zastávky. Zde začíná trolejové vedení, které je přesně nad zastávkou vybaveno žlaby (obr. 3), pomocí kterých jsou nasazeny sběrače (při této operaci ale duobus stojí). Horní konečná Kuklovská je vybavena klasickou smyčkou s předjízdou stopou (obr. 1). Na trase jezdí linka s „autobusovým“ číslem 33 (trolejbusové linky mají v Bratislavě čísla začínající 200), v ranní dopravní špičce některé spoje jako linka 133 zajiždějí až do stanice Nový most v centru města. Interval ve špičce je 7 – 8 minut, v sedle 15 minut (jízdni řád duobusů, obr. 2 vpravo) Jak je vidět, bratislavští kolegové mají problémy s graffiti. Dopravný podnik Bratislava zakoupil celkem 6 kloubových duobusů. V sobotu a v neděli, kdy není turnusová potřeba vozidel pro linku 33 tak vysoká, jsou volné duobusy nasazovány i na čistě autobusové linky.



Mimořádné dopravní akce v průběhu roku

Odbor Řízení a kontrola provozu

Dopravní podnik – to není jen pravidelná přeprava osob linkami metra, tramvají, autobusů a samozřejmě i lanové dráhy. V průběhu roku zajišťuje také mimořádné linky a dopravní spojení či opatření u příležitosti nejvýznamnějších akcí. Připomeňme si zde alespoň ty nejzajímavější.

Při výstavních akcích a veletrzích na výstavišti v Letňanech je provozována linka č. 758 Českomoravská – Výstaviště Letňany, při obdobných akcích na výstavišti v Holešovicích linka č. 751 Nádraží Holešovice – Výstaviště Holešovice a při fotbalových utkáních na Strahově jezdí linka č. 770 Na Knížecí – Stadion Strahov. A abychom nezapomněli – cestující v pražském železničním uzlu se mohou setkat s linkou 752, která zajišťuje náhradní autobusovou dopravu při plánovaných výlukách ČD (např. od 8. listopadu do 14. prosince můžete naše autobusy vidět v úseku Zbraslav – Vrané nad Vltavou). Nově vznikla i linka 777 (tzv. Cool Tour linka), která pravidelně každou první sobotu v měsíci spojuje vybrané instituce Národní galerie a Národního muzea se stanicí metra Staroměstská.

K pravidelně se opakujícím akcím „většího“ charakteru patří samozřejmě i samotná Muzejní noc, při jejímž letošním již 4. ročníku bylo na přepravu návštěvníků jednotlivých muzeí a galerií nasazeno celkem 42 autobusů. Nelze opomenout ani konání loňského XIV. Vsesokolského sletu a pod. Také Pražský mezinárodní maratón a s ním spojené další běhy (jarní 1/2 maratón, podzimní noční běh Prahou) se neobejdou bez razantních opatření v dopravě, ať již z hlediska odklonů pravidelných linek z tras běhů či nasazení vozů DP na smluvní jízdy pro účastníky a pořadatele. A v neposlední řadě je třeba zmínit i smluvní přepravu účastníků různých společenských, kulturních a sportovních akcí, konferencí a seminářů, které jsou většinou mezinárodního charakteru. V současných podmínkách je, vzhledem k trvajícím nedostatkům řidičů, obtížné všechny akce zajistit. A právě našim současným řidičům proto patří za jejich přístup k této „práci navíc“ velké poděkování.

Avšak nejen nasazením prostředků pro vlastní přepravu účastníků jednotlivých akcí se Dopravní podnik podílí na společenském dění celopražského rázu. Dopravní opatření, která jsou přijímána v souvislosti s různými aktivitami, které zasahují do pravidelného provozu PID, jsou nedílnou součástí chodu naší společnosti. Pravidelné novoroční

ohňostroje, společenské průvody jako například charitativní pochod AVON, loňské novoroční oslavy na Václavském náměstí, pietní akty konané při různých výročích a jiné a jiné akce obdobného rázu se bez součinnosti a spolupráce pracovníků řízení provozu DP neobejdou.



Šíření informací neformálními cestami

Bc. Jan Pospíchal

Fámy si už vydobily domovské právo. Dlouho byly považovány za podřadný druh média. Dnes už víme, že jsou to média plnohodnotná, že existují paralelně vedle jiných médií a mají vlastní funkci. Proti negativnímu chápání fám, které převažovalo až donedávna, se dnes začíná uznávat jejich pozitivní funkce. I zpravodajské deníky známé svou seriózností mají dnes rubriku „Proslýchá se“.

Jestliže se zamyslíme nad jevem zvaným **fáma** (drby, klepy), zjistíme, že doprovází lidstvo od nepaměti. Fáma je nejstarším hromadným sdělovacím prostředkem. Před vznikem písma byly ústně šířené zprávy jediným komunikačním kanálem. Dalo by se předpokládat, že rozvojem sdělovacích prostředků se fámy vytratí z informačního pole. Každý je přesvědčen, že fámu bezpečně pozná, když se s ní setká, nikdo zatím nepřinesl její uspokojivou definici. **Fámou můžeme nazvat neověřenou informaci z neoficiálního zdroje, není rozhodující, zda je pravdivá či nikoliv.** Dále se děj odehrává v současné době, a tím se odlišuje od pověstí a mýtů.

Jak definovat fámu?

Je to sdělení, které se týká aktuálních událostí, kterému se má věřit a které se šíří od osoby k osobě zpravidla ústně. Neobsahuje údaje, podle nichž by se dala posoudit jeho pravdivost.

Je to informace předkládaná k věření. Souvisí s aktuálním děním a je rozšiřována bez oficiálního ověření.

