

Začalo kolektivní vyjednávání mezi odboráři a vedením podniku

Bylo zahájeno kolektivní vyjednávání o pracovních podmínkách na rok 2004. Jaké budou? Na tuto otázku si budeme moci odpovědět až po jednání a vyladění představ vedení a odborových organizací. Loňské jednání bylo velmi dramatické, na to si všichni zcela jistě ještě pamatujeme. Situace není jednoduchá ani tentokrát, ale vedení věří, že se vše podaří v dobré obrátit. „Velká většina zaměstnanců se chce dohodnout na pracovních podmínkách pro příští rok,“ uvedl generální ředitel Milan Houfek v úvodu našeho rozhovoru.

DP-K V čem se liší právě zahájené kolektivní vyjednávání od těch předchozích?

Zásadně odlišný je už samotný systém kolektivního vyjednávání. Dosavadní existence několika kolektivních smluv je na horizontu své účinnosti a musíme hledat novou cestu. My jsme navrhli jít cestou sjednocování do jedné kolektivní smlouvy. V posledních deseti letech se totiž jednotlivé kolektivní smlouvy od sebe velmi vzdálily, a to nejen v mzdových systémech, ale i v sociální oblasti a v pracovních právních vztazích. Přibližování, o jehož nutnosti jsou přesvědčeni všichni účastníci kolektivního vyjednávání, bude velmi komplikované a pozvolné. Pro letošní rok máme vytyčený cíl sjednotit obecnou část kolektivní smlouvy, pracovní-právní vztahy, sociální náklady a co půjde ve mzdové

oblasti. Mám tím na mysli především různé příplatky. Konečně sjednocení mzdových systémů plánujeme v horizontu tří let.

DP-K Loňské kolektivní vyjednávání bylo velmi složité a Federace řidičů tramvají v čele se svým předákem panem Dubem nakonec spor vyhrotila až do stávky části řidičů tramvají. Neobáváte se, že k tomu může dojít i tentokrát?

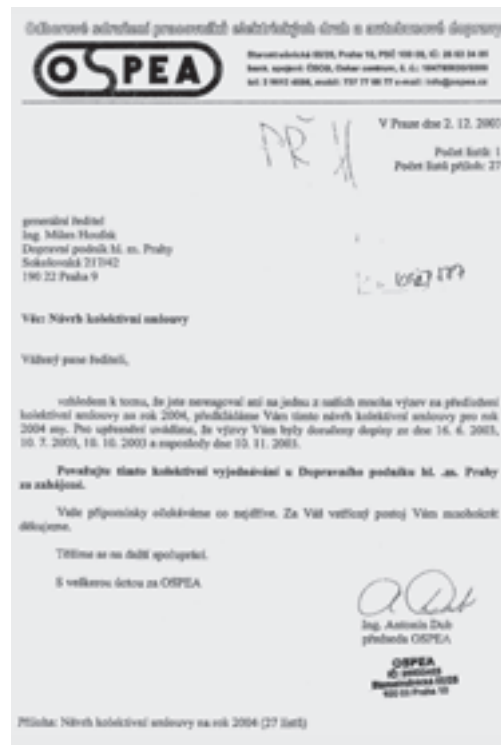
V tuto chvíli signály podobného typu nemáme a snažíme se vzniku takové situace zabránit. Stávka části řidičů tramvají byla naprosto zbytečná, nepodložená, nepřipravená a podle toho také dopadla. Okamžitě po ukončení kolektivního vyjednávání pro rok 2003, což bylo v březnu letošního roku, a po podpisech všech čtyř kolektivních smluv, které platí od 1. dubna, jsme pokračovali kontinuálně v jednání s odborovými organizacemi, kde jsme se snažili hledat

cesty a shodné názory na další postup při sjednocování obsahu kolektivních smluv. Je škoda, že od začátku se těchto jednání nezúčastnila Federace řidičů tramvají, respektive OSPEA. Ta je naopak blokuje.

DP-K Vedení Dopravního podniku zažalovalo Federaci řidičů tramvají pro nezákonnost stávky a způsobenou škodu. Jak soudní pojednávání dopadlo?

Prvoinstanční soud rozhodl v náš prospěch, tedy označil stávku za nezákonnou a potvrdil naše právo na úhradu vzniklé škody. Tu jsme vyčíslili na sedm milionů korun, o které DP a jeho zaměstnanci nezákonná stávka připravila. Federace řidičů tramvají se proti rozsudku odvolala a soud v této věci zatím ještě neskončil.

DP-K Pan Dub, který byl v době stávky v čele Federace řidičů tramvají, je nyní předákem nově vzniklého odborového svazu OSPEA. Ta zatím příliš vstřícná ke kolektivnímu vyjednávání není. Co tomu říkáte?



Jak jsme naučili naše tramvaje jezdit na Barrandov

4 až 6



Péče o životní prostředí

8 a 9



Když se řekne: Vlakový zabezpečovač

14



Kde se můžeme v podniku stravovat?

16 a 17

V prvním období rozvoje pražské tramvajové sítě byly některé tramvajové tratě stavěny jako jednokolejné. K míjení protijedoucích vlaků sloužily výhybny, tj. krátké dvoukolejné úseky odpovídající nejméně délce běžného vlaku, ve kterých byly současně obvykle zřízeny stanice. Ojedinelou výjimkou tvořily v letech 1913 až 1925 jednokolejné úseky Křížová – Koulka a v letech 1924 až 1925 úsek Cementárna – Braník, ve kterých byly jen provozní výhybny bez stanice. Dlouho byly výhybny současně místem tzv. povinného křížování. Vlak stojící ve výhybně musel čekat, dokud do ní nepřijel protijedoucí vlak určený jízdním řádem.

Když někde vedla jen jedna kolej

tratě byly tzv. na dohled. Dodnes je takovou klasikou soutěskou průjezd domem před ústím Letenské ulice na Malostranské náměstí. Obousměrně se touto ulicí jezdí od roku 1926, jednokolejný úsek byl v roce 1949

mezi stanicí Nový Svět, která byla na konci dvoukolejné tratě, a výhybnou se stanicí Kanovnická ulice. Byl zde umístěn jeden stožár, viditelný z obou směrů, přičemž červené nebo zelené světlo se rozsvěćelo automaticky podle jízdy prvního vlaku. V roce 1912 byl jednokolejný úsek zkrácen a částečně zpřehledněn. Shodou okolností právě zde došlo v prosinci 1913 k velmi vážné nehodě tří tramvajových motorových vozů. Zajímavé je, že světelná signalizace nebyla v té době uplatněna v sousedním nebezpečném jednokolejném úseku ulice U Kasáren mezi výhybnou Kanovnická a Loretánskou ulicí, který byl nejen nejužší ulicí s tramvajovým provozem, ale patřil i mezi nejstrmější úseky pražské tramvajové sítě (téměř 90 ‰).

Podívejme se, jak řešil provoz v nepřehledném jednokolejném úseku například oběžník č. 49 z roku 1913, který dával instrukce k provozu na nové tramvajové trati v Radlické ulici od Plzeňské třídy na Koulku. Jednokolejný úsek začínal při jízdě z centra asi 60 metrů před křižovatkou Radlické a Křížové. V něm byla stanice Křížová ulice (v obou směrech před křižovatkou), trať vedla Křížovou ulicí, za dnešní ulicí Pod Barvířkou (původně Barvířskou) byla výhybna a trať končila krátkým jednokolejným úsekem se stanicí Koulka pod stejnojmennou usedlostí. Protože světelná signalizace nebyla ještě samozřejmostí, rozváděl se její popis v oběžníku poměrně květnatou mluvou:

„...K zajištění pravidelných poměrů provozních, jakož i ku zvýšení bezpečnosti provozu byl zřízen v této jednokolejné části trati elektr. signál protivlakový obdobně účinný jako v ulici U kasáren na Hradčanech na trati č. 5 a v ulici Celetné na trati č. 12. V tomto případě byly vzhledem k místním poměrům zřízeny signály dva a sice jeden (označme ho krátce A) před stanicí Křížová tř. v třídě Radlické tak, že je ho vidět i z dvoukolejné části v třídě Radlické i z jednokolejné části trati ve stanici Křížová ul.; druhý signál (označme ho B) na vnější straně oblouku proti ústí ulice Barvířské v ulici Křížové tak, že je ho vidět ze stanice konečné Koulka i ze stanice Křížová ulice.

Zapínání obou těchto signálů upraveno je tím způsobem, že vůz do konečné stanice jedoucí zapne na výhybce při přechodu z části dvoukolejné do části jednokolejné na signálu A světlo zelené, na signálu B pak světlo červené, což jest znamením pro vůz v konečné



Když se něco na jednokolejce nepovede, může to končit i takhle. Co bylo před mnoha lety příčinou této nehody v Radlicích, nevíme. Bohužel neznáme ani datum, kdy k nehodě došlo. Víme jen, že to bylo někdy krátce po válce. Předpokládáme však, že i bez těchto informací není snímek bez zajímavosti.

Povinné křížování se ovšem uplatňovalo i na některých vnitroměstských úsecích, kdy vlak přijíždějící po dvoukolejné trati musel čekat na určený vlak jedoucí proti němu jednokolejným úsekem. Takové opatření se muselo praktikovat tam, kde nebylo vidět do protilehlého dvoukolejného úseku – například v Celetné nebo Platněřské ulici. Povinné křížování bylo stanoveno už na tratích (linkách) koňky, a to bez ohledu na to, zda byl úsek jednokolejný či dvoukolejný. Kočí tak získávali i ve dvoukolejné části tratě přehled o případných nových nepravidelnostech.

Vnitroměstské jednokolejné úseky vznikaly především tam, kde nebyla dostatečná šířka ulice k položení dvoukolejné tratě. Takové kratší jednokolejky byly například u Karlových lázní, u Nového Světa (na staré hradčanské trati), u četnických kasáren na Malé Straně, u Malostranského hřbitova na Smíchově. Většinou bránila stavbě druhé koleje nějaká budova či jiná stavba, například ohradní zeď. Mezi důvody pro vznik krátkých jednokolejných úseků byl patrně nejkurióznější sloup veřejného osvětlení uprostřed karlínské Poděbradovy (dnešní Šaldovy) ulice, který nedovolila přemístit karlínská radnice. Tramvaje musely sloup míjet jednokolejně i po zdvoukolejnění této části někdejší Křížkovy dráhy Praha – Libeň – Vysočany, které se uskutečnilo v roce 1910. Tento nedostatek byl odstraněn až v říjnu 1924, tedy dva roky po připojení Karlína ku Praze.

Jako jednokolejné se často stavěly některé obousměrně pojižděné manipulační tratě – například v ulicích U Prašného mostu, U Brusnice (severní část), či ve své době část tratě v ulici Za Ženskými domovy.

Tam, kde šlo o jednokolejný úsek dvoukolejné tratě, bývalo vždy obvykle oběžníkem či jiným interním předpisem stanoveno, který vlak má přednost. Obvykle šlo o taková místa, kde počátek a konec dvoukolejné

upravena kolejovou splítkou. (O splítkách jsme na stránkách DP-KONTAKTu už psali.) Velmi dlouho přetrvával v pravidelném provozu jednokolejný úsek v úzké části Radlické ulice před koncem tratě. Jednokolejně se tady jezdilo od zřízení tratě v roce 1927 až do zastavení provozu v těchto místech v roce 1983 – tedy 56 let!

Nevýhodou povinného křížování byla možnost zbytečného zablokování provozu i v případě, že protijedoucí vlak „uvízl“ jinde než v jednokolejném úseku. Proto se časem ukázalo jako nezbytné nějakým způsobem zajistit bezpečný vjezd do nepřehledného jednokolejného úseku i bez povinného čekání na protijedoucí vlak.

Poprvé byl pražský tramvajový provoz řízen pomocí dálkově ovládaného signálu ve staroměstské Platněřské ulici. Šlo o mechanické návěstidlo, u kterého vodorovná poloha červeno-bílého „terče“ znamenala zákaz vjezdu, svislá poloha (rameno sklopené dolů) znamenala volno. Ačkoliv byl úsek poměrně dlouhý a nepřehledný, stačilo ke krytí jednokolejného úseku v Platněřské ulici jen jedno návěstidlo umístěné na Mariánském náměstí, které ovládal výhybkář z Křížovnické ulice, kde byla výhybna. Semafor byl dán do provozu od 26. října 1909.

První světelné návěstidlo s červeným a zeleným světlem bylo pro tramvaje instalováno poprvé od 22. prosince 1911 ke krytí krátkého jednokolejného úseku o délce 56 m v dolní části dnešní ulice U Brusnice



Jak vypadal přesně semafor instalovaný pro krytí jednokolejného úseku v Platněřské ulici zcela přesně nevíme. Určitou představu si ovšem můžeme udělat alespoň podle rukopisného náčrtu v konceptu příslušného oběžníku.

stanici očekávající, že nesmí výhybku před touto konečnou stanicí zřízenou opustit dříve, dokud se s vozem protijedoucím na této stanici nevykřížoval.

Kdyby řidič do konečné stanice jedoucí při dojíždění k části jednokolejné upozoroval, že signál A ukazuje světlo červené, musí před výhybkou vyčkat do té doby, dokud vůz protijedoucí ze stanice Křížová na část dvoukolejnou nepřejel.

Řidič z konečné stanice vyjede na výhybku pod stanicí ihned, jakmile od průvodčího obdrží znamení k odjezdu; při přejíždění na výhybku zapne si zároveň na signálu B světlo zelené. V případě, že již při vyjíždění z konečné stanice, tedy dříve než na výhybku vjezd, mu ukazuje signál světlo červené, vyčká na výhybce křížování s vozem protijedoucím; v případě, že při přejíždění na výhybku se mu objeví na signálu B toliko světlo zelené, je to důkazem, že jednokolejná část je volná

a že může v jízdě ku stanici Křížová ulice pokračovati, aniž by vyčkal pravidelné křížování na výhybce s vozem protijedoucím.

V případě, že by zařízení obou signálů nebo jen některého z nich selhalo (nesvítilo) vchází v platnost všeobecné předpisy o jízdě po trati jednokolejné platné (viz II. 12 provozovacích ustanovení), průvodčí je ovšem v takovém případě povinen poruchu v zařízení protiolakovém oznámiti nejbližšímu představenému, který odstranění závady neprodleně sám zařídí.

Připomeňme, že v uvedeném textu pojem „výhybka“ ovšem označuje jak výhybku, tak výhybnu. K obecným pravidlům provozu v nepřehledném jednokolejném úseku bez signalizace patřilo, že průvodčí musel

dojít pěšky do místa, odkud bylo vidět na oba konce jednokolejného úseku. Z tohoto místa dával rukou znamení svému řidiči, zda může pokračovat v jízdě.

Během let světelná signalizace na pražských tramvajových tratích pochopitelně prošla určitým vývojem, než se došlo k dnešním „čočkám“. Z tramvajové sítě vymizela většina obousměrných jednokolejných úseků a jen čas od času se s nimi setkáváme v podobě dočasných opatření při různých stavbách. Shodou okolností, právě v době, kdy vychází tento článek, jezdí tramvaje po nejnovějším pražském splítkovém úseku – tedy „na světla“. Jde o provizorium v Seifertově ulici v místech, kde probíhá přestavba železničních mostů.

Mgr. Pavel Fojtík; vyobrazení archiv DP

Začalo kolektivní vyjednávání mezi odboráři a vedením podniku

Postoje pana Duba, respektive OSPEA nejsou příliš šťastné, protože tím, že zastávají velmi tvrdé názory, lze jen těžko dosáhnout kompromisů. A ty jsou při takovýchto jednáních nezbytné. Zvláště, když na druhé straně stolu sedí devět odborových organizací. Není proto možné, aby si jedna, a to ještě menšinová, vynucovala na úkor ostatních věci, s kterým nesouhlasí management, ani zbývajících osm odborových organizací. Chování pana Duba opravdu nepovažují za šťastné, a to, že se nezúčastňuje již sedm měsíců jakýchkoli jednání a jakékoliv práce při dohadování pracovních a mzdových podmínek pro zaměstnance, tak to je nepochopitelné.

DP-K Pan Dub vytvořil jakýsi vlastní návrh kolektivní smlouvy, který nyní rozšiřuje mezi zaměstnance Dopravního podniku. Měl jste ho už v ruce? Pokud ano, co mu říkáte?

Měl jsem ho v ruce a zcela zodpovědně mohu říci, že je to vrchol populismu. Kdyby se taková kolektivní smlouva uvedla do praxe, znamenalo by to ekonomický kolaps pro Dopravní podnik. Nereálnost kolektivní smlouvy pana Duba si uvědomují i ostatní odborové organizace a pokud vím, tak ho žádná nepodporuje. Navíc ani zákon není v tuto chvíli panu Dubovi nakloněn. Pokud by totiž chtěl předložit svůj návrh kolektivní smlouvy k oficiálnímu vyjednávání, musel by pro něj nejdříve získat podporu všech odborových organizací v podniku, a to se nestalo.

DP-K Co když se ale pan Dub a OSPEA opět rozhodnou, že se své požadavky pokusí prosadit stávkou. Můžete tomu zabránit?



Foto: Petr Malík

To je velmi složitá otázka. Už při minulé stávce se snesla kritika na zásahy bezpečnostních agentur a policistů, a to i přesto, že šlo o stávku okupační, nezákonnou, při níž stávkující řidiči tramvají násilím bránili vykonávat práci svým kolegům, kteří protestovat odmítali. Samozřejmě pokud by stávka byla zákonná, tak nechceme a nebudeme do ní zasahovat. Ale nepředpokládám, že by v tuto chvíli OSPEA chtěla postupovat tímto způsobem. Chci věřit, že se z poslední neúspěšné stávky poučila a nebude v tomto směru hazardovat. Cesta je v jednání a hledání kompromisu, nikoliv ve stávkování a vydírání. **-bda-**

Restrukturalizace byla zahájena

Organizační uspořádání Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti je v současnosti velmi složité s rozvětvenou, v podstatě třístupňovou strukturou, i s různým organizačním uspořádáním jednotlivých závodů. Stávající organizace má kořeny z doby před více než třiceti lety, z počátku sedmdesátých let.

Po roce 1989 prošel Dopravní podnik v podobě státního podniku (kombinátu) několika organizačními změnami. Počátkem devadesátých let padlo zásadní rozhodnutí zachovat integrované pojetí Dopravního podniku, ale zavedené organizační struktury jeho jednotlivých složek zůstaly v platnosti. Bohužel, nedošlo k razantní restrukturalizaci například po vzoru bývalých východoněmeckých dopravních podniků, a tím zůstalo zdvojení úrovní činností v rámci akciové společnosti a snižování výkonosti jednotlivých

článků řízení, což se projevuje i v porovnání s jinými evropskými dopravci.

V roce 1997 byl zpracován „Strategický záměr Dopravního podniku na období 1998-2002“. Ten sice nebyl oficiálně přijat, ale některé z jeho doporučení byla v průběhu let realizována (například sloučení investičních útvarů do úseku technického ředitele, centralizace úseků kontroly a vnitřního auditu).

Novou situací je i změna tržního prostředí, která v Dopravním podniku naléhavě vyvolává potřebu přiměřené reakce. Schyluje se k tomu, že bude v celé Evropě velmi záhy nastolen zcela nový řád závazných pravidel pro řízení firem, které poskytují službu veřejné dopravy, tím i městské hromadné dopravy. Formou nařízení bude ve všech zemích Evropské unie v sektoru veřejné dopravy nastolen tržní prostředí regulované konkurencí a budou tak postupně zcela odmítnuty

zbývající dvě existující alternativy, totiž uzavřené (monopolní) trhy, respektive trhy naopak zcela otevřené – úplně deregulované. Tato změna představuje pro Dopravní podnik hrozbu a zároveň možnost obhájení své pozice v systému Pražské integrované dopravy.

Dopravní podnik se musí na novou situaci náležitě připravit. Strategická změna spočívá především v celkové změně koncepce či filozofie – podstatě a účelu existence Dopravního podniku. V nové době musíme vycházet především z orientace na potřeby a přání našich zákazníků. Současně musí vstříc přicházející konkurenci dojít k těsnějšímu semknutí vedení podniku a výkoných složek společnosti, a tím k potlačení skupinových zájmů.

I po roce 1997 jsme pokračovali v pracích na aktualizaci uvedeného strategického záměru pro období 1998 až 2002. Výsledkem je materiál plánu restrukturalizace pro období 2003 až 2007. Současně byla v průběhu roku 2002 navázána spolupráce se skupinou pracovníků Ústavu řízení a ekonomiky podniku, kteří zpracovali





Řidič tramvaje Jan Doubek zdraví prezidenta Václava Klause před nástupem do tramvaje u Smíchovského nádraží.

V pátek 28. listopadu 2003 byla za přítomnosti prezidenta republiky Václava Klause slavnostně otevřena nová tramvajová trať na barrandovské sídlišti. Panu prezidentovi i dalším významným hostům se nová trať velmi líbila. Jestliže až dosud byla architektonickým klenotem pražských dopraváků stanice metra Rajská zahrada, tak nyní je jí tramvajová trať na Barrandov. Hned druhý den začala tramvajová trať sloužit veřejnosti. Ovšem to, že konečná, ale i ostatní nové zastávky, připomínající spíše povrchové metro, bude pro Pražany poutním místem, to očekával asi málokdo. Předmětem obdivu je nejen architektura stanic, která překvapí nápaditými tvary za dne i světelnými efekty v noci, ale i panoramatické výhledy z mostní estakády na Prahu, které předčí i pověstný Pražský Semmering, neboli Buštěhradskou železnici. Pohled na zcela přeplněné tramvaje mi připomněl, kolik úsilí jsme věnovali na přípravu vozidel, aby i takový stav byl vždy bezpečný.

Tak jak to všechno začalo: Projektová dokumentace na výstavbu tramvajové trati do sídliště Barrandov obsahovala obvyklé výpočty, které dokládaly nutné technické zabezpečení pro napájení tramvajových vlaků. Dále řešila bezpečnost provozu, a to jak v poměrně dlouhých tunelech, tak na velmi dlouhých mostních estakádách. To, jak vše zvládnou naše elegantní, ale přece jen stárnoucí tramvajové dámy, neřešil však nikdo. Když jsem tuto situaci zjistil, bylo jasné, že se k problému musíme postavit čelem sami. V tuto chvíli jsem ocenil všestrannou podporu a porozumění technického

První tramvaj vyrazí na tramvajovou trať na Barrandov.



Jak jsme naučili naše tramvaje jezdit na Barrandov

ředitele Tomáše Jílka. Zhodnotili jsme dostupné provozní zkušenosti z kopcovitých tratí, spojili jsme se s dodavatelem výzbrojí pro modernizované tramvaje firmou Cegelec a s držitelem dokumentací pro tramvaje bývalého ČKD, firmou SKV ze Zličína. Výsledkem rozsáhlých diskusí byl jednoznačný závěr: pro nově budovanou trať je vozy třeba přizpůsobit a zkouškami ověřit, že k tomu jsou vhodné jen modernizované T3R.P, T6A5 a KT8D5, tedy novější tramvaje s pulzními měniči, nikoliv tramvaje s kontaktní odporovou regulací zrychlovačem.

Oč při úpravách výzbrojí jde: Především je třeba uvést, že úsek trati mezi zastávkami Hlubočepy – Geologická je bez pár metrů 1,5 kilometru dlouhý, což obvykle v Praze představuje 3 až 4 zastávky a mezi nimi pár křižovatek, neboli místa odpočinku pro naše tramvajové dámy v letech. Navíc průměrné stoupání je 6,2 %, a to trvale na celém úseku, mezi oběma zastávkami vystoupá tramvaj zhruba o 90 metrů, tedy jako jeden a půl násobek schodů na Petřínskou rozhlednu. Tento sklon je pro tramvaje mezní v případě mimořádných událostí, například v okamžiku sunutí či vlečení vadného vozu může a také nastává stav, kdy vozidlo, pokud jeho motory pracují se zeslabeným buzením, nemá potřebnou tažnou sílu, aby tak velké stoupání zvládlo.

Zde je třeba tento stav trochu objasnit i pro neodborníky. Všechny tramvaje, které provozujeme, po dosažení rychlosti přibližně 25 km za hodinu přejdou z režimu plného buzení do stavu sníženého buzení trakčních motorů. U vozů T3R.P se buzení zeslabuje tranzistorovým pulzním spínačem, u všech ostatních pomocí shuntovacích stykačů. Je to stav, kdy se přídatnou indukčností přemostí buzení trakčních motorů a výsledkem je zvýšení otáček motorů, avšak i snížení jejich momentu. Krátce



Prezident Václav Klaus při cestě tramvají.

řečeno, je to taková dvoustupňová převodovka, ale bez možnosti řadit za jízdy zpět, neboť normálně tramvaj i po poklesu momentu trakčních motorů stále zrychluje. A v tom byl ten háček. Naším úkolem bylo naučit tramvaje zpětné přibuzení. Navíc při komplexním hodnocení bylo na základě provedených výpočtů zjištěno, že i plně naložená tramvaj cestujícími může za vysokých letních teplot ohřát motory na nepřijatelné teploty. Proto druhý úkol zněl, zabránit tomuto stavu, ale to už bylo třeba řešit u všech typů navržených pro provoz na nově budované trati.

Jestliže nyní dojde tramvaj až na konečnou zastávku do sídliště Barrandov, překoná převýšení 130 metrů, tak při cestě zpět musí tuto pracně nabytou energii bezpečně a za všech myslitelných okolností zmařit. Jistou výhodou je rekuperace u modernizovaných tramvajů, která dokáže u provozně obsazené dvojice vozů T3R.P při jízdě z Barrandova do Hlubočep vrátit do trolejového vedení zhruba 7 kWh elektrické energie a ušetřit tím Dopravnímu podniku pěkné peníze. Podmínkou však je, že ve stejné době musí jet do stoupání jiná tramvaj, která tuto energii spotřebuje, jinak je těžké tuto energii přeměnit v teplo v brzdovém odporu. Tato skutečnost nás láká k využití některých dalších možností soudobé techniky, ale o tom až někdy příště, to je zase jiná pohádka.

Ucelené zkoušky probíhaly se všemi vybranými typy tramvajů při různých rychlostech a dále byly prováděny stacionární zkoušky zatěžování trakčních motorů a brzdových



Architekt Patrik Kotas v doprovodu ředitelů Metroprojektu a Inženýringu dopravních staveb si prohlíží „své dítě“ při slavnostní jízdě.

odporníků. Jisté je jedno: nevíme o žádné jiné trati ve světě, kdy musí jezdit pouliční tramvajová dráha za takto extrémních podmínek. Další zajímavostí je, že před uvedením barrandovské trati do provozu byla nejtěžší trať, z pohledu zatížení elektrodynamické brzdy, tramvajová trať do Modřan. Nejvyšší sklon (8 %) má sice trať v Trojské ulici, ale odevzdaná práce je omezená délkou svahu a především přesným přísným dopravně provozním režimem, především snížením rychlosti na 25 km/h. Pro mnohé je to možná překvapení, ale větší sklon ještě nutně neznamená náročnější podmínky pro provoz tramvají. Tepelný výkon brzd je v podstatě dán součinem sklonu a rychlosti.