Neověřená zpráva nebo vysvětlení rozšířené mezi lidmi. Týká se předmětu, události nebo otázky veřejného zájmu.

Kolektivní dílo, jež má dát nevysvětlitelným jevům nějaký smysl.

Fáma = důležitost x nejasnost

Lze říci, že fáma se šíří díky důvěře lidí. Čím déle je mezi lidmi, tím méně je pravdivá.

Z tohoto jasně vyplývá, čím je skupina semknutější, tím má fáma lepší podmínky k šíření. Dále je jasné, že základní podmínkou pro vznik fámy je skupina, nikoliv jedinec, který informaci přináší.

Životaschopnost fámy záleží na serióznosti informátora a typu zprávy. Dá se říci, že je to výsledek společného intelektuálního úsilí společenské skupiny dospět k uspokojivému výkladu události.

Pravda a lež

Musíme si jasně říci, že neexistuje dělička mezi fámou a informací. Výsledek je pouze v našem přesvědčení. Dále si musíme uvědomit, že je to jev jednak sociologický a jednak politický.

U většiny zrodu nových fám stojí nějaká událost, většinou znepokojivá. Je tím vlastně zmobilizována pozornost dané společenské skupiny: snaží se rekonstruovat mozaiku z útržkovitých poznatků, které se k ní dostaly. Čím více poznatků chybí, tím silněji bude výklad ovlivněn podvědomím skupiny.

Častá tvorba fám vzniká špatnou interpretací sdělení a vzniká z rozdílu mezi tím, co bylo řečeno, a tím, jak to bylo pochopeno.

„Novina je to, o čem mají lidé chuť mluvit.“ Není to uspokojivá definice, ale postačí k částečnému objasnění problému. Informace, která není v tomto smyslu novinkou, nemůže vést ke vzniku fámy. Z konkrétní zprávy ústním přenosem se z konkrétní věci stává informace zkrácená nebo částečně upravená interpretací účastníků.

Důvěryhodný zdroj

Nejenže si vybíráme a nemluvíme s každým, ale i pramen, kterému věnujeme pozornost, si předem zhodnotíme, abychom věděli, co si máme o jeho zprávě myslet. Zdroje hodnotíme podle toho, jak jsou odborné, spolehlivé, nestranné, dynamické a poutavé.

Fáma k nám většinou přichází jako holý fakt, ale bývá provázena řadou důkazů, které jí dodávají nespornou věrohodnost. Její síla je v tom, že vnáší určitou logiku do našeho vnímání světa: dává smysl velkém počtu faktů, které bychom buď jinak nezaznamenali, nebo nám jejich smysl unikalo.

Příklad naší fantazie

Čínská bajka z třetího století před naším letopočtem vystihuje tento proces dokonale. „Jeden muž nenašel svou sekýru. Podezíral syna svého souseda, a začal ho proto sledovat. Mladík se choval jako typický zloděj sekýr. Všechno, co říkal, byly řeči zloděje sekýr. Celé jeho chování prozrazovalo člověka, který ukradl sekýru. Ale potom náš muž nečekaně našel svou sekýru, když kopal na poli. Když se příští den podíval na sousedova syna, neshledal v jeho zjevu ani chování nic, co by mu zloděje připomínalo.“

Lidský rozum stále hledá vyvážená vysvětlující schémata, která by mu umožnila spojit

navzájem události vnímané jako neuspořádané a roztroušené. Nemáme rádi chaos, nejistotu, náhodnost. Naše prestiž vzroste, odhalíme-li mimořádný případ, předložíme-li brilantní vynalézavý scénář, v němž všechna konkrétní fakta do sebe dokonale zapadají. Narůstáním se fáma stává přesvědčivější. Jestliže, počátek je šířen pouze po potěchu, postupem se stává jistotou.

Role žen

Spojení žen s fámami poskytuje etymologie. Francouzské slovo „commerage“ (klepy) pochází původně ze slova „commater“, tj. kmotra (la marraine).

V době minulé při patriarchální společnosti, byly ženy důsledně odsouvány od každé veřejné činnosti. Klepy si ženy braly zpět právo, které jim bylo upíráno, hovořit mezi sebou nejen o záležitostech obce, ale i o její skryté tváři. Zbaveny práva zúčastňovat se veřejného života, učinily ze soukromého života věc veřejnou.

Ve skutečnosti není na konci fámy nic magického. Je dán její strukturou od samého počátku: fáma se vyčerpává tím, že žije. Sama vytváří mechanismus svého zániku.

Její konec se též urychlí pomíjivým zájmem lidí.

Velký význam se klade na pojem **překroucení**.

Je to pojem příznačný: předpokládá existenci nějaké ideální reality, která byla deformována, zkreslena. Dodávání detailů, „vymyšlení“ a fabulace zapadají do téže logiky: jde o to, přesvědčivě sdělit hluboký smysl, skrytou pravdu. Při šíření se setkává fáma stále s novým publikem, přizpůsobuje se komunikačním požadavkům každé nové klientely.

Fáma v marketingu a politické fámy

Kde se uzavírají obchody, jsou hlavním médiem ústně šířené zvěsti. Ústně šířené zprávy jsou rozhodující zejména v závěrečných fázích rozhodovacího procesu spotřebitele, když je třeba volit mezi několika výrobky, značkami nebo službami. Hromadné sdělovací prostředky tedy přinášejí informaci, zatímco ústně šířené zprávy poskytují hodnocení.

Úvodem se dá říct, že bez fám se politika nedělá. V arsenálu nástrojů politického boje má fáma četné výhody. Především umožňuje nevystupovat s otevřeným hledím: místo vás mluví jiní a stávají se dobrovolnými nebo bezděčnými šířiteli toho, co potřebujete šířit vy. Zdroj zůstává utajen, neuchopitelný a tajemný. Nikdo nenese odpovědnost, ale všichni jsou informováni.