Právě při zkouškách zatížení brzdových odporů jsme u vozu KT8D5 narazili na zásadní problém. Maximální dosažená teplota odporů byla 550 stupňů, což je s ohledem na použité žáruvzdorné materiály přijatelné, ale teplý vzduch je v zimních měsících používán k vytápění salonu vozu, jiný systém topení KT8 nemá. A zde je kámen úrazu. Naměřená teplota vzduchu u stropního výdechu byla 108°C. Navíc to bylo dosaženo již při simulaci přibližně poloviny zatížení vozu cestujícími. Rozhodnutí bylo jednoznačné. Za těchto podmínek je provoz s cestujícími nemožný, vozu sice nevádí, ale pokud máme plnit naše hlavní poslání, pohodlně vozit cestující, tak tudy cesta nevede. Nevzdáváme se však, návrh na úpravu ovládní brzdového topení máme, dále je rozvíjena úvaha o vyřešení nouzového napájení středních ventilátorů při výpadku trakčního napájení. Každopádně zkoušky vozů KT8D5 dokončíme a budou sloužit i jako podklady pro úpravy výzbroje při chystané modernizaci. KT8 patří mezi naše mladší vozidla a na Barrandov po patřičných úpravách jezdit bude! Celkem jsme naučili jezdit na Barrandov 150 tramvají T6A5, 130 modernizovaných T3R.P, je upraven regulátor u všech 47 vozů KT8D5 a navíc za zvláštních podmínek smí na novou barrandovskou trať cvičný vůz 5519, pluh vozovny Pankrác 5572 a měřicí vůz TV 5521 sídlící ve vozovně Kobylisy. Všechny další modernizované vozy T3R.P úpravu obsahují, a tak se použitelný vozový park neustále průběžně rozrůstá. Koncem příštího roku očekáváme dodávky modernizovaných T3R.P do vozovny Kobylisy.

Vzhledem k naprosto nekompetentním a s poplašnou zprávou hraničícím člán-

kům v tisku musím uvést ještě další skutečnosti. Při ladění úprav výzbrojí všech vybraných tramvají jsem osobně jen na nové barrandovské trati najezdil přes 800 km. Prověřili jsme všechny i jen teoreticky přípustitelné režimy jízdy, například jsme simulovali linku jezdců v trase Hlubočepy – Sídliště Barrandov s maximálně povoleným zatížením, tj. 8 osob na m², která by jezdila trvale bez pobytu v zastávkách a bez čekání na obratištích. Tento režim byl prováděn vždy do ustálených teplot komponentů trakční výzbroje, tedy bez přestávky zhruba desetkrát nahoru a dolů. Sami uznáte, že proti takové lince by se jako první ozvali odboroví předáci a možná teprve potom některé prvky výzbroje. Za celou dobu zkoušek, některé byly nepřehlédnutelné, například 1. listopadu 2003 probíhaly zátěžové zkoušky měření, kdy bylo nasazeno 10 trojic vozů v intervalu 120 vteřin, se žádné masové médium neozvalo, ale vždy se odvolávalo na zkušební řidiče, který si nepřál být jmenován. Kdo tyto informace podával, když zkoušky tramvají jsem osobně vedl jako vedoucí zkoušek a většinu i osobně odjezdil za panelem jako řidič?! Každý nechť si odpoví sám.

Čeho jsme celkově u jednotlivých tramvají docílili:

T3R.P

- umí průběžně stanovit aktuální teplotu trakčních motorů,
- při dosažení 78°C zajišťuje zvýšenou ventilaci trakčních motorů i v době stání v zastávkách,
- při dosažení 98°C zakáže režim odbuzování trakčních motorů a tím sníží jejich zatížení.

T6A5 a KT8D5

- umí průběžně stanovit aktuální teplotu trakčních motorů a při dosažení vyšších teplot zakáže odbuzení,
- při jízdě v odbuzeném stavu při plném zadání jízdy a klesající rychlosti přepne zpět do stavu plného buzení,
- průběžně vyhodnocuje poměr v trakčním obvodu a povoluje či zakazuje stavy odbuzení dle aktuálního zjištění a tím sníží namáhání pulzních měničů.

Uvedené získané nové vlastnosti nám umožňují provozovat vozidla i v nejextrémnějších svahových a teplotních podmínkách plně obsazená bez negativních okamžitých dopadů na výzbroj, ale omezují nám i dlouhodobé degradace a následné únavové poruchy. Dalším sekundárním jevem úprav regulátorů vozidel T6A5 a KT8D5 je odstranění rezonancí při rozjezdu s rozkmitáním trolejového napětí a následnými výpadky nabíjecí soustavy palubní sítě 24V tramvají v napájecím úseku. To má nezanedbatelný vliv na zatížení měření, únavové přerušování pojistek jističích spotřebičů kapacitního charakteru (např. zářivkové osvětlení starých vozů T3) a snížení hladiny rušení. To nejpodstatnější ale je, že můžeme jezdit v poměru 1:1 bez cestujících při poruchách vozidel nejen na barrandovské trati, ale i na nejpříkřejším svahu v Trojské ulici. Technické možnosti budou postupně zohledněny ve služebních předpisech pro provoz tramvají.

Vrátím se zpět k jízdě tramvajových vlaků ze zastávky Geologická do zastávky Hlubočepy. Detailní zkoušky prokázaly, že stanovená rychlost do 35 km/h vyhovuje všem požadavkům na bezpečný provoz, ale je nutné ji striktně dodržovat. Také proto je zavedeno automatizované průběžné měření rychlosti v tomto úseku trati. Každé školení našich pohotovostních čet pro opravy tramvají na trati jsem končil větou: „Fyzikální zákony nebudou brát ohled na naši statečnost, tak je respektujeme!!!“

Na závěr chci opravdu upřímně poděkovat všem, kteří se podíleli na přípravě vozidel, a to napříč celým Dopravním podnikem a spolupracujícími firmami, protože bez jejich zapálení a ochoty, bez ohledu na čas a ohodnocení, by nebyl bezpečný provoz vůbec možný.

Dovolte, abych se s vámi podělil i o zážitek z jízdy s tramvají s panem prezidentem. Celá akce byla z pochopitelných důvodů důsledně utajována. V dohodnutou dobu jsme s dvojicí vozů T3R.P přijeli ke Smíchovskému nádraží, kde pan prezident nastupoval. Podal jsem mu hlášení jak za dob prezidenta Masaryka. Potom jsme již pana prezidenta vezli přes Zlíchov a Hlubočepy na Barrandov. Ráno sice byla mlha, ale našťástí se počasí zlepšilo a pan prezident i vzácní hosté měli možnost celé dílo i pražskou kotlinu zhlédnout v plné kráse. Myslím, že jsme tím přispěli k vytváření dobré pověsti pražské tramvajové dopravy.

Ing. Jan Doubek, technický náměstek o. z. ED
Foto: Petr Malík

Tramvajová trať na Barrandov

Jsou články, které napíšete bez velkého úsilí, všem se líbí a jste za ně pochváleni. A jsou články, které od začátku až do konce provází smůla. Posuďte sami: při zasedání redakční rady jsem přijal úkol, že popíši zkušební provoz na nové tramvajové trati. Řekl jsem si: svezte se, prohodíš několik slov s odborníky, přidáš k tomu něco místopisu a nebude to mít chybu. Omyl! Hned ze začátku bylo všechno špatně. Za prvé jsem zjistil, že mě na novou trať nikdo nepustí – ani pěšky a ani náhodou. Zkušebních jízd jsem se zúčastnit také nemohl, protože při nich záleželo třeba i na počtu osob ve voze (kvůli zátěži). Nakonec jsem se svezl s pracovníky investora akce, kteří na téměř dokončeném díle uspořádali jakousi exkurzi, ovšem za přísných bezpečnostních opatření – přítomen byl sám bezpečnostní ředitel. Po projetí trati mi bylo jasné, že na článek o zkušebním provozu mohu zapomenout, protože až do faktického otevření celého úseku mně nikdo nic nepoví. Tak z původního záměru zbyl opravdu jenom ten místopis. Ale když smůla, tak pořádná: měl jsem například k dispozici rozhodnutí magistrátu o určení názvů zastávek: Hlubočepy – Geologická – Lipského – Chaplinovo náměstí – Poliklinika Barrandov – Sídliště Barrandov. Až z propagačního letáku jsem se dozvěděl, že zastávka Lipského bude mít název K Barrandovu! K dovršení všeho jsem (pro změnu zase já) popletl Chaplinovo náměstí a rozčiloval se nad zkrácením názvu (původě užívaném v projektové dokumentaci) na Chaplinova. Leč nemá smysl se zlobit. Prostě jsem vyrobil zmetek a všem, kterým

Stanice Poliklinika Barrandov v polovině prosince.





Tramvajová trať je novou dominantou barrandovského sídliště.



Zastávka Chaplinovo náměstí. Jaký je rozdíl mezi tramvajovou dopravou a povrcho-
vým metrem?

5

jsem tím způsobil nepříjemnosti, zvláště panu šéfredaktorovi, se za něj omlouvám. Tak to zkusím znovu a lépe.

Po dlouhém, ale nutném úvodu se dostávám k vlastnímu popisu trati. Hned na začátku musím říci, že trať není na Barrandově, ale v Hlubočepích (nebo Hlubočepích? – zjistíte to v rámci domácího úkolu, který jsem vám právě uložil a dejte vědět redakci). Jen ukončení zasahuje do katastru Holyně. Barrandov, jakkoliv představuje od dvacátých let známý pojem, ať už pro vyhlídkové terasy, velký plavecký (dnes již opuštěný) areál nebo filmové studio stejného jména, byl vždy jen místní částí a vždy patřil pod Hlubočepy. Ale to jenom tak na okraj, stejně jako označení jedné ulice (Nad Konečnou) dvěma názvy, čehož si nelze nevsimnout hned v hlubočepské smyčce, nebo to, že Joachim Barrande žil v letech 1799 – 1883 a byl slavným geologem a paleontologem. Jeho jméno se psalo vždy s dvěma „r“ – nezapomínejme na to. Trať je napojena na novou část tak, aby bylo umožněno obrácení vlaků ve všech směrech (obdobu smyčky ve Dvorcích). Již dříve tu bylo vybudováno moderní sociální zařízení, které se bude hodit zejména při výlukách. A když už jsme u nich, řekněme si rovnou, že jich nebude málo, protože každá, a zejména nová, trať potřebuje svoji údržbu, kterou nelze ošidit. A tak, stejně jako v Modřanech či na Krejčárku, se tu bude podbíjet a měřit a vůbec vše kontrolovat, aby byla zaručena bezpečnost a prodloužila se životnost. Takže hned na jaře se nová trať zavře a bude na nás, abychom cestujícím uměli vysvětlit, že to není kvůli šlendriánské práci, ale kvůli nutné údržbě. Zejména některým dobrým novinářům by se to mělo vysvětlovat hned od otevření tratě, aby to stačili pochopit. V poslední době se i v naší společnosti ozývají hlasy o zbytečnosti třetího podbíjení; nechť si všichni uvědomí, že až právě ono srovnání nerovnosti tratě, které se projevují „házením“ při jízdě a až po něm, pokud je provedeno kvalitně, může být trať zakryta. Ale teď už bychom se snad mohli konečně rozjet.

První zastávka se jmenuje Hlubočepy podle obce, která byla v roce 1922 připojena ku Praze. Původní ves, zmiňovaná už v roce 1222, byla pojmenovaná podle činnosti obyvatel – čerpali vodu z hloubky. To dokládá i název Hlubočepky, který se užíval až do 18. století. Zastávka je vystavěna v jednotném stylu, jaký má celá trať a je provedena, stejně jako konečná na Barrandově, v neutrální barvě. Na první pohled nás zaujmou velké hodiny, které jsou i na všech ostatních zastávkách (kromě výstupní), z nichž některé mají i další vybavení – mimo toho nutného třeba malé prodejny. Zastávkový sloupek je užit také všude stejný (kromě Chaplinova náměstí) a známe jej třeba z autobusové zastávky I. P. Pavlova. Před námi je trať ve značném stoupání – to dosahuje až 70 promile. Není tedy prudší než na Trojské, zato je podstatně delší. Blížíme se k první estakádě, kterou můžeme velmi dobře pozorovat, je totiž celá v pravém oblouku. Měří 477 metrů; na ni navazuje druhá přes Růžičkovu roklí, ta je dlouhá už „jen“ 304 metrů. Po více než 1,5 kilometrové jízdě přijedeme k první zastávce. Jmenuje se Geologická a je celá žlutá. Pojmenování má podle příčné ulice; ta nese svůj název od roku 1982, kdy vznikla, a připomíná nám nejen skutečnost, že zde byla geologická pracoviště, ale i blízkost Barrandovy skály. Z pohledu na orientační plán je zřejmé, že jsme se dostali do jednoho z míst, ve kterém se setkáme s úrovnovým křížením. Pochopitelně, že při zapnuté signalizaci, která tu bude v provozu po celých 24 hodin, se nic neděje, protože



Zastávka K Barrandovu.

tramvaj bude upřednostněna; horší to bude při poruše; pak jsme tzv. na samostatném tělese a Zákon o drahách hovoří jednoznačně. Ale když si toto místo prohlédneme pozorněji, musíme uznat, že jiné řešení nebylo možné. Na další zastávku – K Barrandovu – se dostaneme poměrně brzy po projetí táhlého pravého oblouku. Je celá modrá (i s přílehlým podjezdem) a měla mít, jak uvádím v úvodu, název Lipského po Oldřichu Lipském, bratru známějšího herce Lubomíra; žil v letech 1924 – 1986 a byl filmovým scénáristou a režisérem. Název K Barrandovu není třeba vysvětlovat, protože nevyjadřuje nic jiného než směr, v tomto případě pod zem: k další zastávce se totiž dostaneme podjezdem, za kterým je červené Chaplinovo náměstí. Zase není co vysvětlovat, název ale nebyl zvolen moc šťastně. Jistěže všichni víme, kdo to byl Charles Spencer Chaplin, který žil v letech 1889 – 1977, ale ruku na srdce, tedy na svoje: budeme to umět správně vyslovovat? Jen já už slyšel mimo správné „Čeplinovo“ i „Čaplinovo“ a dokonce i „Šaplinovo“. Vodítkem nám může být hlášení v tramvaji. Zastávka je nápadná ještě jednou věcí – je zde použit jiný zastávkový sloupek, než na

všech ostatních. Jistě je to věc vkusu, ale mně se moc líbí. Pak se ponoříme znovu do podjezdu, abychom vyjeli na už předposlední zastávce, kterou je světlezelená Poliklinika Barrandov. Zde je naopak název zvolen šťastně, protože poliklinika je všude výrazným orientačním bodem. Doufáme jen, že přežije různé, většinou nekompetentní zásahy do našeho zdravotnictví. Opět zde máme úrovnový přejezd; za ním už pojedeme kolem průhledné protihlukové stěny až na konečnou zastávku Sídliště Barrandov. Po vystoupení cestujících odbočíme vpravo a pomocí přestavnicku se zařadíme na příslušnou kolej.

Celkově lze říci, že se podařilo vybudovat impozantní dílo na úrovni začátku třetího tisíciletí. Ale: jsou věci, které nás nemohou nechat klidnými, třeba to, že většina technického vybavení se osazovala až „na poslední chvíli“, aby se minimalizovalo riziko

krádeží ještě před zahájením provozu. Nebo: víme z modřanské trati, jak dlouho vydržely protihlukové prvky, kterých je na barrandovské trati víc než dost, celé. Jak tady dlouho vydrží hodiny, které nejsou jen ukazatelem času, ale také symbolem přesnosti tramvajové dopravy, bez poškození? Zatím se zdá, že obavy nejsou zas až tak opodstatněné, i když k drobnějším poškozením vybavení tratě už došlo. Naopak se z denního tisku dozvídáme, že Pražané přijali trať „za svou“ a jezdí sem na sobotní a nedělní výlety. Připomíná mi to vtip ještě z doby Rakouska – Uherska: Pepíčku, když budeš celý týden hodný, svezeme se za odměnu v neděli tramvaj! A mám z toho radost. Jen doufám, že se ty „černé“ prognózy nenaplní později. Nechám úvah a na závěr se s vámi rozdělím ještě o jeden postřeh, pro mne velmi sympatický: oproti modřanské trati nevede barrandovská po okraji sídliště, ale přímo jeho středem, takže ji bude moci využívat opravdu podstatná část obyvatel.

Kdykoliv budete obdivovat novou trať na Barrandov, nezapomeňte se pokochat pohledem na jiné dokonalé technické dílo, které budete mít za zastávkou Hlubočepy (z centra) po pravé straně: kamenný železniční viadukt nad Prokopským údolím. Pak jej porovnejte s mostem nad Růžičkovou roklí a uvědomte si, že obě stavby od sebe dělí víc než 100 let. Přejme té nové, aby vydržela minimálně také tak dlouho.

-zjs-

Foto: Petr Malík

Poznámky k soutěži MHD versus auto

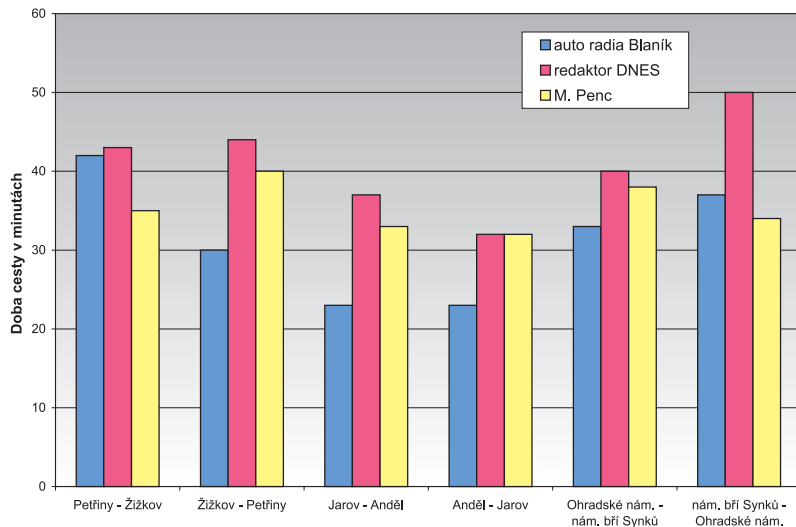
Redaktoři Radia Blaník a deníku MF DNES usoudili, že závod MHD versus auto, pořádaný Magistrátem a Dopravním podnikem je příliš přízřivobný ve prospěch MHD. Proto uspořádali vlastní soutěž; od pondělí 22. září do čtvrtka 25. září, vždy ráno tam a odpoledne zpět. Každý den v jiné trase, jeden z redaktorů použil osobní automobil a druhý z redaktorů použil městskou hromadnou dopravu. Při letmém přečtení si všimneme značné asymetričnosti v jednotlivých reportážích, kdy cesta MHD byla až na jednu výjimku popisována velmi věcně (použitý spoj, doba čekání), zatímco cesta autem se omezila na celkovou dobu cesty a typ použitého vozu. Ten zase chyběl u popisu cesty MHD, to ale vzhledem k nepřehlednému roztržitému vozovému parku nebylo na závalu.

Při podrobnějším čtení zaujme i výběr trasy. Jaká to náhoda, že dvě ze čtyř soutěží byly vedeny tak, že

prodlužovala výluka na Senovážném náměstí! Má to snad reprezentovat domněnku, že 50 % cest MHD je uskutečňováno po objízdné trase? Těžko. Zřejmě šlo jen o politováníhodný omyl. Druhým závažným nedostatkem je přílišné spoléhání se na vyhledávač trasy MHD. Kolem něj se již nedávno v tisku rozvířily diskuze, protože kdosi špatně nastavil parametry vyhledávání a pak se divil, že mu vyhledávač nenabízel pro něj optimální spojení. K tomu snad jen obecně dodám, že zde existují dva základní přístupy – vyhledání nejrychlejší trasy nebo vyhledání trasy s nejméně přestupy. Původní vyhledávač byl koncipován pro dálková spojení, a zde se plně uplatňuje požadavek na minimalizaci přestupů a neefektivnosti nástupu z jiných, než z nejbližší ležící zastávky. To však nemusí být výhodné v husté městské zástavbě s krátkou vzdáleností mezi zastávkami – plně se to projevílo při výběru trasy na Žižkov. Domnívám se také, že soutěžící v automobilu je členem týmu, který denně monitoruje dopravní situaci na ulicích, a proto byl ve značné výhodě oproti kolegovi, který potřeboval ke své cestě vyhledávač trasy. Byl občas projevilo invenci a neřídil se zcela doporučením tohoto programu. Přesto však zůstával na úrovni občasných uživatelů MHD a některé trasy jel zřejmě vůbec prvně, takže je nasnadě, jak mohl závod s profesionálem v autě (se zapnutými aktuálními dopravními informacemi) dopadnout.

Protože jsem shledal v soutěži závažné nedostatky, rozhodl jsem se opakovat jízdu MHD ve stejné trase. Nemohl jsem (vzhledem ke svému zaměstnání) realizovat ranní jízdu, proto jsem si za podmínku uložil začátek první cesty vždy v 15.30 hodin v jednom směru. Po dojezdu do cíle cesty jsem vyčkával na nejbližší následující čas, končící nulou nebo pětkou, a vyrazil jsem zpět. Tím jsem zachovával podmínku náhodného přístupu na za-

stávku, bez možnosti úpravy podle jízdního řádu v můj prospěch (v praxi samozřejmě uživatelé MHD chodí na zastávku na určitý čas, zejména ráno). Také jsem zachoval podmínku nedobíhat a vůbec neběhat, i když je to proti mé přirozenosti a mohl jsem tím dost času získat. Podmínka „od domu k domu“ byla samozřejmě také dodržena, byť jsem místy musel improvizovat, neboť ne vždy autor článku uvedl číslo domu.



První trasa byla zvolena z Boučkovy ulice na Petřinách na Sladkovského náměstí na Žižkově. Výsledek původní soutěže byl silně ovlivněn výběrem trasy (metrem na Floru a zpět k Lipanské náhradní tramvajovou linkou 35) místo logičtější (byť s delší pěší docházkou – principem byl závod a tedy minimalizace doby cesty) trasy od stanice metra Jiřího z Poděbrad přímo pěšky dolů na Sladkovského náměstí. Výsledek? Redaktor MF DNES 43 minut, moje cesta 35 minut. Zpět jsem jel (4. listopadu) standardně přes křižovatku Bulhar za 40 minut, tentokrát o čtyři minuty rychleji, než „závodník“ deníku MF DNES.

Druhá trasa vedla z Bukové ulice na Jarově k Andělu. Tentokrát jsem užil v obou směrech identické trasy, jako redaktor v původní soutěži. První část jedničkou na Palmovku jsme zvládli přesně podle jízdního řádu, zatímco můj předchůdce psal o dvouminutovém zpoždění, i když na světelně řízených křižovatkách čekal údajně jen „několik sekund“. Takové štěstí jsem neměl, protože na třech světelně řízených křižovatkách jsme se společně čekali celkem více než dvě a půl minuty, aneb preference tramvajů v praxi. V zájmu objektivnosti však musím říci, že dvě křižovatky jsme projeli bez zdržení. Před vestibulem stanice Anděl tedy za 33 minut, o čtyři minuty rychleji. Zpět přes Palmovku a autobusem 109 nebyla šťastná volba, neboť 10. prosince se tvořila mezi Balabenkou a Novovysočanskou ulicí kolona aut kvůli výluce křižovatky Bulhar. Autobus tedy na Spojovací měl 6 minut zpoždění. Zřídil autobusový pruh asi nešlo. No nic, poprvé jsem tedy jel „jen“ stejně rychle – celkem za 32 minut.

Třetí den bylo úkolem se dopravit rychle mezi Ohradským náměstím v Praze 5 a náměstím bratří Synků v Praze 4. Také mi při cestě z Ohradského ná-

městí ujel autobus linky 235. Naštěstí za ním vzápětí jela linka 174. Zde jsem volil pěší přesun ze zastávky Píškova na stanici metra Lužiny, což mi ovšem oproti případnému čekání na další spoj linky 235 neušetřilo žádný čas. Zatímco můj předchůdce vystoupil na Karlově náměstí a čekal na osmnáctku, volil jsem výstup na Palackého náměstí a jízdu linkou 7 na Otakarovu. Výsledný čas 38 minut, opět jsem byl rychlejší. Z náměstí bratří Synků jsem 11. prosince jel patrně v naprosto stejný čas, jako redaktor DNES 24. září. Avšak místo abych po odjezdu osmnáctky zbytečně čekal celých sedm minut na další spoj, poodešel jsem na zastávku Otakarova, kde mi v 15.32 hodin měla jet sedmička. V tento čas sice sedmička ještě nedorazila, ale to mi vůbec nevařilo, neboť přijela opožděná dvacetičtyřka. Vyrazil jsem tedy s náskokem pěti minut, a ten jsem nakonec zvětšil až na celkových 16 minut rozdílu – můj celkový čas byl 34 minut.

Čtvrtá soutěž se uskutečnila mezi Hostivaří a Holešovicemi. Zde se již redaktor nenamáhal popisovat místo startu a cíle vůbec a tak jsem tuto cestu nemohl „rekonstruovat“. Neobjevuje se proto ani v mém závěrečném zhodnocení.

Závěr

Soutěž deníku MF DNES a radia Blaník dopadla ve třech dnech celkem 6:0 ve prospěch osobního auta. Pokud k dosaženým časům osobního vozu přiložím své dosažené časy, změní se celkové skóre na 4:2 ve prospěch automobilu. To ovšem za předpokladu náhodného příchodu na zastávku, který téměř vůbec nepraktikují, a za podmínky „neběžím“. Dovolit si v takovéto situaci tvrdit, že „Praha má desítky čtvrtí, kam se člověk autem dostane rychleji než městskou dopravou vždy“ (Hanus Hanslík, deník MF DNES 26. září 2003), je přinejmenším zavádějící. Lépe řečeno, soutěž spoluřádaná tímto deníkem a má dlouholetá zkušenost to rozhodně neprokazuje. Pokud vyčísím časy dosažené mnou a soutěžícím redaktorem v MHD, tak z šesti cest jsem byl pětkrát rychlejší (nejvíce o 16 minut) a jedenkrát jsme oba dosáhli shodného času.

Ing. Miroslav Penc, technický úsek ředitelství

„Za jak dlouho se dostanete od Anděla do Bukové ulice na Jarově? Tak zněla jedna z otázek soutěže pořádané MF Dnes a radia Blaník.“



Foto: Petr Malík

Blahopřání k pracovnímu jubileu

Ředitel o. z. Autobusy ing. Ladislav Špitzer se v úterý 9. prosince setkal se zaměstnanci o. z., kteří v letošním roce dovršili významná pracovní jubilea. Byly pozvány paní Hůnová (ekonomický úsek) a paní Mitterbachová (dopravní úsek), které u Dopravního podniku pracují nepřetržitě 35 let. Dále byli pozváni pánové Kopecký (garáž Dejvice), Kříž a Šindler (garáž Kačerov) a pan Petrů (garáž Řepy), kteří v naší společnosti pracují 40 let.

Dále se příjemného setkání zúčastnili pánové Mysliveček a Žižka (DOZ Hostivař) a pan Staněk (garáž Kačerov), kteří dosáhli již 45 let nepřetržité práce pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společností.

Při této příležitosti ředitel o. z. ing. Špitzer všem jubilantům osobně poděkoval za jejich dlouholetou práci pro naši společnost a předal osobní dárek.

Po obědě v salonku závodní jídelny DOZ Hostivař

následovalo malé přátelské posezení při kávě, na kterém se hlavně hodně vzpomínalo na začátky a průběh práce jubilantů u naší společnosti. Všichni účastníci si měli vzájemně co říci.

Naše redakce se připojuje k přání pana ředitele a přeje všem jubilantům hodně zdraví a hodně úspěchů v jejich práci pro naši společnost.

Za o. z. Autobusy Ing. Jiří Horký

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost věnuje péči o ochranu životního prostředí značnou pozornost. Ve všech oblastech ochrany životního prostředí dodržuje Dopravní podnik platné zákonné normy. Stále se snaží zlepšovat stávající stav svých zařízení především modernizací.