Dá se bojovat proti fámě?

Dá se říci, že neexistují žádné zázračné prostředky, které by nám umožnili fámou

kontrolovat. Jedině možné je, ujasnit si přesně situaci, určit diagnózu a navrhnout určité kroky. Jedním z paradoxů každé přesvědčovací kampaně je, že promlouvá víc k těm, kdo už jsou přesvědčeni, než k těm, kteří mají být teprve získáni. Člověk může být ovlivněn fámou i tehdy, když jí nevěří. A naopak dementi ho mohou ovlivnit negativně, i když v ně věří. Tento výsledek je důležitý, protože v každém dementi-kampani probíhají ve skutečnosti dva komunikační procesy: Informuje o fámě ty, kteří ji dosud neznali, a současně se snaží ovlivnit ty, kdo ji znají.

Vzhledem k tomu, že fáma se často rodí z nedůvěry v oficiální verzi, je klíčem k prevenci fám důvěryhodnost pramenů. Toto jednoduché doporučení však v praxi vyvolává velké problémy. Aby byl někdo považován za důvěryhodného, k tomu nestačí prohlašovat to o sobě, ale je třeba mít pověst člověka, který za všech okolností říká pravdu, ať je jakákoliv.

Počet a typy fám

Vzhledem k tomu, že existuje několik pokusů rozřadit fámy do určitých kategorií a tříd, nabízím pro ilustraci jeden z nich. Podle této teorie máme šest typů fám:

1. zrod – spontánní, který vychází z určité události
2. zrod – záměrně vyvolaný, který vychází z určité události
3. zrod – spontánní, který vychází z detailů
4. zrod – záměrně vyvolaný, který vychází z detailů
5. zrod – spontánní, který je zcela vymyšlený
6. zrod – záměrně vyvolaný, který je zcela vymyšlený



DOŠLO DO REDAKCE

Šťavnatě exposéé

JUDr. Mgr. Milan Snížek

Nepatřím sice mezi Vaše stálé klienty a služeb DP využívám výjimečně, nicméně mi dovolu, abych se podělil o nevšední zážitek.

Jednoho podzimního dne jsem nasedl na nábreží do autobusu č. 176 směr Karlovo náměstí. Autobus byl prázdný, cestoval se mnou pouze jeden pán a jedna dáma. Nastoupil jsem předními dveřmi a postavil se do uličky mezi sedadla. V okamžiku, kdy autobus zahýbal na Karlovo náměstí jsem postoupil k předním dveřím, abych mohl vystoupit. Tímto skutkem jsem nastartoval akci.

Za mémi zády se ozval hlas, který kohosi vyzval, aby vypadnul. Vzhledem ke skutečnosti, že jsem měl ještě v hlavě poměrně náročné jednání, nepokládal jsem toto sdělení za relevantní pro mou osobu. Opět se ozvalo: „To neslyšíš? Vypadni!“ Otočil jsem se a uviděl řidiče ve věku cca 55 let a jeho krví podlité oči. Zeptal jsem se, zda hovoří se mnou, a pokud ano, z jakého důvodu mi tyká. Následovalo řidičovo další šťavnaté exposéé. „To neumíš číst! Vypadni, nevidím!“ Ukázal mi na jakousi cedulku se sdělením, že se (kamsi) nemá vstupovat. Přiznám se, že jsem si tohoto sdělení ke své škodě nepovšiml a tímto se Dopravnímu podniku omlouvám za své pochybení. Okamžitě jsem odstoupil zpět do uličky, ale zároveň jsem upozornil dotyčného řidiče, že mi mohl svoji žádost sdělit vhodnějším způsobem, že na tykání nepřistupuji, a že na podobné chování nejsem zvyklý. (V této souvislosti si dovoluji upozornit, že vzhledem ani oblečením, alespoň podle svého subjektivního posouzení, nepůsobím jako bezdomovec, či jiná závadová osoba.) To jsem však neměl dělat, protože následovalo: „Já se na tebe můžu vys..., docente!“ Pan řidič buď nebyl informován, že svou habilitační práci jsem dosud nestačil odevzdat, nebo slovo „docent“ považuje za stejně strašnou, ne-li horší nadávku než „inteligent“. V tuto chvíli reagovala dáma, která také čekala na otevření dveří, že něco podobného snad ani není možné. Poněkud nevhodně jsem jí sdělil, že jen doufám, že není daleko doba, kdy budou řidičské průkazy dostávat poloopice. V tu chvíli jsem obdržel citelnou ránu do zad, jak pan řidič rozrazil dveře a sápal se po mně. Řval z plných plic, co si dovoluji nazývat ho opicí. Sdělil jsem mu, že v žádném případě jsem nehovořil o něm, a že jsem nepoužil slovo opice, ale poloopice, což ho viditelně uklidnilo a jeho slovní ataky postupně slably. Na jeho obranu musím poznamenat, že kromě úderu dveřmi se mne nedotkl, nepočítám-li poprskáni, což bylo pro něj i Dopravní podnik velkým štěstím z hlediska případných fatálních právních následků. Dáma opakovaně vyjádřila přání, aby byly otevřeny dveře, aby mohla vystoupit, což pan řidič po kratší době provedl. Vystoupil jsem poněkud šokován a stačil jsem pouze zaregistrovat, že se do diskuze s dotyčným zaměstnancem DP pustil pán, který v autobuse také cestoval. Jak jsem z gest pochopil, byl stejně úspěšný, jako já. Zatím jsem si stačil uvědomit, že s podobným chováním jsem se setkal již kdysi před rokem 1989, kdy podobně „chlapsky“ reagoval Hrdina socialistické práce horník Sakmar na koncertu Pražského jara. Ptal jsem se tehdy jako dnes: Co tu ten člověk dělá?

Tím však mé dobré zkušenosti s Dopravním podnikem zdaleka nebyly u konce. Protože jsem po několika minutách uplynulých extempore zvězil a dal ho do

přímé souvislosti s dalším požadovaným a plánovaným zdražováním cen MHD, vrátil jsem se na stanici a požádal jsem řidiče autobusu téže linky, zda mi může říci, jaké číslo má autobus, který jezdí před ním, odpověděl tento, že neví, což bylo samozřejmě možné, třeba byl na lince poprvé. Proto jsem ho požádal o číslo na dispečink DP, které také neznal. Toto číslo mi však ochotně předal jeden z řidičů, který čekal na střídání. Při této příležitosti jsem oslovil přítomné zaměstnance DP, které jsem poznal podle uniformy a řekl jim, co se mi přihodilo, načež následoval další šok. Jeden z přítomných řidičů prohlásil, že si za to mohu sám a že dotyčný řidič postupoval standardně (pokud je to pravdou, najmu si raději rikšu), a že si za to vlastně mohu sám. Sám prý proto bude záměrně jezdit podle harmonogramu pozdě(!?) a bude o každém prdu sepisovat hlášení. Přestože nebyl agresivní a dokonce mi překvapivě vykal, raději jsem odešel s tím, že oslovím kompetentní osoby na ředitelství DP. Na recepci mi byl doporučen pan Mgr. Novák, vedoucí oddělení stížností. Jeho první slova v kanceláři však byla, že stejně za devět dnů končí a podal mi zmuchlaný formulář formát A4 (prý poslední), abych svou stížnost sepsal. Vzhledem k správním lhůtám jsem tuto možnost zavrhl a odesílám tento příběh vám.

Je pro mne poněkud překvapující, když Dopravní podnik Praha chce srovnávat své ceny s evropskými standardy, ale nikde se nezmiňuje o nezbytnosti srovnání kvality služeb. V této souvislosti doporučuji nejprve návštěvu Berlína, Vídně, Stockholmu, Lucemburku, Bruselu případně jiného civilizovaného evropského města, protože informace, že v Pakistánu je doprava na mnohem horší úrovni, mne stěží uklidní. Od teď se dívám na šokové informace mých zahraničních přátel a partnerů o zkušenosti s pražskou MHD zcela jinými očima, a proto příště tento způsob dopravy hodlám zcela vypustit.

Na závěr ještě něco. Vzhledem ke skutečnosti, že jsem neměl zcela čisté svědomí ohledně vstupu do zapovězeného prostoru dopravního prostředku, vstoupil jsem do autobusu stejného typu. Jediné rozlišení a vymezení a tím i upozornění na zapovězený prostor bylo řešeno žlutým pruhem podle předních dveří v šíři cca 30 cm. Potěšilo mne proto, že jsem nemohl žádný předpis vzhledem ke své tělesné konstituci porušit a do označeného prostoru vstoupit, což je však zároveň vzhledem k výše uvedenému alarmující, neboť v tomto případě neměl dotyčný řidič pro své jednání vůbec žádný důvod. Zároveň jsem si během své včerejší průzkumné mise všiml téměř standardní přítomnosti zaměstnanců DP v otevřených dveřích kabiny řidiče při nenucené konverzaci, kde však z neznámého důvodu praktikujícím řidičům nevadili a ve výhledu jim nebránili.

Také jsem si všiml zřejmé negramotnosti těchto zaměstnanců DP včetně řidičů dopravního prostředku, protože zcela ignorovali výrazné upozornění DP: NEMLUVTE ZA JÍZDY S ŘIDIČEM!



ŠKOLNÍ STŘÍPKY

Seznamovací výlet třídy 1.C SPŠD, a.s., Motol

-spšd-

Třída 1.C se zúčastnila seznamovacího kurzu ve dnech 24.- 26. 9. 2007. Cílem tohoto výletu byl nejen příjemný pobyt v krásném povodí Berounky, ale hlavně vzájemné poznání nových žáků školy.

Studenti byli ubytováni ve třílůžkových a čtyřlůžkových pokojích v Berouně v penzionu Sport cca 200m od vlakového nádraží.

Po večeri následovalo rozdělení do čtyř družstev, jejichž složení se neměnilo ani v dalších dnech.

Druhý den jsme se po snídani vydali po jednotlivých družstvech do Srbska – po cestě řešili studenti nejrůznější úkoly související s poznáním chráněné krajinné oblasti a také soutěžili v tvořivé činnosti. Po velmi dobrém obědě jsme bohužel museli odlo-



žit cestu ke Sv. Janu pod Skalou, neboť začalo pršet. Po večeri jsme navštívili hasičskou zbrojnici, což byla též velmi zajímavá exkurze.

Třetí, závěrečný den jsme věnovali výletu na Karlštejn, vyhodnocení družstev i zhodnocení celého výletu.



NÁZORY Z DP-ARÉNY

Pavel Ďuran

Také vám připadá, že je to stále víc tím špatným navrch? Že se daří čím dál méně? Já jsem u podniku bezmála deset let a ještě nikdy jsem neměl tak nutkavý pocit, že bych měl odejít, jako dnes. A to i přes to, že většina mého profesního života je spojena s kolejemi, ať už těmi železničními nebo tramvajovými. A já jsem si za tu dobu našel k těm stříbřitým stužkám velmi hezký vztah.