Péči o životní prostředí lze rozdělit do několika oblastí.

I. Ochrana ovzduší

Tu dělíme na mobilní zdroje a stacionární zdroje. **Mobilní zdroje**

Autobusům Dopravního podniku připadá 10 % z celkové emise NO_x na území Prahy. V důsledku zahájení provozu na nové tramvajové trati Hlubočepy – Sídliště Barrandov se počet mobilních zdrojů snížil, a tím naše společnost přispěje ke zlepšení kvality ovzduší v Praze.



1. Emise plynů a částic do ovzduší

1. a Kontroly emisí

- kontrola předepsaná zákonem – jedenkrát ročně (osvědčením o kontrole je zelená známka),
- kontrola nad rámec zákona – do 6 měsíců od poslední zákonné kontroly. Tuto kontrolu provádí o. z. Autobusy dobrovolně, aby se ubezpečil, že jeho autobusy po celou dobu provozu splňují limity.

1. b Paliva

Kvalita nafty

Odštěpný závod Autobusy používal naftu se sníženým obsahem síry dřívě, než to zákon požadoval.



Alternativní paliva

V současné době o. z. Autobusy zahajuje zkušební provoz na emulzní naftu (stabilizovaná přibližně deseti-procentní emulze vody v naftě) za účelem snížení emisí zejména starších motorů.

2. Maziva

Odštěpný závod Autobusy používá v souladu

Péče o životní prostředí v Dopravním podniku v minulém roce

s předpisy výrobců pro autobusy výhradně minerální, respektive syntetická maziva. Maziva s kratší dobou rozkladu v půdě nejsou výrobci autobusů povolena. Dále odštěpný závod plně využívá povolených výměnných lhot pro olejové náplně. Převážnou část spotřeby mazacích olejů tvoří oleje motorové. Pro optimalizaci jejich spotřeby je zaveden do rutinního provozu systém laboratorních testů – motorové oleje se vyměňují na základě výsledků těchto testů podle skutečné potřeby.

a. Omezovat vznik většího množství odpadních vod. Například pro odmašťování menších součástek se využívají ekologické mycí stoly, jejichž náplň je odbornou firmou recyklována. U předčištěných odpadních vod, jejichž kvalita je vhodná pro jejich zpětné použití, jsou tyto vody recirkulovány a používány například k mytí spodků vozidel nebo karosérií.

b. Veškeré odpadní vody z provozů jsou shromažďovány v akumulacích jímkách, kde dochází k usazování hrubých nečistot a částečnému odloučení oleje z povrchu. Tyto vody pak jsou čerpány na čističky odpadních vod (ČOV), kde dochází ke konečnému dočištění na takovou kvalitu, aby tato voda mohla být vypouštěna do veřejné kanalizace.

V Opravně tramvajů Hostivař byla dokončena výstavba umývárny tramvajů, která se skládá ze tří pracovišť. První je pracoviště mytí podvozků, dále následuje myčka tramvajů, ve které se myjí karoserie tramvajů, a před výjezdem z haly je umístěno pracoviště, na kterém se provádí mytí vnitřků. Odpadní vody odtékající z umývárny jsou přiváděny do čistírny odpadních vod ALFA 3,6, kde jsou čištěny a poté odváděny do kanalizace. Z výsledků rozborů vyplývá, že odtékající odpadní voda nepřekračuje maximální limity znečištění povolené Kanalizačním řádem pro hl. m. Prahu.

V srpnu letošního roku byla dokončena výstavba haly denního ošetření na dopravní provozovně Pankrác. Součástí haly je umývárna tramvajů vybavená myčkou a čistírnou odpadních vod (ČOV) CQ5 od firmy Christ. V současné době je ČOV ve zkušebním provozu a z výsledků rozborů vyplývá, že odpadní vody odtékající po vyčištění z umývárny nepřekračují povolené maximální limity znečištění.

Ve vozovně Motol byla provedena výměna ČOV REA-01 za ČOV od firmy Christ CQ5. Díky této výměně odpadní voda odtékající z umývárny tramvajů vykazuje nízké znečištění a bez problémů splňuje limity stanovené kanalizačním řádem.

c. Vody z odstavných ploch jsou svedeny do jímek zařízení (například dešťové usazovací a retenční nádrže, lapoly, které jsou vybaveny fibroilovými vložkami, dále odlučovače ropných látek AST-STOP vybavené koalescenčními filtry), kde dochází k jejich čištění.

Ke zkvalitnění ochrany vod přispělo i dokončení vodohospodářského zajištění odstavných ploch a vybudování nové čerpací stanice (ČS) motorové nafty a chladicího média v garáži Vršovice, úplné zastřešení ČS PHM v DOZ Hostivař a modernizace ČS na depu Hostivař.

Na odstavných plochách jsou pravidelně (denně)

3. Chladicí kapaliny

Odštěpný závod Autobusy používá pro většinu autobusů chladicí kapalinu na bázi monopropylenglykolu, která je na rozdíl od standardního dietylenglykolu klasifikována jako netoxická. Momentálně nelze tuto kapalinu použít pro nejnovější autobusy s motory Iveco – dosud se nepodařilo získat souhlas výrobce.

Stacionární zdroje

V průběhu roku proběhla kategorizace stacionárních zdrojů a zpracování provozních řádů velkých zdrojů znečišťování ovzduší ve smyslu zákona č. 86/2002 Sb. (zákon o ochraně ovzduší). Mezi zdroje, které mají největší vliv na kvalitu ovzduší patří lakovny a kotelny. Všechny lakovny jsou vybaveny několikavrstvými odlučovacími filtry zachycujícími tuhé znečišťující látky. Pravidelná kontrola filtrů včetně funkčnosti vzduchotechniky zajišťuje jejich spolehlivý chod. Kromě toho jsou v maximální možné míře pro povrchovou úpravu používány nátěrové hmoty (NH) s nižším obsahem těkavých organických látek. Postupně dochází k rekonstrukcím jednotlivých lakovacích boxů v o. z. Autobusy.

Co se týká problematiky vytápění jednotlivých provozoven odštěpných závodů a ředitelství, je situace řešena tak, že většina objektů má vlastní plynové kotelny a zbytek je napojen na horkovod.

V souladu s platnými právními předpisy jsou autorizovanými firmami prováděna veškerá potřebná měření emisí znečišťujících látek. Ve všech případech splňují zdroje znečišťování ovzduší emisní limity.

II. Ochrana vod

Oblast ochrany vod je řešena v několika rovinách. V jednotlivých provozech odštěpných závodů je snaha:





odstraňovány olejové úkapy, které tak následně neohrožují kvalitu podzemních vod.

Konečná kvalita vod je ve lhůtách stanovených provozním řádem předčističských zařízení pravidelně sledována akreditovanou laboratoří. Vody vypouštěné

do veřejné kanalizace jsou sledovány, aby splňovaly limity Kanalizačního řádu pro Prahu.

Konkrétní výsledky přineslo vybavení dispečerských vozů jednoduchými havarijními soupravami, a s tím související proškolení dispečerů v oblasti ekologie. Dispečeré jsou schopni pomoci těchto havarijních souprav provádět prvotní sanační zásahy, aby v případě úniku provozních kapalin do kanalizace (např. při havárii autobusu) nedošlo k ohrožení kvality vody.

III. Odpadové hospodářství

V souvislosti s novým zákonem č. 185/2001 Sb. (zákon o odpadech) došlo k zabezpečení všech povinností, vyplývajících z tohoto zákona. Byly investovány značné prostředky na zabezpečení třídění odpadů, u vybraných druhů dochází k jejich zpětnému odběru. Odstraňování odpadů je smluvně zajištěno firmami, které mají povolení k nakládání s nebezpečnými odpady. V garážích Vršovice byla vybudována moderní hala odpadového hospodářství, která je vodo hospodářsky zabezpečena, a kde se odděleně shromažďují odpady.

IV. Chemické látky

Ve smyslu zákona 157/1998 Sb. jsou každoročně proškolení všichni pracovníci, kteří nakládají s nebezpečnými chemickými látkami a přípravky.

V. Úspora energie

Během roku byla realizována řada záměrů, díky kterým došlo k energetickým úsporám, což má pozitivní vliv i na ochranu životního prostředí:

- dlouhodobá rekonstrukce topného systému v depu Kačerov,
- zateplení budov depa Kačerov,
- regulace topné soustavy v depu Kačerov,
- výměna světelných skel za plastová „Makrolon“ v hale depa Hostivař,
- výměna vjezdových vrat pro soupravy metra do hal pro remízování v depech Kačerov a Hostivař,
- výměna světelných skel za plastová „Makrolon“ a výměna izolace střešní konstrukce v hale opravárenské základny metra v depu Hostivař.

VI. Péče o životní prostředí

- Odstraňování následků po povodních v srpnu 2002 pokračovalo i v letošním roce. Týkalo se především stanic metra.
- Dočištění, desinfekce a dokončení rekonstrukce stanic.
- Rekonstrukce plynové kotelny na Florenci.
- Čištění odběrných objektů na dně Vltavy pro odběr povrchové vltavské vody pro ZTC-1(OSM).

Ing. Galina Borovičková, ekolog ředitelství

Sdružení se zajímá také o životní prostředí

Činnost Sdružení dopravních podniků ČR se pravidelně objevuje na stránkách DP-KONTAKTu. Tentokrát upřeme svou pozornost na činnost environmentálního managementu, tedy lidí zabývajících se životním prostředím a vodo hospodářstvím. I této oblasti je v rámci dopravních podniků České republiky věnována oprávněná pozornost.

Před dvěma roky, 5. prosince 2001, byla v Praze založena pracovní skupina ochrany životního prostředí, jejímž garantem a pracovníkem zodpovědným za řízení je ing. Dalibor Haken, ředitel pardubického Dopravního podniku. Od té doby se pravidelně jednou za rok sjíždějí zodpovědní pracovníci, aby probrali a prodiskutovali nejožehavější témata v této společensky poměrně hodně sledované oblasti.

V nedávno skončeném roce podruhé aktiv hostily Pardubice a obsah byl velice přínosný hned z několika důvodů:

- Výměna zkušeností a poznatků nejen v oblasti ochrany životního prostředí v rámci dopravních podniků.
- Navázání kontaktů s ekology z jiných Dopravních podniků, kteří řeší stejnou problematiku.
- Zajímavá prohlídka Dopravního podniku Hradec Králové, kdy každý za sebe mohl porovnat stav svého provozu s cizím a inspirovat se z užitečných vzorů.
- Získání odborných informací v oblasti legislativy ochrany životního prostředí v rámci přednášek.
- Ekologové dopravních podniků se dohodli, že budou prosazovat společný postup při zavádění systému environmentálního managementu ISO 14001.
- Jak postupovat při aplikaci § 23 Silničního zákona č. 111/1994 Sb.

Z podkladů technického úseku ředitelství zpracoval - bda-



Soudní řízení zaměstnanců vůči Dopravnímu podniku

Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti bylo doručeno několik žalob podaných u Obvodního soudu pro Prahu 9 některými zaměstnanci odštěpných závodů Elektrické dráhy a Autobusy. Jedná se o individuální žaloby.

Co je podstatou mediálně ostře sledovaných sporů?

Předmětem tří soudních sporů zahájených řidiči tramvají je uplatnění nároku na základě údajného porušení zásady rovnosti v poskytování mzdy zaměstnancům. Tvrdí se v nich, že práce řidiče tramvaje a práce řidiče autobusu je stejnou prací a prací stejné hodnoty. Podle názoru žalobců tím dochází k porušení ustanovení § 1 odstavce 3 Zákoníku práce, které stanoví zaměstnavateli povinnost zajišťovat rovné zacházení se zaměstnanci, a dále k porušení zákona o mzdě. Svým jednáním se zaměstnavatel dopouští údajného porušení Ústavní listiny základních práv a svobod - práva na spravedlivou odměnu za práci. Zaměstnanci navrhují soudu, aby vynesl rozsudek, který by zaměstnavateli uložil povinnost doplatit řidičům tramvají mzdový tarif na úroveň řidiče autobusu a hodinový příplatek za práci, a to za období červenec 2002 až leden 2003.

Období, za které je předmětný nárok uplatňován, dokládá účelovost podaných žalob, neboť mzda byla vyplácena na základě uzavřených kolektivních smluv, ve kterých je dohodnuta mimo jiné i odměna za práci

pro řidiče tramvají a autobusů. Kolektivní smlouvy jsou uzavírány vždy na období jednoho roku, kolektivní smlouva pouze na období červenec 2002 až leden 2003 uzavřena nebyla.

Žalobci se snaží cestou soudních řízení dokázat, že firma Trexima, spol. s r. o. došla k hodnocení, které je neobvyklé a neodpovídá platným právním předpisům (toto tvrzení obsahují i předmětné žaloby). Na návrh strany žalované byl soudem ustanoven znalec, který by měl ve svém posudku odpovědět zejména na otázku, zda práce řidiče tramvaje a práce řidiče autobusu je stejnou prací a prací stejné hodnoty. Jeho posudek vezme zcela nepochybně soud při svém rozhodování v úvahu.

Dále vůči Dopravnímu podniku probíhá pět soudních řízení zahájených stejně jako v předchozím případě zaměstnanci odštěpných závodů Elektrické dráhy a Autobusy. V těchto případech je vymáháno finanční plnění z kolektivní smlouvy, uplatňované v jiné organizační složce podniku, než ve které vykonává svou práci žalující zaměstnanec. Konkrétně se jedná o uplatnění nároku na příspěvek na bezhotovostní výplatu a penzijní připojištění ve výši 250,- Kč měsíčně z kolektivní smlouvy pro zaměstnance v odštěpném závodě Metro a o příspěvek na dovolenou vyplácený podle kolektivní smlouvy zaměstnancům ředitelství společnosti. Žalobci zastávají názor, že postup zaměstnavatele je v rozporu

s ustanovením § 1 odstavce 3 Zákoníku práce, podle kterého jsou zaměstnavatelé povinni zajišťovat rovné zacházení se všemi zaměstnanci, pokud jde o jejich pracovní podmínky včetně odměňování za práci a jiných peněžitých plnění a plnění peněžité hodnoty.

Zaměstnavatel v soudním řízení navrhl, aby soud předmětné žaloby zamítl v plném jejich rozsahu. V jednom ze soudních řízení byl soudem podán návrh, aby vyzval odborové organizace působící u zaměstnavatele ke vstupu do řízení na naší straně (na straně žalované) jako vedlejší účastníci. V současné době očekáváme usnesení soudu, kterým tento vstup bude povolen či zamítnut. Podstatou všech sporů je různost nároků zakládáných pro zaměstnance v kolektivních smlouvách uzavíraných u téhož zaměstnavatele, které jsou jménem zaměstnanců uzavírány příslušnou odborovou organizací.

Všechny podané žaloby obsahují shodná tvrzení, mění se pouze identifikační údaje žalující osoby a výše uplatněného finančního nároku. Obvodní soud pro Prahu 9 dosud svým rozsudkem dvě žaloby zamítl, rozsudek v písemné podobě očekáváme v nejbližších dnech. Právní moci se verdikty soudu první instance zřejmě nedočkají, neboť předpokládáme odvolání žalobce k Městskému soudu v Praze.

JUDr. Vlasta Kotrbová,
právní odbor ředitelství (redakčně upraveno)

Na pultech Středisek dopravních informací se ještě na sklonku minulého roku objevily další očekávané publikace.

Jedná se především o nové vydání Atlasu Pražské integrované dopravy. Jeho první vydání z roku 2002 sklídilo velmi příznivé ohlasy laické i odborné veřejnosti, zejména díky unikátnímu zobrazení sítě MHD při maximální čitelnosti a přehlednosti uličního podkladu.



Jak už jsme v DP-KONTAKTu informovali, Atlas získal titul Mapa roku 2002 v soutěži pořádané Kartografickou společností ČR a následně byl vyhlášen nejlepším

Nové publikace ve Střediscích dopravních informací

kartografickým produktem ve světovém měřítku na 21. Mezinárodní kartografické konferenci.

Praktické a výrazné zobrazení sítě linek Pražské integrované dopravy (metra, tramvají, městských i příměstských autobusů, železničních tratí a lanové dráhy na Petřín) prostřednictvím průsvitného pauzovacího papíru zůstává zachováno i v jeho novém vydání. Nechybí, samozřejmě, ani nová tramvajová trať z Hlubočep na Sídliště Barrandov. Navíc zde jsou zobrazeny nově i všechny pražské cyklistické trasy a v plné míře je uplatněn standardní uliční mapový podklad s významnými objekty a dalšími informacemi.

Nový Atlas PID je v prodeji ve Střediscích dopravních informací za 290,- Kč.

Dále na pultech středisek najdete aktualizovanou brožuru Jízdní řády Pražské integrované dopravy (vydaná ve spolupráci s ROPIDem), která zahrnuje stav k 14. prosinci 2003. Brožura přináší i některé novinky. Tou nejpodstatnější je CD-ROM, který tvoří součást publikace. Na něm najdete (stejně jako v brožuře) jízdní řády metra, tramvají, městských a příměstských autobusů Pražské integrované dopravy, železniční dopravy a regionální autobusové dopravy na území Prahy a Středočeského kraje a dále všech dálkových a mezinárodních autobusových linek vycházejících, nebo končících v Praze a ve Středočeském kraji. Jednotlivé jízdní řády a ostatní informace jsou v souborech formátu PDF a potřebný prohlížeč Adobe Acrobat Reader je součástí tohoto CD. Kromě toho CD obsahuje ještě schémata sítě Pražské integrované dopravy a mapu železniční sítě na území Prahy a Středočeského kraje, dále pak seznamy stanic a zastávek, Tarif Pražské integrované dopravy, smluvní přepravní podmínky v provozu metra, tramvají, lanové dráhy a autobusů Pražské integrované dopravy a Tarif ČD.

Jízdní řády jsou v prodeji za 49,- Kč, včetně CD-ROMu, v informačních střediscích Dopravního pod-

niku hl.m. Prahy, akciová společnost a předprodejních místech jízdenek ve stanicích metra.

CD-ROM lze v informačních střediscích zakoupit i samostatně za 15,- Kč.

Věříme, že se tyto nové informační materiály stanou užitečným pomocníkem při cestách Prahou a okolím.

Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel



Pražské elektrické dráhy

Tak zní název nejnovější publikace, kterou vydává Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost. Knížka o formátu A5 na 152 stranách přibližuje stručně historii pražských elektrických tramvají od roku 1891, kdy vyjely poprvé, až do současnosti. Je vždy obtížné psát o tématu, které je mezi zájemci o historii pražské městské hromadné dopravy jedním z nejatraktivnějších a mnoho údajů je známo. Přesto věříme, že i tentokrát si každý čtenář najde ty „své“ zajímavosti a četné nové

informace. V publikaci je možné najít podrobné údaje o první pražské elektrické dráze, základní charakteristické proměny vozového parku, některé provozní zajímavosti a především poměrně podrobnou kroniku vývoje pražských tramvajových tratí, která obsahuje i četná dosud nikdy nepublikovaná data. Autorem publikace je Mgr. Pavel Fojtík.

Publikaci bude možné od 20. ledna zakoupit ve Střediscích dopravních informací za 150 Kč. -red-

Představenstvo projednalo

Od posledního vydání DP-KONTAKTu se představenstvo naší společnosti sešlo na dvou zasedáních. Vždy v pondělí, nejprve 24. listopadu a následně 15. prosince, na posledním letošním plánovaném setkání. Na programu byly následující body:

Informace o postupu prací při obnově metra. Generální ředitel společnosti Inženýring dopravních staveb, a. s. ing. Kvasnička informoval členy představenstva o dokončení veškerých prací na obnově metra po povodni v roce 2002 s výjimkou prací, které probíhají ve stanici Florenc B. Tato stanice byla dokončena do 15. prosince 2003.

Informace o postupu příprav zprovoznění TT Hlubočepy – Barrandov. Představenstvo bylo seznámeno se stavem příprav zprovoznění této trati, jejíž slavnostní otevření proběhlo v pátek 28. listopadu za účasti prezidenta ČR Václava Klause.

Informace o předpokládané obnově vozového parku metra do roku 2010. Členové představenstva byli seznámeni s další možnou variantou obnovy vozového parku metra, která vychází z předpokladu, že nebude dokoupeno 6 souprav M1 pro trať C a budou na této trati ponechány stávající modernizované soupravy 81-71M.

Zpráva o hospodaření a kalkulace nákladů MHD za 1. – 3. čtvrtletí 2003. Představenstvo schválilo hospodaření za první tři čtvrtletí roku 2003.

Informace o penzijním připojištění zaměstnanců DP. Představenstvo bylo informováno o probíhajících jednáních s odborovými organizacemi o možnosti zavedení penzijního připojištění zaměstnanců podniku. Odborná komise sestavená se zástupců managementu a zástupců odborových organizací doporučila spolupracovat se dvěma

fondy, a to Credit Suisse a ING. Základním předpokladem zavedení tohoto systému je, že podnik bude přispívat zaměstnanci částkou 300,- Kč, zaměstnanec minimálně částkou 100,- Kč. V závěru rozpravy členové představenstva naznačený systém odsouhlasili.

Informace o zahájení Kolektivního vyjednávání pro rok 2004. Členové představenstva byli informováni o zahájení kolektivního vyjednávání pro rok 2004.

Zpráva o konsolidované účetní závěrce. Představenstvo rozhodlo, že Dopravní podnik nebude v souladu s vyhláškou Ministerstva financí č. 500/2002 Sb. vypracovávat konsolidovanou účetní závěrku za účetní období 2003.

Majetková problematika. Představenstvo opět projednávalo několik majetkových záležitostí a u většiny schválilo zřízení věcného břemene na pozemcích hl. m. Prahy spočívajících v umístění sociálního zařízení. Projednáván byl i významný posun u dlouhotrvajícího majetkového sporu týkajícího se garáže Kačerov.

-red-

WC na náměstí Svatopluka Čecha

Kdo jen jedinkrát vykonával službu na tramvaji, ví, že bez záchodu to prostě nejde. A to mám na mysli lidi ve výborném zdravotním stavu. Když však jenom trochu přistydnete, máte prostě smůlu a služba se vám stane hotovým utrpením. To si pochopitelně uvědomuje i zaměstnavatel a dělá všechno proto, aby byl na každé konečné funkční záchod k dispozici. A že to není mnohdy právě jednoduché, poznáte i z následujícího příběhu.

Foto: Petr Malík



Vstup do sociálního zařízení na Čechově náměstí.

Na Čechově náměstí (přesněji náměstí Svatopluka Čecha, ale použijeme pro zjednodušení zkrácený název, když je použit i pro zastávku) je tzv. bloková smyčka, na které se mohou vlaky obracet díky kolejovému uspořádání sítě, nemají zde tedy klasickou konečnou. Manipulaci tu usnadňují dva kolejové přejezdy. Když se zkraje devadesátých let rozhodlo, že sem bude zkrácena linka č. 6 (později ji vystřídala linka č. 4), pozapomnělo se jaksí na fakt, že zde není sociální zařízení. A tady je doložena první snaha o. z. Elektrické dráhy dát věci do pořádku a WC zajistit. Nejstarší dokument má datum 15. dubna 1994 a popisuje předání několika sociálních zařízení, mezi nimi i na Čechově náměstí, tehdejší podnikem Pražská kanalizace a vodní toky hlavnímu městu Praze, potažmo městské části Praha 10. Ta se ovšem do poslední chvíle nechtěla k tomuto dokumentu znát a odvolávala se stále na Magistrát hlavního města Prahy. Později, když byly znovu předloženy příslušné listiny, vyšlo najevo, že úředníci mluvili o pozemku, ke stavbě jako takové už se znali. Leč tím vznikla další potíž: pozemek údajně patřil podniku Sady, lesy, zahradnictví, ale ten byl již v likvidaci. Zde je třeba pochválit likvidátora: nehodil celou věc „za hlavu“ a krásnou češtinou odpověděl, že sice nikdy nebyl vlastníkem ani nájemcem pozemku či stavby, ale přesto iniciativně vyhledal protokol z 15. dubna 1994, který dokazuje, že vlastníkem a majitelem je městská část Praha 10. Kruh se uzavřel.

„Léta letí jako cvoci“ a píše se už rok 1999, městská část Praha 10 znovu „s politováním“ tvrdí, přes existenci protokolu ze stále zmiňovaného 15. dubna 1994, že majitelem je PKVT: „objekt veřejného WC... není dosud převeden od PKVT na MHMP. Proto nelze zatím vaší žádosti vyhovět.“ Obratem je kontaktován magistrát, ten postupuje záležitost hádejte komu? Pochopitelně Praze 10 s náležitým poučením a ta už konečně netvrdí, že to není její, ale že vše je v dezolátním stavu a pronájem pro řidiče nepřichází v úvahu. To už jsme ale žádali Městskou hygienickou stanici v Praze o možnost dočasné instalace dvou mobilních WC v Mínské ulici, ta si vyžádala stanovisko i od MČ Praha 10 a v něm se znovu tvrdí, že prostory dosud nejsou městské části svěřeny! Abych to neprotahoval: mobilní buňky jsou instalovány a prostory nám pronajaty, pak následuje výběrové řízení na dodávku stavebních prací, to vyhrává firma Stavín, mezitím (vždy v létě) se řeší stížnosti nájemníků na zápach okolo mobilních buněk, následně se do všeho ještě přidávají hlasy, že nový záchod bude příliš daleko od konečné, ale nakonec není jiná možnost, než všechno uvést do provozu tak, jak je.

Někdy se divíme, proč nejde všechno tak rychle, jak by bylo potřeba. Většina z nás má zaručené recepty na podporu vývoje a přesně ví, kde je ona „žába na prameni“. A pak se zblízka podíváme na příběh jednoho záchodu a divíme se znovu, tentokrát opačně: jak to, že jsme ještě nepoměli hladý, když všichni dělají všechno pro to, aby nic nešlo? Musíme být opravdu bohatý stát, když si tohle všechno můžeme dovolit. Až budete mít službu na lince č. 4, vzpomeňte si na tento příběh. Je snad dostatečně odstrašující.

-zjs-

Lípa na Vinohradech

V říjnu minulého roku jsme oslavili 85. výročí vzniku samostatné Československé republiky. Proto bych chtěl připomenout událost, ke které došlo před 35 lety v provozovně Vrchního (nyní Trakčního) vedení Elektrických drah v objektu na Vinohradech: právě u příležitosti 50. výročí vzniku státu byla v této provozovně zasazena lípa jako symbol svobodné a samostatné republiky.

Dnes již tato událost upadla v zapomnění, protože většina aktérů je již na zaslouženém odpočinku anebo již nejsou mezi živými. A tak zbyla jen košatá lípa, která

je němým svědkem oněch událostí. Málokdo si již dnes uvědomí, jaký to byl odvážný počín v době nastupující normalizace. Proto si připomeňme atmosféru onoho dne na dobových fotografiích, které byly otištěny dne 7. listopadu 1968 v časopise Pražský dopravák.

Dnešní generace montérů a řidičů této provozovny může být právem hrda na svoje předchůdce, kteří, jako správní chlapi, stáli vždy tam, kde jich bylo nejvíce třeba. Proto ochraňujte svůj „Strom Republiky“ nejen jako symbol státnosti, ale i jako symbol bohatých tradic provozovny na Vinohradech.