„Ještě jsem nezačal a už mě to nebaví,“ říkám si na začátku směny čím dál častěji. Když se totiž podívám kolem sebe, jak se za ty roky změnil provoz v naší metropoli, což ještě před pár lety bylo sice drama, nicméně zvládnutelné, tak dnes se tenhle provoz z dramatu proměnil v nervy drásající horor a já se po jeho absoloriu vracím domů čím dál unavenější... a mám strach, že to nesouvisí jen s přibývajícím léty.

A za co? Pamatuji dobu, kdy se vedení Dopravního podniku chvástalo tím, že průměrná mzda zaměstnanců společnosti je nad pražským průměrem. Jenomže to už nějaký ten pátek také neplatí. Stihli jsme se, a to výrazně, propadnout.

Místo na svoji firmu hrdých, odpočatých a spokojených zaměstnanců na klíčových pozicích podniku (myslím tím řidiče...), potkávám jen namíchané, utahané stíny lidí, kteří nejen že nejsou odměněni alespoň trochu náročností jejich práce odpovídající mzdou, ale je jim na bedra nakládáno čím dál víc, přičemž dlouhodobě nuzné podmínky pro jejich práci se lepší jen velmi zvolna, pokud vůbec ano.

Není divu, že při první trochu solidní příležitosti prchají z kabin autobusů a tramvají. Fluktuace – v každé profesi – je problém. Fluktuace tak kvalifikovaných lidí, jako jsou šoféři MHD, by měl být pro vedení každé dopravní firmy problém fatální. Zdá se ale, že v Dopravním podniku hlavního města Prahy, a.s. není. To je mizerná personální politika, je to cesta do pekla.

Domnívám se, že na prahu kolektivního vyjednávání by si to mělo uvědomit jak vedení firmy, tak i odborové organizace. Jestli totiž bude Kolektivní smlouva pro rok 2008 ve vztahu k řidičům podobných kvalit, jako ta předchozí, pak já – ryze z existenčních důvodů – skončím. A nebudu sám.



PTÁTE SE...

Důchodová problematika

Helena Bajerová

V minulém čísle DP-KONT@KTu jste psala o návrhu valorizace na rok 2008 pro důchody, které jsou nebo budou přiznány do konce roku 2007. Byl již tento návrh opravdu schválen? Od 1. 12. 2007 budu pobírat starobní důchod.

Valorizaci důchodů pro rok 2008, které jsou i budou přiznány do 31. 12. 2007 (tedy před 1. 1. 2008) najdete v nařízení vlády č. 256/2007 Sb., ze dne 24. září 2007. Všechny důchody – starobní (řádné i předčasné), plně invalidní, částečně invalidní, vdovské, vdovecké i sirotčí se zvyšují od ledna 2008 tak, že základní výměra důchodu se zvyšuje o 130 Kč měsíčně (z 1 570 Kč na 1 700 Kč), procentní výměra důchodu se zvyšuje o 3%.

Základní výměra důchodu 1 700 Kč platí i pro důchody, které budou přiznány po 31. 12. 2007 (od 1. 1. 2008 a později).

Příklad:

Od 1. 12. 2007 budete pobírat důchod v částce např. 11 700 Kč. Tento důchod se skládá ze základní výměry 1 570 Kč a procentní výměry 10 130 Kč (11 700 – 1 570 = 10 130).

Základní výměra bude navýšena o 130 Kč na 1 700 Kč (1570 + 130 = 1700), a procentní výměra 10 130 Kč bude navýšena o 3%, tj. o 304 Kč, na částku 10 434 Kč (10 130 + 304 = 10 434).

Celkové navýšení (valorizace) důchodu od ledna 2008 bude činit 434 Kč, tzn. celková výše důchodu bude 12 134 Kč (11 700 + 434 = 12 134).

Je nějaká změna v tzv. redukčních

hranicích pro výpočet důchodu pro rok 2008 a lze již vypočítat důchod pro rok 2008?

Ano, tzv. redukční hranice pro stanovení výpočtového základu pro výpočet důchodu pro rok 2008 jsou navýšeny a najdete je v nařízení vlády č. 257/2007 Sb., ze dne 24. 9. 2007, stejně tak jako výši přepočítacího koeficientu pro výpočet důchodu pro rok 2008. Pro porovnání uvádím redukční hranice pro rok 2007 i 2008:

Pro výpočet důchodu pro rok 2007 platí:

osobní vyměřovací základ (průměrný výdělek vč. koeficientů za léta 1986 – 2006, tj. za 21 výdělkových roků) se hodnotí do částky 9 600 plně, tedy 100%, do 23 300 z 30% a nad 23 300 se hodnotí pouze z 10 %.

Pro výpočet důchodu pro rok 2008 platí:

osobní vyměřovací základ (průměrný výdělek vč. koeficientů za léta 1986 – 2007, tj. za 22 výdělkových roků) se hodnotí do částky 10 000 plně, tedy 100 %, do 24 800 z 30% a nad 24 800 se hodnotí pouze z 10%.

Důchod přiznaný od 1. 1. 2008 a později bude ve většině případů výhodnější, než důchod přiznaný v roce 2007 (a k lednu 2008 navýšený o 3% valorizací). Koeficienty pro důchod přiznávány v roce 2008 již valorizaci obsahují.

Své dotazy, které budou sloužit i jako náměty pro další informace z této oblasti můžete směřovat na e-mail: Helena.Bajerova@seznam.cz nebo telefon 724 237 528.



Snížení základu daně z titulu úhrady za zkoušky ověřující výsledky dalšího vzdělávání v roce 2007

Ing. Alena Vaňková

Tato daňová výhoda vstoupila v platnost dnem 1. srpna 2007, kdy zároveň nabývá účinnost nový Zákon o ověřování a uznávání výsledků dalšího vzdělávání (č. 179/2006 Sb.) Jde o možnost odpočtu nezdanitelné částky od základu daně v základní roční výši 10 000 Kč.

Podrobnější informace týkající se mechanismu uplatnění této daňové výhody jsme přinesli v DP-KONT@KTu č. 6/2007. V dnešním čísle se zaměříme na slíbenou aplikaci výše jmenovaného zákona do praxe, zejména na to, na jaké druhy dalšího vzdělávání občanů lze daňovou výhodu uplatnit.

Cílem tohoto zákona je motivovat dospělě pro další vzdělávání, zejména osoby s nízkou kvalifikací, umožnit kvalifikaci rychle změnit a rozšířit. Zákon popisuje, kdo může adepty přezkoušovat, za jakých podmínek. Zavádí systém certifikátů potvrzujících, že absolventi

zkoušky mají v určité oblasti potřebné znalosti a dovednosti.. Získají tak doklad o dosažené kvalifikaci.

Zkoušky provádí tzv. **autorizované osoby**, což jsou většinou školy, firmy, i fyzické osoby, které dané obory vyučují a získají k tomu souhlas příslušného rezortního ministerstva. **Zkouška je zpoplatněna a právě tento poplatek je možno uplatnit jako daňovou výhodu.**

Příklad

Pan Václav (39 let) v mládí nedokončil učební obor zedník. V 18 letech získal možnost pracovat ve vinárně u baru. Postupně se naučil barmanské práce a platil za kvalitního pracovníka. Pak se odstěhoval do jiného města a chtěl dál pracovat jako barman. Ale bez výučního listu v oboru nemá téměř žádnou šanci. Uvažuje o vlastní živnosti, ale bez dokladu o vzdělání toto není možné.. Díky novému zákonu a NSK bude moci pan Václav složit u příslušné autorizované osoby zkoušku z jedné nebo i více dílčích kvalifikací a získá celostátně platné osvědčení o kvalifikaci a bude moci nadále pracovat jako kvalifikovaný barman.

Ke konkretizaci a popisu kvalifikací se zavádí „**Národní soustava kvalifikací**“ (NSK). Můžeme si ji představit jako veřejně přístupný katalog, v němž budou popsány požadavky na jednotlivé dílčí i úplné kvalifikace. Všechny kvalifikace budou v NSK popsány pomocí kvalifikačních a hodnotících standardů, díky nimž bude možné uznávat kvalifikace nabyté mimo školu. Předpokladem je, že nový způsob uznávání kvalifikací budou přijímat zaměstnavatelé. Pomůže těm, kteří z nějakého důvodu nedokončili školu a chtěli by si doplnit vzdělání, pomůže také těm, kteří sice něco vystudovali, ale poté pracovali v jiných oborech, mají řadu znalostí a dovedností, ale nemají o nich žádný doklad. Je možno získat **dílčí kvalifikace** nebo **úplné kvalifikace**.

Dílčí kvalifikace

Jde o pracovní činnost, která je součástí úplné kvalifikace. V tuto chvíli jsou schváleny první dílčí kvalifikace z oblasti potravinářství, gastronomie, hotelnictví a další (např. výroba perníků, chleba, jemného pečiva, zmrzlin, zákusků a dortů, příprava teplých pokrmů, minutek, barman, sommelier, výpomoc při obsluze hostů, výroba knedlíků, ubytování v soukromí, pokojská, kuchař expedient, bourání masa, výroba konzerv, prodej výsekového masa, tvorba dámských účesů, stříhání vlasů, holení, barvení vlasů, montáž zateplovacích systémů atd.). Příští rok se začnou připravovat standardy i pro obory maturitní.

Úplná kvalifikace

Z více dílčích kvalifikací se skládá úplná kvalifikace, na jejímž základě je možno vykonávat ucelené povolání. Např. získáním

dílčí kvalifikace, mytí, stříhání a barvení vlasů je možno dosáhnout kvalifikace kadeřnice. Úplnou kvalifikací je dále např. cukrář, elektrotechnik, architekt, lékař apod.

Schválené kvalifikace budou zveřejněny na www.narodni-kvalifikace.cz. Další informace o projektu Národní soustava kvalifikací je možno získat na www.nsk.nuov.cz.

Praktický průběh zkoušky

Vše začne tím, že zájemce o získání certifikátu se přihlásí u autorizované osoby. Je mu přidělen „průvodce“- konzultant, který mu pomůže zjistit, jak hluboké a dostačující jsou jeho dovednosti a znalosti, zda bude nutné před zkouškou ještě doplnit nějakou část vzdělání. Pak následuje samotné přezkoušení před komisí.

Zkoušená osoba dostane praktický úkol, např. u dílčí kvalifikace pekař chleba, který může být formulován následovně: připravit těsto a upéct 10 ks chleba. Zkoušený vysvětlí komisi, proč zvolil daný postup a odpoví na podrobnější otázky. Zkouška se podobá skutečné praxi a neměla by v lidech vzbuzovat takové obavy jako závěrečná zkouška ve škole.



Doplňek k článku z minulého čísla DP-KONT@KTu (č. 9) – upřesnění výpočtu daně ze superhrubé mzdy

Ing. Alena Vaňková

Na čtené dotazy čtenářů se pokusím na příkladu podrobněji vysvětlit princip výpočtu daně z nově zavedeného institutu „superhrubá mzda“. Zaměstnanec, který má základní mzdu 10 000 Kč, bude mít tuto mzdu i nadále a bude ji mít takto uvedenou na výplatní pásce.