Petr Čumpelík, výrobní úsek o. z. ED

Poznámka redakce: Myslím, že je dobré vědět i o malých a jen zdánlivě bezvýznamných událostech. Proto děkuji panu Čumpelíkovi za jeho článek do našeho časopisu. I když vytoužená svoboda přišla až o více než 20 let později, sluší se jistě připomenout, že i po okupaci sovětskými vojsky měli lidé vůli ke krásným činům, kterou jim můžeme mnohdy dnes jenom závidět. Jistě jste pochopili, že Pražský dopravák byly tehdejší podnikové noviny; na snímku je zachycen (zleva) pan Čumpelík, který tehdy provozovnu vedl, technický náměstek DP ing. Kučera a ředitel závodu ing. Hellebrandt.

-zjs-



Restrukturalizace byla zahájena

komplexní analýzu situace v Dopravním podniku. Nejedná se o teoretické práce, neboť obě studie vznikaly v pracovních skupinách, jejichž členy byli pracovníci našeho podniku.

Změna systému řízení Dopravního podniku je velice komplikovanou záležitostí, proto byla pro zachování nezávislého odborného pohledu konzultována se dvěma společnostmi.

Přestože pojetí obou zmiňovaných studií je v mnoha pohledech odlišné, lze konstatovat, že v obecných závěrech docházejí ke shodě:

- nutnost zjednodušení řízení podniku,
- i přes provedené kroky v uplynulém období další zpřehlednění hospodaření a ekonomiky Dopravního podniku, zejména nižších organizačních jednotek,
- uzavření jedné kolektivní smlouvy,
- oddělení hlavních činností DP od činností vedlej-

ších, respektive pomocných,

- úspora zaměstnanců, zejména v oblasti technicko-hospodářských pracovníků.

Dokončení celého procesu restrukturalizace Dopravního podniku lze v tuto chvíli odhadnout v horizontu výmělně 2 až 3 let. Jeho součástí bude kromě jiného vymezení vedlejších a servisních činností našeho podniku.

Základní myšlenky z obou studií byly na podzim loňského roku projednány představenstvem a odsouhlaseny s doporučením jejich předkladu na jednání Valné hromady a se záměrem na jejich dalšího rozpracování. Současně byl představenstvem přijat záměr na zrušení odštěpných závodů a jejich nahrazení divizemi v současné podobě. Následně materiály projednala a vzala na vědomí na svém zasedání i dozorčí rada a doporučila postup v souladu s usnesením představenstva.

Valná hromada na svém zasedání 16. prosince 2003 schválila zrušení odštěpných závodů a zřízení divizí od 1. ledna 2004. Tím byl učiněn první krok k restrukturalizaci Dopravního podniku. Odštěpné závody nahradily divize se stejnými pravomocemi. Další změny budou projednávány orgány společnosti i se sociálním partnerem. K 1. lednu tedy nenastal žádný otřes ve funkčnosti podniku, i nadále je pro nás naprostou samozřejmostí stoprocentní bezpečnost provozu a zvyšování kvality námi poskytovaných služeb. Byly pouze vytvořeny podmínky k dalším výraznějším změnám. Na 9. ledna jsem svolal jednání širšího managementu celé společnosti. Zúčastnění budou informováni o situaci a aktuálních postupech při dalších připravovaných změnách. Požádám všechny účastníky, aby vás, zaměstnance na všech úrovních, zevrubně informovali o průběhu tohoto jednání.

O všem krocích při připravovaných změnách bude samozřejmě informovat i DP-KONTAKT.

Ing. Milan Houfek,
předseda představenstva a generální ředitel





O výrobu adventních věnců mělo zájem na Florenci několik stovek cestujících.



Pátek 28. listopadu, stanice Florenc. První ze čtveřice adventních zastávek, na kterých byly cestujícím rozdávány malé dárečky a také se seznamovali s výrobou adventních věnců.



Pátek 5. prosince, sřešovická vozovna. Mikuláš v doprovodu čertů a andělů byl tentokrát k vidění v Muzeu MHD a také v Mikulášské tramvaji jezdící ze sřešovické vozovny ke stanicím metra Malostranská a Hradčanská.

Adventní čas a Mikuláš



Dvojice studentek předváděla, jak si můžeme v teple domova připravit adventní věnec tak, abychom první adventní neděli mohli zapálit první svíčku.



Mikulášská tramvaj se právě vydává na svou trať ulicemi Prahy.



Balónek a malý dárek nebyl zadarmo, děti recitovaly básničky nebo zpívaly písničky, teprve potom se mohly potěšit z dárku.

Některé děti si přišly pro malé dárečky ve vlastnoručně vyrobených maskách, při pohledu na čerta nebyly slzičky v dětských očích výjimkou.



Pondělí 8. prosince, stanice Muzeum. Nelíbí se Vám běžně prodávané svíčky a chcete si je vyzdobit podle svého? Pokud jste byli na druhé adventní zastávce, tak určitě víte, jak na to.





Pondělí 15. prosince, stanice Můstek. Třetí zastávka byla zahájena koncertem dětí ve Základní škole v Praze 7, Umělecké ulice.

Čas denního světla se krátí, blíží se čas nejkrásnějších svátků v roce, Vánoc. Stejně jako v předchozích letech Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost připravil pro své klienty několik předvánočních zastavení ve stanicích metra. V letošním roce nebyla zastavení provázena pouze hudbou, ale také nápady a inspirací pro předvánoční čas. Pojďte se vrátit o několik dní zpátky do atmosféry adventního času, jak jsme ji pro vás zachytili redakčním fotoaparátem. **-bda-**



Také u Muzea byl o náměty na vánoční výzdobu velký zájem.

v Dopravním podniku



Po koncertě se cestující mohli dozvědět, jak nejlépe postupovat při přípravě vánočních girland nebo řetězů na vánoční stromeček.



Děti si vysloužily za své koncertování velký potlesk od publika, ale i náhodných kolemjdoucích Pražanů.



Při tvorbě girlandy nebo řetězů můžete pustit svou fantazii na špacír. Sérii vánočních zastávek Dopravního podniku ukončila ve čtvrtek 18. prosince výroba originální vánoční hvězdy ve stanici Muzeum.

V čase předvánočním se vždy setkávají bývalí zaměstnanci podniku. V pondělí 8. prosince se v budově Centrálního dispečinku Na Bojišti sešli zaměstnanci ředitelství...



..., které o současné situaci v podniku informoval obchodně-ekonomický ředitel Václav Pomazal.



Železniční doprava osob včetně metra se od dopravy silniční liší mimo jiné dlouhými zábrzdými vzdálenostmi, přičemž každá případná nehoda může mít vzhledem k velkému počtu přepravovaných cestujících velmi závažné následky. Proto nepřekvapuje, že od počátku železniční dopravy byly hledány cesty, jak minimalizovat rizika a pokud možno vyloučit vliv lidských chyb.

Z jednoduchých, nezabezpečených, manuálně obsluhovaných signalizačních prostředků se postupně vyvinulo staniční zabezpečovací zařízení, tak jak je známe dnes. To zajišťuje, že povolující znak na návěstidle je možné rozsvítit jen tehdy, jsou-li splněny všechny

Když se řekne: Vlakový zabezpečovač

pečovač zpracuje, porovná se skutečnými parametry jízdy a podle výsledku ovládá brzdy vlaku. Vlakový zabezpečovač se v literatuře označuje anglickou zkratkou ATP (automatic train protection) a bývá obvykle doplněn zařízením pro automatické vedení vlaku ATO (automatic train operation).

Vlakové zabezpečovače se dělí jednak podle míst, kde dochází k přenosu informací z tratě na vlak (na bodové – přenos jen v určitých bodech tratě, a na liniové – trvalý přenos v kterémkoliv místě tratě), jednak podle druhu přenášených informací (rychlostní, DTG, CBTC). Bodové systémy nejsou schopné okamžité reakce na změny dopravní situace a jsou vhodné jen pro železniční tratě s malou hustotou provozu. Pro metro se nehodí.

Rychlostní systém

Z tratě na vlak je přenášena informace o povolené rychlosti v daném místě. Zabezpečovač porovnává povolenou rychlost se skutečnou rychlostí vlaku a pomocí provozní nebo nouzové brzdy nedovolí překročení povolené rychlosti. Blíží-li se vlak k překážce

(k předchozímu vlaku nebo k návěstidlu s návěstí „Stůj“), klesá povolená rychlost v několika stupních až na nulu. Bezprostředně před překážkou je vždy nejméně jeden úsek s nulovou povolenou rychlostí. Ke zjišťování polohy předchozího vlaku se používají kolejové obvody nebo počítače náprav, je nutná jen komunikace trať – vlak (ne opačně).

Všechny systémy dosud používané na pražském metru jsou rychlostního typu:

ARS: Na vlak se přenáší informace o povolené rychlosti v daném kolejovém obvodu (návěst) a v následujícím kolejovém obvodu (předvěst) ve stupních 0, 20, 40, 60, 80 km/h. Pro přenos jsou použity tónové kmitočty 75 – 275 Hz, signál je veden pojižděnými kolejnicemi. Nevýhodou je technická zastaralost, malá odolnost proti rušení a z ní vyplývající nekompatibilita s asynchronní trakcí. Původně byl tento systém na všech tratích, v současné době je postupně nahrazován jinými systémy.

PA-135: Povolená rychlost vlaku je v každém místě tratě určena vzdáleností sousedních křížení vodičů v programovém pásu. Vlak má každá dvě křížení projet za 300 ms, pokud je projede za méně než 290 ms, dojde k nouzovému brzdění. Kmitočtem 135 kHz je podle provozní situace napájen jeden z několika programů pevně instalovaných v programovém pásu v kolejišti. Modulace nízkými kmitočty umožňuje přenos dalších informací a zvyšuje odolnost proti rušení. Systém je v provozu na trati C.

LZA: Na vlak jsou na kmitočtu 36,6 kHz pomocí indukční smyčky přenášeny telegramy, které obsahují zejména informaci o povolené rychlosti v daném a v následujícím kolejovém obvodu ve stupních 0, 20, 30, 35, 40, 45, atd. až 80 km/h. Systémem je vybavena trať A.

DTG – distance to go

Z tratě na vlak je přenášena informace o vzdálenosti do cíle (nebo o poloze cíle), ve kterém má vlak zastavit, případně o vzdálenosti do místa, kde má změnit rychlost (včetně nové rychlosti). Výpočet brzdné paraboly probíhá (spolu s kontrolou jejího dodržování) na vlaku. Ke zjišťování polohy předchozího vlaku se používají kolejové obvody nebo počítače náprav, je nutná jen komunikace trať – vlak (ne opačně). Vzdálenost do cíle se v souvislosti s pohybem předchozího vlaku mění po skocích o celé kolejové obvody (tzv. pevný blok).

CBTC – communication based train control

Princip je shodný s DTG s tím rozdílem, že všechny vlaky trvale hlásí svou okamžitou polohu do traťového počítače, takže nejsou nutné kolejové obvody, ani počítače náprav (využívají se ale při smíšeném provozu a v případě poruchy). Název CBTC – řízení vlaků založené na komunikaci – je odvozen od nutnosti trvalé obousměrné komunikace trať – vlak i vlak – trať. Vzdálenost do cíle se v souvislosti s pohybem předchozího vlaku v tomto případě mění plynule (tzv. pohyblivý blok). Systém umožňuje také provoz v režimu virtuálního bloku, kdy se softwarovými prostředky docílí stejné funkce jako u pevného bloku. To je výhodné při smíšeném provozu.

Vlakový zabezpečovač je v současné době neodmyslitelnou součástí každého moderního metra. Přitom pražské metro má výhodu samostatného vozového parku (i dep) pro jednotlivé tratě, což umožňuje provozovat několik různých, v době realizace nejvýhodnějších, systémů a také potřebnou (technickou i cenovou) konkurenci jednotlivých výrobců a dodavatelů.

Ing. Jaroslav Hauser, o. z. Metro



Foto: o. z. Metro

Pult strojvedoucího s lokomotivním návěstidlem a rychloměrem ARS (nahore uprostřed).

podmínky pro bezpečnou jízdu vlaku k následujícím návěstidlům. Žádná chyba výpravčího (s výjimkou nouzové obsluhy) tedy nemůže způsobit nehodu – nanejvýš může dojít ke zpoždění vlaku. Všechny stanice pražského metra jsou vybaveny reléovým zabezpečovacím zařízením, které bude počínaje tratí IV. C nahrazováno moderními elektronickými stavědly.

To však nestačí k zajištění bezpečnosti dopravy v případě, že by strojvedoucí z jakéhokoliv důvodu nerespektoval zakazující návěst. Proto byly postupně vyvinuty různé typy vlakových zabezpečovačů, které pracují na odlišných principech, ale jedno mají společné: nedovolí vlaku překročit povolenou rychlost, respektive projet chráněný bod (v nejjednodušším případě návěstidlo s návěstí „Stůj“). K tomu účelu dostává vlak z tratě potřebné informace, které zabez-

Nové zabezpečovací zařízení na trati A jde do finále

V minulých číslech DP-KONTAKTu jsme vás informovali o technických a provozních vlastnostech nového systému zabezpečení a automatického vedení vlaků LZA. Co se týká dosaženého stupně výstavby a zkoušení, v uplynulém období bylo uvedeno do zkušebního provozu stacionární zařízení LZA na zkušební trati depa Hostivař. Zde se nyní zkouší mobilní zařízení LZA nově instalovaná na sériových rekonstruovaných soupravách 81-71M.

Na trati A jsou dokončovány dodavatelské zkoušky stacionárních zařízení LZA v úseku stanic Muzeum až Dejvická; dokončeny jsou v úseku stanic Flora až Náměstí Míru a dodavatel připravuje podklady k předání výzvy o. z. Metro k zahájení testů provizorního přejímky. Přejímací testy stacionárního zařízení LZA v mezistančních úsecích stanic Skalka, Strašnická a Želivského realizoval o. z. Metro od září do listopadu 2003. Nutno uvést, že koncem září byl o. z. Metro nucen testy přibližně na dobu 1 měsíce přerušit a vrátit zařízení dodavateli k opravě některých chyb na zařízení i ve zkušební dokumentaci. Následně svolané přejímací řízení bude po dalším doplnění technické dokumentace dodavatelem dokončeno začátkem ledna 2004. Následovat budou testy provizorního přejímky a vlastní přejímka stacionárního zařízení LZA úseků stanic Flo-

ra, Jiřího z Poděbrad a Náměstí Míru. Zkoušky a přejímky tak postupují po jednotlivých mezistančních úsecích směrem od stanice Skalka a budou ukončeny přibližně v dubnu 2004 ve stanici Dejvická. Následovat bude technicko-bezpečnostní zkouška systému LZA na trati A spojená s definitivní přejímkou, a to v květnu až červnu 2004.

Co se týká mobilního zařízení LZA, v současné době (nepočítáme-li soupravu prototypovou) předal o. z. Metro dodavateli k montáži LZA celkem čtrnáct sériových souprav 81-71M. Z toho pro první sériovou soupravu i pro soupravu prototypovou vydal Drážní úřad Průkazy způsobilosti Určeného technického zařízení LZA, povolil zkušební provoz a stanovil příslušné podmínky. U dalších sedmi souprav je ukončena provizorní přejímka a dodavatel podal na Drážní úřad žádost o vydání Průkazů způsobilosti. Mobilní zařízení LZA na zbývajících soupravách se nachází v různých fázích montáže a dodavatelských zkoušek. Předpoklad ukončování přejímek v komplexním cyklu od zahájení montáže: jedna souprava za měsíc.

Stanovení a schválení podmínek provozu souprav do doby definitivní přejímky stacionárního zařízení LZA na trati A (tj. provozu souprav sice s přezkoušeným a převzatým mobilním zařízením LZA, ale na trati bez

převzatého stacionárního zařízení LZA) je s Drážním úřadem projednáno. Drážní úřad stanovil v souladu s příslušnou vyhláškou ministerstva dopravy postup pro zkoušky za jízdy uvedených vlaků vybavených systémem LZA. Podstatné je, že tyto zkoušky za provozu metra smí být realizovány – kromě jiných podmínek – na úseku trati A se zprovozněným stacionárním zařízením LZA alespoň v úrovni dodavatelských zkoušek. Zatím tedy zkušební provoz probíhá v úseku stanic Skalka – Želivského; další rozšíření bude možné (z důvodu obtížně realizovatelného obrátů vlaků ve stanici Náměstí Míru) až na celou trať do stanice Dejvická.

Opakovaně je nutné zdůraznit, že modernizace zabezpečovacího a automatizačního systému na trati A a na příslušném vozovém parku zařízením LZA je – stejně jako tomu bylo při předchozí akci se zařízením PA 135 na trati C a jako tomu bude na trati B – vždy vysoce náročným dílem, kladoucím značné organizační i technické nároky na dodavatele i odběratele. Lze si jen přát, aby se energie a prostředky vložené do realizace projektu vrátily odběrateli i cestujícím veřejnosti ve zvýšené úrovni bezpečnosti a spolehlivosti dopravy v metru.

Ing. Jaroslav Jakl, služba sdělovací a zabezpečovací o. z. Metro

Přepravní průzkumy v roce 2003

V rámci pravidelného sledování zatížení sítě MHD na území hl. m. Prahy provedl dopravní úsek ředitelství společnosti ve spolupráci s ROPIDem následující oblastní přepravní průzkumy:

- dne 10. dubna na 56 autobusových linkách obsluhujících jižní část Prahy, včetně přilehlých regionů;
- dne 23. října na 37 autobusových linkách obsluhujících severozápadní část Prahy, včetně přilehlých regionů.

Výsledky těchto průzkumů jsou jedním ze základních podkladů pro přípravu Projektu organizace MHD a dopravních opatření v síti, která umožňují realizaci optimálního rozsahu provozu na základě skutečných potřeb cestujících veřejnosti.

Výsledky jarního průzkumu jižní části Prahy byly použity především pro potřebu snížení nákladů na provoz MHD, které vedlo k omezení provozu zejména na těchto linkách:

- poprázdňinový provoz linky č. 203 byl v období přepravních špiček pracovního dne omezen a v sedle pracovního dne a o sobotách a nedělích byl provoz této linky zrušen,
- u linek č. 124, 139, 154, 157, 189, 199, 205, 213 a 215 došlo k mírnému omezení provozu v ranním období.

Podzimní průzkum severozápadní části Prahy je

nyní již vyhodnocen. Z jeho výsledků je patrné silné vytížení linek č. 107 a 147 obsluhujících Suchdol a dále kapacitní problémy na lince č. 180 a částečně také na lince č. 119. Průzkum potvrdil oprávněnost zavedení linky č. 100 v úseku Zličín – Letiště Ruzyně.

V průběhu roku 2003 na základě požadavků, které vyplynuly z provozní nebo přepravní situace, byla dále provedena celá řada operativních průzkumů. Při těchto akcích se sledovala obsazenost dopravních prostředků a obrát cestujících na vybraných profilech (respektive zastávkách), ověřovala se rovněž přepravní kapacita vozů náhradní autobusové dopravy při výlukových akcích, využití vybraných linek PID. V této souvislosti uvádíme zejména:

- v důsledku srpnové povodně v roce 2002 a následně vzniklé mimořádné situace v provozu MHD, která přetrvávala i začátkem roku 2003, pokračovaly průzkumy linek náhradní dopravy za omezený provoz metra a navazujících linek, zejména v oblasti Karlína, Černého Mostu a Smíchova;
- průzkumy metra linky C pro plánované víkendové výluky, včetně sledování náhradní dopravy ve vyloučených úsecích;
- využití linky č. 291 nově zavedené v rámci Projektu TRENDSETTER na trase I. P. Pavlova – Karlovo náměstí;

- opakované sledování kapacitního využití a skladby cestujících na lince č.100;
- sledování obsazenosti linek ve voze obsluhujících obchodní centrum Tesco Letňany;
- průzkumy v souvislosti s přípravou zahájení provozu metra na trase IV. C1 (tramvaje v oblasti Palmovky, autobusy v oblasti Pelc-Tyrolky a další);
- měření jízdních časů v návaznosti na přípravu preference autobusů (aktivní detekce) na SZZ křižovatek: Holečkova – Zapovna, Modřanská – rampa na Barrandovský most v rámci Projektu Trendsetter.

V květnu minulého roku byla provedena praktická zkouška obsazení všech typů autobusů, které jsou v provozu PID. Účelem zkoušky bylo zjištění a praktické ověření počtu cestujících pro obsazení jednotlivých typů autobusů od minimálního obsazení po maximální, včetně standardů kvality. Výsledky této zkoušky byly publikovány ve sborníku „Obsazenost autobusů PID“ a budou sloužit pro vnitřní potřeby pracovníků Dopravního podniku a ROPIDu. O způsobu provedení a některých dílčích výsledcích této zkoušky byly již čtenáři DP-KONTAKTU informováni v červencovém a říjnovém vydání.

V této souvislosti mi dovoluji poděkovat všem pracovníkům, žákům SPŠD a učňům SOU a U, kteří se zúčastnili přepravních průzkumů a svým odpovědným přístupem tak umožnili získat potřebné kvalitní údaje a přispěli ke z kvalitnější poskytování služeb.

Petr Šusta, oddělení přepravních průzkumů ředitelství

Rozestavěné metro si mohli prohlédnout Pražané

Nové úseky metra přitahují pozornost Pražanů. Zástupy Pražanů se přišly podívat na jaře roku 2002 do nově vysunutého tunelu pod Vltavou, stejný zájem byl v sobotu 22. listopadu 2003 o rozestavěné stanice Kobylisy a Ládví na 1. části IV. provozního úseku tratě C metra.

Tisíce Pražanů si přišly prohlédnout, v jakém

stavu se nacházejí stanice, které by měly od závěru června 2004 sloužit cestující veřejnosti. Zejména stanice Kobylisy už nyní působí impozantním dojmem a stane se skutečně podzemní katedrálou, jak o tom snily generace stavařů. Prozatimní konečná ve stanici Ládví působí mnohem prostorněji, velmi podobně jako

některé už používané stanice metra. Konečné vyznění však záleží na vrchním kabátku, ale z něj si návštěvníci mohli prohlédnout jen ukázkou.

Uvedené fotografie byly pořízeny v pátek 21. listopadu při ukázkě stanic zhotovitelským firmám a zástupcům města.

-bda-



Foto: Petr Malík



Foto: Petr Malík

Kolektivní vyjednávání bylo zpochybněno

V úterý 23. prosince proběhlo další kolo kolektivního vyjednávání o kolektivní smlouvě Dopravního podniku. Stalo se tak jen pár dní po předložení návrhu kolektivní smlouvy ze strany zaměstnavatele (10. prosince). Předložený návrh společné kolektivní smlouvy vyplynulo z „Dohody o společném postupu při kolektivním vyjednávání v Dopravním podniku na rok 2004“ podepsané oběma stranami (vedením i odbory) 4. prosince. Tato dohoda předpokládá existenci jedné společné kolektivní smlouvy s působností pro všechny zaměstnance a současně zachování kolektivních smluv na úrovni ředitelství a odštěpných závodů, respektive nově divizí. Dohodu podepsali zástupci všech odborových organizací vyjma sdružení OSPEA.

Dohoda deklaruje zájem obou stran k postupnému sjednocení obsahu kolektivních smluv do jedné společné smlouvy. Proto by v příštím roce mělo dojít k sjednocení v oblastech pracovních právních nároků, v sociální oblasti, měl by být zaveden jednotný příspěvek na penzijní připojištění a další.

Všichni účastníci společných jednání uznali, že vel-

ký problém představuje sjednocení mzdové oblasti. Za stavu, kdy každý ze závodů po dlouhá léta uplatňoval vlastní odlišnou filozofii, skladbu mezd u jednotlivých kategorií, postoj k tarifnímu zařazování, odlišný přístup k vývoji produktivity práce, přesčasové práci je proces sjednocení u tak velké společnosti (pokud má být spravedlivý a objektivní a nemá v důsledku dojít k poškození celých skupin zaměstnanců) nesmírně náročný, a to jak po stránce věcné tak i časové. Proto je pro příští rok zvolen uvedený model kolektivního vyjednávání s tím, že mzdová oblast bude řešena jednak ve mzdové dohodě (v rámci společné smlouvy) při zachování mzdových systémů v jednotlivých organizačních jednotkách.

Velkou komplikací při hledání shody v řešení složitých otázek kolektivního vyjednávání znamenala absence zástupců odborového sdružení OSPEA na společných jednáních. OSPEA se od října loňského roku jednání nezúčastňovala, na korespondenci nereagovala, respektive reagovala opožděně (s odůvodněním, že ji dostává pozdě!). Na jednání 23. prosince se zástupci OSPEA objevili poprvé po dlouhé době

a ihned zpochybnili dosaženou dohodu o společném postupu. Účast na společném jednání odborářů předseda OSPEA ing. Dub například podmínil zasláním připomínek od ostatních organizací. Tento přístup – diktování a kladení ultimativních podmínek – pochopitelně vyvolává negativní odezvu u nás ostatních a celá jednání jsou pak velmi složitá. OSPEA po podniku šíří návrh své kolektivní smlouvy ačkoliv dobře ví, že je neplatný (předložila ho pouze jedna odborová organizace). Návrh je značně velkorysý a představuje podle orientačních propočtů, finanční nárůst ve výši až 600 milionů Kč. Na místě je otázka z jakých zdrojů a na úkor kterých skupin zaměstnanců by toto vysoké navýšení bylo pokryto.

Celkově lze říci, že je další vývoj v této pro zaměstnance důležité oblasti velmi nejasný. Věřme, že si všichni účastníci uvědomí význam kolektivní smlouvy pro zaměstnance a přistoupí k těmto jednáním racionálně a vstřícně. O dalším vývoji budeme samozřejmě informovat.

Jiří Šindelář, předseda závodních výborů odborových organizací o. z. Metro



Kde se můžeme v podniku stravovat?

Je to už téměř pět let, kdy jsme vás na stránkách DP-KONTAKTu seznámili s možností stravování v rámci Dopravního podniku. Pět let je dlouhá doba, možnosti se změnily, a tak jsme se k problematice vrátili opět. Tentokrát jsme se nezaměřili na cenovou úroveň jednotlivých zařízení, ale snažili jsme se přinést kompletní výčet možností ke stravování. Samozřejmě úroveň jednotlivých zařízení je různá, někde se stravujete v moderním prostředí, jinde ve starším připraveném na rekonstrukci, ale nabídka je většinou dobrá. Samozřejmě lidé s dietou či vegetariáni by mohli najít nedostatky, ale to už je zase jiné téma, kterému se také na stránkách DP-KONTAKTu budeme věnovat.



pracoviště	možnost občerstvení – svačiny	možnost oběda
provozovna Hlobětín Praha 9, Na obrátce 16	vlastní kantýna – prodej a podávání potravin, platí se v hotovosti, 2 automaty na nápoje a polévku provozní doba: 6 – 14, umístění v depu vozovny	dovoz obědů z firmy ARAMARK, Praha 4, Kongresové centrum, stravují se zaměstnanci + důchodci + učni, platí se v hotovosti
provozovna Kobylisy Praha 8, Hornátecká 25	kantýna pronajata Evě Broukové, Praha 9, Klíčovská 5, prodej a podávání potravin a doplňkového sortimentu, platí se v hotovosti + stravenky Ticketrestaurant provozní doba: 7 – 14, umístění v areálu vozovny	v kantýně – nájemce vaří jednoduchá jídla, platí se v hotovosti + stravenky Ticketrestaurant
provozovna Motol Praha 5, Plzeňská 101	kantýna pronajata Evě Vlasákové, Praha 5, Česká 5, maloobchodní a hostinská činnost, platí se v hotovosti + stravenky Ticketrestaurant, nápojový a sušenkový automat provozní doba: 6.30 – 14, umístění v depu vozovny	v kantýně – nájemce vaří jednoduchá jídla, stravují se zaměstnanci + učni, prodej v hotovosti + stravenky Ticketrestaurant
provozovna Pankrác Praha 4, náměstí Hrdinů	kantýna pronajata firmě Bělčický a Neudek, Roztoky, Libušina 287, základní potravinový sortiment, platí se v hotovosti + stravenky Ticketrestaurant, nápojový automat provozní doba: 7 – 14, umístění v areálu vozovny	v kantýně – nájemce dováží obědy – stravují se zaměstnanci + důchodci, platí se v hotovosti + stravenky Ticketrestaurant
provozovna Strašnice Praha 10, Starostrašnická 55	vlastní kantýna – potravinový a doplňkový prodej, platí se v hotovosti provozní doba: 4.20 – 14.30, umístění v areálu vozovny	dovoz obědů z firmy GASTRODELI, Milan Kavale, Praha 10, Moskevská 62, stravují se zaměstnanci + důchodci, platí se v hotovosti + stravenky Ticketrestaurant
provozovna Vokovice Praha 6, Mártího 259	kantýna v pronájmu firmy Bělčický a Neudek, Roztoky, Libušina 287, potravinový a doplňkový prodej, platí se v hotovosti + stravenky Ticketrestaurant provozní doba: 6 – 14, umístění v areálu vozovny	obědy v Menze SPORT, Praha 6, Mártího 31, stravují se zaměstnanci + důchodci, stravenky provozovatele
provozovna Žižkov Praha 3, Biskupcova 56	kantýna pronajata Petru Treppeschovi, Praha 10, Mrštíkova 12, občerstvení a doplňkový prodej provozní doba: 6 – 14.30, umístění v areálu vozovny	nájemce vaří obědy – zajišťuje závodní stravování, stravují se zaměstnanci + důchodci, stravenky vozovny pro důchodce + stravenky Ticketrestaurant
provozovna Střešovice Praha 6, Patočkova 4	restaurace v objektu provozovny pronajatá paní Papstové provozní doba: 9.30 – 21	restaurace v objektu provozovny pronajatá paní Papstové, platí se v hotovosti + stravenky Ticketrestaurant
Opravná tramvaj Hostivař (OZT) Praha 10, U Vozovny 6	2 kantýny s výrobnou doplňkového jídla, platí se v hotovosti, automaty na nápoje + polévky provozní doba: ve vrátnici ÚD Hostivař 6 – 14, v OZT 6 – 14,30, umístění v areálu – vrátnice + OZT	kantýna v OZT zajišťuje teplou stravu, stravují se zaměstnanci, platí se v hotovosti
Centrální dispečink Praha 2, Na Bojišti 5	kantýna firmy ARAMARK zajišťuje potravinový + doplňkový prodej, platí se v hotovosti provozní doba: 7 – 18, obědy 10.45 – 13, umístění v jídelně v budově CD	dovoz obědů firmou ARAMARK, Praha 4, Kongresové centrum, stravují se zaměstnanci + důchodci + veřejnost, platí se prostřednictvím magnetických karet + stravenky Ticketrestaurant
provozovny Mělník a Vrchní stavba	není kantýna – občerstvení si zajišťují zaměstnanci sami za stravenky Ticketrestaurant	obědy si zaměstnanci zajišťují sami za stravenky Ticketrestaurant
provozovna Trakční vedení Praha 10, Hradešinská	vlastní kantýna – studený potravinový prodej, platí se v hotovosti provozní doba: 6 – 13	obědy si zaměstnanci zajišťují sami za stravenky Ticketrestaurant
Ústřední budova Vysočany Praha 9, Sokolovská 217/42	občerstvení je možné v jídelně firmy ARAMARK, platí se v hotovosti + stravenky Ticketrestaurant provozní doba: 8 – 10.30, obědy 11 – 13.30, umístění v druhé části hlavní budovy Sokolovská	obědy se dovážejí firmou ARAMARK z Kongresového centra do jídelny v Praze 9, stravují se zaměstnanci + veřejnost, platí se prostřednictvím magnetických karet + stravenky Ticketrestaurant + v hotovosti



4



5

1 Vozovna Kobylisy 2 Vozovna Strašnice 3 Kantýna depo Kačerov 4 Závodní jídelna depo Kačerov 5 DOZ Hostivař

depo a ředitelství závodu Kačerov Sliachská 1, Praha 4	kantýna pronajata Martinu Mojžíšovi, Rostislavova 22, Praha 4, prodej a podávání potravin a doplňkového sortimentu, platí se v hotovosti + stravenky Ticketrestaurant provozní doba: 6 – 15, umístění v budově A o. z. Metro	v kantýně nájemce připravuje jednoduchá jídla, možnost konzumace na místě
depo a ředitelství závodu Kačerov , Sliachská 1, Praha 4	závodní jídelna pronajata Haně Ledvinkové, Na Záhonech 68, Praha 4 provozní doba: 11 – 13, umístění v budově A o. z. Metro	nájemce vaří obědy (nabídka 4 druhů jídel), zajišťuje závodní stravování pro zaměstnance+ důchodce. Stravují se i cizí. Platí se prostřednictvím magnetických karet, v hotovosti + stravenky Ticketrestaurant
depo a ředitelství závodu Kačerov , Sliachská 1, Praha 4	prodejna potravin pronajata Jiřině Šebkové, Pražského povstání 1011/24, Praha 4, pronajata část pozemku v areálu depa Kačerov za účelem umístění prodejny a prodeje potravin na základě živnostenského oprávnění. Prodej základního potravinového sortimentu, zeleniny a doplňkový prodej, platí se v hotovosti + stravenky Ticketrestaurant provozní doba: 6 – 14, umístění v areálu depa Kačerov	jedná se o prodejnu, konzumaci jídla na místě prostor nedovoluje
depo Hostivař , Sazečská 1, Praha 10	kantýna + potravinový + doplňkový prodej. Nájemní smlouva s nájemci: Lennerovi, Přetlůcká 7, Praha 10, platí se v hotovosti a stravenky Ticketrestaurant provozní doba: 6.30 – 10.00 a 11.00 – 14.00, umístění v areálu depa Hostivař	prodej potravin a občerstvení, výdej obědů – nabídka přibližně 4 druhů jídel. Stravují se zaměstnanci + cizí, platí se v hotovosti + stravenky Ticketrestaurant
depo Hostivař , Sazečská 1, Praha 10	Závodní jídelna pronajata firmě J+J Catering spol. s r. o., zastoupená ing. Petrem Krumlem, Petržilkova 329, Praha 4 provozní doba: 10.30 – 13.30, umístění v areálu depa Hostivař	doplňkový potravinový prodej – nápoje, výdej obědů. Nabídka šesti jídel
depo Hostivař , Sazečská 1, Praha 10	kantýna pronajata firmě J+J Catering spol. s r. o., zastoupená ing. Petrem Krumlem, Petržilkova 329, Praha 4, občerstvení a doplňkový prodej provozní doba: 7 – 14, umístění v areálu opravárenské základny	výdej obědů – dovoz z jídelny v depu Hostivař
depo Zličín	kantýna s jídelnou pronajata firmě J+J Catering spol. s r. o., zastoupená ing. Petrem Krumlem, Petržilkova 329, Praha 4, občerstvení a doplňkový prodej provozní doba: 7 – 14, umístění v areálu depa Zličín	výdej obědů – dovoz z jídelny v depu Hostivař
garáž Dejvice	kantýna firmy Hudra, občerstvení garáže Dejvice, zajišťuje potravinový a doplňkový prodej, platí se v hotovosti i na stravenky provozní doba: 8 – 14, kromě sobot a nedělí, umístění v areálu garáže Dejvice	zajištění obědů firmou Hudra (50 %) a firmou Tomáš Cajhajml (50 %), obědy po celý den od 8 do 14 hodin, platba v hotovosti i na stravenky, zajištěna teplá jídla vařená přímo v kantýně i dovážená
garáž Klíčov	kiosek firmy Mykhaylo Marushchak+ nápojové automaty, potravinový + doplňkový prodej, placení v hotovosti provozní doba: 3.30 – 15, umístění v přízemí správní budovy	jídelna firmy Mykhaylo Marushchak, stravují se zaměstnanci + veřejnost, placení v hotovosti, provozní doba: 8 – 15
garáž Vršovice , Nad Vršovskou horou 80, Praha 10	kantýna + jídelna firmy Adamcová Ilona zajišťuje svačiny a doplňkové potraviny pro zaměstnance, důchodce a veřejnost. Platba na stravenky a hotově. provozní doba: 6 – 13, v areálu garáže	jídelna firmy Adamcová Ilona vaří obědy pro zaměstnance, důchodce a veřejnost. Platba na stravenky a hotově, provozní doba: 11 – 13, v areálu garáže
Garáž Kačerov	kantýna ve vlastní režii, platba v hotovosti, běžný sortiment studené i teplé kuchyně provozní doba: 8 – 10 a 11 – 13.30	dovoz obědů od firmy Jídelní a lůžkové vozy a vlastní výroba převážně z nakupovaných polotovarů
DOZ Hostivař	závodní jídelna Říha s. r. o., teplá + studená kuchyně, doplňkový prodej gastronomického sortimentu, úhrada v hotovosti, stravenkami či magnetickými kartami provozní doba: 6.30 – 13.30, umístění v objektu DOZ Hostivař	závodní jídelna Říha s. r. o., vlastní výroba obědů (3 druhy a polévka) + minutková nabídka, stravují se pracovníci DOZ Hostivař, o. z. Autobusy, o. z. Elektrické dráhy, hasiči o. z. Metro + externisté, úhrada v hotovosti, stravenkami nebo magnetickou kartou. Umístění v objektu DOZ Hostivař, výdej teplých jídel od 9.00 do 13.30 hodin.
Garáž Řepy	kantýna Sdružení Říha, výběr a možnost kombinace rozsáhlého sortimentu jídel, minutky, platba v hotovosti nebo stravenkami. provozní doba: 7.30 – 13.30	stejně jako u kantýny a dále dovoz hotových jídel z výroby firmy Říha Hostivař. Platba v hotovosti nebo stravenkami. U obou částí prováděn prodej externím zákazníkům.

Z podkladů z jednotlivých závodů připravil -bda-

Dětský koncert

Milou předvánoční atmosféru do našich úspěšných prosincových dnů vnesl koncert dětí z mateřské školy U Vysočanského pivovaru. Děti svými písničkami a koledami poděkovali 17. prosince 2003 všem zaměstnancům Dopravního podniku za potřeby pro výtvarnou výchovu, které byly zakoupeny ze sbírky (vybráno bylo 1 609 Kč) vyřazovaných drobných mincí. I my se připojujeme – děkujeme všem, kdo nezůstali lhostejní a přispěli na dobrou věc.

-MJ-



Berliner Verkehrsbetriebe – BVG a nikoli Berliner Verkehrsgetriebe, jak jsme hned v úvodu článku „Berlín dnes“ z DP-KONTAKTu č. 12/2003 uvedli a za což se omlouváme, je tématem pokračování pohledu na sjednocování systému berlínské veřejné dopravy a jeho rozvoj, především technologický.

Produktivita BVG – berlínského dopravního podniku se od roku 1993 zvýšila o více než 70 procent. Počet vozových kilometrů ujetých s cestujícími na zaměstnance stoupl z 10 244 na 17 351 na přelomu tisíciletí, přičemž výkony zůstávaly na obdobné úrovni: 259 milionů vozových kilometrů oproti 257 milionům v roce 1993.

Tento pozitivní vývoj chce BVG uchovat a využívat všech možností k dalšímu zlepšování účinnosti. Za tímto účelem hodně investuje. Hightech – vyspělá technologie umožňuje nejen dosahovat dalších výhod produktivity, ale je i ku prospěchu klientům. Příkladem je E-Ticketing – elektronické jízdné, které sníží náklady a ulehčí situaci klientům, kteří se nemusí nadále zatěžovat tarifním systémem. E-Ticketing umožní ceny dle délky cestování. Kdo jezdí na krátkou vzdálenost, bude též méně platit.

Štíhlý, místo nemocný

BVG se bezpochyby nachází uprostřed největšího restrukturalizačního procesu své historie. Požadavkem doby je příprava na evropskou soutěž v místní veřejné osobní dopravě (MHD). Důvod je nasnadě: Berlín je pro účastníky soutěže a konkurenty BVG nanejvýš zajímavým a lukrativním trhem MHD.

Aby v této soutěži mohl BVG úspěšně obstát, zvolil přímočarý modernizační kurz. Po rozsáhlých přípravných pracích napříč BVG a konzultacích se zástupci Evropské unie podepsali zástupci BVG s představiteli ministerstva dopravy a senátu Braniborska 21. září 1999 novou podnikovou smlouvou, platnou do 31. prosince 2007.

Aby v této soutěži mohl BVG úspěšně obstát, zvolil přímočarý modernizační kurz. Po rozsáhlých přípravných pracích napříč BVG a konzultacích se zástupci Evropské unie podepsali zástupci BVG s představiteli ministerstva dopravy a senátu Braniborska 21. září 1999 novou podnikovou smlouvou, platnou do 31. prosince 2007.

Cesty a vize

Rüdiger vorm Walde, bývalý předseda představenstva BVG, signatář smlouvy, označil za její pilíř návrh ozdravného procesu, vypracovaný ve spolupráci s politiky, odbory a zástupci zaměstnanců. V něm jsou plánována rozsáhlá personální a strukturální opatření.

Kdo chce utvářet budoucnost, musí přijmout nároky přítomnosti. Plnění každodenních úkolů je předpokladem uskutečňování vytýčených cílů. BVG se nechce k evropské soutěži pouze stavět čelem, chce se na ní též aktivně podílet.

V první polovině minulého století byl Berlín centrem dopravních technologií Evropy (Verkehrskompetenzzentrum Europas), než válka a poválečné období způsobily stagnaci. Se znovusjednocením země a uvolněním politické konfrontace mezi Východem a Západem se v dopravním sektoru rostoucí Evropy znovu otevřela cesta ke spolupráci. V ní Berlín chce opět hrát roli přemostění a vrátit se k úloze centra technologické vyspělosti, jehož se BVG považuje být součástí.

Jako moderní a inovativní dopravní podnik je BVG subjektem i objektem politických jednání, partnerem průmyslu a vědeckotechnického výzkumu. Přes velké změny v nárocích však stále dbá na to, aby se nevzdaloval lidem. Technika, věda a pokrok jsou dle slov pana vorm Walde důležitými stavebními kameny existence a rozvoje podniku, nejsou však samoučelné. Jsou výsledkem lidského myšlení a musí lidem sloužit.



Síť metra a S-Bahnu.

Berlínské metro

Nejdelší metro v Německu

U-Bahn, berlínské metro, je jeden z nejmodernějších systémů metra v celé Evropě a nejdelší síť městské hromadné dopravy tohoto druhu v Německu. Celková délka devíti linek metra je 151,7 km se 170 stanicemi, dvě linky metra byly o víkendech provozovány po celou noc. Celkově berlínské metro přepraví denně přes 1 milion cestujících a ročně 400 milionů, což představuje polovinu cestujících přepravených městskou hromadnou dopravu. Vlaky metra ujedou každý pracovní den celkem 400 tisíc kilometrů, což představuje objem desetkrát kolem rovníku, ročně je to 132 milionů kilometrů. Průměrná cestovní rychlost je 30,7 km/h, intervaly ve špičce se pohybují mezi 3 až 5 minutami.

Z provozního hlediska systém sestává ze dvou propojených sítí s malým a velkým profilem. Velký profil byl zaveden od roku 1923 s cílem zvýšit kapacitu metra. Vozidlo park BVG pro linky s velkým profilem je tvořeno 870 vozidly o šířce 2,65 m. Vozidlo o šířce 2,30 m pro malý profil je 523 a jezdí na linkách U1, U2, U4, U12 a U15.

Noční provoz je v Berlíně zajišťován celkem 56 autobusovými linkami v 30minutovém taktu, na některých linkách s ještě nižšími intervaly, při koordinaci přestupů mezi linkami v četných přestupních bodech. Na 14 linkách je doprava zajišťována velkoprostorovými taxíky, které cestující dovezou bez zvláštní přírážky až k domovním dveřím v rámci programu „Služba do domu“.

O nocích, kdy nejždí metro, jsou místo linek metra U2, U5, U6, U8 a U9 s co nejtěsnější vazbou na jejich trasy provozovány autobusové linky N2, N5, N6, N8 a N9.

Noční provoz dále zajišťuje 5 tramvajových linek rovněž v 30minutových intervalech, které propojují nejdůležitější přestupní uzly.

Od 15. června 2003 je v pátek a v sobotu v noci provozováno místo původních dvou celkem 7 linek metra od 0:30 h do 5:00 h v 15 minutovém intervalu. Jsou to vybrané úseky linek U15, U2, U5, U6, U7, U8 a U9.

O pátečních a sobotních nocích nabízí službu i S-Bahn v 30minutovém intervalu na okružní a městské lince a v hodinovém intervalu na linkách překračujících hranice města.

Největším nočním přestupním uzlem je Zoologická zahrada, odkud vyjíždějí

Návaznost na nové nádraží Německých drah na Postupimském náměstí.



Společné prohlášení ke Smlouvě o francouzsko-německé spolupráci. „Usmíření německého a francouzského národa, ukončující staletou rivalitu, představuje historickou událost, která hluboce proměňuje vztahy mezi oběma národy.“ Charles de Gaulle a Konrad Adenauer, Paříž, 23. ledna 1963. Pamětní deska u budovy Nadace Konrada Adenauera v Tiergarten.

Železobetonový díl zdi na Postupimském náměstí: symbol rozdělení, jehož stopy budou ještě dlouho zřetelné.



Berlín a jeho BVG

autobusy všemi směry každou půlhodinu (00 a 30), a nebo ve čtvrt a ve třičtvrtě (15 a 45). Podobným nočním přestupním uzlem je Hackescher Markt. Noční doprava obsluhuje i nové centrum města s přestupním uzlem na Potsdamer Platz.

Historie berlínského metra

Od počátku po II. světovou válku

V roce 2002 slavilo berlínské metro své sté výročí.

První návrh na vybudování rychlé městské dopravy mimo ulice centra města podal v roce 1879 Werner von Siemens. V roce 1893 společnost Siemens&Halske obdržela královské povolení ke stavbě a provozování prvního systému metra. 15. února 1902 byl do provozu tzv. „ministerskou jízdou“ uveden první úsek ze Straslauser Tor na Potsdamer Platz. Šlo o nadzemní trať na viaduktu, zatímco další prodloužení z Potsdamer Platz do Zoologischer Garten a ze Straslauser Tor do Warschauer Brücke uvedené do provozu na konci roku 1902 byla již vybudována v podzemí. Linka byla dlouhá 11,2 km, za první kompletní rok provozu přepravila celkem 29,6 milionu cestujících.

V roce 1913 byla síť rozšířena na celkem 37,8 kilometru, z nichž 27 bylo podzemních. První světová válka výstavbu přerušila. V následných letech Výmarské republiky bylo vybudováno dalších 32,5 kilometru.

Rekonstrukce a rozdělení

Jako výsledek rozsáhlých destrukcí způsobených II. světovou válkou se při dobývání Berlína Rudou armádou metro v roce 1945 zcela zastavilo. Ale již 14. května 1945, dvanáct dní po vzdání se odporu, byl provoz obnoven na dvou úsecích sítě. Koncem roku 1945 bylo z celkové délky 80 kilometrů 72 zpátky v provozu. Zbýlý úsek, těžce poškozený za války, byl do provozu uveden v roce 1951. Když o 10 let později, 13. srpna 1961, byla postavena zeď, systém berlínského metra byl rozštěpen na dvě části. Linky U1 a U2 byly rozděleny a linky U6 a U8 přestaly zastavovat ve východní části města, s jednou výjimkou na lince U6, ve stanici Fridrichstrasse.

K dalšímu rozšiřování sítě docházelo převážně v západní části města. Nově



Linka U2, stanice Nollendorfplatz v bývalé západní části města.

vznikla linka U9 z Rathaus Steglitz do Osloer Strasse. V roce 1989 byla délka sítě 124 km se 119 stanicemi. Stavělo se ale i ve východním Berlíně: od roku 1989 byla linka U5 prodloužena o 11,2 km do Hönow.

Sjednocené Německo

Po pádu zdi byly obě části systému rychle sjednoceny. Již v listopadu 1989 vlaky na linkách U6 a U8 stavěly ve stanicích východní části města. Všechny stanice byly zpátky v provozu od 1. července 1990. Mezi Mohnenstrasse a Wittenbergplatz byl

provoz obnoven v roce 1993. Linka U8 byla prodloužena v severní i jižní části v roce 1994, čímž byly vytvořeny důležité vazby na systém S-Bahnu.

Nejnovejším přírůstkem sítě metra je prodloužení linky U2 do Pankowa, které



Nově rekonstruovaná stanice metra Wittenbergplatz: konečná stanice západní části linky U2 do roku 1993.

bylo do provozu uvedeno v září 2000. Tento 0,8 km dlouhý úsek byl prvním prodloužením maloprofilové trati od roku 1930.

Další rozvoj je ve zvyšování poptávky

Více informací s DAISY

Důležitým aspektem dnešních služeb jsou moderní informační systémy. Ty pomáhají cestujícím rychleji a efektivněji vyhledat spojení a zjistit dobu jízdy, včetně možných výluk. BVG používá systém DAISY (Dynamisches Auskunftssystem – und Informationssystem). Elektronické displeje ve stanicích oznamují cestujícím čas v minutách do odjezdu příští soupravy. DAISY systém je na všech linkách, včetně U5 a U8, které byly jako poslední vybaveny před koncem roku 2003.

Moderní technologie též usnadňují přímou komunikaci se zaměstnanci BVG.



Dynamické informace ve všech stanicích metra: linka, cíl, příští odjezd...

Všechny stanice jsou vybaveny speciálními sloupky s tlačítky a mluvítky pro tísňové volání, ale též pro žádosti o informaci od speciálně vyškolených pracovníků.

Začíná tak nová éra systému informování cestujících. Přesto tradiční mapy, vyvěšené v každém vozidle metra, s celou berlínskou sítí MHD, stejně jako sled stanic na příslušné lince, zůstávají nadále důležitými zdroji informací.

Linka po lince jsou vybavovány „Okny na Berlín“ sloužícími jak pro informační účely, tak pro pobavení. Ve všech vozech jsou instalovány dvojí obrazovky, přinášející širokou paletu zpráv a informací pro cestující, městské reportáže, včetně zpráv o dopravní situaci ve městě. Systém je financován příjmy z reklamy.

Blíže k zákazníkovi

Stále příznačnějším rysem stanic metra v Berlíně je vstřícnost k zákazníkovi. BVG stanovil principy designu platné pro projekty staveb a rekonstrukcí. Hlavním cílem je zvyšovat pocit bezpečnosti cestujících a zajišťovat přístup pro vozíčkáře.

Průzkumy potvrdily, že ve stanicích s mnohem silnějším osvětlením se dnes



Sloupky nouzového volání a informování na nástupištích všech 170 stanic metra: zprostředkovávají informace a lze z nich i tísňově volat. Sloupky jsou přístupné pro vozíčkáře.



Přestupní stanice Zoologická zahrada.

19

cestující cítí bezpečněji. Tmavá zákoutí jsou minulostí. Jakmile je to možné, jsou stanice osvětlovány denním světlem. Pozitivní výsledky průzkumu lze též přičítat přítomnosti bezpečnostního personálu, který je ve velkém počtu ve stanicích přítomen ve večerních hodinách a v noci. Některé stanice se staly oblíbenými místy setkávání, s integrovanými nákupními prostorami a obchody, které zůstávají otevřené po zavíracích dobách běžných v Německu.

Rekonstrukce stanic, tak aby lépe sloužily potřebám cestujících, není vždy snadná. 79 berlínských stanic je kategorizováno jako historické budovy nebo památky. V některých případech je architektura starší než 100 let. BVG si je dobře vědom historického významu svých zařízení a usiluje o jejich uchování. Modernizace a technické vylepšení jsou přizpůsobeny historickému charakteru každého objektu. Původní stavební prvky jsou uchovávány a opravovány vždy, je-li to ekonomicky proveditelné a již dlouhá léta je tento postup pod dohledem příslušných úřadů.

V berlínském metru neschází ani umění. Zdroji inspirace jsou především



Výtah do stanice Nollendorplatz: 32 % stanic metra je přístupných pro osoby se sníženou mobilitou. Tendence je na vzestupu.



Jízdenkový automat BVG na vstupu do stanic metra.

stanice a umělci v nich rádi vystavují svá díla. Prostorné stěny za kolejí jsou žádány pro výstavy fotografií, obrazů a pro další umělecké projekty. Jak BVG, tak jeho cestující se na tyto projekty dívají jako na přidanou hodnotu, dávající stanicím novou dimenzi.

Na cestě ochrany životního prostředí

Vozidla šetrná k životnímu prostředí

Vůz metra ujede za dobu své životnosti průměrně 3,2 milionu kilometrů. Je to šestnáctkrát větší vzdálenost než ujede průměrný automobil. Už samo toto číslo podtrhuje ekologické výhody metra jako dopravního prostředku. Moderní vlaky mohou ale nabídnout ve smyslu ochrany životního prostředí mnohem více. Vývojová fáze pro novou generaci vlaků bere v úvahu celý životní cyklus vozidla, zahrnující výrobu, provoz, údržbu a opravy včetně zlikvidování. Proto jsou maximálně využívány recyklovatelné materiály.

Snižování hlučnosti

BVG je toho názoru, že v Berlíně je už tak dost hluku na to, aby k němu muselo přispívat skřípání kol podél tratí. Jeho inženýři se zaměřovali na snižování hladiny hluku už od roku 1984 a jejich úsilí je dnes korunováno úspěchy. Všechny vozy metra jsou dnes vybaveny tzv. pohlcovači hluku zmírňujícími skřípání v zatáčkách a na vjezdu do stanic.

Méně energetických ztrát

Brzdění je nevyhnutelné a znamená ztráty energie. Od 80. let proto BVG obměňuje vozový park novou generací vozidel, u kterých energie uvolňovaná brzděním je rekuperována zpět do napájecí sítě. Výsledkem je tak úspora pětiny celkem vydané energie.

Nové soupravy metra série H

Novou generaci souprav pro linky velkého profilu představují v současné době dvě předběžné série vlaků H95 a 44 vlaků standardních sérií H97 a H01. Tyto šestivozové soupravy mají oproti předchozím modelům tolik inovativních zlepšení, že v Berlíně hovoří o nové fázi historie metra:



Vnitřek nové průchozí soupravy metra.

- modulární design zvyšuje kapacitu,
- možnost procházet soupravou zvyšuje bezpečnost cestujících,
- stejná úroveň podlah vozidel a nástupišť usnadňuje přístup vozíčkářům,
- pneumatické zavěšení zlepšuje jízdní komfort,
- informační displeje pro cestující oznamují zastavení ve stanicích,
- vozidla jsou předem vybavena pro automatický provoz,
- inovace v kabině strojvůdců zlepšují ergonomiku a ovládání soupravy,
- nový displej optimalizuje informace od strojvůdců, služebního personálu a o parametrech řízení,
- počítačová podpora diagnostického systému vozidla detekuje omyly a funkční problémy v průběhu vteřin,
- brzdná energie je rekuperována.

Bezpečnostní ústředna

Moderní systémy městské veřejné dopravy musí nahlížet na bezpečnost jako na klíčový prvek jejich image a jako na stálý úkol při zajišťování provozu. BVG má pro tento účel celý odbor, který úzce spolupracuje s centrálním provozním dispečinkem technologicky i personálně. Blízkost obou dispečinků umožňuje rychle a účinně reagovat na požadavky klientů, stejně jako na dočasná narušení provozu.

Čelo nové soupravy metra.



V rámci celého systému fungují následující logické, navzájem nezávislé jednotky:

Komunikační systém umožňuje všechny typy hlasového přenosu. Operátoři v dispečinku mohou komunikovat prostřednictvím samoobslužného zobrazovacího panelu. Všechny panely jsou napojeny do ústředního komunikačního bodu (testovaného v leteckém řízení). Hlasová spojení mohou operátoři uskutečnit přímo prostřednictvím dotykového panelu nebo automaticky užitím informačního systému.

Videosystém integruje systém nouzového volání a informování, nazývaný NISYS (Notruf- und Informationssystem), který BVG využívá od roku 1996. Speciální spojení umožňuje digitálně přepnout 30 ze 653 kamer do kontrolní místnosti nebo do videobanky. Přijímají kamerové záběry ze stanic v reálném čase.

Informační systém s grafickým uživatelským interface je integrační základnou pro obsluhu bezpečnostního dispečinku. Vyhodnocuje a klasifikuje hlášení událostí (ze sloupků tísňového volání, radiem, telefonem, bezpečnostními pojítky při napaření a požárními hlášení). Obsluhu napomáhá geografický informační systém GIS a automaticky či manuálně aktivovaná videa.

Všech 170 stanic berlínského metra je pod dohledem centrálního bezpečnostního dispečinku prostřednictvím 653 kamer. Navíc jsou jednotlivé linky metra monitorovány vlastními linkovými bezpečnostními středisky. Provozní dispečink tak má aktuální a průběžný přehled o bezpečnostní situaci.



Bezpečnostní personál BVG.

Bezpečnostní dispečink koordinuje v denních i nočních hodinách nasazení 105 pracovníků pořádkové služby, kteří svou službu vykonávají společně s celkem 65 policisty a 88 členy doplňkového bezpečnostního personálu. Dispečink má nepřetržitý přehled o jejich rozmístění v síti a v případě potřeby může bezpečnostní pracovníky velmi rychle poslat na místo incidentu.

Berlínské „Šeptající koleje“

BVG začal realizovat jeden ze svých nejsledovanějších projektů technologie na ochranu životního prostředí: vývoj nového typu konstrukce svršku pro podzemní a nadzemní kolejové systémy, který je ekonomičtější a má výrazné rysy na budoucnost orientované ochrany životního prostředí. Tento náročný a průkopnický systém je znám pod názvem „Šeptající koleje“.



Uložení „Šeptající koleje“...

Podnětem k vývoji této technologie byla nutnost rozsáhlých oprav až 100 let starých úseků nadzemních berlínských kolejových systémů. Projekt bude realizován krok za krokem a bude trvat řadu let. Úmyslem je demonstrovat proveditelnost inovativní konstrukce kolejového svršku s velmi flexibilním, podélně adjustovatelným osazením kolejí. Nejdůležitějším cílem je minimalizovat náklady na údržbu, zvýšit pohodlí pro cestující a klid pro obyvatele okolních domů a splnit náročné požadavky ochrany životního prostředí. Technické řešení spočívá v návrhu stabilní konstrukce kolejového svršku, která nebude náročná na údržbu, ale bude redukovat hlučnost kolejové dopravy na úroveň do nynějšíka nepředstavitelnou, a to především v důsledku vysoce inovativního ukotvení kolejnic.

Kolejnice jsou uloženy přímo na základní nosné konstrukci prostřednictvím pružného ukotvení na podélné ocelové nosníky. To snižuje tlaky na nosnou konstrukci a zajišťuje možnost snadného provádění oprav za provozu. Aby byla prokázána použitelnost ve všech podmínkách, testovací úsek zahrnuje i mostní konstrukci. Základem vysoké pružnosti kotvicího systému je uložení kolejnic do gumové tvarovky, které zabraňuje přenosu vibrací z provozu kolejových vozidel do mostu. Uložení kolejnic a umístění delta úchytů přímo pod hlavou kolejnic způsobuje, že i při značném vertikálním poklesu podloží dochází jen k nepatrnému horizontálnímu vychýlení, takže rozšíření rozchodu koleje při provozní zátěži zůstává v akceptovatelné míře.

Systém „Šeptajících kolejí“ je doplněn uložením na teflonovou podložku. To zaručuje extrémně nízkou úroveň odporu proti podélnému posunu mezi kolejí a mostní konstrukcí. Při delta úchytech je tohoto efektu dosahováno modifikací postranních opěrných konsol.

Nový železniční svršek na viaduktu před vjezdem do nádraží Alexanderplatz – pohled z budovy BVG.

Závěrem



Nová výstavba podél Sprévy.

Od chvíle, kdy byl Berlín po 40 letech rozdělení sjednocen, podniká BVG nepřetržitý sled kroků k obnově, rozšíření a pozvednutí systému MHD. Nejen pokud jde o technologie, ale též metodicky, organizačně a rovněž z hlediska komunikace a životního prostředí. BVG považuje za samozřejmé, že když cestu udává princip „více + s větší silou + rychleji + účinněji“, s kompletní infrastrukturou, maximálními výkony a optimálním pohodlím, potom se na tomto základu do popředí dostávají otázky zdrojů a rizik, stejně jako únosnosti a zodpovědnosti. Tyto otázky označuje BVG za třetí vlnu inovací v městské hromadné dopravě v hustě obydlených aglomeracích jako je Berlín.

Přejme berlínskému dopravnímu podniku na této cestě hodně úspěchu a hledejme v ní potřebnou inspiraci. Na proměny metra naváže příště stručný pohled na berlínské tramvaje a autobusy.

Text a foto: Ing. Zdeněk Došek

Pohled na kopuli nad Reichstagem.





Přišla zima

Pranostika sice hovoří o přejzdu Martina na bílém koni 11. listopadu, ale v Praze měl tentokrát zpoždění měsíc a čtyři dny. Pondělí 15. prosince zcela jistě potěšilo všechny děti, neboť nastal čas zimních radovánek, v Praze často ojedinělý. Pro dopraváky naopak začal krušný čas, starosti se zavátými a namrzlými silnicemi, stejně jako starost o zastávky a zastávkové sloupky. Tento zavátý sloupek jsme zachytili v zastávce Nádraží Veleslavín po několikaminutové silné sněhové přehánce.

-bda-

Výsledky ankety DP-KONTAKTu

Dnes vám přinášíme konečné výsledky ankety, kterou v říjnu loňského roku uspořádala mezi zaměstnanci naší společnosti redakce DP-KONTAKTu. Ankety se zúčastnilo 2764 zaměstnanců, kteří do hlasovacích urn vhodili 2762 vyplněných anketních lístků (dva lístky zůstaly prázdné). Redakce časopisu touto cestou ještě jednou děkuje všem, kteří se ankety zúčastnili a využili tak možnost ovlivnit dostupnost a podobu časopisu, který je právě pro vás připravován.

Úroveň časopisu

2242 zaměstnanců ohodnotilo na svém anketním lístku současnou úroveň DP-KONTAKTu známkou; 520 zaměstnanců (19 % ze všech odpovědí) známku neudělilo. Výsledná známka, kterou časopis od svých čtenářů obdržel, je 2,05 (hodnotilo se podle stupnice užívané ve školách). Nejčastěji udělenou známkou byla dvojka: toto hodnocení zvolila takřka tisícovka čtenářů (44 % ze všech známkujících). Často byly uděleny i známky jedna a jedna mínus (dohromady 30 %) a známky dvě mínus a tři (dohromady 21 %). „Nedostatečnou“ udělilo DP-KONTAKTu 33 čtenářů (1,5 %), nejméně často pak byla udělena známka čtyři mínus – použilo ji pouze 8 čtenářů (0,4 %).

Čtenost časopisu

Na otázku, zda čtou DP-KONTAKT pravidelně, občas nebo vůbec, odpovědělo 2723 dotázaných. Poměr pravidelných a občasných čtenářů je takřka přesně dvě ku jedné: pravidelně čte časopis 1758 dotázaných (64,6 % ze všech odpovědí), občas si ho přečte 883 dotázaných (32,4 %). Tři procenta respondentů (82 odpovědí) nečtou DP-KONTAKT vůbec. Podle očekávání klesá pravidelnost čtení DP-KONTAKTu s klesajícím hodnocením jeho úrovně: mezi „jedničkáři“ (tj. čtenáři, kteří ohodnotili současnou úroveň časopisu jedničkou) je 86 % čtenářů pravidelných, naopak mezi „pětkaři“ pouze 39,4 % a 21,2 % pětkářů nečte časopis vůbec. Rovněž ve velmi početné skupině dotázaných, kteří časopisu neudělili žádnou známku, je podíl pravidelných čtenářů nízký (44,1 %) a jen nepatrně převyšuje podíl čtenářů občasných (43,1 %).

Preferovaná témata

Při čtení DP-KONTAKTu věnují dotázaní nejvyšší pozornost aktualitám z podnikového dění a pražské MHD. O tomto tématu si pravidelně každý měsíc čte 1475 dotázaných, což představuje 67,0 % ze všech, kteří na otázku odpovídali, naopak naprostý nezájem o tuto tematiku projevil 2,1 % dotázaných (46 čtenářů). Velmi slušné oblíbenosti se u čtenářů těší pravidelné rubriky (důchodová a daňová problematika, internet, kultura, dopravní zeměpis, vlastníma očima, soutěž atd.), články s historickou tematikou a aktuální dění v tuzemské MHD. Každý měsíc si je na stránkách časopisu vyhledá okolo poloviny dotázaných, alespoň občas je čte více než 80 % dotázaných. O poznání nižší pozornost je věnována představování vnitropodnikových útvarů a jejich problematiky (34,9 % pravidelných čtenářů), a také – možná překvapivě – zahraničním příkladům a zkušenostem, které si sice občas přečte 67,7 % dotázaných, ale pravidelně pouze 26,1 % a výjimečně 24,2 % dotázaných.

Čemu se věnovat více

Nepříliš velký zájem čtenářů o zkušenosti z městské hromadné dopravy v zahraničí je asi největším překvapením ankety. Potvrdila ho i odpověď na otázku, o kterých tématech by mělo vycházet na stránkách DP-KONTAKTu více článků. Zahraniční zkušenosti skončily na posledním místě: více článků na toto téma si přálo jen 536 dotázaných, tedy asi 19,4 %. Největšímu zájmu se naopak těší budoucnost MHD, o níž by větší množství informací přivítalo 1357 dotázaných (49,0 %). Pořadí dalších témat je následující: aktuality z podniku (41,2 %), technická problematika (37,1 %), dopravní problematika (36,6 %), pracovní-právní problematika (35,0 %), vnitropodnikové záležitosti (28,8 %), MHD a doprava v České republice (25,1 %), přepravní problematika (20,1 %). Bezpříkladně spokojeno se současným stavem bylo 335 dotázaných (12,1 %).

Díky anketě získala redakce DP-KONTAKTu také konkrétní podklady, na jejichž základě bude usilovat o zlepšení distribuce časopisu na pracoviště, kde je počet jeho výtisků nedostatečný.

-mš-

Základní přehled druhů pojištění zaměstnanců Dopravního podniku

Uvedená pojištění byla sjednána pro rok 2003 a je předpoklad, že budou uzavřena i v roce 2004.

1. Skupinové úrazové pojištění je sjednáno pro zaměstnance přepravní kontroly – revizory.

2. Vybraná vozidla v majetku Dopravního podniku, a.s. mají sjednáno úrazové pojištění nejmenovaných osob, dopravovaných motorovými vozidly na pojistné částky (pro jedno sedadlo):

- pro případ trvalých následků úrazu 300.000,- Kč,
- pro případ smrti úrazem 150.000,- Kč,
- pro tělesné poškození způsobené úrazem 50.000,- Kč.

Pro ostatní motorová vozidla je sjednáno:

- zemře-li v důsledku pojistné události vzniklé na vozidle osoba, která řídila pojištěné vozidlo 50.000,- Kč.

3. Pojištění odpovědnosti za škodu

a. Skupinové pojištění odpovědnosti zaměstnance za škodu způsobenou zaměstnavateli.

b. Vzniklou jinému v souvislosti s činností nebo vztahem pojištěného, pokud pojištěný za škodu odpovídá v důsledku jednání nebo vztahu z doby trvání pojištění:

- vzniklou v souvislosti se správou a provozováním ochranného systému Strahovského tunelu,
- vzniklou třetí osobě provozem speciálních vyštvacích automobilů a jeřábů,
- způsobenou na dopravních prostředcích (motorových vozidlech) podle § 435 občanského zákoníku,
- vzniklou v souvislosti s předváděcí jízdou vlakové soupravy metra typ 81-71M, typ M1,
- způsobenou zaměstnanci pojištěného při plnění pracovních úkolů v pracovních vztazích nebo v přímé souvislosti s nimi,

• vzniklou na věci, kterou pojištěný převzal za účelem provedení objednané činnosti,

• vzniklou na věci, kterou pojištěný oprávněně užívá,

• pojištění se vztahuje i na náhradu oprávněných nákladů léčení vynaložených zdravotní pojišťovnou na zdravotní péči poskytovanou ve prospěch zaměstnance pojištěného, který utrpěl tělesnou újmu v důsledku pracovního úrazu nebo nemoci z povolání,

• způsobenou třetí osobě na ušlém zisku a jinak, než na zdraví, životě a věci a věci, vzniklou jinému při dopravní nehodě zaviněné řidičem pojištěného. Z tohoto pojištění je hrazeno výhradně nájemné za zapůjčení náhradního dopravního prostředku po dobu opravy motorového vozidla. Plnění je omezeno maximálně na dobu 15 dnů zapůjčení.

Maximální denní plnění činí:

- osobní vozy 1 700,- Kč,
- mikrobusy 3 000,- Kč,
- autobusy 9 100,- Kč,
- nákladní vozy 8 400,- Kč.

c. Pojištění odpovědnosti dopravce v provozu pražského metra, vztahuje se na škody způsobené třetí osobám na zdraví, životě a věci.

4. Bomba v metru (smlouva je již uzavřena na období od 24. října 2003 do 23. října 2004). Smlouvou jsou při Dopravním podnikem nebo policií organizovaných činnostech směřujících k vyhledávání ohlášených náloží v prostorách metra úrazové pojištění ti zaměstnanci, kteří se účastní výše uvedených činností ve funkci:

- odpovědný zástupce služby dopravní ve směně,
- dozorčí směny trati,

- řidič kolejových vozidel závislé trakce (strojvedoucí, strojvedoucí instruktor),
- samostatný provozní technik,
- dozorčí stanice,
- přepravní manipulát,
- vedoucí provozu trati,
- dozorčí provozu trati,
- dozorčí depa,
- člen výjezdní jednotky hasičského záchranného sboru pojištěníka.

Z titulu pojistné události pojistitel poskytne plnění v tomto rozsahu:

- a. za smrt následkem úrazu 500.000,- Kč,
- b. za trvalé následky úrazu (podle rozsahu) 500.000,- Kč.

5. Pojištění cenností přepravovaných pověřenou osobou za daných bezpečnostních podmínek na pojistnou částku 5 000 000,- Kč.

6. Pojištění cenností přepravovaných řidiči autobusů MHD – maximální limit plnění pro jednu škodu je 3 000,- Kč.

7. Pojištění odpovědnosti za škodu provozovatele zdravotních zařízení (o. z. Metro, ED, Autobusy).

8. Další pojistky uzavírané jednotlivými o. z. a ředitelstvími:

- úrazové pojištění hasičů,
- úrazové pojištění členů pohotovostní skupiny,
- pojištění autobusů zajišťujících nepravidelnou dopravu do zahraničí,
- pojištění osob při převozu hotovostí.

Z podkladů útvarů 90 400 a 90 310 připravila
Ing. Marie Pilařová,
vedoucí odboru financování ředitelství

Roční bilancování

V úterý 11. listopadu se konala výroční konference pracovníků SPŠ, SOU a U, a. s. Byl hodnocen právě končící rok 2003. Ve školním prostředí to ovšem znamená hodnocení 2 školních roků – II. pololetí školního roku 2002/2003 a necelého I. pololetí školního roku 2003/2004.

Z úst vedoucích pracovníků zazněla slova chvály, ale i zamýšlení nad tím, kde je stále ještě co zlepšovat. Co se nám podařilo, aneb naše úspěchy:

V příštím školním roce otevřeme 2 nové čtyřleté studijní obory, které budou ukončeny maturitní zkouškou, a to – operátor provozu a ekonomiky dopravy se zaměřením na městskou hromadnou dopravu a druhým novým oborem je obor autotronik. Jedná se o nově zaváděný obor ověřovaný v několika školách v republice, který je zaměřen na atraktivní automobilovou diagnostiku. Nové obory přinesou nejen zvýšení prestiže a atraktivitu školy, ale i zvýšení nároků na vzdělávání, odbornost a práci všech pedagogických pracovníků.

Nadále jsme úspěšní i v projektu Akademie řemesel a služeb Hospodářské komory (HK) – závěrečné učňovské zkoušky elektrooborů a autooborů probíhají

za účasti delegovaných zástupců HK. Škola byla již počtvrté oceněna za vysokou úroveň znalostí a ocenění získávají i nejlepší žáci.

Pravidelně se účastníme profesních soutěží Automechanik Junior, Aranžér Junior s velmi dobrými výsledky. Soutěže Automechanik Junior jsme byli spolupřáteli.

Se žáky se účastníme různých sportovních i kulturních akcí, pořádáme zájezdy na profesní veletrhy, cesty za poznáním do zahraničí.

Zvýšila se aprobovanost učitelů i mistrů odborného výcviku i jejich ochota se dále vzdělávat. Daří se každoročně upravovat prostory pro teoretickou i praktickou výuku žáků, včetně vybavení didaktickou či přístrojovou technikou.

Z hlediska doplňujících aktivit došlo k výraznému kvalitativnímu posunu v otázce zajišťování školení středního managementu pro zřizovatele, tj. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost, a to jak z pohledu zájmu o tato proškolení, tak i z pohledu zajišťování velmi fundovaných lektorů. To vše ve spolupráci s personálními úseky ředitelství

i odštěpných závodů.

V září 2003 byl zahájen 1. ročník školy mistrů – rovněž pro Dopravní podnik.

V rámci činnosti Sdružení soukromých škol Čech, Moravy a Slezska se účastníme všech jeho akcí a aktivní prací v komisi SOU se podílíme na prosazování oprávněného požadavku na zrovnoprávnění ekonomických podmínek škol různých zřizovatelů a narovnání normativů na úroveň škol státních.

Kde máme rezervy, aneb co se nedaří:

Nedaří se nám – podle našich představ – naplnit dříve nosné obory SOU – elektrikář pro silnoproud a zámečnick. Také doplňující stavební obory instalatér, malíř a lakýrník nenaplní samostatnou třídu.

Vyčerpávající „boj“ je veden s některými žáky, kteří jsou nesmírně vynalézaví v tom, jak po sobě nechat "vizitku" – poškodit nebo ničit to, co je zřizováno pro jejich větší komfort a je budováno pro ně.

Také školní docházka některých žáků není taková jaká by měla být.

Závěrem se mluvilo o budoucnosti. O plánech dobudovat kompletní odvodnění dvorů školy, uvedení dlouho očekávaných šaten ve škole Moravská do provozu, vybudování zázemí školního hřiště...

Dva nové čtyřleté studijní obory

V minulém čísle DP-KONTAKTu jsme vás seznámili s nabídkou studijních a učebních oborů vypsanych na Střední průmyslové škole, Středním odborném učilišti a Učilišti, a. s., jehož zřizovatelem je Dopravní podnik. Po uzávěrcce bylo schváleno otevření prvních ročníků i v následujících dvou čtyřletých oborech ukončených maturitou.

1. **Autotronik** – obor vychází z poznání neustálého rozvoje výroby v oblasti automobilového průmyslu. Žáci se během studia naučí pracovat s diagnostickými zařízeními, používat informační a diagnostické technologie, které jsou uplatňovány při výrobě prostředků MHD a v současnosti zařazované do provozu. Během studia získají řídičské oprávnění skupin B a C.

2. **Operátor provozu a ekonomiky dopravy** – absolventi se uplatní například ve funkcích provozní dispečer, traťový dispečer regionální dopravy, výpravčí depa či vozovny, dozorcí stanice nebo mohou pracovat v organizacích zabývajících se hromadnou dopravou osob a přepravou nákladů a zboží například ve spedičních firmách. Během studia získají řídičské oprávnění skupiny B.

Řekni drogám ne!

Vzdělávejme se! Je dobré vědět, které drogy jsou vyráběny, prodávány a užívány v našem bezprostředním okolí. Měli bychom znát jejich dělení podle účinků a rizik. Je přínosem vědět, jak jednotlivé drogy vypadají, jakým způsobem se berou a co je k jejich aplikaci potřeba. Výhodou je znalost často zneužívaných léků (mohou sloužit jako náhražka ilegálních drog) alespoň podle názvu.

Mimochodem – znát rizika léků ovlivňujících psychiku, například běžně užívaných – a i zneužívaných – prášků na spaní a na uklidnění, je prevencí i pro dospělou a drogově nezávislou populaci. Závislost na legálních drogách, v tomto případě na psychotropních lécích, je stejně devastující proces jako závislost na pouličních drogách.

Rozhodně neškodí jít trochu pod povrch věcí a nespokojit se, třeba v oblasti práva, s primitivním předsudkem – „Je třeba to všechno zavřít.“ Zjednodušování ničemu nepomůže. Přitom není nic složitějšího seznámit se s obsahem § 187 trestního zákona, a tak se dozvědět, jaká jsou rizika spojená s výrobou, distribucí a držením drog pro vlastní potřebu.

Na internetu existují on-line poradny, které každému poskytnou žádané informace, a to i anonymní formou.

Při každém okresním (obvodním) úřadu existuje osoba tzv. protidrogového koordinátora. Právě tento člověk je školen tak, aby dovedl poskytnout informace o daném problému. Pozor na mediální informace. Jde často o povrchní, zjednodušující, senzacechtivá sdělení – často nepřesná, či zcela nepravdivá. Drogy jsou vědecké mediální téma a mnoho novinářů si nedá práci jít po podstatě věci. Psát o drogách je jednoduché a možnosti

snadných řešení se nenabízejí.

Drogy jsou vědecké téma i pro politiky a jejich strany. Právě na nich lze bez většího úsilí (třeba změnou zákona) předvést, jak moc záleží tomu kterému veřejnému činiteli na ochraně a bezpečí voličů. Výsledek je prozatím bohužel vždy stejný. Drogy na ulicích jsou a budou. Tato skutečnost závisí nikoli na politických aktivitách, ale na toleranci vůči drogám mezi mládeží a na poptávce po nich. Pokud bude mládež ochotna za drogy platit, najde se za každých okolností druhá strana, která vytvoří nabídku a zinkasuje peníze.

Zodpovědnost je na nás samotných. Je však dobré vědět, že ve školách jsou učitelé, kteří se protidrogovou prevencí zabývají, ale jejich možnosti jsou do jisté míry omezené. Zodpovědný je rodič. Ale poučná může být i komunikace mezi učitelem a žáky a může být fungujícím prvkem protidrogové prevence.

-sou-

Ústřední technická knihovna DP informuje

Také v uplynulém roce zajišťovala Ústřední technická knihovna Dopravního podniku knihovnické služby pro všechny útvary a pracovníky podniku. Velký zájem byl tradičně zejména o meziknihovni výpůjční službu, kterou pro naše zaměstnance zajišťujeme zdarma ve spolupráci se všemi hlavními knihovnami v Praze, a o půjčování časopisů a denního tisku.

V uplynulém roce v naší knihovně proběhla re-

vize knižního fondu. Tentokrát se odepsalo jen malé množství informačních pramenů (většinou poškozené kusy).

Proběhlo také zajištění předplatného periodik na rok 2004. V této souvislosti chceme upozornit zaměstnance, že velký počet vydavatelství má své internetové stránky. Pro další rok by bylo proto vhodné zjistit kvalitu požadovaného periodika na internetu a popřípadě

místo objednávání celých ročníků se snažit využít tyto informace. Cena periodik neustále stoupá a zvláště u některých by byla tato forma jistě úspornější.

Žádáme čtenáře, kteří se ještě nedostavili k prolon-gaci výpůjček, aby tak neprodleně učinili.

Všem zaměstnancům a uživatelům našich služeb přeji skvělý start do roku 2004.

Dr. Marcela Stegurová

V souvislosti s přístupností městské hromadné dopravy v Praze se většinou mluví o problémech, méně často pak o úspěších. Chtěla bych v tomto článku zmínit, kolik problémů se vstřícným přístupem lidí může odstranit a kolika úspěchů lze kvalitní spoluprací docílit. K ideálu bezbariérovosti má pražská MHD ještě daleko, nicméně doufám, že následující řádky budou i inspirací pro další zúčastněné a že se v budoucnu podaří „zbořit“ další bariéry.

Ze stávajících druhů veřejné dopravy je z hlediska přístupnosti favoritem doprava autobusová. Na většině důležitých autobusových linek jsou nasazeny garované nízkopodlažní spoje, což jistě oceňují nejen vozíčkáři, ale i rodiče s kočárky, starší spoluobčané i ti z nás, kteří se například kvůli zlomené noze potýkají se sníženou pohyblivostí jen krátkodobě.

Centrum města a důležitá místa, jakými jsou nemocnice či nákupní komplexy a lokality s byty

zvláštního určení, jsou propojeny dvěma speciálními linkami uzpůsobenými pro bezproblémovou přepravu lidí na vozíku. Posádky speciálních linek již důvěrně znají specifika svých klientů, řidiči nízkopodlažních autobusů na ostatních linkách se učí a přivykají tomu, že někteří cestující potřebují dopomoc. Empatie není všem

Poděkování

daná, jsem ale přesvědčená, že snaha, tolerance a dobrý příklad povedou k pochopení a spokojenosti.

Rychlým změněm k lepšímu jistě přispěla možnost organizací sdružujících lidi s tělesným postižením i jednotlivců vyjadřovat se k rozvoji autobusové dopravy a fakt, že jsou jejich návrhy a potřeby v největší možné míře zohledňovány.

Pokud bych měla vyjmenovat všechny, kteří

pomohli a pomáhají zlepšit životní podmínky lidí s tělesným postižením v oblasti dopravy a zaslouží si náš upřímný dík, pak by následoval dlouhý seznam vstřícných řidičů, průvodčích, lidí, kteří se snaží vyhovět našim požadavkům a uvádějí je do života. V čele tohoto seznamu stojí člověk, jemuž bych jménem všech, za které mluvím, chtěla poděkovat především, Ing. Ladislav Špitzer, ředitel odštěpného závodu Autobusy. Před lety odstartoval spolupráci s neziskovým sektorem a drží nad ní ochrannou ruku, i přes své pracovní vytížení nás vždy vyslechne a snaží se pomoci při řešení třeba i drobných obtíží.

Končí další rok a je tedy čas rekapitulací. Toto je jedna z nich. Je zprávou o stavu věci, poděkováním i možnou předlohou. Věřím, že všechny další budou stejně pozitivní a třeba i pozitivnější. Přeji vám úspěšný rok 2004!

Jarka Moučková, Pražská organizace vozíčkářů

DOŠLO DO REDAKCE

Vážení redaktoři!

Musím reagovat na článek Polemika v rubrice Vlastníma očima z časopisu DP-KONTAKT – listopad. Pracuji v o. z. Metro 6 let na generálních opravách eskalátorů a všichni, co se mnou pracují, tento článek silně zavrhl.

Člověk, který píše tyto články, neví o této práci, nic jen naslouchá, co mu kdo poví. Je smutné, že skryl i svůj podpis. Proč? Ještě smutnější je, že stejně neschopní lidé se takových článků chytají a svoji neschopnost si zbytečně vybíjejí na dělnících. Našich lidech, kteří pracují na nových technologiích nebo řeší problémy a pracovní postupy, které ještě nikdo nedělal. Snaží se, aby práce byla kvalitní. Je logické, že tomu odpovídají i termíny. Po povodních přišli ruští experti, kteří za těžké peníze neudělali zdaleka to, co naši lidé. Což takhle poděkovat lidem na generálních opravách, provoz 11 860?

Jsem dělník, na kterého je spoleh a zastávám se tak i pana Vaňka, mého nadřízeného, kterého neznám, ale autor článku také ne. V opačném případě bych chápal tento článek jako útok na jeho osobu.

Ono se rádo píše. Jen bych rád viděl autora článku v montérkách, ve špině, průvanu, studené vodě, jedné srše a WC pro dvacet a více lidí. Cože psal o hygieně?

Svůj podpis neskrývám. Nejsem z těch, co se schovávají za práci jiných, tím spíš nikoho nenapadám, nežádám.

Jsem poctivý a budu rád, když si autor článku a nejen on zamete před svým prahem. Články jsou jedna věc, kvalita druhá, peníze třetí, pomluvy čtvrtá, kolektivní smlouva pátá. Co vlastně anonym dělá celé dny, že může sledovat metro, autobusy, tramvaje a mě nadřizené? Z čeho žije? Přejd k nám a pracuj fyzicky a ne očima a pusou!

Jsmo přece kolegové, jak píše a když ne, tak ať si mluví za svoji práci a ne za ostatní.

Každý není jako on a On není **bůh DP**. Pokud by všichni lidé smýšleli jako on, nefungovalo by nic.

Jo, nikdo není dokonalý. **Pavel Šulc**

Poznámka redakce: Pane Šulci, díky za vaši připomínku. Je to právě rok, kdy do redakce dorazil podobně rozhořčený dopis, ve kterém se ptal autor na to, kdo se skrývá za zkratkou, kterou jsou úvahy Vlastníma očima podepisovány. Lednový DP-KONTAKT z roku 2003 celou záležitost objasnil. „I značka je podpis“ se jmenoval článek vysvětlující běžnou novinářskou praxi. V listopadovém DP-KONTAKTu se nejedná o anonym, jak píšete. Zkratka –bda– patří mně, Petru Malíkovi,

šéfredaktorovi DP-KONTAKTu.

Zmiňujete se také o panu Vaňkovi, vůbec jsem tím nemínil vedoucího služby technologických zařízení pana Vaňka. Pokud znáte jednu z her dramatika Havla, vybaví se vám okamžitě i věta „To jsou ale paradoxy, pane Vaňk.“ Z této hry byla věta přejetá a vůbec nemířila proti vedoucímu službě.

Příznávám, že články Vlastníma očima jsou kontroverzní. Ony nechválí, ale mají vést k zamýšlení. Je to pohled běžného cestujícího, který se ptá, proč jsou někde špatné návaznosti, jinde dlouhé výluky a podobně. Uvedené příklady netrápí jen mě, ale daleko více našich zákazníků. Není cílem lacině kritizovat, ale podívat se na problematiku z druhé strany a třeba i něco změnit ku prospěchu našich klientů.

V mé práci, jako v každé jiné platí, že pouze ten, kdo nic nedělá, nic nezkaží, a tak zcela jistě i v mé práci jsou nedostatky, vždyť jsem za ně svými nadřízenými oprávněně kritizován.

Vámi hozenou rukavicí přijímám a absolvuji s vámi jednu běžnou pracovní směnu. Myslím, že i pro čtenáře podnikového měsíčníku vznikne zajímavá reportáž o tom, jak probíhají generální opravy eskalátorů.

Petr Malík

KULTURNÍ TIPY NA LEDEN

FILM

Z připravovaných lednových premiér v našich kinech vybíráme:

Jak básníci neztrácejí naději

Další díl příběhu doktora Štěpána Šafránka (Pavel Kříž) a jeho kamaráda Kendyho (David Matásek) opět pod režijním vedením Dušana Kleina. Tentokrát se na začátku příběhu dozvídáme, že Štěpán byl nucen se rozloučit se svými svěřenci a krásnými jeptiškami z Ústavu sociální péče, který se musel v důsledku restitucí odstěhovat z Hradiště. Štěpán nastupuje jako lékař do rychlé záchranné služby, kde v dispečinku kraluje jeho bývalá sestřička – výřečná Tonička. Vzápětí mu umírá maminka, která už byla dlouho nemocná. A aby těch katastrof nebylo dost, Štěpána postihne živelná pohroma – dočasně se k němu nastěhuje jeho kamarád Kendy, kterému se rozpadlo manželství a jeho bývalá manželka Sylvie jej vykážala z bytu. Jak to všechno dopadne? Přejďte se podívat do kina, nebo navštivte alespoň internetové stránky <http://www.basnici5.cz/>

V kinech od 22. ledna.

Úsměv Mony Lisy

Romantický příběh natočený režisérem Mikem Newellem vypráví o tom, jak Katherine Watson (Julia

Roberts) v roce 1953 přijíždí na prestižní univerzitu Wellesley, kde získala místo profesorky historie umění. Očekává, že její studentky, které patří k nejlepším vysokoškolačkám v zemi, využijí všech možností, které jim současná poválečná doba nabízí. Krátce po svém příjezdu však Katherine zjistí, že prostředí na prestižní škole je velmi konzervativní.

Když Katherine začne své studentky povzbuzovat k tomu, aby začaly přemýšlet nezávisle ve světě, ve kterém jim všichni ostatní říkali, jakým způsobem mají žít, dostane se do konfliktu s ostatními profesory, některými absolventy a dokonce i jednou ze svých studentek. Jejich pokusy o nalezení vlastní cesty nakonec pomohou změnit životní kurs i jí samotné.

V kinech od 29. ledna.

DIVADLO

Divadlo pod Palmovkou uvede v premiéře 15. a 17. ledna hru Antonína Procházky **Přes přísný zákaz dotýká se sněhu**. Hlavní hrdina, náš současník, je nesmělý, slušný člověk, který se právě vrací z vězení. Nechápe nejen proč se do vězení dostal, ale ani proměnu domova, do kterého se vrací. Změnilo se totiž nejen prostředí, vztahy mezi lidmi, ale i on

sám. Drsná komika proměn, záměn a nedorozumění se prolíná s humorem prozrazujícím pochopení pro lidskou bezradnost a osamocení. Režijní vedení si ponechal sám autor a na jevišti uvidíte například Jana Teplého ml., Miroslavu Pleštilovou nebo Kateřinu Macháčkovou.

VÝSTAVA

Už celkem dlouho jsme neupozorňovali na žádnou výstavu, tak se to pokusíme pro tentokrát napravit. V **Českém muzeu výtvarných umění** v Husově ulici probíhá do 8. února výstava nazvaná **Z pohádky do pohádky**, která představuje výběr z ilustrační tvorby k českým a světovým pohádkám více než 30 autorů, kteří se od počátku minulého století až k současnosti této výtvarné disciplíně věnovali. Na výstavě jsou mezi jinými zastoupeni: Vojtěch Preissig, Jan Wenig, Jiří Trnka, Cyril Bouda, Karel Svoboda, Ota Janeček, Karel Franta, Zdeněk Seydl, Zdeněk Sklenář, Eva Bednářová, Jaroslav Šerých a další.

Další tip je na návštěvu **Národního technického muzea**. Tam totiž až do 14. března probíhá výstava **100 let motocyklu Harley-Davidson**. Expozice představuje na padesátku strojů, které mapují vývoj značky, jež se stala legendou po celém světě. Kromě unikátních historických kousků budou k vidění i nejnovější modely pro rok 2004. **-mis-**

CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Novoroční díl putování po virtuálních cestách i necestách internetového světa se rozhodně nenesé v duchu úsloví „jak na Nový rok, tak po celý rok“. Spíše by bylo na místě přirovnání k situaci, kdy se na Boží hod vánoční ráno probudíte a nechápavě zíráte na nesourodou sbírku předmětů, které ještě včera v září svíček a prskavek vypadaly tak elegantně a noblesně. S internetovými adresami, které ke konci roku zbyly na redakčním stole, to bylo podobné: tvořily velmi neuspořádaný komplet a mnohé z nich se s odstupem času ukázaly jako nezajímavé až nudné. Výjimky se ale nakonec našly a sitem výběru prošla následující pětice (plus jeden odstrašující případ), kterou spojuje jediné téma: naše hlavní město. A abyste nenábyli dojmů, že vám servírujeme pouze zbytkové menu, nabízáme v závěru jako bonus jednu internetovou delikatesu.

Možná již víte z denního tisku o možnosti „napojit se“ prostřednictvím internetu na městský kamerový systém. Podržet prstík na tepu města si může zkusit každý na adrese <http://kamery.praha-mesto.cz>. Díky internetu lze takřka v reálném čase sledovat osm vybraných míst pražské dopravní sítě (např. Nuselský most nebo Olšanské náměstí). „Takřka“ z toho důvodu, že kamery nevysílají přímým přenosem, ale každé tři minuty dodají aktuální „fotografii“ těchto míst. Uživateli

si může také listovat archivem těchto zobrazení, a to až čtyřadvacet hodin nazpět.

Možná jste patřili mezi ty zájemce, kteří během loňských Dnů evropského kulturního dědictví navštívili starou kanalizační čističnu v Bubenči. Pokud ne, můžete pozorovatnou stavbu z přelomu 19. a 20. století navštívit virtuálně na adrese www.ekotechnickemuzeum.cz. Uprímně řečeno: i běžný internetový cestovatel nevyžadující větší než malé množství informací bude z návštěvy stránek asi poněkud rozpačitý; jejich stručnost navíc příliš nekoresponduje s množstvím aktivit, kterými lidé spojený s touto technikou památkou hýří. Ale je tu několik zajímavých fotek a třeba ve vás nedostatek informací probudí touhu opatřit si je přímo namístě.

Vyložené zklamání přináší návštěva stránek <http://sweb.cz/strahovskystadion>. Velmi, opravdu velmi stručná historie, několik fotek a... to je vše. Autor stránek sice tvrdí, že již příští týden budou inovovány, ale skoro se zdá, že cedulka „příští týden“ zde visí už nějaký ten pátek. Zkusíme stránky navštívit ještě jednou v průběhu ledna a pokud bychom zjistili, že jsme autorovi krivdili, velmi rádi se omluvíme. Mnohem inspirativnější pojednání o pražském stadionu stadionů najdete v současnosti na adrese www.casopis-architekt.cz/architekti_03/arch_06/

tema08.htm, tedy v archivu časopisu Architekt.

Je potěšitelné, že své stránky mají pražské věže. Ne všech sto, ale pouze ty, které jsou přístupné – od Pražské brány přes Petřínskou rozhlednu až po Žižkovskou věž. O každé věži najdete stručné historické údaje, na fotografiích si je můžete prohlédnout zvenčí i zevnitř a především se z nich můžete podívat na Prahu pěkně z vrchu. Některá panoramata jsou obzvláště vyvedená. Adresa zní: <http://web.quick.cz/matej.schnabl/veze/Index.html>.

Internetovou delikatesou, kterou jsme vám v úvodu slibovali, je adresa www.slunecnice.cz. Nejde ani o zahrádkářský, ani o vegetariánský server, ale o server pro stahování tzv. freeware a shareware programů, tedy programů poskytovaných zdarma. Je tu toho požehnaně: MP3 přehrávače, přehrávače a editory pro video, programy pro práci s digitálními fotografiemi, HTML editory a prohlížeče, webdesignové programy, obrázkové konvertory, šetřiče obrazovky, antivirové programy, vzdělávací programy, dietní programy, programy pro sázkaře, hry... To vše s podrobnostmi o jednotlivých aplikacích, s jejich hodnocením a skutečně zadarmo. Byla by škoda této možnosti nevyužít, zvláště když je tu k mání také program pro zjištění inteligence vašeho psa. **-mš-**



Důchodová problematika

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

Chtěl bych znát číslo zákona, který novelizuje důchodový zákon a zda lze ještě jednou shrnout nejdůležitější změny pro zaměstnance, kterým se blíží důchodový věk.

Dne 12. prosince 2003 byl publikován ve Sbírce zákonů ČR, částka 139/2003 Sb., zákon č. 425/2003 Sb., kterým se mění – kromě jiných zákonů, i zákon č. 155/1995 Sb., o důchodovém pojištění.

Opět opakují pro čtenáře DP-KONTAKTu schválené změny, které vás nejvíce zajímají a na které dochází nejvíce dotazů:

- **Přestává se sledovat dvouleté období po vzniku nároku na starobní důchod.** Dosud bylo omezení výdělku při současném pobírání důchodu na dvojnásobek životního minima (8 200 Kč). Podmínkou podle nového zákona je při souběhu starobního důchodu a výdělku pouze sjednání pracovního poměru na dobu určitou, **ale maximálně na dobu 1 roku.** Od 1. ledna 2004 již pracovní poměry u starobních důchodců při souběhu s výdělkem nemohou být prodloužovány formou dodatku k pracovní smlouvě, ale musí se vždy jednat o ukončení dosavadního pracovního poměru a o nový pracovní poměr vztah s novou pracovní smlouvou. U požívatele starobního důchodu přiznaného před 1. lednem 2004, který vykonává k 31. prosinci 2003 výdělečnou činnost v pracovním poměru sjednaném na dobu určitou, se podmínka sjednání pracovního poměru na dobu určitou považuje za splněnou, pokud mu tento pracovní poměr skončí v průběhu roku 2004, nebo nejpozději ke dni 31. prosince 2004. Skončí-li však tento pracovní poměr až po 31. prosinci 2004 (je-li tedy sjednán například do 30. června 2005), náleží mu výplata starobního důchodu pouze do března 2004 (vč. březnové splátky). Poživatel starobního důchodu i jeho zaměstnavatel mají v tomto případě ohlašovací povinnost k placíci důchodu.

Dodatkem – změnou pracovní smlouvy – lze prodloužovat pracovní poměr pouze do schválené délky 12 měsíců.

Zaměstnanec

a. může zvolit po dohodě se zaměstnavatelem, že uza-

věře nový pracovní poměr (dosavadní pracovní poměr musí být ukončen) na dobu určitou, například na 3 měsíce, na 6 měsíců, maximálně však na dobu 1 roku. Současně s výdělkem pak může pobírat svůj starobní důchod,

- **zůstává beze změny dále v pracovním poměru na dobu neurčitou podle stávající pracovní smlouvy a zvyšuje si svůj budoucí starobní důchod za každých dokončených 90 kalendářních dnů o 1,5 % z výpočtového základu, za rok tedy o 6%. Podle současných výpočtů činí 1 % přibližně 100 až 120 Kč, 6 % za 1 rok přesluhování činí zvýšení důchodu přibližně o 600 až 720 Kč měsíčně.**

- **Doba studia po 18. roce věku.** Doba studia po 18. roce věku se bude hodnotit maximálně v délce 6 roků, a to ještě pouze z 80 % (ze 6 let studia bude započteno pouze 4,8 roku, ze 4 let studia započteno pouze 3,2 roku a podobně).

- **Poznámka:** pokud zaměstnanec již vznikl nárok na starobní důchod před účinností novely zákona, tedy před 1. lednem 2004, krácení doby studia po 18. roce věku se neprovádí.

- **Zápočet doby studia do 18 let věku (dosahového do 31. prosince 1995) zůstává beze změny, započítává se i nadále studium do 18. roku věku celé – bez omezení.**

- **Zvýšení věkové hranice pro vznik nároku na starobní důchod.** Věková hranice se bude stále postupně prodlužovat i po roce 2006, a to stejným způsobem jako dosud, t. j. o 2 měsíce u mužů a o 4 měsíce u žen. Po 31. prosinci 2012 bude činit důchodový věk:

- u mužů 63 let,
- u žen: 59 let, pokud vychovaly alespoň pět dětí, 60 let, pokud vychovaly tři nebo čtyři děti, 61 let, pokud vychovaly dvě děti, 62 let, pokud vychovaly jedno dítě a 63 let ženy bezdětné.

- **Omezení možnosti odchodu do předčasného starobního důchodu dočasně kráceného.** Možnost odejít do tzv. dočasně kráceného předčasného starobního důchodu až o 2 roky dříve ze důvodu nezaměstnanosti – evidence nejméně 180 dnů na Úřadu práce se ruší. Možnost odchodu do dočasně kráceného předčasného důchodu ze důvodu plné či částečné invalidity zůstala zachována.

- **Trvale krácený předčasný starobní důchod až o 3 roky dříve nedoznal změn.** Krácení u předčasných důchodů též zůstává ve stejné výši – u dočasně krácených předčasných důchodů činí krácení 1,3% za každých i započatých 90 dnů dřívějšího odchodu, u trvale krácených předčasných důchodů 0,9 %.

- **Nové podmínky účasti osob samostatně výdělečně činných (OSVČ) na důchodovém pojištění.** Osoby, které samostatnou výdělečnou činnost vykonávají jako svou hlavní činnost, budou vždy (bez zřetele na výši dosažovaného příjmu) účastny důchodového pojištění a jsou povinny platit pojistné na důchodové pojištění alespoň z minimálního vyměřovacího základu. OSVČ, jejichž samostatná výdělečná činnost má povahu vedlejší činnosti vzhledem k dosažovaným příjmům ze zaměstnání nebo při pobírání starobního či plného invalidního důchodu, při studiu a podobně, by byly nadále účastny důchodového pojištění pouze v závislosti na dosažovaném příjmu.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho důchodu pro rok 2003 a 2004, případně i o přepočítání již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnavatelský odbor ředitelství, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé výděly od roku 1986 do roku 2003, včetně vyloučených dob (nemoci a podobně), a celkovou dobu vašeho pojištění, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Celkovou dobu pojištění najdete na „Výpisu pojištěných dob“ od České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25, který byste měli obdržet na Vaši adresu 1 – 2 roky před datem vzniku nároku na starobní důchod. Nemáte-li tento výpis, je třeba znát celkovou dobu pojištění od skončení povinné školní docházky, tedy před 18. rokem věku, do data žádosti o důchod. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení.

Chcete-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnavatelský odbor ředitelství Dopravního podniku. Najdete nás v budově Dopravního podniku, Praha 9, Sokolovská 217/42, 5. patro, číslo dveří 553, (přímo u stanice metra B – Vysočanská). Telefon 296 19 33 61.

Helena Bajerová, zaměstnavatelský odbor ředitelství, e-mail: bajerovah@r.dpp.cz

Nemocenské pojištění zaměstnanců 2004

Nemocenské a podpora při ošetřování člena rodiny dozná schválením zákona č. 54/1956 Sb. od ledna několika změn.

Dávky nemocenského pojištění jsou určeny pro výdělečně činné osoby. Jsou hrazeny z pojistného, které platí povinně zaměstnavatelé a zaměstnanci, a dobrovolně podnikatelé. Z povinného nemocenského pojištění zaměstnanců se poskytuje:

- nemocenské,
- podpora při ošetřování člena rodiny,
- peněžitá pomoc v mateřství,
- vyrovnávací příspěvek v těhotenství a mateřství.

Z dobrovolného pojištění podnikatelů (osob samostatně výdělečně činných – OSVČ) se poskytuje pouze

- nemocenské,
- peněžitá pomoc v mateřství.

To znamená, že OSVČ například nemá nárok na podporu při ošetřování člena rodiny.

Co je nemocenské a denní vyměřovací základ?

Je to dávka, která nahrazuje ucházející příjem (mzdu, plat, odměnu) při pracovní neschopnosti zaměstnance z důvodu nemoci, úrazu, lázeňské péče a podobně. Poskytuje se za kalendářní dny, tzn. i za soboty, neděle i svátky.

Výše nemocenské dávky se stanoví z denního vyměřovacího základu (DVZ), což je vlastně hrubý příjem připadající na jeden kalendářní den. Vypočíte se tak, že veškerý hrubý příjem podléhající odvodu sociálního pojištění zúčtovaný zaměstnanci v rozhodném období se vydělí počtem kalendářních dnů připadajících na toto rozhodné období.

Dosud bylo rozhodným obdobím kalendářní čtvrtletí předcházející kalendářnímu čtvrtletí, v němž vznikla

pracovní neschopnost. **Nově** je rozhodným obdobím období dvanácti kalendářních měsíců před kalendářním měsícem, ve kterém vznikla pracovní neschopnost (eventuálně období od vstupu do zaměstnání do konce měsíce, který předcházel pracovní neschopnosti).

Nová výše nemocenského

Procentní sazba nemocenského za prvé tři kalendářní dny bude činit 25% DVZ (dosud 50 %). Maximální denní nemocenská dávka za prvé tři dny bude snížena jednak v důsledku snížení procentní sazby a dále ještě poklesne díky nové redukci DVZ z dnešních 303 Kč na 140 Kč.

Maximální dávka za 4. až 14. kalendářní den poklesne v důsledku redukce DVZ ze 419 Kč na 386 Kč.

Maximální dávka od 15. dne zůstane na dnešní úrovni 419 Kč.

Maximální nemocenské za prvních 31 dnů pra-

covní neschopnosti bude nově činit 11 789 Kč. (dosud 12 641 Kč). Pokud nárok na nemocenské vznikne před 1. lednem 2004, zůstane výše dávek zachována na úrovni platné pro rok 2003, i když nárok na ně bude trvat po 31. prosinci 2003.

Denní vyměřovací základ a jeho redukce

Vypočtený DVZ nelze pro určení výše nemocenských dávek použít neomezeně. Jsou dány tzv. redukční hranice.

Nově se plně započte příjem DVZ do 480 Kč (tj. I – dolní hranice). Z částky 480 Kč až 690 Kč (tj. II – horní redukční hranice) se započte 60 %. K částce DVZ nad 690 Kč se nepřihlíží.

Pro stanovení nemocenského za prvních 14 dnů pracovní neschopnosti se započte do částky 480 Kč jen 90 %.

Viz tabulka.

Zhruba od průměrné výše měsíčního výdělku 21 160 Kč dochází k nivelizaci nemocenských dávek.

Ing. Alena Vaňková, oddělení daní ředitelství

Tabulka příkladů výše nemocenského v roce 2003 a nově v roce 2004:

Zdroj: Týdeník Ekonom

Měs. mzda hrubá	DVZ 2003	2004 DVZ pro 1 - 14. den	2004 DVZ od 15. dne	Výše dávky 2003 za 1-3. den 50% DVZ	Výše dávky 2003 od 4. dne 69% DVZ	2004 výše dávky za 1-3. den 25% DVZ	2004 výše dávky za 4-14. den 69% DVZ	2004 výše dávky od 15. dne 69% DVZ	Měs. výše nemoc. 2003	Měs. výše od 1. 1. 2004
8 000	261	237	264	131	181	60	164	183	5 461	5 095
10 000	327	296	329	164	226	74	205	228	6 820	6 353
15 000	486	440	488	243	336	110	304	337	10 137	9 403
18 000	545	500	548	273	377	125	345	379	11 375	10 613
21 000	603	558	606	302	417	140	386	419	12 582	11 789
22 000	606	558	606	303	419	140	386	419	12 641	11 789

Zaměstnavatelské jízdenky – II

K četným dotazům týkajícím se omezení možnosti využívat zlevněné zaměstnavatelské jízdenky MHD i v jiných městech České republiky dodáváme:

Všechny dopravní podniky v rámci Sdružení do-

pravních podniků ČR přistoupily k tomuto kroku na základě odborných jednání vedených za účelem řešení názorové nejednotnosti na daňovou problematiku aplikace zákona o daních z příjmů a zákona o dani z přidané

hodnoty v případě poskytování zvýhodněného jízdného zaměstnavatelem provozujícím veřejnou dopravu osob zaměstnancům a jejich rodinným příslušníkům. Závěrečné stanovisko vyústilo k řešení, které by mělo za následek zvýšení daňové zátěže jednotlivých zaměstnanců (nepeněžní příjem) i celé akciové společnosti. Proto bylo od poskytování těchto typů upuštěno.

Obchodně-ekonomický úsek ředitelství



33. část Veveslavín

Jméno Veveslavín, odvozené od osobního jména Veveslav nebo Velislav, zná jistě i mnoho školáků, kteří nepocházejí z Prahy. Mezi významné osobnosti české historie totiž patří zcela jistě Daniel Adam z Veveslavína, knihtiskař, vydavatel, překladatel a autor četných prací, který žil v 16. století. Z Veveslavína sice ve skutečnosti nepochází – narodil se na Starém Městě, ale svůj přídomek od této vsi skutečně odvodil, protože zde jeho otec Štěpán Adam, pražský měšťan, vlastnil jeden dvůr.

Ves patřila mezi ty, s jejichž jménem se můžeme setkat na falzu zakládací listiny břevnovského kláštera, vázané k roku 993. Ať už falzum pochází z kterékoliv doby, uznává se, že vesnice Veveslavín v 10. století



už opravdu existovala. Břevnovský klášter držel Veveslavín až do husitských bouří, kdy ho zabavili Pražané. Podobný osud stihl mnoho vsí v pražském okolí. Někdy čas byla ves v majetku Starého Města, ale brzy byla fakticky rozdělena na dva díly. Jeden, větší, se dostal do správy nejvyššího purkrabství a menší část se vrátila do vlastnictví břevnovského kláštera. Některé dvory v purkrabské části byly v soukromém vlastnictví různých šlechticů a měšťanů, mezi nimiž byl i již zmíněný Štěpán Adam. Veveslavín velmi poškodila třicetiletá válka. Na jejím konci byla klášterní část zcela pustá, v purkrabské části zbyly jen tři domy a teprve v 18. století byl znovu postaven vrchnostenský dvůr. Po přijetí prvního obecního zákona v roce 1849 se stal Veveslavín samostatnou obcí a zůstal jí až do svého připojení ku Praze na počátku roku 1922.

V rámci správního členění hlavního města se stal součástí Prahy XIX., ke které patřily ještě Vokovice, Dejvice, Bubeneč a Sedlec. V roce 1944 byla povolena a v roce 1946 uskutečněna v praxi dílčí změna veveslavínských katastrálních hranic, které byly v některých místech přizpůsobeny komunikační síti a zástavbě. Do té doby na veveslavínském území ležela například malá část areálu vojenské nemocnice a nově byla hranice vedena ulicí Na Petřínách. K Veveslavínu byla současně připojena část původně vokovického území s tramvajovou vozovnou. (Pojmenování „vozovna Vokovice“ ale zůstalo v praxi zachováno dodnes.) V roce 1949 se v rámci reorganizace správy Prahy stal součástí městského obvodu Praha 6, ale malá část byla od 1. ledna 1952 připojena k tehdejší Praze 5. Od další reorganizace, uskutečněné v roce 1960, se celé území Veveslavína stalo součástí obvodu Praha 6 a od roku 1990 patří ke stejnojmenné městské části.

Historické jádro Veveslavína leží jižně od železniční tratě poblíž nádraží. Dodnes zde najdeme některé stavební památky. Nejznámější je veveslavínský zámek z roku 1730. Dnes je tu jen pozůstatek rozsáhlejšího barokního areálu, kterému byla později odbourána boční křídla. Od roku 1903 je v zámku sanatorium a v souvislosti s touto změnou užívání byly v roce 1912 provedeny další stavební úpravy. Ve Veveslavíně najdeme také několik starých hospodářských dvorů. Zajímavým objektem je tzv. vodovodní domek, který vznikl někdy po roce 1555. Připomíná důmyslný vodovodní systém, kterým se kdysi přiváděla voda z Libocké studánky na Pražský hrad.

V letech 1958 až 1965 se uskutečnila výstavba sídliště Petřiny, jehož poměrně velká část leží na veveslavínském území. Je to oblast severně od ulice Na Petřínách. Díky této bytové výstavbě počet obyvatel žijících na katastrálním území Veveslavína významně vzrostl. Samostatný urbanistický komplex od roku 1953 představoval výhodné od vokovické vozovny známý areál Vysoké školy ÚV KSČ, který byl po roce 1990 předán Fakultě tělesné výchovy a sportu UK. V průběhu let bylo v blízkosti areálu postaveno několik domů, ústřední garáže ministerstva vnitra a hotel Krystal. Celý tento soubor staveb na veveslavínském území severně od železniční tratě je označován jako základní sídelní

jednotka Nový Veveslavín.

S územím Veveslavína je také těsně spjat areál známé veveslavínské teplárny. Tento uhelný tepelný zdroj byl uveden do provozu v roce 1961 a jeho hlavním úkolem bylo dodávat teplo na území sídlišť Petřiny a Červený Vrch. Spalovalo se zde nekvalitní uhlí a teplárna dlouhá léta představovala velkou zátěž pro životní prostředí Prahy 6. V roce 1994 byla uvedena do provozu nová výtopna spalující zemní plyn, ke které byl brzy přistavěn ještě malý kogenerační zdroj vyrábějící elektřinu. Stará teplárna je postupně likvidována.

Na začátku 20. století ve Veveslavíně žilo 863 obyvatel. Veveslavín býval především zemědělskou obcí. Jediný průmysl představovala cihelna v severozápadní části území. Pošta v té době byla ve Vokovicích, fara v Dolní Liboci a obec příslušela do politického i soudního okresu Smíchov.

Do připojení ku Praze vzrostl počet obyvatel Veveslavína na 1779, v roce 1961 (díky rozestavěnému sídlišti Petřiny) zde žilo téměř 5 tisíc obyvatel. Maxima dosáhl počet obyvatel v roce 1980 (8 808) a od té doby klesá. Na počátku 21. století ve Veveslavíně bydlelo jen 6060 obyvatel.

Dopravní obsluha veveslavínského území je dnes dána jeho polohou mezi dvěma důležitými městskými ulicemi – Evropskou a Na Petřínách. Přímo Veveslavínem žádná významná komunikace nevede. V dřívějších dobách bylo spojení vesnice s okolím jiné. Hlavní silnice, která spojovala Veveslavín s Prahou bychom možná nečekaně hledali v dnešních ulicích Veveslavínské, Stamicově, Radimově a Břevnovské (mezi Stamicovou a Břevnovskou silnicí vedla přes již zaniklé břevnovské náměstí, které leželo v prostoru mezi dnešními větvemi Anastázovy ulice). Do Prahy se tedy z Veveslavína nejčastěji přijíždělo dnešní Bělohorskou ulicí a do vlastního města se vstupovalo Strahovskou branou, kde se až do vytvoření tzv. Velké Prahy platila potravní daň. Kromě uvedené silnice pochopitelně existovaly i další méně významné polní cesty. V 19. století vznikla okresní silnice dejvicko-vokovická (dnešní západní část Evropské a Kladenské), která propojovala erární silnice karlovarskou a velvarskou. Tím získal Veveslavín nové spojení právě na velvarskou silnici, po které se přijíždělo do Prahy přes dnešní Dejvickou ulici, tj. přes Brusku, přičemž do města se vstupovalo Píseckou branou a Chotkovou silnicí.

Přes veveslavínské území vedla jedna z nejstarších českých železničních tratí – koněspřežná dráha z Brusky do lánského polesí. Jednalo se o nákladní podnik, jehož cílem bylo zásobování Prahy dřívím, později také uhlím. První přeprava dřeva po celé trati z Lán do Prahy (Brusky) se uskutečnila 21. července 1831. Ve Veveslavíně byla pravděpodobně vypořádkována pro míjení protijedoucích vlaků. V roce 1858 byla na koněspřežce zavedena také

přeprava osob, ale podle dosavadních poznatků ještě nebylo ve Veveslavíně osobní nádraží. To bylo zřízeno až v souvislosti s přestavbou dráhy na parostrojní železnici, která se uskutečnila v roce 1863. Ve Veveslavíně byla postavena výpravní budova a 4. listopadu 1863 zde byl zahájen pravidelný provoz, který zajišťovala soukromá společnost Buštěhradské dráhy. Cestující se ale vlakem dostali jen do Brusky, tj. na dnešní nádraží Praha-Dejvice. Dál mohli pokračovat buď omnibusem nebo pěšky Píseckou branou. Zlepšení nastalo o tři roky později – 27. dubna 1868 byla uvedena do provozu nová trať spojující Brusku s nádražím Bubny, a protože bylo možné pokračovat po trati Severní státní dráhy až na

nádraží v Praze (dnešní Masarykovo), získali Veveslavínští na dlouhá léta kvalitní spojení s hlavním městem. Jízda vlakem trvala 34 minut a ve III. vozové třídě stála 18 krejcarů, v I. třídě dvojnásobek. Na přelomu 19. a 20. století zastavovalo ve Veveslavíně denně 5 párů vlaků a v následujících letech jejich počet vzrůstal jen zvolna; v roce 1924 tudíž v pracovní dny jezdilo 10 párů vlaků, z nichž část končila v Bubnech, odkud se muselo dále pokračovat tramvají.

Protože byl na svoji dobu Veveslavín poměrně daleko od Prahy (a ani jeho význam nebyl příliš velký), nepatřila jeho dopravní obsluha městskou hromadnou dopravou na přelomu 19. a 20. století mezi priority nových Elektrických podniků. První doložené úvahy o možné stavbě tramvajové trati zatím nalézáme až v roce 1919, kdy se uvažovalo o spojení přes Střešovice, tj. dnešní, poměrně strmou a úzkou Veveslavínskou ulici. Současně se zvažovala i druhá trať do sousedních Vokovic. Do centra obce ale tramvaje nikdy nepřijely.

Ve dvacátých letech 20. století dostala železnice konkurenci v podobě autobusové dopravy. V závěru roku 1926 získal koncesi pro linku Kladno – Praha kladenský podnikatel Matěj Bendák. Ačkoliv měl koncesi jen k Brusce, jezdil až na náměstí Republiky. Pro nedostatek podkladů nemůžeme posoudit, kterým dopravním prostředkem byla cesta výhodnější. Jízda autobusem byla zřejmě asi o deset minut kratší. Brzy začaly na Kladno jezdit také státní autobusy (ČSD).

Od 6. ledna 1933 začaly do Vokovic k nové vozovně jezdit i tramvaje. Pro obyvatele Veveslavína měla význam především stanice Nádraží Veveslavín. Tím získala tato část Prahy v zásadě definitivní základní dopravní spojení. První linkou tady byla „třiadvacítka“, později na mnoho let linka č. 11. Od poloviny 60. let měla význam také autobusová linka č. 135 (později na čas pod č. 235), která patřila do tzv. překryvné autobusové sítě.

Nesmíme opomenout ještě druhou, střešovickou traťovou větev. Od 16. května 1938 mohli obyvatelé domků podél Veveslavínské ulice docházet „do kopce“ na novou tramvajovou konečnou k vojenské nemocnici. Teprve v té době začala vlastně vznikat v dnešní podobě ulice Na Petřínách. Od roku 1950 byla tato trať prodloužena až na Petřiny a na přelomu padesátých a šedesátých let nabyla základní význam především pro obyvatele sídliště Petřiny. Obyvatelům Petřin začaly postupně poskytovat zajímavá spojení také různé autobusové linky, které zajistily přímé spojení například do Břevnova a na Smíchov.

Zemětřesení v linkovém vedení Prahy 6 přinesl 12. srpen 1978, kdy zahájila provoz linka A metra



Foto: Petr Malík

a pro obyvatele Veveslavína, ať už dolního (starého a tzv. Nového) či horního (Petřin) se staly důležitými přestupními uzly terminály u stanice metra Leninova (dnes Dejvická) a Hradčanská.

Dnes je čas od času předmětem vášnivých polemik přestavba tratě někdejší Buštěhradské dráhy na rychlodráhu, která by zajišťovala spojení na letiště, případně na Kladno. Velká část obyvatel Prahy 6, včetně vedení městské části se dožaduje prodloužení metra. Jakým dopravním prostředkem budou obyvatelé Veveslavína cestovat, to ukáže až budoucnost. V každém případě bude nový dopravní prostředek vyžadovat značné finanční náklady.

-pf-, fp-

Na jaře na shledanou v muzeu

Tak nám v Muzeu městské hromadné dopravy proběhla další úspěšná sezona. Otevřeli jsme už tradičně o víkendů na rozmezí března a dubna. Expozici historických městských dopravních prostředků, které jezdily pražskými ulicemi, mohli návštěvníci shlédnout až do poloviny listopadu. V průběhu 74 výstavních dnů jich bylo přes 8 tisíc a navíc ve všední dny navštěvují naše podnikové muzeum ohlášené skupiny, vesměs školní výpravy. Takže se možná už můžeme příští rok těšit na stotisíců návštěvníka, protože k 30. listopadu letošního roku jich bylo 92 363.

Některé dny nebo víkendy byl vstup do muzea zdarma – jednalo se o Den muzeí v květnu, v září pak Všední den Prahy 6 a Dny evropského dědictví. Dny evropského dědictví jsou významnou celokontinentální kulturně poznávací a společenskou akcí, která se koná od roku 1991 pod záštitou Rady Evropy. Hlavním cílem je rozšíření a zvýšení všeobecného povědomí o našem kulturním dědictví, a kromě jiného chránit kulturní dědictví v nejrůznějších slova smyslu, podporovat otevřený a svobodný pohled na kulturu, zlepšit informovanost o jiných kulturách atd. Poprvé tuto ideu propagovala Francie v roce 1984 a hned následující rok se obdobných aktivit zúčastnilo několik dalších evropských zemí. Česká republika se k myšlence Dnů evropského dědictví přihlásila v roce 1991. Dnes se k jejímž myšlenkám hlásí 47 zemí Evropské kulturní konvence. Pro veřejnost je zpřístupněno co nejvíce zajímavých a výjimečných památek, v objektech

běžně přístupných může být vstup zdarma. K této akci se přidalo i Muzeum MHD v Praze, jehož ojedinělý soubor historických vozidel městské hromadné dopravy a s ním souvisejících předmětů je mimořádně cenným dokladem vývoje městské hromadné dopravy v Evropě a svědčí o značné řemeslné zručnosti našich předchůdců. Sbírku vozidel doprovází expozice písemných a fotografických dobových materiálů, které návštěvníky seznámí s historií městské hromadné dopravy v Praze. Jeden z nejdůležitějších cílů Dnů evropského dědictví – zlepšení informovanosti o jiných kulturách – plní podnikové muzeum pražského Dopravního podniku beze zbytku. Svědčí o tom velké množství nejen našich, ale i zahraničních návštěvníků.

Aby Muzeum městské hromadné dopravy patřilo i nadále mezi oblíbená technická muzea, je třeba věnovat doplňování a udržování exponátů patřičnou pozornost. Ani letos tomu nebylo jinak. Byly dokončeny drobné úpravy na montážním voze Škoda RT-Schörling č. 6-0220, kterému doplňky dodávají vzhled z roku 1969. Teď jen zbývá oprava zaseknutého motoru v DOZu Hostivař, aby byl vůz připraven do další sezóny. Také na dalším montážním voze Mercedes č. 92 byly provedeny drobné úpravy a doplněna dobová výstroj. Oba montážní vozy mají již vystaveny nové průkazy historických vozidel a budou jako veteráni způsobilé provozu. Byla dokončena celková oprava vlečného vozu krasin č.1314 a oprava karoserie vlečného vozu vamberák č.738, kde zbývá nalakovat ještě jeden bok. U obou

vozů budou počátkem roku 2004 prováděny zkušební jízdy. Celková oprava pokročila v roce 2003 i u autobusu RO, kde má na práci největší podíl odštěpný závod Autobusy. Po dokončení hrubé stavby karoserie a nastříkání spodku vozu vstoupí do opravy i odštěpný závod Elektrické dráhy zajištěním materiálu a ruhlářskými pracemi. V roce 2003 byla prováděna oprava dalších součástí trakčního vedení, jejichž větší část se podařilo umístit do 3 větších nových vitrín. Výstava je nyní velmi obsáhlá a ukazuje trakční výstroj z různých provozních období.

V současné době se již pracovníci muzea připravují na další sezónu, aby byla přinejmenším tak dobrá, jako ty minulé. A můžete se připravovat a těšit i vy – kromě jiného vyjde nový průvodce muzeem s velkým množstvím fotografií a nákresů. Součástí průvodce bude na rozdíl od minulého i popis sbírkových předmětů a tematických výstav. Tak na jaře na shledanou... -MJ-



Foto: Petr Malík

NAPSALI O NÁS

Večerník Praha (15. 12. 2003)

Cestující v autobusech trápí tma

Řadu cestujících rozčiluje, že v částech vnitřního prostoru autobusů je slabé osvětlení. Nejenže to znemožňuje čtení, ale také zvyšuje nebezpečí případného zranění a usnadňuje práci kapsářům. Předpis Dopravního podniku dává řidiči volnou ruku, jakou intenzitu světla zvolí. Intenzita osvětlení vnitřního prostoru je u většiny autobusů pražské MHD rozdílná. Zatímco v zadní části vozů svítí zářivky naplno, ve zbylé části funguje většinou pouze tlumené osvětlení. To mnoho cestujících rozčiluje. Navíc je v setmělém prostoru plném stojících cestujících větší riziko případného zranění či kapesních krádeží. Přitom některé autobusy jsou naplno osvětleny celé, což nedává logiku. Jak je tento rozdíl možný? Znamená to, že ve většině autobusů je rozbité osvětlení? Zde problém není. Podle vnitřního předpisu Dopravního podniku je totiž na libovůli řidiče, jakou intenzitu světla si zvolí. Mnoha

řidičům totiž při plném osvětlení vadí zrcadlení siluet cestujících na předním skle, a proto hůř vidí jízdní dráhu před sebou.

MF Dnes (12. 12. 2003)

Jako stopař

Bydlet kousek od tramvajové vozovny na Pankráci má své výhody. Obzvláště pozdě večer je velmi příjemné, pokud vám jízdní řád na náměstí Bratří Synků ukazuje, že nejbližší tramvaj na Pankrác jede až za čtvrt hodiny, a najednou se před vámi objeví zcela nečekaně vyhrátá tramvajová souprava, která sice jede na konci šichty jen do vozovny, ale cestou nabírá cestující. Jet i mimo jízdní řád je zkrátka fajn, ale nesmíte si na to moc zvykat. Předevčirem jsem totiž večer opět čekal na Bratří Synků na tramvaj doufaje, že se v mrazu dočkám brzy nějaké tramvaje, která pojedje na Pankrác. A vskutku. Za pár minut se objevila jakási tramvaj. Zastavila, dveře však neotevřela. Jen zlomyslně zacinkala a prázdná odjížděla

na Pankrác. Připadal jsem si jako stopař, u kterého po dlouhém stopování v dešti zastavuje luxusní auto, ale jeho řidič po chvíli váhání šlápně na plyn.

Večerník Praha (11. 12. 2003)

Tramvaje dostávají přednost

Zvýšit bezpečnost provozu a také urychlit cestování veřejnou dopravou má rozběhnutý projekt preference tramvajů a autobusů před automobily na pražských křižovatkách. Nejlépe je na tom zatím tramvajová linka 3, na její trase přibudou letos další čtyři křižovatky, kde budou mít soupravy přednost. Ne všude je však možné MHD preferovat, lepší situace je v okrajových částech města. Tramvaj či autobus se blíží ke křižovatce a světelná signalizace ihned dává pokyn k jízdě. Není to náhoda. Ale nastavení v rámci projektu preferencí tramvajů a autobusů před automobilovou dopravou. U tramvajů se tento model zatím nejvíce aplikuje na lince č. 3. Ta má na trase 29 křižovatek a na devatenácti z nich mají tramvaje díky nastavení signalizace vždy volný průjezd bez čekání. **Vybral ing. Jan Urban**

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka 11/2003: Milenec je jako zakázané ovoce. **Tajenka 12/2003:** Vánoce jsou vánoce a pečeně jest jejich sestra.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
A																				
B																				
C																				
D																				
E																				
F																				
G																				
H																				
I																				
J																				
K																				
L																				

ryba; senoseč; česká strana. – 19. Pouze; kalaba; však. – 20. Hrací list; kus ledu.

Pomůcka: anona, apar, soba

PaedDr. Josef Šach

VODOROVNĚ: A. Trhlina; defekt; bojiště; ztvrdlá kůže. – B. 1. díl tajenky; část vozu. – C. Vidina; dešťový svod; zpěvný hlas; plocha; český klášter. – D. Iniciály běžce Zátopka; Ben Malík; moc; dobový; africká dřevina. – E. Dlouhá blůza; koňčatina; chytat; jeskyně; ouha. – F. Pádová otázka; ostrovní stát; neshoda (zastarale); Sarmat; boxerský úder. – G. Dvojice; český malíř; harmonicky znít; stará zbraň; asijský veletok. – H. SPZ Litoměřic; lesní šelma; školník; asijský sokolík; turecký palác. – I. Stupeň vývoje; druh tkaniny; spisovat; trutnovský podnik; plošná míra. – J. Výklenek ve zdi; krátké kabáty; část ruky; noční pták; domácí Olga. – K. Značka radia; 2. díl tajenky. – L. Pražský podnik; mravouk; Krokova dcera; stromový porost.

SVISLE: 1. Sečná rána; otočný nosník. – 2. Šeřík; trnovník; označení kamionů. – 3. Říční ryba; jména psa; druh nápoje. – 4. Předložka; na jiné místo; zvětšovací sklo; Evropan. – 5. Africká opice; parková květina; lyže. – 6. V termínu; pocit dlouhé chvíle; úhor. – 7. Zlý skřítek; slovanská místnost; návod. – 8. Předložka; váha; pouze; spojka. – 9. Pěna do koupele; předložka; výzva k tichu. – 10. Šlehaný pokrm; zimní měsíc; janinský paša. – 11. Čidlo zraku; mužské jméno; vojenský útvar. – 12. Druh gibbona; opojit; vojenský odvod. – 13. Název písmene; pásovec třípásý; plesk; značka ceru. – 14. Český dirigent; mongolský rolník; část utkání. – 15. Ojezdit; klep; domácí zvíře. – 16. Jestli; asijská pálenka; pastýřská píšťala. – 17. Značka oerstedu; Judův syn; jméno papouška; citoslovice podivu. – 18. Bezostná



Loňská sezóna začala na lanovce trochu později. Lanovka byla připravena na zahájení provozu již dříve, ale po povodních v srpnu 2002 byla dolní část zoologické zahrady natolik poničena, že do ní bylo možno návštěvníky vpustit až 1. května 2003.

Jen pro připomínku, dolní stanice lanovky byla zaplavena do výše 7,1 metru a zázemí lanovky skládající se z mobilních buněk bylo zničeno úplně. Mnoho Pražanů i návštěvníků města bylo informováno o tragických následcích, a proto se vydali na prohlídku i její spodní části. Vzhledem k sesuvům skály v zadní části zoologické zahrady, za výběhem kozorožců, byla uzavřena obvyklá trasa prohlídky a mnoho návštěvníků využilo možnosti dostat se do horní části zahrady pomocí naší lanovky. Tento havarijný stav nám přispěl ke zvýšení počtu cestujících. Přestože okolí dolní stanice lanovky připomínalo víc staveniště než zoologickou zahradu, přepravila během 118 dní provozu, tj. do 12. října, 133 325 cestujících, a tak tržby za jízdné

Minulý DP-KONTAKT přinesl článek o tom, že každý podle svého jména někam patří. Neplatí to však pouze o jménu, nýbrž mnohem širěji. Přesvědčil se o tom předchozí měsíc.

V polovině listopadu byl jeden z mých kamarádů v autobuse Dopravního podniku okraden. V tlačenici u krčské nemocnice jen na mžik ztratil stoprocentní kontrolu nad svou taškou a bylo mu to osudné.

Kontaktoval mě a ptal se, zda mu může být vystaven duplikát roční jízdenky, neboť pátý díl dokladu má doma a mohl by se jím prokázat stejně jako potvrzením od policie o krádeži dokladů. Vzněl jsem proto dotaz na našem odborném útvaru a bylo mi vysvětleno, že podobný postup není možný. Tarifní ustanovení takovou praxi neumožňují.

Je to škoda. V případě pozitivní odpovědi bychom zcela jistě získali v očích našich zákazníků vyšší renomé. Vždyť krádeže nejsou nic neobvyklého, spíše naopak. Jen včera se jedna dáma „pochlubila“, že už byla okradena třikrát...

Nemohl by uvedený případ vést k novoročnímu závazku, že se pokusíme být vstřícnější k našim cestujícím? Začátek roku je k tomu ideální příležitostí.

Sezona 2003 na lanovce v ZOO

převýšily náklady na její provoz. Průměrný podíl 43 % přepravených osob lanovou dráhou vztažený k počtu návštěvníků ZOO v provozní dny lanovky dokladuje její oblíbenost.

Ale vrátíme se k tomu, co předcházelo. Přes zimu a začátkem jara se za úsilí všech zaměstnanců lanové dráhy a dodavatelských organizací podařilo zvládnout opravy všech částí lanovky. Obnovilo se její zázemí, skládající se ze čtyř mobilních buněk. Proběhly prověrky, revize, prohlídky a zkoušky a další úkoly spojené s provozem lanovky tak, aby byla schopna bezpečného provozu s cestujícími již o velikonočních svátcích. Přes obrovskou snahu vedení i ostatních pracovníků ZOO a jejich dodavatelů se ale podařilo zajistit bezpečné přístupové cesty pro veřejnost až k 1. květnu, což teprve umožnilo zahájení provozu lanovky a vedle ní umístění pavilonu velkých želv.

V průběhu loňského horkého léta se v sousedství lanovky stavěl pavilon Amazonka, ve kterém budou umístěni ptáci, a to mělo za důsledek značné zvýšení

prašnosti a kladlo vysoké nároky na pracovníky obsluhy lanovky i na její zařízení. Přesto se v průběhu provozu sezony 2003 nevykly žádné problémy technického rázu, které by narušily přepravu cestujících. Z toho vyplývá, že práce na opravě strojního zařízení byly provedeny kvalitně. Nově instalované elektrické zařízení ovládání pohonu lanovky, ozvučení tratě a telefonní spojení pracovalo rovněž bez závad. Provoz lanovky je možno i z hlediska propagace Dopravního podniku hodnotit kladně.

Po zhoršení počasí a poklesu počtu návštěvníků byl provoz v neděli 12. října ukončen. Následně se provedly veškeré kontroly, údržby, demontáž sedaček, povolení nosného lana a dalších. Obsluha si vybere svoji dovolenou, aby načerpala síly na přípravu lanovky na příští sezonu. Během ní se cestující mohou těšit na jízdu nad právě budovanou voliérou pro valdrapy a ibisy skalní.

Karel Raba,
služba technologických zařízení o. z. Metro



OHLASY VLASTNÍMA OČIMA

Neuplynulo mnoho dní a jiný z kamarádů se mě ptá. „Proč v těch tramvajích tak topíte, je tam strašný vedro, po několika stanicích jsem byl úplně propocen.“ Psala se tehdy polovina listopadu a klima bylo poměrně příjemné.

Možná jste to zažili i na vlastní kůži a skutečně mohu potvrdit, že některá vozidla byla přetopena. Nastoupil jsem na Národní třídu a na Újezdě jsem se musel svléknout, jaké mi bylo horko.

Několikrát jsme na stránkách podnikového měsíčníku psali o vytápění v tramvajích, ale je fakt, že v průběhu listopadu jsem několikrát nastoupil do velice vyhřátého vozu. Nevím, jestli to byl pokyn nebo to byla jen aktivita konkrétních řidičů. Spíše bych se přiklonil k druhé možnosti, neboť jsem v tom samém období cestoval i vozidly s příjemným klimatem, odpovídajícím venkovní teplotě.

Případ třetí mě zaskočil nejvíce. Okradený kamarád si záhy koupil i roční kupon na rok 2004 a volá mi,

proč jsou jízdenky tak velké, že se jen s velkým vypětím vejdu do nových průkazek, které jsou od 1. prosince nezbytné.

Jen nevěřičně jsem kroutil hlavou a myslel si, že se jedná o nějaké nedorozumění. Neuplynuly ani dva týdny a zvoní telefon. Na druhé straně byla jedna z kamarádek a ptala se mě, proč jsou roční jízdenky tak velké, že se ani nevejdou do průkazek. Odpovědět jsem nedokázal.

Vím, že po dlouhých letech jsme přistoupili ke změně formátu předplatních jízdenek, ale proč jejich rozměr neodpovídá průkazce, to nechápu. Co si v tu chvíli myslí obyčejný zákazník, to se mi nechce ani domýšlet. Jedno je však jisté, nic pozitivního to nebude.

Nepřijdou vám takové lapálie zbytečné?

Nezbývá než věřit, že jich bude v novém roce 2004 co nejméně. Ať je o den delší rok příjemný, šťastný a co nejméně konfliktní.

Příjemné lednové zimní radovánky. **-bda-**

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V lednu 2004 oslavuje 66. narozeniny:

Alois Mejzr – M, služba ochran. systému (23).

V lednu 2004 oslavuje 65. narozeniny:

Vladimír Mallát – Ř, odd. přeprav. průzkumů (38).

V lednu 2004 oslavují 60. narozeniny:

Jan Gerát – A, garáž Kačerov (23),

Josef Jebavý – M, služba ochran. systému (35),

Pavel Klein – ED, provozovna Kobylisy (42),

Josef Klik – M, dopravní úsek (35),

František Kopřiva – ED, prov. opr. tramvají (42),

Pavel Krejčí – A, garáž Klíčov (42),

Marta Křížová – ED, prov. opravná tramvají (15),

Pavel Málek – ED, provozovna Strašnice (42),

Petr Merkl – ED, provozovna Vokovice (31),

František Navrátil – ED, prov. Vokovice (10),

Petr Nedvěd – M, sl. elektrotechnická (36),

Petr Pichler – ED, prov. opravná tramvají (35),

Evžen Salcburger – A, garáž Kačerov (12),

Jiří Urban – Ř, odd. autoprovozu (37),

Vladimír Zelinka – M, technický úsek (25).

V lednu 2004 oslavují 50. narozeniny:

Karel Brožek – ED, provozovna Strašnice (22),

Jaroslava Fišerová – A, garáž Řepy (15),

Jaroslav Jánský – ED, prov. Hloubětín (13),

Alena Kiršnerová – A, garáž Klíčov (26),

Zbyněk Skalický – ED, prov. vrchní stavba (30),

Milan Sviták – A, garáž Vršovice (10),

František Svoboda – M, sl. elektrotechnická (14),

Karel Šindelář – A, garáž Řepy (24),

Josef Tomeš – Ř, odd. dispečink MHD (24),

Jaroslav Tvrđý – ED, provozovna Motol (17).

Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea,

ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtěli být zveřejnění srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešli:

Jaroslava Čechová – A, garáž Klíčov (10),

Tibor Hlávka – A, garáž Řepy (13),

Jindřich Kot – A, garáž Kačerov (35),

Antonín Martinovitz – A, garáž Klíčov (28),

Eva Škutchanová – A, garáž Klíčov (26)

Do invalidního důchodu odešel:

Jiří Florian – ED, provozovna Kobylisy (12).

Všem děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.

Vzpomínáme:

26. listopadu 2003 nás ve věku nedožitých 53 let opustil pan Karel Horák – ED, provozovna Hloubětín, který pracoval u DP 32 let.

26. listopadu 2003 nás ve věku 47 let opustil pan Miroslav Rajniš – ED, provozovna Strašnice, který u DP pracoval 29 let.