Superhrubá mzda je **fiktivní** pojem vytvořený pouze pro účely výpočtu daně z příjmu. Vypočte se jako základní mzda + 35 % ze základní mzdy. Na výplatní pásce se pravděpodobně objeví nový řádek např. s názvem „superhrubá mzda pro výpočet daně“ = 13 500 Kč. **Reálně (fyzicky) nedojde k žádnému navýšení mzdy o 35 %.**

Pojistné bude jako doposud vypočteno a odvedeno ve výši 12,5 % ze základní mzdy, tedy z 10 000 Kč.

Na tomto místě se omlouvám za nepřesnost v textu ve větě nad první tabulkou. Nepatří do ní text „po odpočtu pojistného“. Daň je vypočítána rovnou ze superhrubé mzdy. Odečtem vypočtené daně (možno uplatnit slevu na dani) a pojistného dostaneme čistý příjem.



Napsali o nás

Vybral: Ing. Jan Urban

Hospodářské noviny (16. 10. 2007)

Škoda připravuje

nový typ tramvaje pro Prahu

Škoda Transportation připravuje nový typ tramvaje pro Prahu s typovým označením 15T, jichž může v metropoli jezdit až 250. Její design představí do konce roku spolu s pražským Dopravním podnikem. Na podzim 2008 bude nová tramvaj na zkušební koleji, řekl generální ředitel Škody Transportation Tomáš Krsek. První kusy začne plzeňský výrobce tramvajů, lokomotiv a metra dodávat podle smlouvy koncem roku 2009. „Vývíjená tramvaj je tříčlánková a stoprocentně nízkopodlažní,“ řekl Krsek. Nový model ale může mít až pět článků. K výrobě i vývoji nových vozů přispívají zkušenosti z Brna a polské Vratislavi, kam Škoda dodává vozy obdobných parametrů.

Dnes (16. 10. 2007)

Vlakem do práce i do kina

Praha se velmi brzy dočká svých městských železničních linek. Už 9. prosince, kdy začne platit nový jízdní řád, vyjedou vlaky spojující městské čtvrti i obce v okolí metropole pod novým označením a také v kratších intervalech. „Linky příměstské dopravy budou očíslovány tak, jako mají svá čísla i autobusy a tramvaje,“ popisuje první změny ředitel marketingu Českých drah Aleš Ondrůj. Dopravní podnik městské linky zanesou do svých map. „Železniční síť bude zvýrazněna na pláncích ve stanicích metra a zastávkách povrchové dopravy. V tramvajích, metru i autobusech uslyší cestující hlášení na zastávkách, kde je možné přestoupit na vlak,“ vysvětluje pražský radní Radovan Šteiner.

Lidové noviny (16. 10. 2007)

Před 35 lety dojezdily trolejbusy

Právě před pětatřiceti lety ve čtvrt na dvě ráno 16. října 1972 dorazil do vozovny Smíchov, svěsil tykadla a na cestu hlavním městem se už nikdy nevydal. Řeč je o trolejbusu Tatra T 400, jehož návrat do vozovny definitivně ukončil éru trolejbusů v hlavním městě. Skončil tak vůbec nejstarší trolejbusový provoz v republice. Poprvé vyjela „tykadla“ do ulic Prahy v létě 1936. Trasa K měřila 3,5 km a vedla od vozovny Střešovice přes Ořechovku a Hanspaulku k Matěji. Zlaté období zažily pražské trolejbusy po druhé světové válce a v padesátých letech. V roce 1959 dosahuje trolejbusová síť v Praze svého historického maxima. I s manipulačními úseky měří více než 60 kilometrů. Ve vozovnách parkuje rekordních 170 vozů. Šedesátá léta však znamenají pro trolejbusy v Praze jasný úpadek. Rušena je trať po trati. V roce 1972 je zrušen poslední mohykán – trať ze Strahova na Orionku.



Dopravní postřehy

-bda-

Měsíc utekl jako voda, už i v Praze napadl první sníh přicházející zimy. Letos Martin svého bílého oře osedlal o několik týdnů dříve než v minulosti. Uvidíme, jak pevně se chopí vlády a kolik problémů nám v následujících týdnech připraví. Loňský průběh zimy byl pro dopraváky a všechny „cestáře“ téměř ideální. Za repete by se nikdo nezlobil.

Pojďme ale do pražských ulic, opět jsem potkal několik zajímavých momentů. Jednou dopoledne jsem okolo půl desáté ukončil svá jednání na Kačerově a vydal se zpátky na Sokolovskou. Mohl jsem se vydat pěšky na Kačerov na metro, ale z neznámých důvodů jsem zvolil autobus. Cesty pěšky jsem stejně nebyl ušetřen. Plynuje jela stojedenadvacítka jen na křižovatku před zastávkou Na Rolích, tam se zasekla v dopravní zácpě a poskakovala směrem k Budějovické.

Chápavý řidič náruživě chodce vypustil, a tak jsem se vydal pěšky směrem Brumlovka a následně Budějovická. Přemýšlel jsem, zda jsem udělal správně, že jsem opustil autobus a vydal se pěšky. Záhy jsem se však pochválil, neboť se mi podařilo dokonce ještě dohnat autobus linky č. 118, který jel od kačerovského depa, když jsem opouštěl vrátnici.

Nebýt zpomalujících semaforů pro chodce na Budějovické dorazili bychom na Budějovickou současně...

Nevím, jak situace v této lokalitě vypadá pravidelně, já se tam pohybuji zřídka, a tak nemohu soudit, zda je tento příklad pravidlem nebo vzácnou výjimkou. Ale rozhodně nedělá městské hromadné dopravě nejlepší vizitku. Pokud bych měl stát dlouhé minuty v koloně pomalu se pohybujících vozidel, raději zvolím osobní automobil. Mohu poslouchat příjemnou hudbu a teplota ve voze bude podle mého přání. Zatímco v autobuse, to ani nemusím připomínat. Jo, jít pěšky rovnou na metro na Kačerov, nějakou tu minutu bych zcela jistě ušetřil. Když čtete tyto řádky, tramvaje už opět jezdí přes Palackého náměstí. Skončila nejvýznamnější rekonstrukční akce letošního roku a já jsem zvědav, kdy se pracovní technika do této lokality vrátí... Věřím, že se časy mění, a tak deset let bychom po opravených tratích měli jezdit jako po másle.

Jednou odpoledne jedu po eskalátorech na Florenci, přemýšlím, co mi ještě zbývá udělat, abych neměl mnoho restů na další dny, když si tak všimnu protijedoucího cestujícího se zapálenou cigaretou v ruce. Než se proberu a stačím zareagovat, je už cestující pryč a eskalátorovým tunelem se line kouřový dým. Při výstupu se koukám, zda

spatřím přeškrtnutou cigaretu. Ke své spokojenosti ji vidím hned několikrát. V tu chvíli si vzpomenu na svá středoškolská léta a praxi průvodčího ve vlacích. Jednou při jízdě z Ústí do Prahy jsme pokutovali jednoho cestujícího hned dvakrát za to, že kouřil v nekuřáckém kupé. Zaplatí pokutu také tento „eskalátorový“ kuřák? Věřím, že ano.

Věřte v lepší příští, i když se do vašich duší vkrádá podzimní melancholie a z médií se valí zprávy o samém zvyšování cen. Přeji vám listopad s příjemnými zprávami a nejdním šálkem dobrého čaje.



Kulturní tipy na listopad

-mis-

Očekávané nadcházející listopadové plískanice asi jen těžko někoho naladí na zvlášť optimistickou notu. Před nepřízní počasí se však dá utéci do kina, divadla nebo za nějakou zajímavou hudební produkcí. Předposlední měsíc roku nám jich jistě pár nabídne. V kinech se objeví nová česká letní komedie, do divadla mohou vyrazit milovníci Draculy Brama Stokera a připravují se i koncerty pro fanoušky nejrůznějších hudebních žánrů.

Kino

Poslední plavky

Filmovou novinku režiséra Michala Krajináka si pravděpodobně nenechají ujít obdivovatelé Petra Čtvrtníčka a Josefa Poláška (ano, to je ten z reklamy na takové to domácí žvýkání). Právě jim totiž patří hlavní role v příběhu Jardy Kuchaře, jehož finanční příjem spočívá v sumě za pronájem vlast-

ního bytu. Každé léto je tak nucen trávit u opuštěného rybníka, kde provozuje ještě opuštěnější bufet. Jeho pravou rukou je místní prostáček Kamil Hošpes. Mezi hrdku zákazníků patří dvojice traktoristů Jirka s Péťou a Jardův zapřisáhlý nepřítel, fanatický rybář Pepa Vrtílek se svým psem Pepíkem. Rozmarné letní dny jsou narušeny zjevením monstrózních rozměrů. Z hlubin vod třetí závlahové kategorie se vynořil monstrumec Lojza a sežral Vrtílkova psa. Jarda Kuchař v Lojzovi vidí šanci na regeneraci místního turistického ruchu. Povolává rybáře z celé republiky. A považte, dva nakonec skutečně dojedou...

V kinech od 8. 11. 2007

Divadlo

Vlastní zpracování jednoho z neznámějších hororových příběhů, románu Brama Stokera Dracula, připravil pod názvem **Nosferatu** pro scénu Pražského komorního divadla v Divadle Komedie, scénárista a režisér David Jařab. Atraktivní upířský příběh o temnu v nás i mimo nás se hlásí k legendárnímu filmovému zpracování z roku 1922, kdy německý expresionista, režisér Friedrich Wilhelm Murnau, obsadil do hlavní role jednu z dávných hereckých veličin Maxe Schrecka. Jak asi může působit na divadelních prknech, která znamenají svět?

Premiéra 2. 11. 2007

Hudba

Svým tradičním výročním koncertem ve velkém sále Lucerny se v sobotu 17. 11. 2007 opět připomene kapela **J.A.R.**, abychom nabídka zahájili domácími interprety. Dál už se porozhlédneme po hostech ze

světa. Ve středu 21. 11. obsadí T-Mobile Arénu na Výstavišti přívrženci hip-hopu a rapu. Právě sem totiž zavítá americký interpret Curtis James Jackson, známý pod pseudonymem **50 Cent**. Pokud však raději něco ze současné taneční scény, stačí zavítat opět do T-Mobile Arény, ale o tři dny později. V sobotu 24. 11. si tamní pódium zarezervoval v rámci svého celosvětového tour „Element Of Live“ holandský producent a DJ **Tiësto**. No a na závěr další z lákadel. Ve velkém sále Lucerny se v pondělí 26. 11. představí zpěvačka irské kapely The Cranberries **Dolores O'Riordan** a je více než pravděpodobné, že repertoár jejího koncertu budou vedle písní z aktuálního sólového alba *Are You Listening?* tvořit i skladby známé právě z dílny The Cranberries jako např. *Linger*, *Zombie* nebo *Salvation*.

Kniha

V předvánočním melancholickém čase by byla jistě dobrým tipem na dárek kniha z nakladatelství Baronet. Román Evy Kan-



tůrkové **Démoni nečasu** vypráví o složitostech lásky, naléhavosti smrti a nemožnosti zapominání.



SUDOKU

Řešení spočívá v doplnění políček tak, aby každý sloupec, řádka i čtverec obsahovaly všechny číslice od 1 do 9.

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

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

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

Řešení:

