

Kolektivní smlouva na rok 2005 byla podepsána!

V průběhu měsíce prosince pokračovala intenzivní jednání o podobě Kolektivní smlouvy Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti na rok 2005. Úkolem setkání sociálních partnerů bylo projednávání dosud neuzavřených kapitol kolektivní smlouvy.

Postupně se podařilo dosáhnout dohody ve většině bodů kolektivní smlouvy, zejména v těchto oblastech: pracovní právní vztahy, dopravně provozní oblast a sociální oblast. Byl zachován současný způsob čerpání sociálních nákladů, zaveden příspěvek na rehabilitaci ve výši 300,- Kč na rok pro jednoho zaměstnance, zachována zůstává i výše hodnoty stravenek a výše příspěvku zaměstnavatele na penzijní připojištění. Byl zvýšen příspěvek na čištění stejnokroje.

Nejdiskutovanějším tématem nové kolektivní smlouvy, které bylo potřeba vyřešit, byla oblast mzdová. Splnili jsme jeden z hlavních úkolů nové kolektivní smlouvy, a to sjednocení systému odměňování v celé akciové společnosti. Byl zaveden jednotný způsob rozdělování pobídkových složek mzdy. Příplatek za dosaženou praxi bude u ři-

dičů MHD zachován ve stávající podobě, u ostatních profesí dojde ke sjednocení. Po sérii složitých jednání mezi zaměstnavatelem, zástupci odborových organizací a zástupci vlastníka byl dohodnut nárůst mzdových nákladů ve výši korespondující s odhadovanou výší inflace. Na základě tohoto nárůstu došlo ke konkrétnímu nastavení mzdových tarifů, které bylo akceptováno zástupci všech odborových organizací. Vzhledem k tomu, že nebyla žádná nevyřešená témata, mohlo dne 22. prosince 2004 dojít ke slavnostnímu podpisu Kolektivní smlouvy na rok 2005.

Závěrem si dovoluji poznamenat, že uzavření kolektivní smlouvy je zásadní pro fungování celé akciové společnosti, zvláště v období probíhajícího Transformačního projektu našeho podniku, a podpis kolektivní smlouvy je pro nás všechny úspěchem. V průběhu všech jednání byla zřetelně patrná snaha zúčastněných podepsat kolektivní smlouvu do konce roku 2004. Dovoluji si proto poděkovat všem, kdo se podíleli na korektním průběhu celého kolektivního vyjednávání.

Ing. Jaroslav Ďuriš, personální ředitel



Účastníci kolektivního vyjednávání s podepsanou kolektivní smlouvou na rok 2005.

Foto: Petr Malík



**4. prosinec:
Autobusy
opustily Dejvice**

6 a 7



**Bezbariérové
přístupy
do stanic metra**

8



**Provoz autobusů
s palivovými články**

18 a 19



**Transformační
projekt – 8**

Příloha

Dne 15. července 1942 vyhlásil primátor hlavního města Prahy sloučení dosavadních Elektrických podniků hlavního města Prahy, Pražské obecní plynárny a Vodárny hlavního města Prahy do nového podniku nazvaného **Městské podniky pražské** (MPP). Myšlenka vytvoření velkého společného podniku, který by zajišťoval chod městské infrastruktury, nebyla ničím novým, takže označit spojení hlavních městských podniků za svévolný akt okupační správy by možná nebylo namístě. Poprvé se myšlenkou sjednocení Elektrických podniků, Pražské obecní plynárny a Vodárny hlavního města Prahy zabývaly městské orgány v letech 1921 a 1922, kdy měly vzniknout tzv. Pražské obecní podniky. Ty měly mít společnou správní radu, revizní výbor, ale pět samostatných ředitelství – pro elektrárnu, plynárnu a vodárnu (jednotky výrobní), dále pro elektrické

dočeské elektrárny, národní podnik, které mezi jinými elektrárenskými podniky zahrnuly i majetkovou podstatu Městských podniků pražských týkající se výroby a distribuce elektřiny. Plynárenská část MPP byla znárodněna vyhláškou ministra obchodu č. 1233, rovněž ze 7. března 1946, a zahrnuta do národního podniku Západočeské elektrárny. Protože MPP opustily i vodárny, zbyla v Městských podnicích pražských jediná organizační složka: veřejná doprava. Proto byly 6. září 1946 Městské podniky pražské přejmenovány na Dopravní podniky hlavního města Prahy. Tím se Dopravní podniky staly přímým nástupcem jak bývalých Městských podniků pražských, tak vlastně i Elektrických podniků hlavního města Prahy.

Je pravděpodobné, že poměrně dlouho po osvobození přetrvávalo organizační členění z dob Městských

• kterou se nová struktura oznamovala zaměstnancům.
• V tomto textu je drobná nepřesnost – v čele DP nebyl ředitel, nýbrž ústřední ředitel. Ředitelství dále tvořili náměstek ústředního ředitele, dva přednostové skupin a čtyři přednostové odborů. Skupiny a odbory byly v organizačním schématu na stejné úrovni, tj. odbor nebyl součástí některé ze skupin. Skupiny a odbory se členily na oddělení, některé odbory se členily na služebny. Struktura Dopravních podniků byla následující:

- **Skupina 1 – sociálně politická**
- Oddělení 11 – všeobecné věci osobní
- Oddělení 12 – konkrétní věci osobní
- Oddělení 13 – odd. sociální
- **Skupina 2 – právní a správní**
- Oddělení 21 – odd. právní
- Oddělení 22 – odd. správní

Za správné, hospodárné a odborné řízení podniku odpovídá ředitelství v čele s ředitelem... aneb Jak se vyvíjela organizační struktura Dopravního podniku (2)

dráha a prodejnu proudu, plynu a vody, tj. distribuci (jednotky spotřební). Záměr obřího městského podniku se tehdy neuskutečnil.

Předmětem činnosti Městských podniků pražských se stalo „zásobování obyvatelstva proudem, plynem a vodou, spalování a hospodářské využití odpadků, jakož i provozování kolejové a pouliční dopravy ve smyslu obecní politiky, sloužící obecnému prospěchu.“ Správu nové firmy a její vnitřní strukturu podrobně určoval Podnikový statut Městských podniků pražských. Bohužel, tento dokument se nepodařilo zatím objevit. A tak ze skromných informací víme, že se Městské podniky pražské označovaly za decernát, v jehož čele stál decernent pro obecně prospěšné a dopravní podniky, který byl také označován jako *První ředitel podniku*. Vůči ostatním ředitelům měl *neobmezené právo nařizovací*. Decernent či První ředitel byl fakticky přímým zástupcem pražského primátora, který *byl nejvyšším představitelem všech zaměstnanců a dělníků*.

Městské podniky pražské byly rozděleny do pěti hlavních oddělení, očíslovaných z dnešního pohledu poněkud nelogicky, v jejichž čele stáli ředitelé:

- hlavní odd. 0 (První ředitel podniku)
- hlavní odd. 4 (ředitel elektrárny)
- hlavní odd. 5 (ředitel plynárny)
- hlavní odd. 6 (ředitel vodárny)
- hlavní odd. 7 (ředitel veřejné dopravy)
- hlavní odd. 8 (obchodní ředitel podniku).

Dále víme jen to, že hlavní oddělení se podle pracovních a odborných hledisek členila na oddělení v čele s přednostou, který byl odpovědný řediteli. Krátce po osvobození, při přípravě jedné z četných poválečných organizačních změn Dopravního podniku, někdo zapsal rukou do jedné srovnávací tabulky několik údajů, které evidentně pocházejí „odkudsi z hloubi paměti“ a nelze je brát za hodnověrný pramen, ale pouze zlomkový nástin vnitřní struktury hlavního oddělení 6. Z nich vyplývá, že existovala například oddělení č. 721 Stavební oddělení; (do něho patřily organizační jednotky 721a – Vrchní stavba, 721b – Budovy a budovní zařízení, 721c – Čištění kolejí), č. 733 Lehká údržba (733a – Kolejová vozidla, 733b – Autobusy a trolejbusy).

Zásadní vliv na další tradiční společnou existenci elektráren a veřejné dopravy měl dekret prezidenta republiky ze dne 24. října 1945 č. 100/1945 Sb., o znárodnění dolů a některých průmyslových podniků. Na jeho základě vydal ministr průmyslu (mezi jinými) vyhlášku č. 1228 ze 7. března 1946, kterou zřídil Stře-

• podniků pražských. O této době nejsou k dispozici spolehlivé informace. Teprve v květnu 1947 ředitelství Dopravních podniků konstatovalo v návrhu nové organizace DP, že „*usiluje, aby co nejdříve skončily chaotické organizační poměry, ... které ... jsou příčinou vážných hospodářských škod*.“ Komise pro Dopravní podniky, která existovala při Ústředním národním výboru hl. m. Prahy, schválila na návrh ředitelství Dopravních podniků novou organizaci podniku, aby bylo dosaženo co největší hospodárnosti v provozu a zaručeno co nejobornější řízení podniku a jeho složek...“ „*Za správné, hospodárné a odborné řízení podniku odpovídá ředitelství v čele s ředitelem, který je zároveň odpovědným správcem provozu ve smyslu železničního zákona*“, uvádí se v podnikové vyhlášce č. 44/47,

• **Odbor I – dopravní**
• Oddělení I/1 – dopravní oddělení elektrických drah.

- Členilo se na 8 služeben:
- Služebna I/10 – ústřední výpravna
- Služebna I/11 – jízdní řády
- Služebna I/12 – traťová služba
- Služebna I/13 – kárná a pořádková agenda
- Služebna I/14 – osobní věci dopravního personálu
- Služebna I/15 – provozní statistika
- Služebna I/16 – přepravní a tarifní věci
- Služebna I/17 – služba výhybkářská
- Oddělení I/2 – dopravní oddělení autobusů a trolejbusů
- Oddělení I/3 – Lískárna





Odbor II – dílenský

Oddělení II/1 – dílny pro opravu vozů
 Oddělení II/2 – dílny kolejových konstrukcí
 Oddělení II/3 – dílny vozoven
 Oddělení II/4 – dílny a údržba vrchního vedení

Odbor III – stavební

Oddělení III/1 – odd. projektové
 Oddělení III/2 – stavba a udržování tratí
 Oddělení III/3 – stavba a udržování budov

Odbor IV – účetní a finanční

Oddělení IV/1 – ústřední účtárna
 Oddělení IV/2 – provozní účtárna
 Oddělení IV/3 – osobní účtárna
 Oddělení IV/4 – pokladna
 Oddělení IV/5 – účetní revize

Kromě toho existovalo 6 oddělení podléhajících přímo ústřednímu řediteli: 01 – sekretariát, 02 – pošta došlá, 03 – pošta výchozí, 04 – technicko-hospodářská kontrola, 05 – odd. nákupní a 06 – sklady. Zcela samostatnou organizační jednotkou byla úřadovna Penzijního fondu.

Uvedená vyhláška se stala základním kamenem další organizační výstavby podniku, která měla být provedena postupně shora až k nejmenším pracovním skupinám. Můžeme se jen dohadovat, kam až nová

organizace v praxi dospěla. Rozhodně netrvala dlouho – jen dva roky.

Na základě nových československých právních předpisů byly Dopravní podniky hlavního města Prahy zakládací listinou z 15. dubna 1949 se zpětnou platností od 1. ledna 1949 přetřansformovány do nového subjektu – komunálního podniku. To se projevilo i v oficiálním názvu, který zněl **Dopravní podnik hl. města Prahy, komunální podnik**. Podnik byl označen za národní majetek v komunálním vlastnictví hlavního města Prahy.

„Je bezpodmínečně nutné zjednodušiti a zrychlit práci, zavěsti osobní zodpovědnost všech pracovníků, zdokonaliti kontrolu, prováděti správnou kádrovou politiku, zjednotiti žádoucí pracovní soulad a pořádek na všech pracovištích a zdolati tak těžké úkoly, které jsou před náš podnik postaveny pětiletým hospodářským plánem,“ uvádí se ve vyhlášce č. 31/1949, kterou byla zavedena 9. května nová organizační struktura DP.

V čele Dopravního podniku stanul místo ústředního ředitele správce (to se týkalo všech komunálních podniků), který měl k dispozici svého zástupce. Dále byli určeni čtyři další vedoucí úředníci – vedoucí odborů plánovacího, správního, provozního a kontrolního, kteří byli označováni jako správci odborů.

Ústřední správu podniku tvořily tyto organizační jednotky (odborní) a společná oddělení:

50 – Správce

51 – Kádrové oddělení

60 – Plánování

61 – Projekty

70 – Správa

71 – Účtárna finanční a rozpočetnictví

72 – Účtárna mzdová

73 – Účtárna provozu

74 – Účtárna skladní

75 – Materiální služba

76 – Pošta

77 – Osobní a sociální věci

78 – Statistika a kalkulace

80 – Provoz

81 – Tarifnictví D. A. T.

(tj. drah, autobusů a trolejbusů)

90 – Kontrola

Dále bylo ustaveno osm provozních oddělení, v jejich čele stáli správci oddělení:

11 – Stavba a udržování budov

12 – Stavba a udržování tratí

13 – Elektrické zařízení tratí

14 – Těžká údržba strojní a elektrotechnická

15 – Lehká údržba kolejových vozidel

16 – Lehká údržba trolejbusů

17 – Dopravní oddělení elektrických drah

18 – Dopravní oddělení autobusů a trolejbusů.

Vyhláška neuvádí, kam spadala lehká údržba autobusů. Nová struktura se podle slov vyhlášky (opět) stala základním kamenem další organizační výstavby.

Jednotlivá provozní oddělení měla být podobně jako celý podnik detailně nově organizována. Z rozdělení výplatních listin dle středisek vyplývá, že se provozním oddělením s odstupem času začalo říkat závody, které se dále členily na střediska. Do jaké míry bylo toto členění oficiální, nevíme. S ohledem na velký rozsah si uvedme jen namátkou například oddělení (závod)

15 – Lehká údržba kolejových vozidel, který se členil na 10 středisek (číslo z úsporných důvodů vynecháváme): správa závodu 15, vozovna Kobylisy, vozovna Libeň, vozovna Motol, vozovna Pankrác, vozovna Strašnice, vozovna Střešovice, vozovna Vokovice, vozovna Žižkov a lanová dráha. Oddělení (závod) 17 – Dopravní oddělení elektrických drah zahrnovalo 14 středisek: správa závodu 17, dopravní služba (dozorci D), revisní služba D a T, staniční péče D a T, výhybkáři, jízdní služba – spol. nákl., jízdní služba Kobylisy, jízdní služba Libeň, jízdní služba Motol, jízdní služba Pankrác, jízdní služba Strašnice, jízdní služba Střešovice, jízdní služba Vokovice a jízdní služba Žižkov. Do tohoto „tramvajového“ závodu tedy spadala staniční péče nejen o tramvajové, ale i trolejbusové stanice, avšak tzv. „jízdní služba“ již byla částí oddělení (závodu) 18.

„V závěru Vás všechny, soudruzi i soudružky, žádáme, abyste vedoucí na všech pracovištích oslovovali jako soudruhy, nejvýše s použitím oslovení »správce«. Tím se ruší používání dřívějších honosných titulů, jež zejména v kancelářích byly hluboce zakořeněny a jsou měšťáckým přežitkem (netýká se titulů akademických).“ Tento citát z vyhlášky zřejmě nejlépe vystihuje atmosféru doby, v jaké nová struktura podniku vznikala.

Na závěr dnešního ohlédnutí do vývoje organizační struktury Dopravního podniku jen dodejme, že výše uvedená struktura platila jen něco málo přes jeden(!) rok...

Pokračování příště.

Mgr. Pavel Fojtík
 Foto: Archiv DP

Představenstvo projednalo

V posledním měsíci roku jednalo představenstvo Dopravního podniku na svém zasedání 13. prosince a projednány byly kromě majetkoprávních záležitostí následující materiály:

Informace o preferenci MHD v Praze. Dopravní ředitel předložil členům představenstva souhrnnou informaci o vývoji v oblasti preference MHD v roce 2004.

Informace o problematice redisolokace Pražské

strojířny, a. s. Představenstvo bylo v návaznosti na materiál projednáváný na minulém zasedání informováno o dalším vývoji jednání s vlastníkem areálu ve Víněři.

Informace o očekávané skutečnosti roku 2004.

Obchodně ekonomický ředitel informoval o předpokládaném výsledku hospodaření v roce 2004.

Návrh finančního plánu pro rok 2005. Obchodně ekonomický ředitel předložil 1. návrh (před schválením

rozpočtu hl. m. Prahy) plánu pro rok 2005.

Plán krizové připravenosti. Představenstvo schválilo Plán krizové připravenosti Dopravního podniku, předložený bezpečnostním ředitelem.

Informace o průběhu kolektivního vyjednávání. Personální ředitel informoval členy představenstva o aktuální situaci v kolektivním vyjednávání pro rok 2005. **-red-**

Rok 2004 byl rokem vstupu České republiky do Evropské unie. K tomuto kroku také směřovaly legislativní změny v oblasti ochrany životního prostředí. Kdo by

Péče o životní prostředí v roce 2004



Čistírna odpadních vod Alfa v Opravně tramvají v Hostivaři.

si myslél, že se po tomto datu legislativní změny zastaví či zpomalí, chyboval. Rada klíčových zákonů a právních předpisů čeká dále na svoji novelizaci nebo vydání.

Vodní hospodářství

V roce 2004 bylo dokončeno vyvložkování nádrží na pohonné hmoty a vybavení těchto nádrží signalizací netěsnosti v garáži Řepy.

Dalším krokem v prevenci byla výstavba odlučovačů ropných látek na nově postavených odstavných plochách (například provozovna Hostivař) nebo na konečných autobusů (otočka Kobylisy). Odlučovače významně přispívají ke snížení zatížení odtékajících dešťových vod především ropnými látkami (ukazatel NEL) a nerozpuštěnými látkami. Dále jsou schopny v případě havárie značně omezit její rozsah.

V souladu s rozhodnutím inspekce životního prostředí pokračuje monitoring znečištění ropnými látkami v garáži Klíčov (stará zátěž). Z výsledků měření vyplývá, že úspěšně dochází k samovolnému odbourávání, čímž se původní znečištění snižuje.

Významnou událostí je ukončení činnosti v garáži Dejvice. V této souvislosti byl vypracován ekologický audit, jehož cílem bylo zjistit stav znečištění horninového prostředí a v areálu rovněž úroveň kontaminace stavebních konstrukcí. V rámci tohoto průzkumu byl pomocí 35 vrtů zjišťován stav znečištění. V místech, kde byl překročen povolený limit, probíhají v současnosti sanační práce (odstavná plocha Suchdol), při kterých je znečištěná zemina vytěžena a nahrazena novou.

Modernizace vozového parku má pozitivní vliv i na oblast vodního hospodářství, protože u nových vozů dochází k snížení úkapů provozních kapalin na minimum.

V Opravně tramvají bylo uvedeno do zkušebního provozu pracoviště mytí tramvají. Toto pracoviště je rozděleno do tří částí, a to mytí podvozků, mytí karoserií a mytí vnitřků tramvají. Odpadní vody vznikající při očištění tramvají jsou sváděny do centrální kalové jímky, odkud jsou čerpány k předčištění v čistírně odpadních vod Alfa. Část přečištěné vody je použita opětovně k mytí.

Pro ochranu vodního zdroje u rekreačního středis-

také významným počinem pro snížení emisí látek znečišťujících ovzduší. V loňském roce se výrazně zvýšil podíl autobusů, které splňují normu EURO III, a všeobecně ubylo vozů spadajících do norem nižších na úkor norem vyšších.

Odpadové hospodářství

Nejpozději začátkem roku 2005 budou vydány plány odpadového hospodářství jednotlivých krajů, a tudíž i Prahy. Jedná se o významný dokument, od kterého se budou odvíjet plány odpadového hospodářství jednotlivých podniků.

Na ředitelství Dopravního podniku přetrvává problém s tříděním odpadů, což vede k jeho nárůstu, a tím i následně k finančnímu dopadu pro celý podnik. Tento stav je důsledkem pohodlnosti zaměstnanců a svědčí o neochotě dodržovat právní normy v této oblasti. Je to paradox vzhledem k tomu, že kontejnery na tříděný odpad jsou již běžnou záležitostí všude v místě bydliště a mělo by již být samozřejmostí dodržovat stanovená pravidla.

Mezisklad některých druhů odpadů (zářivky, galvanické články, barevné kovy aj.) a náhradních dílů staničních sloupků byl z Povltavské ulice přestěhován do areálu v Hostivaři. Tím se zlepšila situace v oblasti ochrany vod v případě povodní.

Ochrana životního prostředí

Zlepšování životního prostředí v Praze patří trvale mezi priority Dopravního podniku, jak u rozvojových akcí, tak i při zajišťování provozu městské hromadné dopravy. Naše společnost pokračuje v uplatňování nových poznatků o snižování hluku z dopravy na pozemních komunikacích.

Byla vypracována studie o vlivu rychlosti jízdy na hluk z tramvajo-

vé dopravy, která dokázala, že v rozmezí 30 až 50 km/h nedochází k nárůstu hluku vlivem rychlosti. K výraznému snížení hluku přispívá akustická úprava vozidel.

I v letošním roce byl z důvodu ochrany zdraví osob odstraňován azbest z podhledů v metru (stanice Háje), použitý zde jako protipožární materiál, který bude nahrazen jiným nehořlavým, avšak zdravím neškodícím materiálem.

Definitivně mizí staré zátěže z Rohanského ostrova a v současné době je již na jejich místě v provozu golfové hřiště. Mokřadlo, ve kterém se vyskytuje ropucha zelená (Bufo viridis), zůstalo ochráněno.

Rekultivace skládky Modřany (bývalé úložiště komunálního odpadu pro Prahu) pokračuje a je již ve fázi výsadby dřevin a přípravy stavby sportovního areálu.

Na stanici metra Skalka jsme opravili mramorové obložení a lavičky poškozené mládeží, která tu jezdí na skateboardech.

Také v oblasti výchovy došlo v roce 2004 k pozitivnímu kroku. V rámci zdokonalování pravidelné odborné způsobilosti byli řidiči autobusů seznámeni s riziky a negativním vlivem na životní prostředí, které s sebou nese provoz autobusů městské hromadné dopravy. V této souvislosti byli upozorněni na povinnosti vzhledem k ochraně životního prostředí. Věříme, že i tato opatření poslouží k většímu uvědomění i odpovědnosti k prostředí, ve kterém žijeme.

V provozovně Opravna tramvají proběhlo školení zaměstnanců v oblasti odpadového hospodářství. Na podzim se uskutečnil již tradiční Aktiv ekologů Dopravních podniků České republiky pod záštitou Sdružení dopravních podniků ČR. Setkání přineslo jak nové poznatky v uplatnění legislativy v praxi, tak i bližší osobní seznámení s provozem Dopravního podniku v Ostravě.

Text a foto: Ing. Galina Borovičková, technický úsek ředitelství

Golfové hřiště a mokřadlo na Rohanském ostrově.



Měrná emisní náročnost základních druhů osobní dopravy v ČR v roce 2002

Měrnou emisní náročnost jednotlivých druhů dopravy určujeme poměření dopravních výkonů jednotlivých dopravních oborů a jejich emisí za rok. Oba údaje můžeme získat v Ročence dopravy.

V železniční dopravě je nutné rozlišit výkony elektrické a motorové trakce. Měrnou emisní náročnost výroby elektřiny lze odhadnout na základě dat společnosti ČEZ. Ze spotřeby trakční elektřiny druhů dopravy lze pak určit jejich měrnou náročnost na emise kyslíčnicku uhličitého CO₂, kyslíčnicku uhelnatého CO, kyslíčnicku dusíku NO_x, těkavých organických látek VOC, kyslíčnicku siřičitého SO₂, tuhých a polycyklických aromatických uhlovodíků PAH, viz tabulka 1. U emisí PAH jde o první odhad Centra dopravního výzkumu Brno. Emise olava jsou dnes již zanedbatelné.

Tabulka č. 1 – Měrné emise výroby elektřiny v uhelných elektrárnách společnosti ČEZ v roce 2002 a odhad měrných emisí výroby elektřiny v ČR v roce 2002

Škodlivina	Emise ČEZ v t	E t/1 GWh UH ČEZ	Na 1 GWh v ČR
CO ₂	35 105 000	1 046,5671	750,68311
Tuhé	2 988	0,0890797	0,0638952
SO ₂	62 752	1,8707927	1,346394
NO _x	62 477	1,8625943	1,3360042
CO	4 577	0,1364517	0,0978743
VOC	4 131	0,1231554	0,088337
PAH	0,0257	0,000000766	0,00000055

Zdroj: ČEZ, ČHMÚ, ERÚ, vlastní výpočty. U emisí PAH jde o první hrubý odhad.



Určitým problémem je i výše trakční spotřeby elektřiny u jednotlivých druhů elektrické dopravy.

Tabulka č. 2 – Výkony elektrické MHD podle druhů v ČR v roce 2002 v tisících vozkm, trakční spotřeba elektřiny v GWh a měrná spotřeba elektřiny v kWh/vozkm

Druh dopravy	Výkony	Trakční spotř.	Elekt./vozkm
Metro	36 914	85,85	2,33
Tramvaje	92 991	286,77	3,08
Trolejbusy	32 366	81,27	2,51

Zdroj: vypočteno na základě výkonů z Ročenky dopravy a z Výroční zprávy Sdružení dopravních podniků ČR za rok 2002, trakční spotřeba dle ČSÚ a individuální údaje DP Prahy, DP Brno a DP Ostrava.

Měrnou emisní náročnost devíti základních druhů osobní dopravy v ČR v roce 2002 ukazují tabulky č. 3-9:

Tabulka č. 3 – Náročnost osobní dopravy na emise CO₂ (oskm/t CO₂)

Druh dopravy	Výkon (mil. oskm)	Emise CO ₂ v t	Oskm/t CO ₂
IAD	65 217,7	6 364 000	10 248
Linkový bus	9 667,5	1 082 000	8 935
Železnice elektrická	3 406,2	257 484,3	13 229
Železnice motorová	3 190,6	322 494,1	9 894
MHD metro	3 082,2	64 445,4	47 827
MHD tramvaj	5 224,8	215 270,1	24 271
MHD trolejbus	1 133,9	61 007,7	18 586
MHD bus	5 729,1	725 000	7 902
Letecká	6 895,0	1 366 000	5 048

Tabulka č. 4 – Náročnost osobní dopravy na emise CO (oskm/t CO)

Druh dopravy	Výkon (mil. oskm)	Emise CO v t	Oskm/t CO
IAD	65 217,7	149 000	437 703
Linkový bus	9 667,5	8 500	1 137 353
Železnice elektrická	3 406,2	33,6	101 465 350
Železnice motorová	3 190,6	2 018,8	1 580 448
MHD metro	3 082,2	8,4	366 823 150
MHD tramvaj	5 224,8	28,1	186 154 560
MHD trolejbus	1 133,9	8	142 553 640
MHD bus	5 729,1	6 400	895 172
Letecká	6 895,0	1 800	3 830 556

Tabulka č. 5 – Náročnost osobní dopravy na emise NO_x (oskm/t NO_x)

Druh dopravy	Výkon (mil. oskm)	Emise NO _x v t	Oskm/t NO _x
IAD	65 217,7	26 400	2 470 367
Linkový bus	9 667,5	12 300	785 976
Železnice elektrická	3 406,2	458,25	7 433 052
Železnice motorová	3 190,6	3 623,53	880 525
MHD metro	3 082,2	114,7	26 873 088
MHD tramvaj	5 224,8	383,1	13 637 503
MHD trolejbus	1 133,9	108,6	10 443 334
MHD bus	5 729,1	8 300	690 253
Letecká	6 895,0	9 000	766 111

Tabulka č. 6 – Náročnost osobní dopravy na emise VOC (oskm/t VOC)

Druh dopravy	Výkon (mil. oskm)	Emise VOC v t	Oskm/t VOC
IAD	65 217,7	26 300	2 479 761
Linkový bus	9 667,5	2 000	4 833 750
Železnice elektrická	3 406,2	30,3	112 415 570
Železnice motorová	3 190,6	465,9	6 848 563
MHD metro	3 082,2	7,5	411 234 160
MHD tramvaj	5 224,8	25,3	206 252 960
MHD trolejbus	1 133,9	7,2	157 946 790
MHD bus	5 729,1	1 500	3 819 400
Letecká	6 895,0	500	13 790 000

Tabulka č. 7 – Náročnost osobní dopravy na emise SO₂ (oskm/t SO₂)

Druh dopravy	Výkon (mil. oskm)	Emise SO ₂ v t	Oskm/t SO ₂
IAD	65 217,7	1 969	33 122 245
Linkový bus	9 667,5	318	30 400 943
Železnice elektrická	3 406,2	461,8	7 375 693
Železnice motorová	3 190,6	102,5	31 130 923
MHD metro	3 082,2	115,6	26 665 716
MHD tramvaj	5 224,8	386,1	13 532 246
MHD trolejbus	1 133,9	109,4	10 362 744
MHD bus	5 729,1	189	30 312 698
Letecká	6 895,0	513	13 440 546

Tabulka č. 8 – Náročnost osobní dopravy na tuhé emise (oskm/t tuhé)

Druh dopravy	Výkon (mil. oskm)	Emise tuhé v t	Oskm/t tuhých
IAD	65 217,7	284	229 639 790
Linkový bus	9 667,5	866	11 163 395
Železnice elektrická	3 406,2	21	162 076 120
Železnice motorová	3 190,6	282,6	11 288 594
MHD metro	3 082,2	5,5	561 897 590
MHD tramvaj	5 224,8	18,3	285 149 810
MHD trolejbus	1 133,9	5,2	218 362 840
MHD bus	5 729,1	524	10 933 397
Letecká	6 895,0	0	neznečišťuje

Tabulka č. 9 – Náročnost osobní dopravy na emise PAH (oskm/kg PAH)

Druh dopravy	Výkon (mil. oskm)	Emise PAH v kg	Oskm/kg PAH
IAD	65 217,7	9 830	6 634 557,5
Linkový bus	9 667,5	387	24 980 620
Železnice elektrická	3 406,2	0,2	18 055 616 000
Železnice motorová	3 190,6	107	29 829 918
MHD metro	3 082,2	0,047	65 277 337 000
MHD tramvaj	5 224,8	0,158	33 126 830 000
MHD trolejbus	1 133,9	0,0447	25 367 912 000
MHD bus	5 729,1	297	19 289 899
Letecká	6 895,0	0	neznečišťuje

Zdroj tabulek č. 3 až 9: Vypočteno na základě předchozího a dat z Ročenky dopravy. Zaokrouhlováno. IAD je individuální automobilová doprava.

Závěrem

Čím více osobokilometrů příslušný druh dopravy ujede na vyprodukování 1 tuny emisí, tím je šetrnější.

Poslední sloupce tabulek č. 3 až 9 říkají, že z hlediska měrných emisí CO, NO_x, VOC a CO₂ bylo v roce 2002 v České republice v osobní dopravě nejšetrnější metro, druhé byly tramvaje, třetí byly trolejbusy a čtvrtá byla elektrická železnice. Měrné emise CO₂ nejlepšího metra byly asi 9,5x nižší proti měrným emisím nejhorší letecké dopravy, proti autobusu MHD asi 6x. Měrné emise CO nejlepšího metra byly asi 84x nižší proti IAD, 41x nižší proti autobusu MHD a 23x proti motorové trakci železniční dopravy. Měrné emise NO_x nejlepšího metra byly asi 39x nižší proti nejhoršímu autobusu MHD, 35x proti letecké dopravě, 34x proti linkovým autobusům, 31x proti motorové trakci železniční dopravy a 11x proti IAD. Měrné emise VOC nejlepšího metra byly asi 166x nižší proti nejhorší IAD a 108x proti autobusu MHD.

Nejnižší měrné emise SO₂ měla individuální doprava. Jen o 6,4 % byla horší motorová trakce železniční dopravy, o 9 % byl horší linkový autobus, 2,4x horší byla letecká doprava a 4,5x horší byla nejhorší elektrická trakce železniční dopravy.

U emisí tuhých a PAH vyšla nejšetrnější letecká doprava, která je podle Centra dopravního výzkumu vůbec neprodukuje. Bez letecké dopravy nejšetrnější metro bylo u tuhých emisí 2x šetrnější proti další nejšetrnější tramvaji, 2,45x šetrnější proti IAD (její výsledky zhoršují osobní auta na naftový pohon), 2,57x proti trolejbusu, 3,47x proti elektrické železnici, 50x proti linkovému autobusu a motorové trakci železniční dopravy a 51,4x proti nejhoršímu autobusu MHD. U PAH druhé nejlepší metro předstihovalo elektrickou železnici 3,6x, autobus MHD 3 384x a 9 839x nejhorší IAD.

Výpočty ukazují, že posilování elektrických druhů dopravy významně pomáhá snižovat přímé i nepřímé emise z dopravy. Ve městech, kde má silniční doprava na znečištění přízemní vrstvy ovzduší, kterou dýcháme, rozhodující podíl, je to obzvlášť vítaná skutečnost. Když se rozhoduje o výstavbě nových tratí metra, tramvají či trolejbusů nebo o elektrifikaci určité železniční trati, měla by se tato skutečnost brát v úvahu.

Ing. Jan Zeman, CSc.

Foto: Petr Malík





Dejvické ráno v sobotu 4. prosince. Autobusy jsou připraveny k výjezdu. V rukách řidičů nechybějí fotoaparáty a videokamery, každý se snaží zachytit historický okamžik.



Před výjezdem se na ploše živě diskutuje.

Zní poslední pokyny před cestou na nová působiště.



Za okny vozidel můžete spatřit cedulky, kam autobusy z Dejvic směřují.

4. prosince: Autobu

Zima to ráno pořádně zalézala za nehty, ale to se také v prosinci sluší a patří. Přesto k dejvické garáži směřovalo více lidí, než je na poměrně brzké sobotní ráno obvyklé. Končila totiž jedna z kapitol městské hromadné dopravy v Praze. Nejstarší funkční garáž se loučila s autobusy. V tichosti, bez velkých gest i emocí.

Již před osmou bylo na odstavné ploše i na dvoře garáže pořádně živo, nakládaly se poslední věci, řidiči s fotoaparáty a videokamerami pořizovali poslední snímky domovské základny. Do toho se motalo několik příznivců městské hromadné dopravy, kteří pořizovali unikátní záběry. Od pondělního výjezdu 6. prosince už i poslední skupina dejvických řidičů působí jinde. „Dnes přejedou, po příjezdu je čeká proškolení a v pondělí už vyrážejí z nové garáže,“ jen potvrdil rychlost přestupu ing. Jiří Pilař, vedoucí jednotky Správa vozidel Autobusy, který se osobně posledního výjezdu účastnil.



Kolona více než čtyř desítek autobusů je připravena výjezd.

V 8.10 zaznívá pokyn a poslední výjezd z dejvické garáže se stává skutečností.





Autobusy po 72 letech opouštějí dejvickou garáž.



DEJVICE

...stejně jako hala garáže.

sy opustily Dejvice

Když se v 8.10 hodin vydala kolona 47 autobusů na svá nová působiště, vyprovázelo je na chodníku před garáží několik mávajících kolegů. Na některých tvářích bylo možno zahlédnout lesklou stopu, vždyť končila jedna životní etapa, kterou spojili s garáží umístěnou pod členitým skalnatým svahem zvaným Baba.

Někdo z řidičů na rozloučenou pořádně zahoukal, jiný jen zamával přihlížejícím, ale i tak z okolních domů vykouklo mnoho Pražanů, aby se podívalo, cože se děje v jindy poklidných ulicích.

Poprvé autobusy zatáhly do dejvické garáže v pondělí 19. prosince 1932 večer. Bez pár dnů celých dvaasedmdesát let se nabízel z okolních domů stejný pohled každé ráno. Vozidla různých typů vyjížděla na své pravidelné trasy po Praze a jejím nejbližším okolí. V sobotu 4. prosince vyjely z Dejvic autobusy naposledy. Za svým dalším působením v pražských garážích. **-bda-**



Hodinky ukazují 8.16 hodin a poslední autobus míří na své nové působiště. Poté odjíždí už jen několik vozů naplněných skříňkami a dalším stěhovaným materiálem.

Odstavná plocha osiřela...



Skončila jedna kapitola pražské městské hromadné dopravy. Garáž Dejvice – 19. 12. 1932 – 4. 12. 2004.

Od neděle 12. prosince je minulostí i zastávka Garáže Dejvice. Nyní již cestující vystupují a nastupují na zastávce Ve Struhách.





Výtah Pankrác.

v samostatném článku v září 2003. Výtahy mají nosnost 1 200 kg, přepraví každý až 16 osob a při dopravní výšce 35,3 m jsou dosud nejdelší v pražském metru.

Další 2 bezbariérové přístupy osobními výtahy byly uvedeny do provozu 25. června, kdy byl zprovozněn traťový úsek metra IV. C1 se stanicemi **Kobylisy** a **Ládví**.

Z celkového počtu 53 stanic metra je na začátku roku 2005 zajištěn bezbariérový přístup již do 27 stanic.

Příprava a realizace bezbariérových přístupů do stanic metra bude i přes omezené možnosti investičního plánu Dopravního podniku pokračovat také v roce 2005.

Pokročila již příprava bezbariérového zpřístupnění přestupního uzlu Florenc. Ve stanici **Florenc C** byla zahájena stavba osobního výtahu z vestibulu na uliční úroveň (v blízkosti Muzea hl. m. Prahy). Spojení nástupiště s vestibulem, které bude realizováno následně, bude rovněž zajištěno osobním výtahem (vedle schodiště na straně nástupiště ve směru Háje).

Ve stanici **Florenc B** je navržen z nástupiště do úrovně přestupní chodby osobní výtah umístěný na boku dvojice pevných schodišť. Z podesty vede bezbariérová cesta přestupní chodbou, ze které bude nově vyražena přístupová chodba k hlavnímu výtahu. Tento výtah o přepravní výšce 36,5 m bude vyústěn na povrch při ulici na Florenci (jihozápadně od objektu Mc Donald's). V současné době jsou zajišťovány podklady pro vydání stavebního povolení, zahájení stavby se předpokládá v jarních měsících letošního roku. V říjnu 2004 byla zpracována a podána žádost o finanční podporu této akce ze strukturálních fondů Evropské unie v rámci Jednotného pro-

Bezbariérové přístupy do stanic metra

V únoru loňského roku jsme v DP-KONTAKTu seznámili čtenáře s přípravou dalších zařízení, která dodatečně umožní bezbariérový přístup do stanic metra. Ve 4 stanicích byly již v průběhu roku 2004 bezbariérové přístupy zprovozněny a v páté stanici se tak stalo v závěru prosince.

gramového dokumentu pro Cíl 2 regionu soudržnosti Praha na období 2004 až 2006. V případě přiznání této podpory tak bude získáno až 90 % finančních prostředků na uvedenou akci (celkový náklad 60 milionů Kč).

Do stadia vydaného stavebního povolení dospěla příprava bezbariérového zpřístupnění stanice **Můstek B**, které bude realizováno osobním výtahem z chodby za nástupištěm této stanice vyúsťujícím na povrch v přízemí objektu Diamant. V navrženém řešení obě úrovně spojí postupně 2 výtahy, mezi nimiž bude přestupní chodba v úrovni -12,5 metru. Tato změna je důsledkem změny koncepce objektu z obchodního domu na hotel. Zahájení stavebních prací je však podmíněno dokončením demoličních prací v objektu hotelu.

V roce 2005 se rovněž předpokládá modernizace bezbariérového zpřístupnění stanice **Vltavská**. Spojení nástupiště s vestibulem bude zajišťovat šikmý výtah v eskalátorovém tunelu (vedle 3 eskalátorů vyměněných po povodni v roce 2002). Spojení vestibulu s povrchem bude umožňovat osobní výtah na konci podchodu pod tramvajovými zastávkami. Stavební povolení na akci již bylo vydáno.

Ing. Rudolf Pála, odbor strategie ředitelství
Foto: Petr Malík a Pavel Fojtík



Výtah Muzeum A.



Výtah Budějovická.

Ve stanici **Strašnická** byl 16. února 2004 zahájen zkušební provoz šikmé schodišťové plošiny s cestujícími. Od 31. května je tato plošina již v trvalém provozu. Obdobně byla 10. března 2004 uvedena do zkušebního provozu šikmá schodišťová plošina v západním vestibulu stanice **Nové Butovice**. Po jeho ukončení byla 15. června schválena k trvalému provozu s cestujícími. Na základě zkušeností s provozem první plošiny ve stanici Chodov a připomínek vozíčkářů mají tyto plošiny řadu technických úprav a vylepšení.

Ve stanici **Budějovická** byl 16. července 2004 zahájen tříměsíční zkušební provoz osobního hydraulického výtahu v severním vestibulu, který bezbariérově spojuje nástupiště s úrovní vestibulu v místě vstupu do placeného prostoru. Přístup na uliční úroveň je zajištěn šikmou rampou u jižního vestibulu. Nosnost výtahu je 630 kg a dopravní výška 4,3 m.

Další osobní výtah o nosnosti 2 000 kg a dopravní výšce 14 m byl uveden do zkušebního provozu s cestujícími ve stanici **Pankrác** 9. září 2004. Nahradil tak dosavadní bezbariérové zpřístupnění této stanice nákladním výtahem s doprovodem školeného průvodce. Přístup k výtahu na povrchu je proskleným kioskem v blízkosti tržnice.

Ve stanici **Smíchovské nádraží** nebyl dosud zprovozněn bezbariérový přístup za pomoci 2 šikmých schodišťových plošin. Termín této akce byl prodloužen z důvodu nedodání speciálního zařízení pro signalizaci stavu plošiny do místnosti přepravního manipulanta.

Krátce před vánočními svátky, ve středu 22. prosince, byly zprovozněny 2 osobní výtahy ve stanici **Muzeum A**. O podrobnostech této stavby jsme již informovali

22. prosince byl otevřen pro veřejnost výtah ve stanici Muzeum A.



Co přinesl rok 2004 v preferenci MHD

Pravidelně se na stránkách DP-KONTAKTu věnujeme preferenci městské hromadné dopravy. Tentokrát vás seznámíme s tím, co se podařilo realizovat v uplynulém roce, kdy se opět zlepšily podmínky pro průjezd tramvají a autobusů Prahou.

Opatření v oblasti stavebních úprav a dopravního značení

a. v síti tramvají

Podélné oddělovací prahy byly instalovány na následujících komunikacích:

Komunikace	směr	úsek	délka	realizace
Ječná	z centra	Karlovo náměstí – Náměstí I. P. Pavlova	453 m	03/04
Táboritská	do centra	Olšanské náměstí – Ondříčkova	53 m	05/04
Partyzánská	do centra	Vrbenského – Na Zátorách	101 m	06/04
Radlická	oba směry	Bieblova – vjezd do tunelu Mrázovka	500 m	03/04
Švehlova	do centra	V úseku pod podjezdem ČD	30 m	07/04
Rašínovo nábreží	oba směry	Oblast křižovatky Výtůň mezi Plaveckou a Libušinou vč. přílehlého úseku Svobodovy – celkem	335 m	08/04
Celkem			1 472 m	



Svobodova ulice.

Úprava dopravního značení

V ulici Nuselské v Praze 4 (v úseku Vlastislavova – náměstí Bří. Synků ve směru do centra) bylo v listopadu 2004 vyznačeno rozšíření časového vymezení zákazu zastavení v zájmu plynulosti tramvajové dopravy (eliminace blokování profilu tramvajové trati projíždějícími vozidly, která nemohou v obdobích povoleného parkování využívat souběžný jízdní pruh).

Úspory tramvají v důsledku preference

Dlouholetá důsledně uplatňovaná preference tramvajové dopravy umožnila na některých traťových úsecích významnější úpravu jízdních dob s následným efektem úspory vypravovaných vozů. V prosinci 2004 došlo k úpravě s celkovou úsporou 12 tramvajových vozů.

b. v síti autobusů

V říjnu 2004 byl vyznačen **vyhrazený jízdní pruh** pro autobusy MHD v Modřanské ulici ve směru z centra před nájezdem na rampu Barrandovského mostu v délce 120 metrů.

Novinkou v síti pražské autobusové MHD bylo uvedení prvního **bezbariérového obrubníku** na autobusové zastávce „Koleje Strahov“ do běžného užívání (v srpnu 2004). Řešení bezbariérového obrubníku spočívá v naprosto přesném navádění dopravního prostředku do prostoru nástupiště a to bez rizika poškození vozidla nebo komunikace. Tato vlastnost je zajištěna odvalováním kola autobusu po naváděcím obrubníku po jízdní části obrubníku. Účinnost tohoto obrubníku je vyhodnocována a na základě výsledků bude rozhodnuto o jeho osazování na dalších zastávkách.

Preference autobusů

na světelných signalizačních zařízeních

Pro oblast preference autobusové dopravy bylo významné zapojení Prahy do aktivity Evropské komise nazvané „Projekt Trendsetter“. V rámci tohoto Projektu byl řešen mimo jiné úkol zprovoznění systému aktivní detekce autobusů na 2 vybraných křižovatkách (Holečkova – Zapova v Praze 5 a Barrandovský most – rampa z Modřanské ulice) a na 11 autobusech. Aktivní detekce (včetně úpravy programu řadičů SSZ pro preferenci) byla na obou křižovatkách uvedena do provozu a předána do správy TSK hl. m. Prahy již v prosinci 2002.

Systém aktivní detekce umožňuje preferenci autobusů při průjezdu křižovatkou. Je založen na radiové komunikaci vozidla s řadičem SSZ a skládá se ze stacionární a mobilní části. K lokalizaci vozidel se používá inframajak umístěný před křižovatkou.

Trvalý přínos tohoto časově i věcně omezeného úkolu Projektu Trendsetter spočívá v tom, že položil základ systematickému zavádění preference pro autobusy na světelně řízených křižovatkách (případně přechodech pro chodce). Výše uvedené křižovatky (Holečkova – Zapova a Barrandovský most – rampa z Modřanské ulice) jsou proto považovány za 1. etapu realizace preference pro autobusy na SSZ. Na základě pozitivních výsledků funkce systému aktivní detekce byl zpracován rámcový

harmonogram 2. etapy, která představuje rozšíření aktivní detekce na dalších 9 křižovatkách a vybavení dalších 50 autobusů potřebnými komponenty.

Jedná se o následující křižovatky:

1. Kobylišké náměstí
2. Čimická – přechod Služská
3. Čimická – Písečná
4. Čimická – přechod Písečná
5. Čimická – K Pazderkám
6. K Pazderkám – Dunajecká
7. Čimická – Ústavní
8. Modřanská – Branická
9. Modřanská – rampa Barrandovský most

V současné době jsou v provozu křižovatky označené čísly 1 až 5, ostatní křižovatky jsou připravovány k realizaci. Při zprovoznění návazné autobusové dopravy k metru IV. C1 z oblasti Bohnic a Čimic bylo při tvorbě jízdních dob již přihlédnuto k zavedení tohoto systému preference.

V této etapě je systém preference propojen s jízdními řády jednotlivých linek. Tato úprava umožňuje v závislosti na skutečné jízdě autobusu vyhodnotit jeho časovou polohu vůči jízdnímu řádu a ze zjištěné odchylky vyslat požadavek na odpovídající stupeň preference. Preference je tak podle předem stanovených podmínek umožněna jen vozidlům, která ji potřebují.

Pro příští rok se v závislosti na přidělených finančních prostředcích předpokládá v rámci Projektu preference vybavit tímto systémem další desítky autobusů a upravit řídicí logiku na dalších křižovatkách.

Do současné doby bylo v oblasti preference MHD v Praze realizováno:

- 7,7 km oddělovacích podélných prahů pro preferenci tramvají,
- 6,6 km vyhrazených jízdních pruhů na komunikacích pro preferenci autobusů,
- 4,9 km vyhrazených jízdních pruhů na tramvajových pásech pro preferenci autobusů (z toho 1 600 metrů pouze pro noční autobusové linky),
- 82 SSZ umožňujících preferenci tramvají (z celkového počtu 198 SSZ s průjezdem tramvají),
- 7 SSZ umožňujících preferenci autobusů.

Preference městské hromadné dopravy má pozitivní vliv na její plynulost a pravidelnost a představuje významný prvek ve zvyšování její kvality a konkurenceschopnosti vůči individuální dopravě.

Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel

Foto: Petr Malík



Ječná ulice.

Periodický audit v odboru obchodně-zásobovacím dle normy EN ČSN ISO 9001:2000

Dne 22. listopadu 2004 se uskutečnil již druhý periodický audit systému managementu jakosti v odboru obchodně-zásobovacím divize Elektrické dráhy.

Auditoři certifikační organizace DNV při závěrečném jednání potvrdili shodu systému managementu jakosti s požadavky normy ČSN EN ISO 9001:2000.

Externí auditoři DNV pozměnili filozofii auditu a zaměřili se převážně na kritické body, které mohou ovlivňovat systém. Přestože auditoři měli ověřit systém managementu jakosti, zaměřili se pod stále se rozvíjejícím auditováním životního prostředí a bezpečnosti práce převážně na tuto problematiku.

Vzhledem k tomu, že se v Dopravním podniku uskutečňují pravidelné bezpečnostní a požární prověrky, bylo by nasnadě očekávat dosti příznivý výsledek. Opak byl pravdou. Zde se ukázalo, že právě v prevenci BOZP a PO jsou podle auditorů velké mezery a příslušní zaměstnanci neberou tuto problematiku s plnou odpovědností.

Auditoři DNV nezpracovali plán auditu a téměř za „pochodu“ se rozhodovalo, kam se půjde auditovat. Dva auditoři byli omezení časem (1 den), a proto nenavštívili všechna oddělení a sklady. Pochopitelně auditovali řízení programu auditů, vedoucího odboru a obchodní referenty. Auditorům bylo předloženo organizační schéma odboru 12 350. Ovšem když zjistili, že odbor má také hlavní sklady, jako například chemický a technických plynů, náhradních dílů a hutní, okamžitě reagovali tak, že to jsou právě ty sklady, které chtějí navštívit. O ostatní sklady ani o oddělení se nijak zvláště nezajímali. Tušili, že ve vybraných skladech se budou moci realizovat právě v oblasti životního prostředí a bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

Při závěrečném jednání auditoři konstatovali svá zjištění a vyřkli svůj ortel:

- 1x neshoda 2. kategorie a 9x pozorování. Vzhledem ke skutečnosti, že auditoři doposud nepředali závěrečnou zprávu, pokusíme se rozebrat některá zjištění auditorů.

Jedna neshoda byla nalezena v chemickém skladu a v současné době je již plně odstraněna. Auditující organizaci DNV byla již písemně oznámena příčina neshody, odstranění neshody a odstranění příčiny.

Pozorování, které je v podstatě míněním auditorů a je každý rok pro stejnou situaci jiné, tak jak jsou i jiní auditoři, nemusí být bezprostředně odstraňováno, ale je mu třeba věnovat zvýšenou pozornost.

Elektrické dráhy v čele certifikací

To, že nebyly resetovány dva teploměry v kójičích skladu (byly přemístěny ze skladů z Troje), vlastně nic neznamená. Teploměry jsou řádně zkalibrovány a o teplotě se vedou pravidelné záznamy, stačí se podívat do záznamových knih. Ty ovšem nechali auditoři bez povšimnutí.

Prázdny sudy od oleje podle auditorů nestačí označit tabulkou „Prázdny“. Musí být označeny „Prázdny – Nebezpečny odpad – kód odpadu“. Podle nich nestačí, že se sudy odváží na centrální šrotiště, kde se ukládají jako nebezpečny odpad. Označeny musí být ve skladu.

Na dveřích jednotlivých prostor skladu byly nalezeny bezpečnostní tabulky v barvě žluté. Podle auditorů budou muset být podle pravidel Evropské unie oranžové.

Ve skladu tlakových lahví chtěli auditoři vědět, kolik jich smí být pohromadě. Podle dodatečného pátrání v pokynu BOZP a PO č. 4/96 bylo zjištěno, že tlakové lahve na volném prostranství nejsou omezeny počtem.

Další otázka auditorů se týkala tabulky, na které bylo upozornění, že ve vzdálenosti 15 metrů od tlakových lahví se nesmí používat otevřený oheň. Chtěli vědět, jak to zajistíme. To lze u veřejné cesty, kde jezdí dopravní prostředky a pohybují se zaměstnanci, zajistit jen velmi těžko. Tato tabulka upozorňuje právě tyto zaměstnance na nebezpečí, které by neměli podceňovat.

Na životní prostředí, BOZP a PO bylo vzneseno mnoho otázek, jakoby auditoři tak trochu pozapomněli, že auditují systém managementu jakosti a ne životní prostředí.

Nicméně bylo konstatováno, že musí být věnována větší péče právě těmto oblastem. Větší péči se podle nich rozumí i osvěta, školení, vzdělávání a vytvoření a šíření příslušných předpisů nebo norem, a to nejen pro riziková pracoviště.

U vedoucího odboru auditoři shledali, že do zprávy Přezkoumání systému managementu nebylo zahrnuto přezkoumání Politiky jakosti. Článek normy 5.6.2 ale neuvádí tuto záležitost jako povinnost zahrnout do Zprávy. Nicméně politika jakosti byla ještě před předlo-



žením Zprávy přezkoumána na jednání vedení odboru 11. října 2004. Byla shledána jako optimální.

Jen velmi těžko se vůči externím auditorům argumentuje. Pokud nikdo nezažil externí audit, neví, k jakým závěrům se auditoři přikloní. Norma EN ČSN ISO 9001:2000 hovoří jasně, ale výklad auditorů, kteří se mimochodem každý rok mění, je rovněž každý rok poněkud rozdílný. To, na co se auditoři zaměřili před rokem, již neplatí, letos se zaměřili na něco úplně jiného. Ono je to do jisté míry v pořádku, protože nálezy auditorů pomáhají organizaci ve zlepšování jejího systému. A o to vlastně jde. Auditoři DNV shledali systém managementu jakosti v odboru obchodně-zásobovacím jako účinný a doporučili jej Akreditační organizaci k dalšímu prodloužení certifikátu.

V roce 2005, kdy se plně projeví transformace Dopravního podniku, bude situace pravděpodobně jiná. S plnou odpovědností lze konstatovat, že by byla nenahraditelná škoda zlikvidovat systém v útvaru, který obstál při externích auditech a dokázal být certifikován. Příprava na certifikaci stála nemalé úsilí všech zúčastněných a byla po zásluze odměněna. Vždyť jen málo podobných organizací nebo útvarů se může pochlubit podobnými výsledky s následnou certifikací.

Systém managementu by měl být nyní vhodně rozšiřován do dalších útvarů Dopravního podniku. Volání po odpovídající metodice a po vhodném systému je nasnadě. Ale norma EN ČSN ISO 9001:2000, která již mnoho let vládne Evropě, vše toto obsahuje. Jen je třeba ji správně pochopit a zavést. Potom může Dopravní podnik s klidem konkurovat jakýmkoli organizacím.

Text a foto: Ing. Josef Dalešický a Lumír Vopálenský, vedoucí interních auditů



• vaje, opět udělal krok vpřed. Jaké jsou po více než dvou měsících provozu reakce samotných dispečerů a co vy chystáte do budoucna, aby dispečerské řízení tramvají bylo ještě komfortnější?

• Je to složitá otázka. Samotné tablo umožňuje automatickou informaci, a to přispívá k odstranění chyb, které mohou vzniknout při předávání informací mezi dispečery. V současné době pracujeme na propojení dopravního řídicího systému Doris 2003 a energetického řídicího systému Ertis s cílem zobrazovat na table výpadky trolejového napětí v reálném čase. Ve chvíli, kdy všechny tyto události budou bezpečně a správně zobrazeny, je možné přenášet a zobrazovat počítačovou verzi tabla i jinam mimo dispečerskou ústřednu.

• S prvním využitím přišel vedoucí jednotky Provoz Tramvaje pan Hloch, který zadal požadavek na provedení možnosti zobrazení ve výpravních provozovně, s cílem zjednodušit informovanost řidičů před nástupem do služby. To znamená, že řidič, který přijde do výpravny, by viděl reálný stav v kolejové síti tramvají na jedné obrazovce nebo nějakém zobrazovači.

• V dispečerském řízení bychom rádi zlepšili komunikaci mezi řidičem tramvaje a dispečerem, zejména v oblasti řešení krizových situací. Jedním z problémů je, že dispečer a řidič se většinou vidí a mluví spolu, když

Tramvajový dispečink září novotou

Jen ti, kdo pravidelně zavítají do osmého patra budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti, zaregistrovali, že tamní provozní dispečink tramvají prošel na podzim minulého roku omlazovací kúrou. O tom, jaké změny pracoviště doznalo, jsme si povídali s Jaroslavem Stújem, vedoucím odboru řízení provozu jednotky Provoz Tramvaje.

DP-K Podzim loňského roku byl na dispečinku Elektrických drah náročnější než obvykle. Pracoviště se opět přestěhovalo z osmého patra do suterénu, kde v náhradních prostorách dispečerů pracovali dva měsíce. Mezitím v nejvyšším patře budovy Centrálního dispečinku probíhala rekonstrukce. Co se za dva měsíce podařilo vylepšit na kmenovém pracovišti?

Dva měsíce se skutečně intenzivně pracovalo, svědčí o tom rozsah prací, které se podařilo udělat. Ti, kdo do místnosti dispečinku chodili častěji, si zcela jistě všimnou nového koberce, ten starý byl po 11 letech nepřetržitě služby už nevyhovující. Dále byly udělány nové rozvody datové kabeláže, revize napájení technologie a zálohování řídicího systému, drobné opravy dispečerských pracovišť a revize techniky.

Největší a nejpodstatnější změnou je instalace dispečerského tabla, které zobrazuje vybrané události ze systému Doris.

DP-K Už na první pohled je nový panel lepší a modernější než ten předchozí. V čem ulehčuje práci dispečerům ve směně?

Hned v úvodu musím uvést věci na pravou míru. V minulosti jsme v dispečerském sále žádný panel neměli, byla to pouze namalovaná mapa. Nový LED panel umožňuje lepší orientaci v síti, okamžitě zobrazuje všechny oznámené mimořádné události v síti,

at již nehody, vadné vlaky, auta na kolejích, výpadky elektrického proudu a další.

Výhodou také je, že zobrazuje okamžitý stav výluk a manipulačních kolejí v tramvajové síti, a tím je zajištěna stejná informace pro všechny dispečery na dispečinku v reálném čase. Plánované výluky jsou zobrazovány podle předem stanoveného plánu a dispečerů jsou upozorněni i na dobu, kdy by měl úsekem projet poslední nebo první vlak.

DP-K Hovořil jste o mimořádných událostech; jejich zaznamenávání je nyní také zcela odlišné, než tomu bylo v minulosti. Co všechno se v současnosti spustí jedním zápisem do počítače?

Souběžně, jak je mimořádná událost nahlašována, dispečer vyplňuje v počítači formulář. Pokud ho dopíše a uloží, okamžitě se dozvídají o mimořádné události následující osoby:

- všichni dispečerů na sále,
- posádky pohotovostních vozidel v terénu,
- dispečer I. stupně (tj. dispečer ředitelství),
- vybraní nadřízení pracovníci až do úrovně generálního ředitele.

Jak už jsem sdělil dříve, mimořádná událost se zobrazí na dispečerském tablu a když pomine, všechno se dostane do původního stavu.

DP-K Dispečink Elektrických drah, v současnosti už vlastně jednotky Provoz Tram-

je problém. To se samozřejmě odráží na komunikaci v rámci obou skupin pracovníků. Budeme se snažit zlepšovat jak verbální, tak i neverbální dovednosti dispečerů, k čemuž již byla zahájena jednání s ing. Vítkem z personálního úseku, a tím zajistit nejen přátelskou atmosféru, ale i vzájemné pochopení řidiče a dispečera navzájem.

Dalším bodem bude obsáhlejší vysvětlování problémů a možnost dispečerského řízení a informovanost řidičů o možnostech dispečera nebo Dopravního podniku jako celku. Mnoho sporů, i těch které se k nám ani nedostanou, pramení z nedostatečných informací, a proto se budeme snažit o co největší dostupnost informací.

V roce 2005 nás čeká přechod do rádiové sítě Tetra, pro řidiče tramvaje by to mělo přinést pozitivní změnu v předávání informací do palubního počítače, a konečně by se mohla objevit informace o čase příštího kontrolního bodu na obrazovce palubního počítače.

Cílů je mnoho, postupně s nimi budeme seznamovat i provozní personál na intranetových stránkách, a tak doufám, že se podaří rozšířit nebo zavést přístup na intranet i provozním pracovníkům, kteří doposud přístup neměli, a tím zavést intranet jako běžnou pracovní pomůcku zaměstnance. -bda-



Vzpomínka na přímou předchůdkyni vozu T1

Dne 22. listopadu 2004 tomu bylo již 53 let, kdy byla v Motole pražské veřejnosti oficiálně představena tramvaj nové generace – čtyřnápravová velkoprostorová Tě jednička. Dovolte mi, abych se při této příležitosti s vámi podělil o vzpomínku na událost, jíž jsem byl svědkem a přímým účastníkem v červnu 1951.

Po svém nástupu do Rustonky právě v červnu jsem pracoval v montovně na opravách dvounápravových vozů. Jednoho dne byla naše parta převelena do právě dostavované vozovny Hloubětín, aby se seznámila se zcela novou výzbrojí nové tramvaje. Ve čtvrté lodi na nás čekali pracovníci ČKD a „mevra“ 3098 s instalovanou elektrickou výzbrojí pro T1 – tedy přímá předchůdkyně vozu, který byl představen již v novém

kabátě o pět měsíců později.

Byla to pastva pro oči začínajícího tramvajáka, který dosud příliš mnoho nevěděl o vnitřnostech tramvaje. Na první pohled bylo patrné „vykuchané“ stanoviště řidiče. Kontrolér byl pryč, na místě sedačky dřevěná stolička či spíše bedna, před ní plechová skříň řadiče, z níž vykukovaly pedály, a po levé ruce na parapetu velké dřevěné tlačítko elektrického výstražného zvonce. Pokud si dobře vzpomínám, bylo po pravé ruce kolo ruční brzdy. Středu vozu kralovala mohutná plechová skříň se zrychlovačem s výstupem vzduchu otevřenými dveřmi. V zadní části vozu stála další skříň s linkovým stykačem a maximálním relé, na lavičkách podél stěn byly rozestaveny stykače a relé (pozdější obsah tzv.

velké a malé skříně) a pod lavičkami stály bedýnky baterie. Vše bylo propojeno pro mne nepředstavitelnou spoustou kabelů. Zdržovat jsme se mohli v přední části vozu, dozadu směli jen pracovníci výroby. Po krátkém seznámení s funkcí jednotlivých přístrojů jsme vyjeli na zkušební jízdu, která byla předčasně ukončena průtržím mračen.

Škoda, že jsem se nemohl zúčastnit dalších zkoušek, protože jsem byl jízdu nevyřaditelně nadšen. Pozvolný rozjezd, brzdění bez trhání, vyzvánění elektrického zvonce, cvakání stykačů, mlaskání „linkáče“ – to vše ve mně zanechalo i po více než 53 letech nesmazatelný dojem. Vždyť jsem byl svědkem počátku revoluce na pražských kolejích!
Ing. Pavel Flajšhans





Dnem 28. listopadu 2003 byl slavnostně zahájen provoz na nové tramvajové trati z Hlubočep na Barrandov. Vrcholná událost závěru stavby, která v předchozích dvou letech zaměstnávala desítky techniků a stovky dělníků stavebních firem, projektanta, investora i obstaravatelské organizace, se stala skutečností. Od tohoto data se začala naplňovat nová kapitola v husté dopravní síti tramvají v Praze. Stavba rovněž odstartovala novou éru v architektonickém ztvárnění dopravních zařízení tohoto typu. Přes některé drobné skvrny na kráse díla, které se průběžně odstraňují, představuje tramvajová trať to nejlepší, co bylo prozatím v působnosti pražských elektrických drah postaveno.

Dovolte stručný výčet toho, co následovalo, i toho, co nás ještě čeká. Kolaudační orgán – Drážní úřad odboru dopravy Magistrátu hl. m. Prahy – stanovil ve svém povolení k prozatímnímu užívání stavby délku zkušební provozu tramvají na dobu 2 let, tj. do listopadu 2005. Na šest týdnů v průběhu května a června 2004 byl provoz přerušen za účelem provedení třetího podbití kolejí a dokončení definitivních krytů trati (zatravnění, zadláždění), provedení posledních úprav nebránících bezpečnému provozu, které nebyly z technologických důvodů realizovány v roce 2003. Následně se dokončovala a zprovožňovala zařízení obchodní vybavenosti, jako prodejny a kiosky, které jsou umístěny v pěti zastávkách nového tramvajového úseku.

Občané sídlíště Barrandov, kteří s notnou dávkou

Závěrečná etapa stavby tramvajové tratě Hlubočepy – Barrandov

nevole přetrpěli v období zmíněné výluky náhradní autobusovou dopravu, jsou klasickým příkladem toho, jak tramvaj v oblasti Barrandova v relativně krátké době zdomácněla a stala se neodmyslitelnou součástí života většiny lidí zde bydlících nebo dojíždějících za prací.

Dvouleté zkušební období slouží nejen k získání všech dopravně technických informací, které budou využity k optimalizaci trvalého provozu v budoucnosti, ale i k dokončení všech drobných nedodělků a „vychyťání mušek“ z dosavadního provozu. Poslouží rovněž k dokončení a uzavření všech doprovodných aktivit a měření předepsaných pro tuto náročnou stavbu. Patří mezi ně například měření hluku a úvibrací z provozu tramvají, defektoskopické sledování účinků na nejbližší

okolí a geodetická měření nejdůležitějších úseků trati jako jsou objekty estakád a podjezdů.

V prosinci 2005 bude zkušební provoz vyhodnocen a stavba tramvajové trati s konečnou platností zkolaudována. Teprve potom bude možno udělat definitivní tečku.

Dosavadní zkušenosti ukazují, že bylo pro lidi z Barrandova vytvořeno záslužné dílo. Ohlasy veřejnosti tomu plně nasvědčují. Prodloužení tramvajové trati z Barrandova do Holyně, se kterým se počítá v příštích letech, bude jenom logickým završením a dalším zhodnocením vynaloženého úsilí a vložené investice.

Ing. Tomáš Vít, Ing. Karel Volf,
Inženýring dopravní staveb, a. s.

Foto: Petr Malík



ZAJÍMAVOSTI Z PODNIKU

Setkání členů akčních týmů



Většina roku 2004 byla spojena s Transformačním projektem, nejvýznamnější vnitropodnikovou akcí posledních let. Do práce v sedmnácti probíhajících subprojektech a několika pracovních skupinách se v průběhu roku zapojilo více než 150 zaměstnanců Dopravního podniku. Ve čtvrtek 9. prosince se sešli společně se zástupci odborových organizací na předvánočním setkání s generálním ředitelem ing. Milanem Houfem a ředitelem Transformačního projektu ing. Ladislavem Špitzerem. V neformální debatě se probíraly různé problémy a zkušenosti z dosavadního prů-

běhu přeměny podniku. Transformace bude zcela jistě hýbat podnikem i v následujících měsících, kdy budou vznikat další nové jednotky, nebo nově ustavené budou procházet fází optimalizace.

Zatěžkávací zkoušky mostů

Zbrusu nové mosty nad Seifertovou ulicí byly ve středu zájmu všech zájemců o veřejnou dopravu, především o parní lokomotivy, v pondělí 6. prosince. V dopoledních hodinách totiž na nich probíhaly zatěžkávací zkoušky. V permanenci byly dvě dvojice parních lokomotiv, jako nejtěžších dostupných



prostředků, aby otestovaly odolnost nové stavby, která je základem budoucí lepší dostupnosti hlavního nádraží. Právě hlavní nádraží bude po dokončení tzv. Nového spojení hlavním železničním uzlem Prahy, kam bude směřovat většina cestujících přijíždějících vlakem.

Setkání důchodců

Setkání s bývalými zaměstnanci patří k tradičnímu předvánočnímu koloritu. Stejně tomu bylo i ve středu 8. prosince v jídelně budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti, kam přišli pobesedovat o životě bývalí pracov-



níci ředitelství Dopravního podniku. Šedesát seniorů informoval generální ředitel ing. Milan Houfek o současných radostech a strastech Dopravního podniku. Samozřejmě přišel na řadu Transformační projekt. Sami senioři se ptali na některé zajímavosti ze současného života podniku, který sledují už jen zprostředkovaně, především v médiích.

-bda-

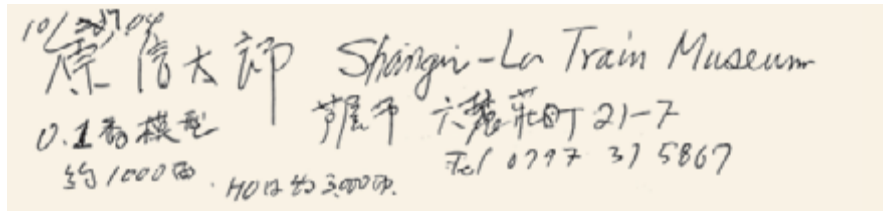
Procházka muzeem

Pojďte se se mnou projít naším podnikovým muzeem. Já vím, teď je naše muzeum zavřené, ale představte si, že se v jeho prostorách schováváte před letním parnem nebo podzimní plískanicí – doufám ale, že to není jediný důvod, proč se spolu můžeme procházet mezi starými tramvajemi.

Tady vidíme staršího pána, jak vypráví vnukovi o tom, jak vyskakoval právě z takovéhle tramvaje, vedle skupina Holanďanů obdivuje primátorskou tramvaj. A tam stojí dva mladíci u „té jedničky“, kterou považují za starý historický vůz – na rozdíl od nás, kteří v ní ještě jezdili do školy. V expozici můžeme potkat zájemce staré i mladé, ženy i muže, mnozí z nich jsou ze zahraničí. Právě Holanďané jsou častými návštěvníky, ale tam u modelu letenské stráně stojí i několik debatujících Japonců. Muzeum městské hromadné dopravy v Praze je už známé mezi fanoušky u nás i v zahraničí. V návštěvních knihách o tom svědčí množství cizojazyčných zápisů, které pocházejí od návštěvníků z celého světa, v roce 2004 dokonce i z Islandu, Nového Zélandu, Kanady nebo Japonska.

Návštěvnost muzea je ovlivněna mimo jiné i nízkým vstupným, ale také dalšími okolnostmi. Například

v roce 1997 se hodně psalo i mluvilo o 100. výročí vzniku Elektrických podniků, a jak si můžete všimnout na přiloženém grafu, hned se to projevilo i na návštěvnosti. Rovněž povodně v roce 2002 se ukázaly být důležité pro množství zájemců o muzeum. Jak jsem již předeslala, mnoho návštěvníků přijíždí ze zahraničí a podzim roku 2002 a rok následující zahraniční turistice moc nesvědčil, také lidé u nás měli jiné starosti – lze to



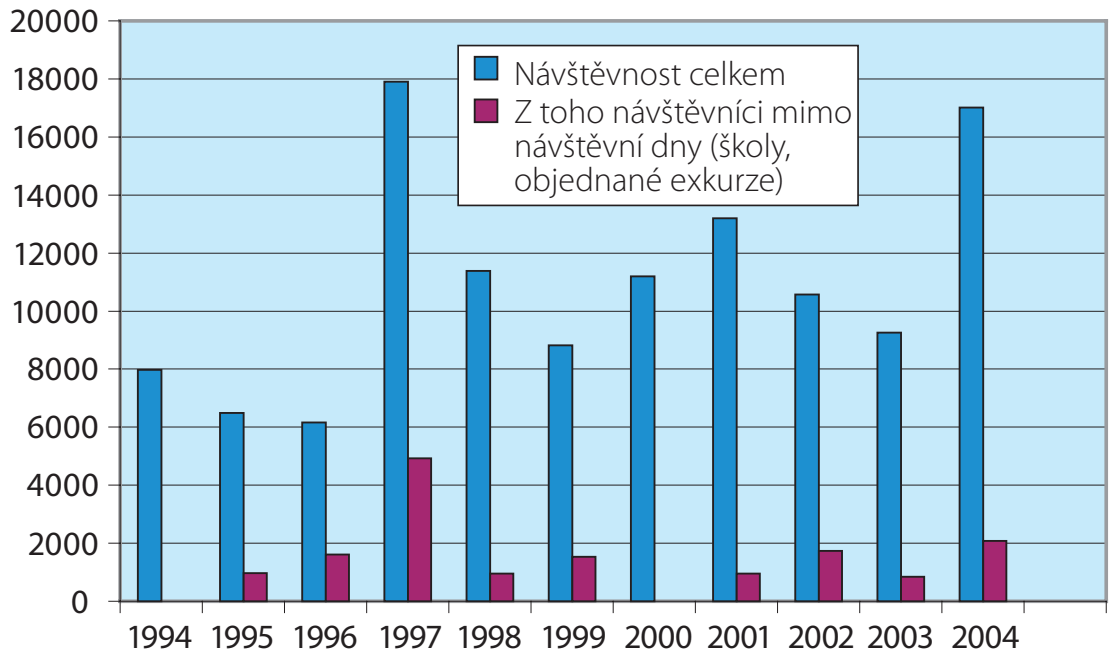
pozorovat z poklesu návštěvníků. Ale nemůžeme si stěžovat, údaj z minulého roku je velmi potěšující, i když počet je ovlivněn červnovou akcí: Pražská muzejní noc. Díky této akci vidělo naše muzeum dalších zhruba 2 500 zvědavců.

A že je co vidět! Nebudu opakovat, co již bylo mnohokrát napsáno, zmíním se jen o některých novinách. Například byl dokončen a vystaven při otevření vlečný vůz krasin č. 1314, který je v expozici sprážen s motorovým vozem č. 357, v květnu muzeum dostalo další přírůstek – vlečný vůz vamberák č. 728, který zachycuje provozní stav po 2. světové válce. Tu správnou atmosféru nejstarším vozům dodalo osazení roletami plachetkami a záclonami. Vůz koňky č. 90 má svinovací plachetky, motorové vozy č. 109 a 200 jsou doplněny vnitřními roletami, u salonního vozu a vozu č. 200 ze zdobného materiálu, vlečné vozy č. 624 a 608 mají vnější velké rolety a konečně nejstarší elektrický vůz č. 88 je vystrojen záclonami uvnitř. Takže vše je, jak má být. Koneckonců, co vám o tom budu psát, přijďte se na jaře sami přesvědčit. Třeba na vás prohlídka muzea zapůsobí jako na jednoho návštěvníka ze dne 14. listopadu 2004, který do návštěvní knihy napsal: „Díky za muzeum a všechno v něm, dáváte mě vždy psychicky dohromady.“ Nechcete to zkusit taky?

-MJ-



Foto: Petr Malík



Počet stížností stoupá

Jedním z ukazatelů kvality poskytovaných služeb v oblasti městské hromadné dopravy je počet došlých oprávněných stížností od cestujících. Oddělení stížností v současné době eviduje průměrně každý měsíc 150 došlých podání, ročně jejich počet dosahuje čísla 1 600 až 1 800.

Do roku 2000 bylo přijato průměrně každý rok

700 až 800 podání. Od roku 2001 počet došlých stížností roste, neboť došlo k zahájení příjímání stížností elektronickou poštou. V roce 2003 přišlo elektronickou formou 1 072 podání, tj. 65,4 % z celkového počtu podaných stížností.

Ne všechny stížnosti spadají na vrub naší akciové společnosti. V rámci Pražské integrované dopravy zajišťují provoz na některých linkách i jiní dopravci. Cestující dopravní prostředky jednotlivých dopravců nerozlišují, a tak každoročně průměrně 70 žádostí o řešení nedostatků v činnosti postupujeme dopravním společenstvem spolupracujícím na systému Pražské integrované dopravy.

Rovněž tak došlé stížnosti na vedení a změny tras linek a četnost spojů – průměrně 170 případů ročně – zasíláme k řešení organizaci ROPID, do jejíž působnosti tato problematika spadá.

Pokud se týká nedostatků v činnosti našeho podniku, nejvíce stížností přichází na nepravdivost provozu. Ne všechny jsou však oprávněné, zejména pokud se týkají povrchové dopravy, kdy je zpoždění zaviněno neprůjezdností pražských komunikací.

Další v pořadí, podle počtu došlých podání, jsou stížnosti na chování provozních zaměstnanců. Průměrná oprávněnost došlých stížností dosahuje dlouhodobě 35 až 40 %.

Méně procento oprávněnosti mají pak stížnosti na provádění přepravní kontroly, prodej jízdních dokladů a na ochranu životního prostředí.

Všechny stížnosti jsou řádně na příslušných pracovištích řešeny, u oprávněných jsou přijímána adekvátní opatření k nápravě a ve všech případech jsou stěžovatelé informováni o výsledku prošetření.

Neopominutelnou oblastí jsou i stížnosti podávané zaměstnanci na nedostatky a na vnitřní poměry v podniku. Stížnosti zejména v oblasti výkonu služby provozních zaměstnanců jsou řešeny podle provozního předpisu O 7 1-2-3. Nově byl do Kolektivní smlouvy na rok 2005 zakotven způsob prošetřování ostatních stížností zaměstnanců, případně odborových organizací na další oblasti, jako například na hospodaření s majetkem, organizaci práce, stravování, ubytování a v neposlední řadě pracovní právní otázky včetně mezd a odměn.

Vzhledem k tomu, že je oblast stížností jedním z ukazatelů kvality poskytovaných služeb naší společnosti, mělo by být cílem každého zaměstnance bezchybné plnění pracovních povinností a provozní pracovníci by měli vstřícně přistupovat k problémům cestujících veřejnosti, a tím přispívat ke snížení počtu došlých stížností.

Ing. Josef Hájek,
vedoucí odboru interního auditu a kontroly



Foto: Petr Malík



Hned za bránou střešovické vozovny stál čert, který ukazoval, kterým směrem se vydat.



Soutěžilo se, ale děti si také mohly vyzdobit perníček, udělat svíček nebo...



V jedné z pěti soutěží měly děti najít několik rozdílů na dvou podobných obrázcích.



...vystřihnout ozdobu na vánoční stromeček.



O svezení mikulášskou tramvají byl tak velký zájem, že na tra

Mikuláš a ván v Dopravní

Velký zájem Pražanů vyvolaly dvě akce pořádané Dopravním podnikem v průběhu prosince. V sobotu 4. prosince byla v permanentní střešovická vozovna, kde se konal Den plný čertovin. Odpoledne plně soutěží, ale také zábavného programu pro děti a jejich rodiče. Již před začátkem pětihodinového programu se ve Střešovicích tvořily dlouhé fronty malých i velkých. Největší zájem o zábavný program byl okolo třetí odpoledne, kdy se před čtvrtou lodí střešovické vozovny i muzeem tvořily dlouhé fronty čekajících. „Museli jsme návštěvníky usměrňovat, proto se tvořila fronta. Takový zájem o prohlídku jsme ještě neměli,“ sděloval vedoucí muzea Lubomír Kysela.



Obrovský zájem byl o to, vyfotografovat se v úboru Mikuláše, čerta a anděla.



V další ze soutěží měly děti uhodnout několik pohádek, ve kterých hrají čerti hlavní roli.

Celý program ve čtvrté hale střešovické vozovny uváděli anděl s čertem.





...su centrem města byly vypravěny čtyři soupravy.



Mikuláš s andělem právě vyjždějí na cestu centrem města...



Během cesty, ale i po příjezdu do vozovny Mikuláš rozdával dětem drobné dárky...

oční koncerty m podniku

Především děti si odnášely malé dárečky, které si vyrobily nebo vysoutěžily v pěti dovednostních kláních. Vrcholem odpoledne bylo vystoupení populární Majdy, kterou děti znají z televizního pořadu Kouzelná školka. Podle odhadů pořadatelů se Dne plného čertovin zúčastnilo osm tisíc návštěvníků, což i pořadatele zaskočilo.

V úterý 21. prosince se prostory pražského metra opět rozezněly vánočními melodiemi. Tradiční vánoční koncerty tentokrát proběhly během jediného odpoledne. Ve třech stanicích metra se v průběhu šestihodinového programu vystřídal pět dětských i dospělých souborů a přihlížející si odnesli malý vánoční dárek od Dopravního podniku. -bda-



...stejně jako anděl, ale většinou chtěli slyšet básničku nebo písničku.



Vrcholem Dne plných čertovin bylo vystoupení Majdy z Kouzelné školky.



Souprava Mikulášské tramvaje jezdilo v pražských ulicích více, než bylo plánováno.

Odpoledne v úterý 21. prosince opět patřilo v metru vánočním koncertům. Během šestihodinového programu vystoupilo celkem pět souborů.



Ve stanici Florenc vystupoval od 17 hodin komorní sbor Resonance pěveckého sboru Prážata.



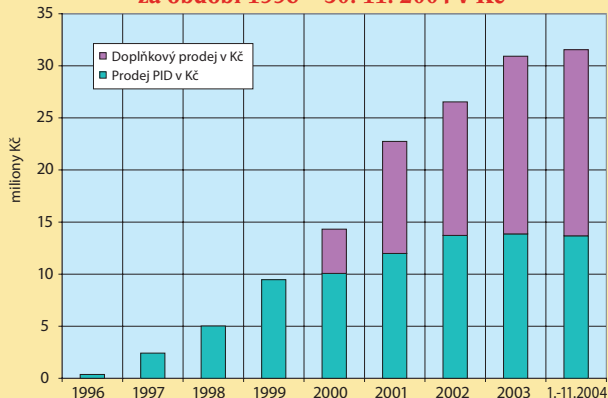
Zakoupení jízdenky u řidiče autobusu? Ještě před několika lety věc nemyslitelná. v současnosti běžná praxe, jak o tom svědčí uvedená čísla.

Od roku 1996 do 30. listopadu 2004 bylo celkem prodáno řidiči autobusů MHD 12 727 943 kusů jízdenek v celkové hodnotě 143 365 464 Kč. Zakoupení jízdenky přímo v autobusu se stalo naprostou samozřejmostí, ale nebylo tomu tak vždy, a tak si pojďme připomenout, co tomu předcházelo.

Prodej jízdenek na příměstských linkách

Na základě rozhodnutí Rady zastupitelstva hl. m. Prahy a smluv s okolními obcemi pražského regionu došlo ke změně tarifního systému a odbavování cestujících. Do systému Pražské integrované dopravy byl zapojen Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost regionálními linkovými autobusy řady 300, které

Graf prodeje jízdenek za období 1996 – 30. 11. 2004 v Kč



Přehled o vývoji prodeje jízdenek řidiči autobusů

zajišťují dopravní spojení příměstských oblastí s Prahou a část jejich trasy je vedena mimo území Prahy.

Od 1. června 1996 při přechodu na nový odbavovací informační systém firmy MYPOL došlo k rozvoji příměstských linek. Autobusy určené pro tento provoz byly vybaveny novým zařízením pro výdej jízdenek a cestující, který nemá jízdenku zakoupenou předem, si může jízdenku pro jednotlivou jízdu zakoupit přímo u řidiče. Jízdenka zakoupená u řidiče a vydaná zařízením MYPOL pro výdej jízdenek je označena předepsanými povinnými údaji.

Přehled prodeje jízdenek na příměstských linkách od roku 1996 do 30. listopadu 2004 znázorňuje graf. Za sledované období bylo prodáno 8 401 025 kusů jízdenek v celkové hodnotě 80 606 205 Kč. Největší prodej byl zaznamenán v roce 2003, ale dosavadní výsledky prodeje jízdenek v nedávno skončeném roce naznačují překonání rekordních tržeb.

Za období leden až listopad 2004 bylo prodáno 1 388 875 kusů jízdenek na příměstských linkách v celkové hodnotě 13 674 948 Kč. Nejvyšší prodej jízdenek byl zaznamenán v únoru 2004, kdy celková tržba činila 1 067 417 Kč. Nejvyšší prodej jízdenek byl zaznamenán v měsíci září 2004, kdy tržba za jízdenky dosáhla hodnoty 1 329 868 Kč.

Doplňkový prodej jízdenek na městských linkách

Dnem 1. května 2000 byl na základě rozhodnutí vedení Dopravního podniku a po projednání s organizací ROPID zaveden do praxe doplňkový prodej jízdenek na městských linkách v nominální hodnotě 9 Kč (základní přestupné zvýhodněné jízdné) a 15 Kč (základní přestupné plnocenné jízdné). Tato skutečnost umožňuje zakoupení jízdenky, i když v okolí zastávky není jiná možnost ke koupi cestovního dokladu. Řidiči autobusů byli vybaveni těmito jízdenkami a byli hmotně zainteresováni na prodeji jízdenek. Za každou prodanou jízdenku obdrží jednu korunu.

Přehled doplňkového prodeje jízdenek na městských linkách od roku 2000 do 30. listopadu 2004 znázorňuje graf. Za uvedené období bylo prodáno 4 326 909 kusů jízdenek v celkové hodnotě 62 759 259 Kč. Největší prodej byl zaznamenán v roce 2003, ale dosavadní výsledky prodeje jízdenek v roce 2004 naznačují překonání předchozího roku.

Za období leden až listopad 2004 bylo prodáno na městských linkách celkem 1 233 017 kusů jízdenek a za tyto jízdenky bylo vybráno od cestujících veřejnosti celkem 17 870 943 Kč. Nejvyšší prodej jízdenek byl zaznamenán v únoru 2004, kdy celková tržba činila 1 108 461 Kč, naopak nejvyšší prodej jízdenek byl zaznamenán v srpnu, kdy tržba za jízdenky dosáhla hodnoty 2 070 636 Kč.

Ing. Jiří Pařízek,
vedoucí jednotky Ekonomika Autobusy

Nízkopodlažní autobusy v roce 2005

Do konce roku 2004 bylo dodáno celkem 70 nízkopodlažních autobusů, z toho 50 standardních a 20 kloubových autobusů. Ve verzi standardní nízkopodlažní autobusy jsou 2 autobusy specificky upraveny pro rozvoj a zabezpečení provozu letištní expresní linky č. 100.

Od 22. ledna 2005 díky těmto dodávkám bude rozšířen provoz nízkopodlažních autobusů na linky č. 113, 119, 121, 133, 139, 174, 223, 224, 228, 229 a 250. Garantované nízkopodlažní spoje budou od čtvrté lednové soboty zajišťovány na více než polovinu městských linek, přesně na 84 ze 153 v současnosti vypravovaných. Ve špičce pracovního dne se v ulicích Prahy setkáte s 272 nízkopodlažními vozidly z 930, které Dopravní podnik maximálně posílá na městské linky, což představuje téměř 30 procent autobusů.

Do garantovaného provozu budou od 22. ledna 2005 nízkopodlažní vozy nazazovány na tyto linky:

- 100 Zličín – Letiště Ruzyně
- 102 Nádraží Holešovice – Staré Bohnice – Zámky
- 103 Ládví – Ďáblice – Březiněves
- 104 Na Knížecí – Slivenecká
- 106 Kavkazská – Nádraží Braník
- 109 Palmovka – Sídliště Rohožník
- 111 Skalka – Sídliště Petrovice – Pitkovice
- 112 Nádraží Holešovice – ZOO – Podhoří
- 113 Kačerov – Písnice
- 114 Kačerov – Šeberák
- 117 Kačerov – Poliklinika Modřany/Čechova čtvrt
- 118 Koleje Jižní Město – Dvorce
- 119 Dejvická – Letiště Ruzyně
- 120 Na Knížecí – Klukovice
- 121 Roztyly – Nádraží Braník
- 122 Chodov – Nádraží Hostivař – Léčiva
- 123 Na Knížecí – Šmukýřka
- 129 Smíchovské nádraží – Baně
- 130 Na Knížecí – Sídliště Stodůlky
- 131 Hradčanská – Bořislavka
- 133 Florenc – Sídliště Malešice
- 135 Florenc – Želivského
- 136 Sídliště Ďáblice – Sídliště Spořilov
- 137 Na Knížecí – U Waltrovky
- 139 Želivského – Na Beránku
- 144 Kobylisy – Poliklinika Mazurská

- 147 Dejvická – Výhledy
- 148 Podolská vodárna – Kavčí Hory – Budějovická
- 151 Českomoravská – Poliklinika Prosek
- 152 Sídliště Ďáblice – Kobylisy – Sídliště Čimice
- 154 Skalka – Koleje Jižní Město
- 155 Želivského – Sídliště Malešice
- 162 Ke Stárce – Dolní Chabry
- 163 Skalka – Štěrboholy – Bezděkovská
- 164 Nové Butovice – Bílá Hora
- 166 Českomoravská – Třeboradice – Teplárna Třeboradice
- 167 Na Knížecí – Nemocnice Na Homolce
- 170 Jižní Město – Vavřanova
- 174 Velká Ohrada – Špejchar
- 176 Karlovo náměstí – Stadion Strahov
- 177 Poliklinika Mazurská – Chodov
- 179 Nové Butovice – Letiště Ruzyně
- 180 Sídliště Řepy – Kařkova
- 181 Sídliště Čimice – Nádraží Hostivař
- 184 Nové Butovice – Petřiny
- 185 Palmovka – Letecké opravny
- 186 Sídliště Bohnice – Černý Most
- 188 Želivského – Kavčí Hory
- 191 Na Knížecí – Petřiny
- 192 Budějovická – Pražská čtvrt
- 193 Náměstí Bří. Synků – Mikrobiologický ústav
- 195 Avia Letňany – Jesenická
- 197 Na Knížecí – Háje
- 198 Smíchovské nádraží – Sídliště Písnice
- 200 Kobylisy – Sídliště Bohnice
- 202 Poliklinika Mazurská – Za Avii/Vinoř
- 204 Smíchovské nádraží – Sídliště Radotín
- 207 Staroměstská – Ohrada
- 208 Želivského – Dolní Počernice
- 210 Nádraží Holešovice – Obchodní centrum Čakovice – Čakovice
- 211 Nové Butovice – Velká Ohrada

- 213 Želivského – Jižní Město
- 216 Špejchar – Bořislavka – Nové Vokovice
- 217 Na Knížecí – Dejvická
- 218 Dejvická – Sídliště Na Dědině
- 223 Černý Most – Horní Počernice
- 224 Skalka – Strašnická
- 225 Nové Butovice – Sídliště Na Dědině – Letiště Ruzyně
- 228 Skalka – Dubeč
- 229 Skalka – Koloděje
- 234 Habrová – Sídliště Skalka
- 235 Nové Butovice – Velká Ohrada – Nové Butovice
- 239 Želivského – Rektorská
- 241 Smíchovské nádraží – Lipence
- 243 Smíchovské nádraží – Sídliště Zbraslav
- 244 Smíchovské nádraží – Sídliště Radotín
- 246 Smíchovské nádraží – Lochkov – Sídliště Radotín
- 248 Smíchovské nádraží – Holyně
- 250 Černý Most – Sídliště Rohožník
- 259 Českomoravská – Vinoř
- 267 Háje – Uhřetěves
- 271 Skalka – Háje
- 273 Kloubětínská – Černý Most – Ve Žlíbku
- 291 I. P. Pavlova – Karlovo náměstí – I. P. Pavlova

Ing. Miloš Zvolánek, dopravní úsek

Foto: Petr Malík



Automaty na výdej jízdenek přibývají

Novodobá historie automatizovaného prodeje jízdenek MHD v Praze se datuje od června 1996, kdy byly dosluhující jednoúčelové automaty Merona (k vidění je v Muzeu MHD ve Střešovicích), nahrazeny automaty Mikroelektronika. Asi nejpodstatnějším pokrokem, oproti automatům Merona, je možnost výdeje více druhů jízdenek.

Úvodní počet nových automatů v provozu v roce 1996 byl 293 kusů a vycházel z původních stanovišť automatů Merona. Z tohoto počtu bylo ve stanicích metra 196 kusů automatů, v povrchové dopravě 97 kusů. Všechny stanice metra byly automaty vybaveny dostatečně a podle aktuální potřeby byly a jsou vždy doplňovány. Jiná situace byla v automatizovaném prodeji v povrchové dopravě. Výše uvedený počet automatů v povrchové dopravě byl nedostatečný. Navíc část automatů byla vzhledem k zastávkám nevhodně umístěna. V roce 1998 se začalo se zřizováním záchytných parkovišť P+R, vybavených též automaty, a to na parkovně, zvýhodněné jízdenky a běžné jízdenky. Úvodní počet byl 7 parkovišť s 15 automaty.

V následujících letech se počet prodejních míst automatizovaného prodeje zvyšoval jen málo. Tržba však stoupla pravidelně o 20 až 30 procent ročně (například letos to bude přibližně 410 milionů Kč, což je pro zajímavost přibližně 420 tun mincí a zhruba třetina celkového prodeje jednotlivých jízdenek).

Výjimkou byl rok 2002, kdy při záplavách bylo pod vodou také 18 automatů. Následného prudkého poklesu prodeje jízdenek, a z toho vyplývajícího dočasného uvolnění kapacity pracovníků, bylo využito k opravě vyplavených automatů. Po rozebrání, vyčištění a důkladném vysušení byly automaty s minimálními náklady beze zbytku opět zprovozněny a fungují dodnes.

Zásadnější obrat v rozvoji automatizovaného prodeje v povrchové dopravě nastal v posledních dvou letech, kdy jsou nové automaty instalovány na frekventovaná místa v bezprostřední blízkosti zastávek tramvají a autobusů. Současný počet automatů je 433 kusů, z toho ve stanicích metra je 237 kusů, v povrchové dopravě je 166 kusů a na 15 parkovištích P+R je 30 automatů.

Část automatů povrchové dopravy je také umístěna mimo území Prahy, například v Českém Brodě, Klad-

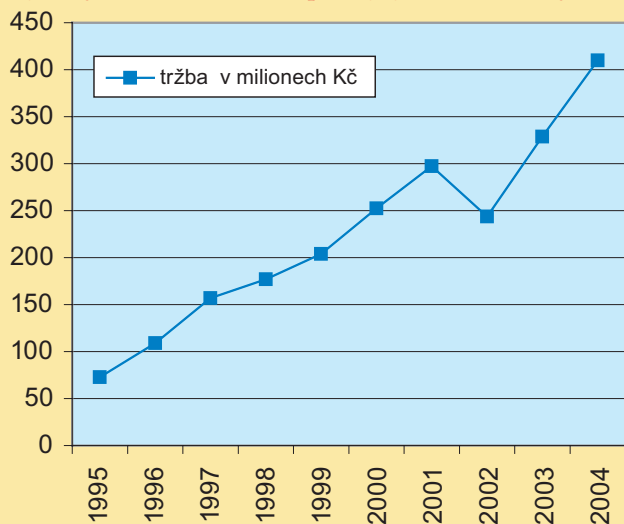
ně, Mníšku pod Brdy a dalších místech ve stanicích „třístovkových“ autobusů, nebo na nádražích Českých drah, kde jsou ve větší míře využity vícepásmové jízdenky.

Současné novější typy automatů jsou vybaveny moduly GSM, které servis zjednodušují a umožňují převážnou část zásahů provádět cizí. Bohužel však nezabrání vandalům v poškozování automatů. Mezi zla prováděná těmito individui na automatech patří různé pokusy o ucpávání vzhovovacího i výdejního otvoru za účelem snahy získání mince. Nebo postříkání spreji, či poškozování informačních prvků na automatech. V posledních dvou letech našťastí dochází převážně „pouze“ k těmto způsobům napadání. V letech 2001 až 2002 došlo k 30 případům, kdy byly na automatech provedeny pokusy o páčení, byly vypáčeny a dokonce odcizeny celé. Po sérii opatření, zejména zpevnění skříní starších verzí automatů, k takovému těžkým napadáním dochází nyní v průměru jednou za rok.

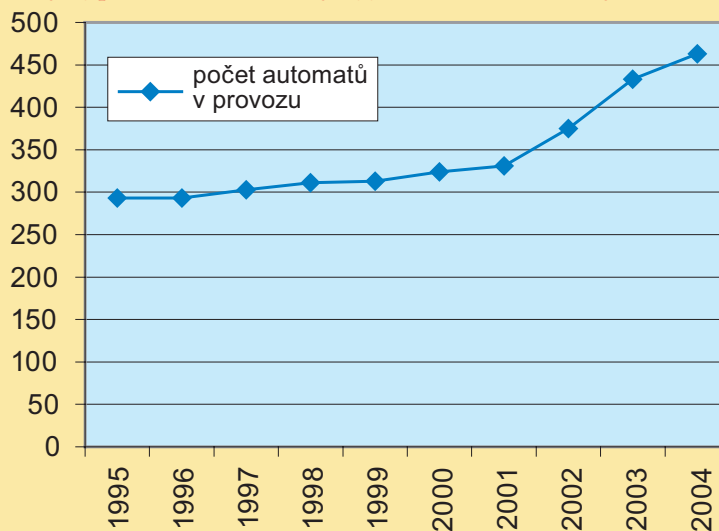
Na příští rok je plánován nákup a instalace dalších třiceti automatů, opět do frekventovaných povrchových dopravních uzlů. V zájmu spokojenosti našich platících zákazníků by měl tento trend pokračovat (výhledově s modifikací na částečnou bezhotovostní platbu v automatech).

Václav Kudrna, oddělení jízdních dokladů a automatizovaného prodeje

Vývoj tržby automatizovaného prodeje jízdenek za roky 1995-2004



Vývoj počtu automatů na výdej jízdenek MHD za roky 1995-2004



Standard kvality Funkčnost jízdenkových automatů

Na průběžně rostoucí rozsah automatizovaného prodeje jízdenek a s tím související požadavky cestující veřejnosti na maximální funkčnost jízdenkových automatů bylo před 5 lety odpovídajícím způsobem zareagováno v rámci celopodnikového Programu kvality služby. Od roku 2000 je tak zajišťováno měření a vyhodnocování standardu kvality Funkčnost jízdenkových automatů. Koncipování zásad tohoto standardu bylo předmětem podrobného článku v DP-KONTAKTU č. 3/2001. Zásadní změnou, k níž v daném standardu došlo v loňském roce, jsou odlišné způsoby měření a samostatné vyhodnocování funkčnosti automatů podle místa jejich provozního nasazení.

U automatů provozovaných na území Prahy zůstaly zásady zachovány. Měsíčně je ze souboru 149 automatů, momentálně sledovaných v rámci standardu, fyzicky prověřováno 50 přístrojů a při zjištění závady se provádí následná kontrola jejího odstranění ve stanovené lhůtě 24 hodin. Měření zahrnuje vizuální posouzení stavu skříně přístroje a jeho informačních prvků, prověření funkce všech ovládacích tlačítek

i provedení kontrolního nákupu. Podmínky standardu byly podle rozhodnutí Celopodnikové koordinační skupiny Programu kvality služby nastaveny natolik striktně, že při jakékoliv závadě (například i při nefunkčnosti jediného tlačítka nebo větším poškození návodu k obsluze) je automat hodnocen jako nevyhovující; v zájmu objektivit je však nutno konstatovat, že nejvyšší podíl ve struktuře příčin nevyhovujícího stavu automatů mají dlouhodobě případy jejich úplné nefunkčnosti. Výsledky měření, které jsou vyhodnocovány čtvrtletně (se zohledněním výdeje jízdenek), lze hodnotit jako poměrně uspokojivé, byť nedosahují stanovené úrovně náročnosti 90 % funkčních automatů. V roce 2003 se pohybovaly mezi 78 – 89,8 % funkčních automatů, v loňském roce bylo zatím dosaženo hodnot 81,6 – 88,9 %.

Při sledování automatů na území Středočeského kraje bylo především z ekonomických důvodů využito skutečnosti, že všech 20 stávajících přístrojů je vybaveno systémem dálkového sledování. Měření je tak založeno na prověření provozního stavu přístrojů na počítači servisního střediska. Konkré-

ně je monitorováno 15 vybraných automatů měsíčně, se čtvrtletním vyhodnocením, v němž jsou zohledněny počty jízdenek vydávané jednotlivými přístroji. Stanovená úroveň náročnosti 90 % funkčních automatů je zde stabilně překračována, neboť výsledky se pohybují v rozmezí 98,8 – 100 %. Ve vztahu k výsledkům měření u automatů na území Prahy je ovšem nutno brát do úvahy, že systém dálkového sledování poskytuje z pohledu klienta pouze základní informaci o stavu přístroje, to znamená funkční/nefunkční a nedochází ke kontrolnímu nákupu, prověření stavu tlačítek a podobně, takže předpoklad příznivějších výsledků je zde jednoznačný.

Kromě vlastního měření funkčnosti automatů je v rámci standardu jednou ročně prováděno vyhodnocení jejich veřejné dostupnosti (poloha, časový rozsah dostupnosti) včetně pomocného kritéria dosahovaných tržeb, respektive výdeje jízdenek.

Závěrem je nutno připomenout, že měřený soubor zahrnuje automaty umístěné mimo stanice metra a záchytná parkoviště P+R, tedy na zastávkách povrchové MHD, v železničních stanicích a v dalších veřejných prostorách, kde je jejich funkčnost ve zvýšené míře ohrožena vandalismem, krádežemi, povětrnostními vlivy i menší pravděpodobností včasného nahlášení závad servisu (nejedná-li se o přístroje s dálkovým sledováním).

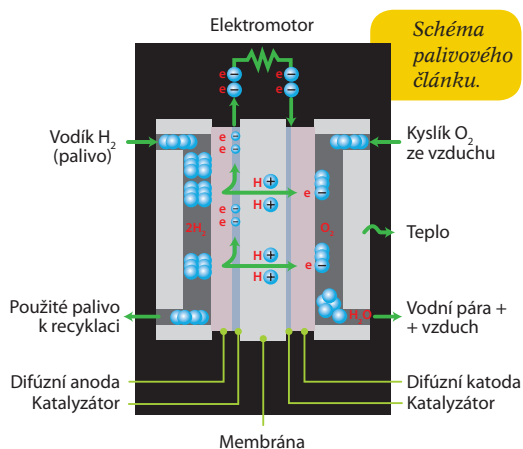


Foto: Petr Malík

Článek je koncipován jako populárně naučný, což znamená, že v první části jsou uvedeny praktické zkušenosti a poznatky o provozu autobusů s palivovými články, druhá část je pak věnována odborníkům, kteří potřebují širší spektrum informací.

Princip palivového článku

Palivový článek je znám již od roku 1839, kdy ho vynalezl Sir William Grove, avšak první praktické využití měl v šedesátých letech minulého století ve vesmírné lodi Gemini a v kosmickém programu Apollo, avšak využití našel i v ponorkách, což vedlo k jeho zdokonalení a mnohonásobné miniaturizaci.



Palivem je vodík, proto se též někdy palivové články označují jako vodíkové. Z toho je odvozen někdy používaný název vodíkové autobusy. Vodík se přivádí do palivového článku, kde je porézní anoda a katoda, katalytické desky a pevná polymerová membrána, která propouští kladně nabitě protony, nepropouští však záporně nabitě elektrony a nesmí rovněž propouštět plyn jako takový. Vodík přivedený do anody se před membránou štěpí, jeho kladně protony procházejí

membránou na druhou stranu, proud záporných elektronů, což je podstata elektrického proudu, je odváděn mimo článek k pohonu elektrického motoru a v důsledku napěťového potenciálu je elektrickým vedením přiváděn na druhou stranu membrány. Tam jsou již kladně nabitě vodíkové protony a katoda, do které je přiváděn kyslík, a pomocí katalyzátoru dochází k elektrochemické reakci, při níž z vodíku a kyslíku vzniká voda a vyvíjí se teplo. V principu se jedná o opak elektrolyzy vody, při které se pomocí elektrického proudu rozkládá voda na vodík a kyslík.

Zopakujme si tedy, že palivem palivového článku je vodík a hlavním produktem je elektrický proud, který je přiváděn do elektromotoru pohánějícího autobus. Chod článku je naprosto tichý a vedlejším produktem je teplo a vodní pára, která se vypouští výfukem. To znamená nulové znečištění ovzduší.

Autobus veze buď nádrže s čistým vodíkem, získaným buď elektrolyzou nebo z chemického průmyslu, nebo jiný plyn, například metan, z kterého se jednoduchou chemickou reakcí získává vodík. Potřebný kyslík se bere ze vzduchu. Účinnost palivových článků je 40 až 60 % a je zřejmé, že se musí chladit.

Je celá řada typů palivových článků, zásadité, kyselinové, karbonátové, oxidové (alkaline, phosphoric acid, molten carbonate, solid oxide) a liší se velikostí, výkony, požadavky na čistotu plynů, pracovní teplotou (od 85 °C do 1 000 °C) i rychlostí naběhu pracovního režimu.



Stanice výroby vodíku.

Palivový článek v autobusu

Údaje o palivových článcích používaných v autobusech se liší, avšak lze říci, že jeden článek má napětí necelý 1V, takže kompletní článek pro pohon autobusu se skládá z 1 200 až 1 500 jednotlivých článků při celkovém dodávaném napětí 900 až 1 000 V. Pracovní teplota se postupně snižovala až na dnešních přibližně 100 °C.

Jízda autobusu

Možnost vyzkoušet si jízdu autobusem s palivovými články jsme měli v Amsterdamu, kde místní dopravní podnik GVB Amsterdam v rámci programu CUTE (bude popsán níže) experimentálně provozuje tři autobusy CITARO s palivovými články, výrobce Mercedes Benz. Jsou to upravené městské autobusy, v nichž byl naftový motor nahrazen elektromotorem, palivové články a nádrže se stlačeným vodíkem jsou ve střeše.

Jízda autobusem je naprosto stejná a stejně dynamická jako u klasického autobusu, avšak očekávání naprosto tichého chodu v důsledku nehlukné funkce palivového článku se nespěšně. Mezi elektromotorem a nápravou jsou ozubené převody, které za jízdy silně hučí a tichý chod palivového článku tak nebylo možno ocenit. Uvedený nedostatek lze v budoucnu odstranit, protože ozubená kola byla zřejmě spočítána pouze s ohledem na pevnost zubů, není však problém je navrhnout i s ohledem na tichost chodu, i když jejich výroba je mírně dražší.



Usměrňování proudu.

Zcela jiný, a dá se říci že fascinující, je zážitek z vnějšího pohledu na jedoucí autobus. Autobusy jsou nasazeny na normálních linkách, hluk převodů není venku slyšet, takže autobus ve stanici působí dojmem autobusu s vypnutým motorem, náhle se téměř nehlukně rozjede, pouze nad výfukem, který je vyveden na střechu, se objeví obláček páry. Za rovnoměrné rychlosti není u výfuku naprosto nic vidět, obláček páry se opět objeví pouze při akceleraci. Teprve zde vynikne obrovský rozdíl mezi klasickým autobusem a autobusem s palivovým článkem, jehož hlukové i plynové exhalace jsou nulové.

Technické zázemí

Vybudovat technické zázemí pro provoz autobusů s palivovými články je značně složitá a nákladná záležitost. Přesvědčit jsme se o tom mohli opět v Amsterdamu, odkud jsou rovněž všechny fotografie.

Provoz autobusů s

Vodík se vyrábí elektrolyzou vody pomocí předem usměrněného proudu, vedlejším produktem je kyslík, který se pouští do vzduchu. Vodík se čistí přes filtry a množství vodíku se neustále kontroluje přesným vážením, aby byl zjištěn jeho případný únik. Jestliže dojde k úniku, celé zařízení se automaticky vypne. Ve výrobní stanici jsou rovněž čidla hlásící únik vodíku a ventilátory, které se při úniku automaticky zapnou a zároveň se zapne akustický i světelný poplach. Z fotografie je zřejmé, že celé zařízení je značně velké a z bezpečnostních důvodů je umístěno na otevřeném prostranství, mimo budovy a personál autobusové garáže.

Vedle výroby vodíku stojí kompresorová stanice. Kompresory jsou poháněny hydromotorem, aby se zabránilo jiskření elektromotorů a případnému výbuchu. Vodík se s mezichlazením třístupňově stlačuje až na 400 barů (jeden bar je přibližně jedna dřívější atmosféra) a po vychlazení jeho tlak v zásobních lahvích klesne přibližně na 350 barů. Celá kompresorová stanice je jištěna proti úniku vodíku.

Zásobní lahve se stlačeným vodíkem stojí na volném prostranství, skladuje se přibližně 50 m³ vodíku. Odtud je vodík přiváděn k plnicímu stojanu, kde se speciální plnicí pistolí provádí plnění autobusu vodíkem. Nejprve se však musí stanice vodivě propojit s kostrou autobusu, aby se vyrovnaly napěťové potenciály a zamezilo se případnému jiskření a výbuchu.

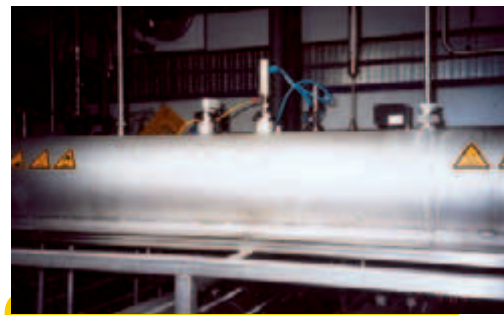
Při praktickém provozu autobusů se ukázalo, že účinnost pohonu je poněkud nižší než účinnost projektovaná, takže spotřeba vodíku je vyšší, a tím i dojezd autobusů nižší. Většina autobusů tankuje vodík jednou denně, některé však musí zajet tankovat vodík i dvakrát denně.

Pro opravy a údržbu mají autobusy s palivovými články své vlastní prostory, oddělené od ostatních autobusů. Na těchto garážích jsou zvenčí i zevnitř akustická i světelná poplašná zařízení, napojená na čidla vodíku. Při jejich spuštění musí veškerý personál opustit uzavřené prostory a čekat na příjezd hasičů. Zároveň se ve střeše garáže automaticky odjistí velká okna, která jsou stlačenými pružinami samočinně otevřena. Zároveň se automaticky odpojí od sítě veškeré elektrické instalace, které jsou výše než 1 metr nad zemí.

V případě jakékoliv poruchy autobusu se uzavřou ventily tlakových lahví ve střeše autobusu, každá láhev má samostatný ventil, a řidič má dále k dispozici dvoupolohový vypínač, v první poloze okamžitě vypne vysokonapěťovou část (okolo 1 000 V), která je ve střeše autobusu, a veškeré nízkonapěťové zařízení, kromě nouzového osvětlení autobusu a otvírání dveří, což je nezbytné, aby cestující mohli vystoupit. V druhé poloze se odpojí i tato zařízení.

Pokud by řidič nebyl v autobusu a autobus by byl zamčen, lze při úniku vodíku či jiné poruše provést odpojení veškeré elektroinstalace zvenčí, tlačítkem umístěným před předními dveřmi.

Pokud vozidlo kvůli údržbě či opravě přijede do dílny, nejprve se uzemní, poté se odpojí veškeré elektrické zdroje a z nízkotlaké části se odčerpá vodík a celé ústrojí se důkladně propláchně čistým vzduchem. Z vysokotlaké části se vodík nevypouští. Teprve po těchto opatřeních se může provádět oprava či údržba.



Nádrha, kde se elektrolyzou vyrábí vodík.



Pohled do kompresorové stanice.



Detail plnicí hlavice a uzemnění.

Protože celý agregát výroby elektřiny je ve střeše autobusu, je podél autobusu speciální vysoká montážní plošina, ze které lze tyto agregáty opravovat a udržovat. Je zřejmé, že v dílně je naprostý zákaz kouření i manipulace s otevřeným ohněm.

palivovými články

Zkušenosti z dalších měst

Barcelonský dopravní podnik TMB (Transports Metropolitans de Barcelona) se seznámil s autobusy s palivovými články ve Stuttgartu (Mercedes-Benz) v roce 1997. S vlastním vývojem začal v roce 1999. V lednu 2004 byly do reálného provozu nasazeny 3 autobusy s palivovými články.



Lahve se stlačeným vodíkem.

Provoz autobusů není bez problémů zejména proto, že palivový článek, který dává napětí přes 900 V, se skládá z 1 500 dílčích buněk, přičemž u každé takovéto buňky je čidly hlídána její teplota a napětí. Údaje zpracovává počítač. Při zvýšení teploty by jediné buňky dostane řidič autobusu výstražný signál, autobus musí ihned zastavit a cestující musí vystoupit. Při této poruše není problémem pokles napětí o zlomek voltu, ale v důsledku přehřátí by mohlo dojít k požáru nebo k explozi.

Dalším nedávno řešeným problémem byl třesk při nastartování palivového článku. První dojmy okolostojících byly, že článek explodoval. Tento jinak neškodný jev zřejmě souvisel s tím, že plyny překročily rychlost zvuku, což bylo doprovázeno třeskem.

První provozní zkoušky autobusů s palivovými články měly v Barceloně u veřejnosti dosti negativní ohlas, protože z výfuku vycházela oblaka vodní páry, což budilo dojem, že autobus emituje více exhalací, než autobus klasický. Tento problém musel být vysvětlován, protože veřejnost nechápala, že se jedná jen o vodní páru.

Stojan pro plnění stlačeným vodíkem.



V současnosti je reakce cestujících na autobusy s palivovými články opatrná, protože část veřejnosti má stále obavy z výbuchu vodíku.

BVG Berlín vyvíjí a zkouší autobus MAN s palivovým článkem NUERVA (De Nora), vývoj však musel být z důvodu netěsnosti membrány zastaven, protože v důsledku pronikání vodíku do kyslí-

Motorový prostor autobusu, kde elektromotor nahrazuje naftový motor.



kové části hrozilo nebezpečí výbuchu. V současnosti se hledá nový dodavatel palivových článků.

V souvislosti s tím je nutno zmínit, že autobusy CITARO, provozované v Amsterdamu i v Barceloně, používají palivové články značky Ballard, což je v současnosti zřejmě nejvyspělejší výrobce, který průmyslově vyrábí palivové články o výkonu 1 kW až po více jak 1 MW.

Cenové relace

Informace o nákladech se získávají jen obtížně, a to na základě osobních kontaktů, a proto jsou uvedené hodnoty jen orientační. Náklady na autobus s palivovými články jsou značné, jenom vlastní palivový článek stojí 500 tisíc €. Celková cena plnicí stanice je 1,6 milionu €. Amsterdamský dopravní podnik sdělil, že celkové náklady na 3 autobusy s palivovými články (včetně plnicí stanice, školení personálu a další) dosáhly během 2 let téměř 7 milionů €. Přitom Evropská unie hradí pouze 35 % ze skutečných vícenákladů, což z celkových nákladů představuje asi 25 %.

Vybrané projekty

Projektů vozidel s palivovými články je veliké množství. Ze současných projektů je nejvýznamnějším projekt Evropské unie CUTE (Clean Urban Transport for Europe) podporovaný EvoBusem (30 autobusů Mercedes – Benz Citaro), který zahrnuje 10 evropských měst od Reykjavíku přes Amsterdam až po Barcelonu. Výkon palivových článků je 205 kW.

Dalšího projektu s označením CITYCELL se zúčastní Madrid, Turín a Berlín. Pohon je hybridní, výkon palivového článku je 65 kW. Madrid se jako jediné město zúčastní v obou projektech.

Na samostatném projektu pracuje MAN, účastní se ho Berlín, Kodaň a Lisabon.



Na začátku cyklu je voda a síla větru, na konci je opět voda a jedoucí autobus.

Mimo Evropu proběhla nebo probíhá řada velice úspěšných projektů v USA, např. CaFCP – California Fuel Cell Partnership, Chicago & Vancouver Program, ale i například v Austrálii v Perthu – STEP program a podobně.

Z řady iniciativ v tomto směru uvedme vytvoření skupiny „High Level Group on Hydrogen and Fuel Cells“, která byla vytvořena z iniciativy Evropské komise v lednu 2003, dále existuje „European Hydrogen and Fuel Cell Technology Partnership“, kterého se účastní 35 významných osobností. V listopadu byla podepsána dohoda o spolupráci mezi 14 státy EU a USA „International Partnership for the Hydrogen Economy“, které se účastní i Čína a Indie. Intenzivně rovněž spolupracuje Japonsko, Austrálie, Kanada a Brazílie.

Závěr

Z výše uvedeného plyne, že provozování autobusu s palivovým článkem, byť jen experimentální, není jednoduchá záležitost, a to jak po stránce technické, tak po stránce finanční. Náklady, včetně ceny autobusu, jsou několikanásobně vyšší, než u naftových autobusů. Rovněž plnicí stanice na principu elektrolýzy vody lze považovat za experimentální a způsob získávání vodíku bude nutno dále řešit, neboť zdroje elektřiny z větrných či vodních elektráren jsou nedostatečné a ostatní zdroje elektrické energie jsou problematické.

Lze říci, že současné projekty jsou téměř všechny úspěšné, avšak všechny jsou experimentální. Evropská unie plánuje, že by v roce 2020 mělo být palivovými články vybaveno 5 % městských autobusů. Odborníci se shodují v názoru, že vývoj autobusu, který bude možno skutečně komerčně využívat, bude trvat až 20 let, nicméně je to do budoucna nejperspektivnější cesta, jak nahradit fosilní paliva.

Text a foto: Ing. Jiří Šubrt, Autobusy



V našem volném cyklu vzpomínek bychom tentokrát rádi připomněli výuku Plzeňské třídy, při které se výrazně změnila tvář Košíř a západní části Smíchova. Rekonstrukce probíhala od 5. září 1977 do 8. listopadu 1979 v úseku mezi Kartouzskou ulicí a Kotlářskou, ale provoz tramvají byl přerušen od Radlické (respektive od zastávky Anděl) až k motolské vozovně. Tramvaje byly na dva roky nahrazeny autobusy jezdícími obousměrně Vrchlického ulicí. Pro vlaky, které vypravovala vozovna Motol, musela být postavena provizorní jednokolejná manipulační trať mezi Motolem a Vypichem v Kukulové ulici. To nejdůležitější, co chceme ale dnes připomenout, jsou proměny Plzeňské třídy, které se tehdy odehrály. Na rozdíl od minulých částí našeho cyklu si některá historická místa srovnáme i se současným stavem.

Daly by se jistě ukázat další fotografie, například z rekonstrukce. Ale o tom zas až někdy jindy.

Mgr. Pavel Fojtík



Když dnes projíždíte tramvají od Anděla kolem ústí Holečkovy ulice, možná si všimnete po pravé straně poměrně malého travnatého „pláčku“, za kterým stojí moderní panelák. No, moderní... On už tady také stojí nejméně třicet let. Foto: Mgr. Pavel Fojtík



Kdo jel stejným místem například v lednu 1974, mohl ještě spatřit známou usedlost Mlynářka. A panelák z předchozího snímku za ní. Připomínáme, že při zmíněné rekonstrukci v letech 1977 – 1979 byly, kromě dalších změn, přeloženy tramvajové koleje k jižnímu chodníku a Plzeňská ulice se stala od Kartouzské k ústí Vrchlického jednosměrnou. Foto: Ing. Ivo Mahel



Když se dnes postavíte na roh, kde stávala Mlynářka, a podíváte se směrem k Andělu, snadno poznáte, že tu „něco“ chybí. Foto: Mgr. Pavel Fojtík

...jak vypadala Plzeňská před třiceti lety?



Původně tu stála řada obytných domů, které byly při rekonstrukci zbořeny. Tento snímek byl pořízen 31. srpna 1977, tedy necelý týden před zahájením rekonstrukce. Foto: Ing. Ivo Mahel



Na tomto snímku vidíte místo, kde na sklonku druhé světové války bývala zastávka s neobvyklým názvem Zámysl. Tramvaj tu dnes jezdí na zvýšeném tělese, vlevo i vpravo stojí moderní domy. Foto: Mgr. Pavel Fojtík

Některé z fotografií z této stránky můžete vidět v nejnovější publikaci, kterou vydal Dopravní podnik v závěru loňského roku. Je věnována vozovně Motol a uzavírá se jí řada monografií o současných tramvajových vozovkách v Praze. Brožura, která má stejný formát jako ostatní podobné publikace, má 72 stran s mnoha fotografiemi z historie vozovny Smíchov i z minulosti tratě na Plzeňské. Další 8 stran barevné přílohy je připomínkou pro příští generace, jak vozovna Motol vypadá dnes. Publikaci Vozovna Motol můžete zakoupit za 75 Kč v Informačních střediscích Dopravního podniku. -př-



Na této fotografii, asi z dubna 1978, ještě usedlost Demartinka (vpravo) stojí, domy vlevo svoji historii uzavřely. Mezi nimi zmizela z povrchu i administrativní budova bývalé košířské vozovny. Na fotografii by stála zcela vlevo. Foto: Jiří Kirnig



A na tomto snímku je zastávka Kavalírka v září 1977, den před zahájením rekonstrukce. Na zastávkovém sloupku již visí tabulky s čísly autobusových linek, které převezmou na dva roky hlavní zátěž, ačkoliv tudy ještě „dnes“ jezdí tramvaje. Domy vlevo stojí doposud, v pravé části fotografie je vidět ohrada, za kterou ještě nedlouho před tím stávaly také obytné domy. Dnes je tramvajová trať přestěhována na zvýšené těleso a tramvajové zastávky jsou dokonce vybaveny podchody. Foto: Jiří Čermák

Před třiceti lety stály jiné domy po obou stranách Plzeňské. Činžáků vlevo, známá usedlost Demartinka vpravo. Z té na snímku vidíme jen malý kousek. Foto: Ing. Ivo Mahel



Sociální zařízení pro řidiče tramvají

Odbor staveb ředitelství pokračuje s výstavbou a rekonstrukcemi sociálních zařízení pro řidiče na konečných tramvajích v dalších lokalitách.

Po rekonstrukcích sociálních zařízení Ďáblice, Spojovací a Kotlářka proběhla výstavba sociálního zařízení ve smyčce Červený Vrch. Již v této době však probíhala stavební příprava dalších sociálních zařízení pro dvě rekonstrukce – Královka v Praze 6 a Radošovic v Praze 10.

Z důvodu nedostatečného tlaku v rozvodné síti vodoměrné soustavy (pro správnou funkci zařízení sociálního zařízení), došlo také k obnově vodovodních přípojek u obou sociálních zařízení. Proto byly uzavřeny příslušné smlouvy na věcná břemena s vlastníky pozemků.



V listopadu byla dokončena rekonstrukce objektu v obratišti Královka umístěného pod mostní konstrukcí lávky, která převádí pěší provoz přes Gymnastickou ulici na tramvajovou smyčku.

Stavební úpravy objektu, původně s malou prostorovou kapacitou a nevyužitou technickou místností, probíhaly zejména uvnitř. Zvenku byl redukován počet vstupů ze dvou na jeden. Vchodové dveře byly vybaveny klávesnicí na elektrické otevírání. Byly vybourány otvory pro nová okna, otvory pro luxfery a celý objekt byl opatřen novou omítkou.

Stěny a podlahy jsou plně obloženy keramickou dlažbou. Již tradičním vybavením jsou zásobníky na toaletní papír, tekuté mýdlo a zrcadlo. Umyvadla a záchodové mísy jsou z nerezové anti-



vandalském provedení (přípevnění ke zdi speciálními šrouby). Baterie jsou tlačítkové s možností nastavení teploty vody. Mezi mužskou a ženskou částí vznikl příjemný odpočinkový prostor s pultem (kamennou deskou), stolkem a 2 židlemi. Zde je nainstalováno také zařízení na úpravu studené a vařící vody. Veškeré ovládací prvky jsou umístěny mimo běžně přístupná místa.

Druhým sociálním zařízením, které bylo v prosinci dokončeno, je objekt ve smyčce Radošovic v Praze 10. I toto sociální zařízení bylo téměř v havarijním stavu. Nová vodovodní přípojka, která měla být realizována při rekonstrukci objektu, musela být v rámci havárie opravena již v polovině roku. Kromě stavebních úprav zvenku – zateplení a nové omítky – bylo důvodem navrhovaných úprav efektivnější využití prostorové kapacity hygienického zázemí ve stávajících prostorách. V objektu vznikla technická a odpočinková místnost (opět s pultem a automatem na úpravu vody). Byly sejmuty staré obklady a dlažby pro realizaci podlahového vytápění, které je kombinováno se sálovými stropními panely.

Dalšími sociálními zařízeními „na řadě“ budou novostavby – v prostoru smyčky Kubánské náměstí, na Palmovce, náměstí Bratří Syнкů a rekonstrukce Vypichu, Lehovce, Hloubětína, které jsou již touto dobou ve stavební přípravě.

Text a foto: Oddělení dopravních cest technického úseku ředitelství

Výměna přestupních eskalátorů ve stanici Florenc

Účelem rekonstrukce přestupních eskalátorů ve stanici Florenc, která výrazně omezuje pohyb cestujících, je výměna starých pohyblivých schodů s prošlou životností a zlepšení technického stavu veřejných a technických prostor.

Ve výběrovém řízení byly vybrány eskalátory společnosti Výtahy Schindler, a. s., které nahradí ty stávající. Rekonstrukce byla zahájena v pondělí 15. listopadu předáním staveniště stavebnímu zhotoviteli, který zahájil práce v noční výluce stavbou oplocení. Navržené stavební úpravy, demontážní a bourací práce, práce spojené s výměnou přestupních eskalátorů a úpravy technologických provozních souborů probíhají převážně v prostoru obou uzavřených přestupů, tedy odděleně od navazujících veřejných prostor.

Pro zavážení eskalátorů je nutno provést pomocné ocelové konstrukce posouzené staticky. Zavážení se provádí v nočních výlukách z depa Kačerov nákladními vozy metra. Každý eskalátor bude zavezen ve dvou dílech – 1. díl – 4 200 kg, 2. díl – 5600 kg. Zdvih činí 5,2 m, úhel sklonu 30 stupňů, výška balustrády 900 mm, šíře schodového pásma 1 000 mm, rychlost pojezdu 0,65 metru za vteřinu, jedná se o typ R pro vnitřní provedení.

Práce spojené s výměnou instalací kabelů ke kamerám a majáčkům na úrovni nástupiště tratě C budou probíhat po etapách z pojezdného lešení v nočních výlukách metra.

Doba rekonstrukce včetně přejímacích a kolaudačního řízení byla stanovena do poloviny února 2005, kdy budou eskalátory spuštěny do provozu pro veřejnost.

Cestující, kteří chtějí na Florenci přestupovat, musí po celou dobu výluky využívat společný vestibul propojující obě tratě a ústí v Sokolovské ulici.

Jiří Žaba, Inženýring dopravních staveb, a. s.



Foto: IDS, a. s.

Sbohem, Elektrické dráhy

1. ledna 2005 byla vzhledem k postupující realizaci Transformačního projektu Dopravního podniku zrušena divize Elektrické dráhy a je nahrazena několika jednotkami s názvy Provoz Tramvaje, Správa vozidel Tramvaje, Ekonomika Tramvaje, Dopravní cesta.

Z toho je patrné, že se do nového názvosloví tradiční označení „Elektrické dráhy“ nepřevzalo.

Nelze proti tomu nic namítat, název, přezívající z historie, nebyl výstižný a byl i zavádějící – „elektrická“ dráha je v prostředí MHD i metro nebo trolejbus. A i zákonně normy používají výhradně označení „tramvaj“.

Je tedy všechno v pořádku. Ale bude nás asi víc, komu se po tomto označení subjektu tramvajové dopravy v Praze bude stýskat; používalo se celé století a naši tátové, dědové i pradědové – tramvajáci byli zaměstnanci Elektrických drah, a tak s tímto názvem odchází do historie předlouhá etapa provozu pražských tramvají.

Jak řečeno, název **Elektrické dráhy** již neodpovídal současné legislativě.

Ale byl to název hezký.

Takže: sbohem, Elektrické dráhy!

-zjs-

Foto: Petr Malík



Exkurze v Prunéřově

V listopadu se uskutečnila exkurze žáků elektrotechnických oborů SOU v tepelné elektrárně Prunéřov a následně pak v chomutovské škole ISOU energetické.

Tepelné elektrárny Prunéřov I a Prunéřov II, které se nalézají ve společném areálu, vyrábí elektrickou energii ze severočeského hnědého uhlí a jejich kapacita tvoří 17 % veškeré energie dodávané do sítě tepelnými elektrárnami v celé republice. V letech 1965 až 1968 byly postaveny, rekonstruovány a modernizací prošly v letech 1987 až 1992. Elektrárna Prunéřov II disponuje pěti turbogenerátory s výkonem 5 x 210 MW a Prunéřov I čtyřmi turbogenerátory o výkonu 4 x 110 MW. Navíc tyto elektrárny zásobují Chomutov, Kadaň, Jirkov, Klášterec nad Ohří a celý přilehlý kraj teplou vodou. V roce 1996 proběhla instalace systému odštěpení spalin, a díky tomu se škodlivé emise snížily na téměř nepatrnou míru, což je také na okolní vegetaci velmi znát. Odpad sestává ze škváry, kterou se zaváží vytěžené prostory po uhlí a sádrovci, který se používá na výrobu sádrokartonových panelů. Zavezené vytěžené prostory se následně rekultivují a krajina dostává původní zdravotnou podobu.

Celá elektrárna je modernizována a naše na dvě skupiny

rozdělená exkurze prošla s velmi odborně fundovanými místními odborníky všechna její velmi rozlehlá pracoviště. Seznámila se se systémem vytápění kotlů, rozvody horké tlakové páry (530 °C), která pohání turbíny, jejím ochlazením, z kondenzováním v chladicích věžích a zpětným vrácením do okruhu topného procesu. Vodu elektrárna získává zvláštním kanálem z řeky Ohře a její spotřeba činí asi 700 m³ za hodinu.

Obrovské alternátory na osách turbín, které se otáčejí rychlostí 3000 ot/min, dodávají napětí do transformačních stanic, kde se transformuje na přenosové napětí 400 kV předávané do celorepublikové elektrické sítě. Tato síť má možnost se vzájemně s dispečinku



přepínat, zálohovat a doplňovat se se zdroji z ostatních elektráren společnosti ČEZ, a to jak tepelných, tak jaderných a vodních. Dispečinky pro výrobu, rozvod a regulaci jsou na vysoce moderní úrovni a podléhají hlavnímu dispečinku v Praze. Všude jsou velmi přísná bezpečnostní opatření, která zaručují spolehlivý a bezpečný provoz těchto pro náš stát tak důležitých zařízení.

Exkurze velmi názorně ukázala účastníkům výrobu elektrické energie přímo u jejího zdroje a byla velmi vítaným a názorným doplněním jejich odborné výuky. Nezanedbatelným poznatkem také byla opatření pro nový, co možná neekonomičtější a neekologičtější provoz a pro využití všech odpadů výroby. Při vstupní přednášce a následné diskusi se žáci živě zajímali o všechny problémy spojené s provozem elektrárny.

Další částí exkurze byla návštěva chomutovské školy, zaměřené vzhledem k místnímu průmyslu více na silnoproudé obory, které tvoří v místní škole tak velkou část jako v naší škole naopak obory slaboproudé. Účastníci si na závěr prohlédli zařízení, přístroje, dílny a poznali systém a způsob tamní výuky. Bylo užitečné poznat, jakým způsobem pracují chomutovští kolegové. Vždy je možnost něčím se poučit, poznat jiné nápady a metody výuky a naopak zase naše dobré zkušenosti předat. Exkurze splnila svůj účel a do budoucna se budeme snažit tyto akce zopakovat častěji, aby nejen žáci, ale i pedagogové poznali své obory více v praxi. Určitě pozveme naše hostitele na oplátku do naší školy a budeme se snažit jim zprostředkovat návštěvu některého z provozů Dopravního podniku. Návštěva by se mohla stát dalším přínosem pro naši školu v rámci zkvalitnění a úrovně výuky.

Text a foto: SOU

Viděli jsme předvánoční Paříž

Čtyři dny na Paříž není mnoho, dokonce lze říci, že času je neuvěřitelně málo na místo, kde je toho tolik k vidění. To vše jsme věděli již při plánování prvního tématického zájezdu určeného pro žáky učebního oboru aranžér a studentky nástavbového studia oboru propagace. Zájezd byl zaměřen na předvánočně vyzdobenou Paříž, včetně prohlídek kulturních památek, což žákům bude pomáhat i při závěrečných zkouškách a maturitní zkoušce z předmětů propagace a dějiny umění. Zájezd, který se uskutečnil od 14. do 18. prosince, byl velmi náročný, ale o tom, že se povedl, svědčí nadšené projevy žáků i pedagogů. Vše se zvládlo na výbornou – dlouhá cesta i velmi časná ranní vstávání – abychom toho zvládli co nejvíce – celé dny do pozdního večera v pohybu a dlouhá cesta autobusem zpět domů.

Paříž je nádherné město a předvánoční atmosféra ještě jeho krásu umocňuje a Francouzi umí svou Paříž navíc velmi dobře propagovat.

Naším hlavním cílem byla vánoční výzdoba vloh v Paříži. Určitě jsme si odnesli některé nové

podněty, ale zároveň s radostí můžeme konstatovat, že úroveň aranžování u nás by obstála i v Paříži. Viděli jsme nádherně zlatě nasvícenou Eiffelovu věž včetně laserových efektů, vánočně vyzdobený bulvár Champs Elyseé včetně osvětleného Place de la Concorde s Vítězným obloukem na jednom konci a zářící pyramidou na nádvoří Louvru na konci druhém. Nezapomenutelným zážitkem byla projížďka lodí po večerní Seině. Osvětlenou Paříž jsme měli tudíž možnost vidět trochu jinak než při procházce ulicemi. Podjížděli jsme osvětlené mosty a fotili a fotili. Paříž je město velmi fotogenické.

K dobrému pocitu ze zájezdu přispěla i velmi dobrá úroveň ubytování, i když bylo kousek za Paříží. A opravdu „super“ byla naše průvodkyně. Bez té bychom neviděli z Paříže to, co jsme během tří hektických dnů zvládli.

Ze shora uvedeného vyplývá jedno – spokojenost veliká a Paříží jsme se naladili na vánoční vlnu.

Text a foto: SOU



V sobotu 11. prosince se uskutečnil předvánoční turnaj v ping-pongu o pohár OSPEA Motol. Čtyřicet soutěžících od tří odpoledne v herně v Panské ulici v Praze 1 po téměř šest dalších hodin bojovalo o skleněnou trofej.

Ani zdaleka však nešlo jenom o sport – třebaže se opravdu bylo nač dít, a to především v druhé části turnaje, kdy už byli eliminováni borci, kteří o stolně tenisové hře toho vědí asi tolik, co já o teorii relativity, kteří se sem prostě přišli jen docela obyčejně sejt s kolegy a pobavit se – hráči se viditelně „lepšili“ zápas od zápasu – šlo především o obyčejné, prosté setkání lidí, kteří se většinou potkávají jenom na trati a ledva se stihnou pozdravit zpoza čelních skel tramvají; jednalo se o setkání lidí, kteří ani v předvánočním čase nelitovali času a přišli si popovídat, poklábosit,



Turnaj v ping-pongu

třeba i vypít si nějaké to pivo, prostě – jak řekl jeden z účastníků akce – „i v době předvánočního šílení, kdy jsme každou směnu zrali na tři, čtyři infarkty, v době, kdy nám pod kola tramvají lezou i ti, kteří to normálně nedělají, v době, kdy jsou všichni nejvíce uspěchaní a nejvíce nervózní, nesešli jsme doma a jenom nenařadili, ale uměli jsme si sem přijít třeba jenom docela obyčejně zablbnout.“

„Kdo přišel jen za sportem, udělal malý krok směrem k hospodě – a ti, kdo přišli zejména na pivo, udělali tentýž krok ke sportu.“
Průběhu tohoto sportovního

klání pak přihlížel místopředseda OSPEA Jiří Toušek a část odpoledne tu strávil i jeho předseda ing. Antonín Dub, který nad celou akcí převzal záštitu.

V posledním duelu se potom setkali dva Novákové, Jiří (dopravní cesta) a Jan (vozovna Hloubětín), z nichž ten druhý byl nakonec úspěšnější a ve velmi pěkném a dramatickém zápasu pohár OSPEA Motol (v tomto okamžiku už naplněný lahví sektu – a k tomu diplom a štangli uheráku) vybojoval.

„Vyhráli všichni, kdo přišli,“ rozhodl na závěr celý turnaj jeho organizátor Zdeněk Kolumpek z vozovny Motol. „Cením si toho, že jsme ukázali, že není důležité, z jaké provozovny kdo je – jsem rád, že se této akce zúčastnili i lidé, kteří s OSPEA nemají společného vůbec nic.“

Povedlo se to a já se už dnes těším na další ročník. Takže na shledanou za rok – v počtu ještě hojnějším!“

A symbolicky si připil perlivým mokem z vítězného poháru...

Pavel Ďuran, www.ospea.cz

Vážení,

jsem velice rád, že vám mohu poděkovat za neobyčejně chválné jednání vašeho kolegy.

Včera, 2. prosince 2004, se mi při cestování metrem ztratila peněženka. Sám jsem to dokonce ani hned nezjistil, až dnes, v pátek 3. prosince ráno, zazvonil

na mém stole telefon a dozorčí metra se mě ptal, zda nepostrádám peněženku, že byla nalezena v kolejišti stanice Národní. Kontakt na mě byl zřejmý z vizitek nalezlých uvnitř. Byl jsem tím udiven a brzy jsem se přesvědčil, že mi opravdu chybí. S dozorčím, **panem Zdeňkem Švejcarem**, jsem se poté domluvil na vy-

zvednutí peněženky. Byl jsem srozuměn s tím, že v ní peníze chybějí, ale platební karta a další pro mě cenné věci v ní zůstaly.

Dovolu mi vyjádřit ještě jednou poděkování za příkladné chování vašeho zaměstnance.

Eduard Durník, Praha – Řepy

Reakce

Vážný pane Dohnale, upřímně vám děkuji za poděkování, které jste mi vyslovil prostřednictvím prosincového čísla DP-KONTAKTu. Velice si vašeho poděkování vážím, protože jakékoliv ocenění vždy potěší, zejména v činnosti, kde se jedná o pomoc, kterou již mnoho let poskytuji zaměstnancům naší akciové společnosti při jejich problémech a orientaci v důchodové problematice. Důchodový zákon se stále mění, doplňuje a novelizuje, což vyžaduje neustále se v této činnosti vzdělávat, a kdo se touto oblastí nezabývá, nemůže samozřejmě vše znát. Touto činností v celé oblasti důchodového zabezpečení se zabývám již mnoho let a dělám ji velice

rada, neboť vím, že jsem mnoha spoluzaměstnancům skutečně pomohla a zachránila jim hodně peněz pouze tím, že jsem se snažila jim být nápomocna při obstarání a doložení chybějící pojištěné doby (stejně tak jako tomu bylo ve vašem případě), o které se domnívali, že ji již nikdy nezískají (jedná se například o případy zaniklé a již neexistující organizace, soukromé firmy, nedokončené studium, výkon trestu, náhradní dobu pojištění, zaměstnání v cizině, svědecké výpovědi), a pak jim zcela přesně vypočítala výši jejich důchodu. Při porovnání s vyměřeným důchodem z České správy sociálního zabezpečení pak zaměstnanci okamžitě vědí, jakou výši důchodu měli dostat, a není-li tomu tak, že se tedy někde stala chyba. Bohužel – nebo bohudík – byla vždy chyba ze strany České správy sociálního

zabezpečení. Víím, že vše dělají lidé, člověk je tvor chybující, chyba se stane, ale pokud zaměstnanec neví, v jaké výši má mít svůj důchod, spokojí se s příznanou částkou. Dokladem toho je již několik desítek žalob proti Rozhodnutí České správy sociálního zabezpečení, které jsem našim zaměstnancům vypracovala – a všechny byly beze zbytku vyřízeny kladně (Odvolání proti Rozhodnutí ČSSZ bylo zrušeno, nyní lze podat pouze žalobu u Městského soudu). Mám pak takové zadostiučinění a opravdovou radost, že jsem mohla úspěšně pomoci. Vždyť odchod do důchodu je vlastně takovou „životní událostí“, se kterou se každý setká skutečně jen jednou za život.

Ještě jednou vám děkuji, že si vážíte mé práce.

Helena Bajeroová

Ústřední technická knihovna informuje

V roce 2004 knihovna fungovala bez přestávky, a to i v době prázdnin. Podařilo se zviditelnit její práci, což se projevilo ve zvýšení počtu uživatelů a v rozmanitosti požadavků (odborné informace byly rozšířeny částečně o požadavky na informace řídicí), i když zde je ještě značná rezerva. Právě větší počet požadavků na rychlou relevantní informaci, které byly uspokojeny, je

ukazatelem zvyšování kvality naší práce a jsme rádi, že se na nás obrací stále více uživatelů.

V oblasti periodického tisku jsme se nesetkali s tak efektivním pochopením našich požadavků a stále se setkáváme s tendencí objednávat nepřiměřený počet časopisů na pracoviště místo využívání našich služeb (dokonce jsme se setkali s požadavkem objednávat

denní tisk!).

Pracovníci knihovny udělají v tomto roce vše pro další zkvalitňování služeb při minimálních nákladech a současně doufáme, že s našimi službami bude spokojeno stále více uživatelů.

**Marcela Stegurová,
oddělení VTEI**

Změny v odborových organizacích divize Metro

V divizi Metro v současné době působí čtyři odborové organizace:

- Odborová organizace Dopravního podniku – Metro,
- Základní organizace odborového svazu pracovníků dopravy, silničního hospodářství a autoopravárenství Čech a Moravy Dopravního podniku Metro – strojevodců,
- Základní organizace odborového svazu pracovníků dopravy, silničního hospodářství a autoopravárenství Čech a Moravy – Nezávislé odbory strojevodců, dozorců dep a provozních pracovníků,
- Základní organizace odborového svazu pracovníků dopravy, silničního hospodářství a autoopravárenství Čech a Moravy – Všeobecné odbory Metro.

Dvě největší a první jmenované odborové organizace v divizi Metro procházejí změnami. Jak u odborové organizace DP-Metro, tak u odborové organizace Metro-strojevodců odstoupili na podzim roku 2004 jejich dlouholetí předsedové pan Jiří Šindelář a pan Jan Pospíchal.

Vzhledem k ukončení pětiletého období probíhají u odborové organizace DP-Metro řádné volby do závodního a devíti členských výborů. V únorovém vydání DP-KONTAKTu seznámíme čtenáře podrobněji se změnami v této odborové organizaci.

U odborové organizace Metro-strojevodců již volby do závodního výboru proběhly ve dnech 19. až 26. října 2004. Nový závodní výbor má následující složení:

Pavel Nesvorný, Václav Stezka (zástupci pro trať A),

Pavel Bárta, Pavel Brejla (zástupci pro trať B), Robert Ernest, Jaroslav Mareš (zástupci pro trať C).

Následně nový závodní výbor zvolil na své první schůzi 5. listopadu 2004 předsedu odborové organizace. Novým předsedou odborové organizace Metro-strojevodců byl zvolen David Philipp, který v Dopravním podniku pracuje 10 let ve funkci strojevodce. David Philipp tak nahradil odstoupivšího předsedu Jana Pospíchala.

Závodní výbor touto cestou děkuje panu Pospíchalovi za jeho dlouholetou činnost ve funkci předsedy a přeje mu mnoho pracovních i osobních úspěchů v dalších letech.

**Z podkladů odborových organizací zpracoval
ing. Viktor Baier**

CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Vítáme pravidelné i nepravidelné čtenáře seriálu o zajímavých internetových místech a adresách v roce 2005. Dnešní, v pořadí již čtyřiašedesátý díl každoročního putování virtuálním světem internetu věnujeme – jak se na dopravní časopis sluší a patří – dopravní tematice. Po delší době se podíváme na některé stránky věnující se metru a podzemním drahám. Nejprve zamíříme do teplých jižních krajín, posléze se navrátíme do Evropy a nakonec i k nám domů.

První dnešní zastávka tematicky poněkud nezapadá, ale stránky, o nichž bude řeč, si zkrátka zmlouku zaslouží. Jedná se o průvodce veřejnou dopravou v australském Melbourne, druhém největším městě tohoto kontinentu. Naleznete ho na adrese www.metlin-melbourne.com.au. Zmiňované webové stránky nám ukazují, jaké informační možnosti internet městské hromadné dopravy nabízí a jak vypadá příkladná péče o klienty. Máte chuť jít do kina, na nákupy nebo si zasportovat a nevíte, jak se na vámi zvolené místo dostat? Žádný problém – vyhledáte si oblast vašeho zájmu (od kultury přes parky a sportoviště až po památky a nákupní střediska), zvolíte si konkrétní objekt a okamžitě se dozvíte, jak se k němu s pomocí veřejné dopravy dostanete (inspirativní by mohlo být srovnání tohoto systému vyhledávání s tím, který nabízejí domovské stránky našeho podniku, neboť každý pracuje na poněkud odlišném principu). Pro některé cestující je zase důležité, jak je vybavena vlaková zastávka, v níž hodlají nastupovat nebo vystupovat (systém melbournské dopravy je tvořen železniční, tramvajovou a autobusovou dopravou). Opět žádná obtíž, velmi jednoduše

si vyberete zastávku ze seznamu a hned víte, zda je vybavena čekárnou, telefonním automatem, toaletami či bezbariérovým přístupem. To, co se může zdát mnohdy jako nadstandardní informace, je dnes již stále častěji považováno za zcela běžný informační servis, který je navíc pro řadu z nás nepostradatelný (např. pro lidi se sníženou pohyblivostí či jinými zdravotními problémy). Samozřejmě součástí melbournských stránek je vyhledávací spojení, plány sítě, galerie fotografií (sekce Media Images) či informačních materiálu připravené v deseti (!) světových jazycích.

To oficiální stránky podzemní dráhy v chilské metropoli Santiagu na adrese www.metro.santiago.cl k vám promluví pouze jedinou řeč – španělštinou. Absence jazykové mutace je asi jejich jedinou výraznější slabinou, neboť po vizuální i obsahové stránce jsou stránky brilantní a i jazyka neznalí si je mohou s dobrým pocitem prolístovat. Je zajímavé, že stejný problém jsme zaznamenali u internetových stránek některých dalších jihoamerických podzemních drah, například v São Paulu či Rio de Janeiru: moderní, špičková grafika na straně jedné, pouze jedna jazyková verze na straně druhé.

Vzhledem k tomu, že většina z nás ovládá angličtinu nebo němčinu, zamíříme nyní na stránky zhotovené v těchto jazycích. Vynikající stránky o metrech, pozemkách, nadzemkách, metrotramvajích a všech podobných městských kolejových dopravních prostředcích nabízí adresa www.urbanrail.net. Stránky jsou v angličtině a jejich autorem je v Berlíně žijící Rakušan Robert Schwandl. Naleznete zde výčerpávající informa-

ce o všech městských kolejových systémech na světě, rozdělené do pěti sekcí podle jednotlivých kontinentů. Lze-li brát za bernou minci a měřítko kvality informace o pražském metru, pak se máte skutečně na co těšit – v případě Prahy je zde k dispozici mimo jiné aktuální plánek sítě (tedy včetně stanic Kobylisy a Ládví), informace o soupravách M1 a 81-71M, aktuální údaje o cenách jízdenek, řada nových fotografií a dokonce slovníček se jmény jednotlivých stanic pražského metra před rokem 1990! Ze stejné autorské dílny pocházejí i stránky www.u-bahnen-in-deutschland.de, tentokrát v jazyce německém.

I na českém internetu se okolo metra stále něco děje. Přírůsteky jsme zaznamenali mezi stránkami zabývajícími se pražskou podzemní dráhou – nové stránky najdete například na adrese <http://metro.zarohem.cz>. Lze je doporučit především zájemcům o fotografie, videonahrávky a zvukové soubory – můžete si kupříkladu stáhnout vlaková hlášení z jednotlivých stanic, a to jak ta současná, tak třeba hlášení z roku 1988. Své příznivce si jistě najde i speciální rubrika věnovaná kyjevskému metru s více než dvěma stovkami fotografií a řadou obrazových a zvukových nahrávek. Do nového kabátu se oblékly stránky <http://metro.dnsalias.org> (psali jsme o nich v březnu 2003) a přejmenovaly se na Metroweb, takže můžete pro jejich návštěvu zvolit i snadno zapamatovatelnou adresu www.metroweb.cz. Protože internetových novinek v souvislosti s pražským metrem je více, připravujeme do některého z příštích dílů našeho seriálu speciál věnovaný pouze tomuto tématu.

-mš-



Letos poprvé vyjela do ulic hlavního města osvětová tramvaj ku příležitosti Světového dne boje proti AIDS, kterým Světová zdravotnická organizace (WHO) vyhlásila 1. prosinec.

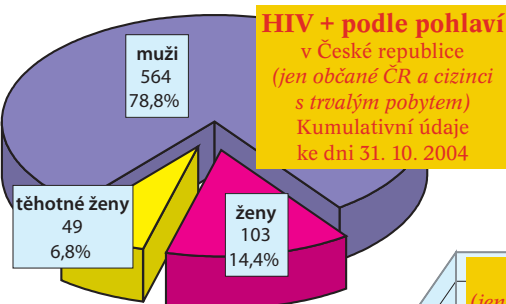
Každoročně se po celém světě konají informačně preventivní kampaně, které mají za cíl omezit nárůst nově infikovaných spoluobčanů virem HIV.

Jelikož jsem zaměstnancem provozního dispečinku tramvají a současně dobrovolným spolupracovníkem neziskové organizace Česká společnost AIDS pomoc, nebylo daleko k myšlence pokusit se ve spolupráci s Kanceláří generálního ředitele a dopravním oddělením 12 100 vypravit speciálně vyzdobenou tramvaj, obsazenou lékařem a odborně vyškolenými dobrovol-



Dopravní podnik bojoval proti AIDS

níky, kteří měli za úkol Pražanům odpovídat na otázky týkající se viru HIV a nemoci AIDS a kolemjdoucím rozdávat preventivní letáky a prezervativy.



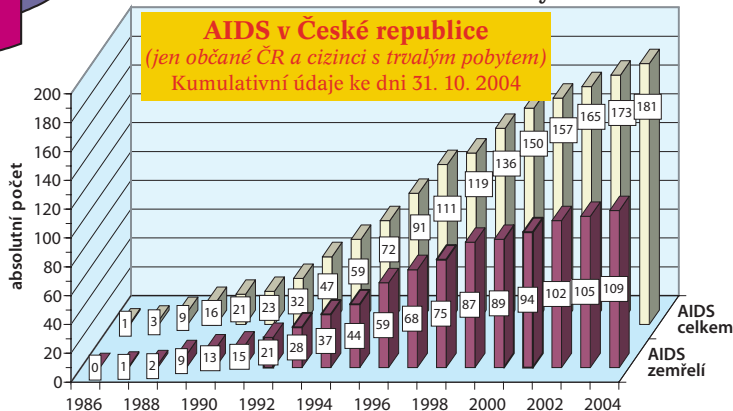
Podobné akce v minulých letech proběhly v několika moravských městech (Brno, Olomouc, Ostrava) s velkým úspěchem a za velkého zájmu veřejnosti i médií. Nejinak tomu bylo i v Praze – osvětová tramvaj byla vypravena ve středu 1. prosince ve 13 hodin z zovozny Motol a bez toho, aby zdržovala pravidelný tramvajový provoz, křižovala centrum města až do 18. hodiny. Aktivisté si téměř neodpočinuli a kromě

zodpovídání dotazů rozdali téměř všechny připravené informační letáky a materiály. V tramvaji mimo jiné natáčel i štáb České televize a celá akce se objevila na večerních obrazovkách. Dopravnímu podniku se tak dostala důležitá potřebná pozitivní propagace, vztahy s veřejností totiž ovlivňuje nejen kvalitní poskytování služeb, ale i celkový image a přístup podniku ke společenským problémům.

Dovolte mi poděkovat vedení Dopravního podniku za vstřícnost a pochopení při konání této akce a za poskytnutí tramvajového vozu.

Ing. Stanislav Jaroš, divize Elektrické dráhy

Foto: Vladimír Winkler Grafy: www.aids-hiv.cz



KULTURNÍ TIPY NA LEDEN

FILM

Život a smrt Petera Sellerse

Pamatujete si inspektora Clouseaua z filmů, které měly v názvu Růžového pantera? Tak právě v roli tohoto nevšedního detektiva se představil herec Peter Sellers. Nyní k nám přichází hraný film o jeho vlastním životě. Píše se rok 1957. Mladé posluchače BBC uchvátí zábavné skeče „Šašků“, skupiny komediálních anarchistů se sklonem k absurdnímu humoru. Jedním z génů v této skupině je Peter Sellers. Když se tento mladý herec dostane do filmu, kde hraje po boku Sophie Lorenové, beznadějně se do této herečky zamiluje. Šťastně vdaná herečka ho sice odmítne, ale na jeho nenaplněné lásce ani na rozpadu manželství to nic nemění. Sellers brzy začíná bojovat s osamělostí a depresemi, z nichž ho vytáhne až přítel, který mu vytrvale shání práci a dohodí mu i kontakt na režiséra chystaného Růžového pantera Blakea Edwardse. Po Clouseauovi už se objevují zajímavější nabídky. Třeba film Doktor Divnoláska Stanleye Kubricka. Za role v tomto filmu získal Sellers i nominace na Oscara. A jak to bylo dál? Uvidíte v kinech od 20. ledna.

Kameňák 3

Další díl série „kameňákových“ filmů režiséra

Zdeňka Trošky, tentokrát nejen s Janou Paulovou a Václavem Vydrou, ale už i s Dolly Buster. Její přízeň má mimo jiné stimulovat místní fotbalový tým k vyšším sportovním výkonům (že by řešení i pro některé naše ligové týmy?). Kdo viděl předchozí dva díly, dobře ví, co ho v kině může čekat.

V kinech od 13. ledna.

HUDBA

Leden bývá v hudebním světě většinou poklidný. Všichni se vzpomínají na koncertní aktivitách na sklonku předchozího roku. Jedna velká událost nás ale nepochybně čeká. V neděli 16. ledna totiž do Prahy (konkrétněji do velkého sálu Lucerny) dorazí další z legend rock'n'rollu **Chuck Berry**. Autor a interpret skladeb jako *Roll Over Beethoven*, *Sweet Little Sixteen* nebo *Johnny B. Goode*, který byl v roce 1986 uveden do rock'n'rollové síně slávy v New Yorku, si u nás zahraje ve stejném sále jako v říjnu loňského roku další z legend



Jerry Lee Lewis.

VÝSTAVY

Dlouho, dlouho jsme neanoncovali žádnou výstavu, a tak to pojďme alespoň částečně napravit. Do 30. ledna je možné navštívit na Staroměstské radnici (Křížová chodba, Rytiřský sál) výstavu oceněných prací jubilejního 10. ročníku soutěže novinářské fotografie **Czech Press Photo 2004**. V Galerii Jaroslava Fragnera na Betlémském náměstí lze dokonce až do 13. února shlédnout výstavu věnovanou architektu **Emilu Králíčkovi** (1877–1930). Králíček navrhl desítky domů v Praze, Jičíně, Českém Brodě, Lysé nad Labem, Spálově, chorvatském Splitu nebo Bašce. Nejdříve projektoval fasády ve stylu vegetabilní secese ve spolupráci se sochařem prof. Celdou Kloučkem (například vlastní dům Matěje Blechy na vltavském nábřeží, domy na Senovážném náměstí), poté přešel ke geometrické secesi a moderně (vily Na Zátorce, domy v Karlíně, sokolovna a kostelík v Libni, hotel Zlatá husa, Adamova lékárna, Šupichovy domy na rohu Václavského nám. a Štěpánské ulice). Nejzajímavější je Králíčkovy kubistické období 1912 až 1913. V této době projektoval například dům v Karmelitské ulici, dům Diamant ve Spálené ulici, kubistickou lampu na Jungmannově náměstí, interiér husitské kaple na Žižkově, vilu v Lysé nad Labem nebo hrobku v Mnichově Hradišti a další stavby.

-mis-

Proč je vhodné se před cestou do zahraničí pojistit?

Dnem 1. května 2004, vstupem České republiky do Evropské unie, vznikl našim občanům při pobytu ve státech Evropské unie nárok na zdravotní péči na účet jejich zdravotní pojišťovny. To však zdaleka neznamená, že se jedná o bezplatnou péči, jak se mnozí nesprávně domnívají.

Ve státech Evropské unie máte nárok na zdravotní péči na účet své české zdravotní pojišťovny, a to jako místní pojištěnci. To ovšem znamená, že budete muset zaplatit stejnou spoluúcast jako místní pojištěnci (obyvatelé). Dále je nutné si uvědomit, že zdravotní péči lze čerpat pouze ve zdravotnických zařízeních financovaných z veřejných zdrojů, nikoli soukromých.

Co tedy musíte udělat před cestou do zahraničí?

• Musíte navštívit vaši zdravotní pojišťovnu, která vám vydá Evropský průkaz zdravotního pojištění nebo potvrzený formulář.

- V mnohých zemích Evropské unie je ještě třeba před ošetřením navštívit příslušnou místní zdravotní pojišťovnu, která vydá doklad, na jehož základě lékař poskytne potřebnou pomoc.
- Veškerá řízení na úřadech v zahraničí jsou jazykově náročná.
- Nárok na zdravotní péči nekryje náklady na přepravu zpět do ČR ani repatriaci ostatků.

Komerční pojištění

Pokud se chcete vyhnout tomu, abyste nesli náklady na spoluúcast nebo převoz zpět do Česka, můžete před odjezdem uzavřít komerční cestovní zdravotní pojištění. Vzhledem k tomu, že i plnění z komerčního pojištění může být omezeno, doporučuje se na území jiného členského státu zajistit si kombinaci obou způsobů. Mít u sebe Evropský průkaz zdravotního cestovního pojištění a zároveň být komerčně připojištěni (mít

u sebe doklad o komerčním připojištění).

Proč je vhodné sjednat si komerční cestovní pojištění?

- Cestovní pojištění vždy poskytuje asistenční služby, tedy pomoc v případě nouze.
- Veškeré výlohy na léčení včetně místních zákonných spoluúcastí uhradí cestovní pojišťovna.
- Úhrada léčebných výloh se vždy vztahuje na veřejná, ale i soukromá zdravotní zařízení.
- Cestovní pojištění se vztahuje i na repatriaci nemocného či převoz tělesných ostatků ze zahraničí.
- U cestovního pojištění je možné se pojistit na další rizika, například odpovědnost za škody, zavazadla, zrušení cesty, přivolání blízké osoby.
- Podmínky pojištění jsou jednotné pro všechny státy.

Jaroslava Žilková, zahraniční referát

Předčasné starobní důchody

Již v dřívějších číslech DP-KONTAKTu jsme vás informovali o předčasných důchodech, ale tato problematika je stále velmi aktuální, a tak opět přinášíme informace a příklady k dřívějšímu odchodu do důchodu.

U předčasných starobních důchodů se rozlišují 2 typy důchodů:

- 1 – dočasně krácený předčasný starobní důchod (maximálně o 2 roky dříve),
- 2 – trvale krácený předčasný starobní důchod (maximálně o 3 roky dříve).

ad 1 – dočasně krácený

- dle § 30 zákona č. 155/1995 Sb. o důchodovém pojištění, odchod do předčasného starobního důchodu **maximálně 2 roky před vznikem nároku** na řádný starobní důchod (vč. prodloužení) a kdykoliv později,

- krácení o 1,3 %** za každých i započatých 90 kalendářních dnů dřívějšího odchodu do starobního důchodu,

- možnost nového přepočtu důchodu na žádost občana při dosažení řádného důchodového věku,**

- celková doba pojištění musí činit nejméně 25 roků,
- ke dni, od něhož má být starobní důchod přiznán, je částečně invalidní,

- je poživatel plného invalidního důchodu alespoň po dobu 5 let a do dosažení důchodového věku může chybět až 5 roků (možnost odejít až o 5 let dříve).

Do této skupiny již nepatří předčasné starobní důchody, které byly přiznány z důvodu nezaměstnanosti – minimální doba 180 dnů evidence na Úřadu práce – od 1. ledna 2004 zrušeno.

Předčasný starobní důchod lze přiznat nejdříve ode dne podání žádosti, nikoliv zpětně.

U tohoto předčasného starobního důchodu zákon umožňuje, aby jeho poživatel po dosažení svého důchodového věku požádal o svůj řádný starobní důchod podle obecných ustanovení zákona (§29 zákona o důchod. pojištění) bez snížení procentní výměry za dřívější odchod do starobního důchodu. Důchod pak bude přepočten. **Jedná se tedy o předčasný důchod dočasně krácený.**

Příklad: Muž narozený 20. 6. 1944, poživatel částečně invalidního důchodu, nárok na starobní důchod od 20. 12. 2005 – celková doba pojištění 46 roků – chce odejít do předčasného starobního důchodu od 1. února 2005. Celková doba pojištění bude 45 roků (o 1 rok méně) a za dřívější odchod o 322 dnů se důchod krátí o 1,3 % za každých i započatých 90 dnů dřívějšího odchodu, tedy $4 \times 1,3 \%$, tj. 5,2 %. Předčasný starobní důchod bude tedy nižší než řádný starobní důchod o 1,5 % za nedopracovaný rok + 5,2 % za dřívější odchod, tj. o 6,7 %. Podle současných výpočtů se pohybuje 1 % přibližně mezi 100 až 120 Kč, důchod tedy bude trvale nižší přibližně o 670 až 800 Kč měsíčně. Při dřívějším odchodu o 2 roky by byl důchod krácen přibližně o 1 340 – 1 600 Kč. Po dosažení důchodového věku budou procenta za dřívější odchod (nikoliv za nedopracované roky) na žádost vrácena a důchod bude přepočten.

ad 2 – trvale krácený

- dle § 31 zákona č. 155/1995 Sb., o důchodovém pojištění, odchod do předčasného starobního důchodu **maximálně 3 roky před vznikem nároku na řádný starobní důchod** a kdykoliv později, tzv. důchod trvale krácený,

- krácení o 0,9 %** za každých i započatých 90 dnů dřívějšího odchodu,

- celková doba pojištění musí činit nejméně 25 roků.

Předčasný starobní důchod lze přiznat nejdříve ode dne podání žádosti, nikoliv zpětně.

Žádost o předčasný starobní důchod může být samozřejmě podána 2 až 3 měsíce před datem, kdy chce občan do předčasného důchodu odejít. **Tento typ předčasného důchodu je trvale krácený.**

Příklad: Muž narozený 20. 6. 1944, má nárok na starobní důchod od 20. 12. 2005 – celková doba pojištění 46 roků – chce odejít do předčasného starobního důchodu od 1. února 2005. Celková doba pojištění bude 45 roků (o 1 rok méně) a za dřívější odchod o 322 dnů se důchod krátí o 0,9 % za každých i započatých 90 dnů dřívějšího odchodu, tedy $4 \times 0,9 \%$, tj. 3,6 %. Předčasný starobní důchod bude tedy nižší než řádný starobní důchod o 1,5 % za nedopracovaný rok + 3,6 % za dřívější odchod, tj. o 5,1 %. Podle současných výpočtů se pohybuje 1 % přibližně mezi

100 – 120 Kč. Důchod tedy bude trvale nižší přibližně o 500 – 600 Kč měsíčně. Kdo chce odejít o 2 roky dříve, bude mít trvale krácen svůj důchod přibližně o 1 000 – 1 200 Kč měsíčně a za 3 roky dřívějšího odchodu trvale krácen o 1 500 – 1 800 Kč měsíčně.

Pokud po přiznání kteréhokoliv typu předčasného starobního důchodu začne být konána výdělečná činnost, která zakládá účast na důchodovém pojištění, výplata předčasného důchodu nenáleží a důchod bude zastaven. Po skončení výdělečné činnosti bude důchod přepočten. Při novém výpočtu předčasného důchodu po ukončení výdělečné činnosti se nepřihlíží k době pracovního volna bez náhrady mzdy, neomluvené absenci a k době dočasné pracovní neschopnosti. Přitom se rozlišuje, zda výdělečná činnost byla konána v období do dosažení důchodového věku nebo v období po dosažení důchodového věku.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho důchodu pro rok 2005, případně i o přepočty již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecký odbor, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé výdělky od roku 1986 do roku 2004, včetně vyloučených dob (nemoci a podobně), a celkovou dobu vašeho pojištění, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Celkovou dobu svého pojištění najdete ve „Výpisu pojištěných dob“ od České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25, který byste měli obdržet na vaši adresu 1 až 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 zaměstnanecký odbor 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, mobil 607 720 871, e-mail: bajerovah@r.dpp.cz.

Helena Bajerová, zaměstnanecký odbor

Příjmy zdaněné srážkovou daní a roční zúčtování

Dotaz: Lze provést roční zúčtování zaměstnanci výlučně s příjmy od hlavního zaměstnavatele, který po část roku neměl zdanitelné příjmy ze zaměstnání, respektive pokud měl příjmy z vedlejšího zaměstnání, ale zdaněné výlučně srážkovou daní 15 %?

Odpověď: Roční zúčtování lze provést též u zaměstnance, kterému ve zdaňovacím období kromě příjmů od hlavního zaměstnavatele (kde měl podepsáno Prohlášení k dani) souběžně plynuly příjmy od vedlejšího zaměstnavatele, ale jen za podmínky, že zde byla **sražena výlučně srážková daň** zvláštní sazbou ve výši 15 %. A to proto, že po skončení roku se na takového poplatníka pohlíží, jako by měl výlučně příjmy od

hlavního zaměstnavatele (od jednoho nebo od více postupně). Příjmy zdaněné konečnou srážkovou daní zvláštní sazbou ve výši 15 % **nevstupují do ročního základu daně**, a to ani při ročním zúčtování záloh, ani v přiznání k dani, pokud by je měl poplatník povinnost podat z jiných důvodů.

Roční zúčtování lze provést též zaměstnanci, kterému plynuly zdanitelné příjmy výlučně od hlavního zaměstnavatele, ale jen po část roku, tj. i pokud po část roku neměl žádné zdanitelné příjmy. Například pokud po část roku nepracoval a pobíral výlučně nemocenské dávky, dávky v mateřství, rodičovský příspěvek, pravidelně vyplácený důchod do výše 144 000 Kč a jedno-

rázový doplatek důchodu, nebo jen příjmy při výkonu základní vojenské služby, civilní služby, anebo pokud byl po část roku evidován na úřadu práce jako uchazeč o zaměstnání s nárokem na dávky v nezaměstnanosti, tj. pokud sice pobíral příjmy, které jsou předmětem daně z příjmů, ale jsou za stávající právní úpravy od této daně osvobozené.

Skutečnost, že zaměstnanec po část roku nepobíral žádné zdanitelné příjmy, nebo výlučně příjmy osvobozené od daně z příjmů, nebo jen příjmy z tuzemského zdaněné konečnou srážkovou daní zvláštní sazbou, resp. doba, po kterou takové příjmy pobíral, se v žádosti o roční zúčtování **neprokazuje žádným zvláštním dokladem** (tyto příjmy nevstupují do základu daně).

Ing. Alena Vaňková, oddělení daní ředitelství (zdroj: K. Dobešová – ministerstvo financí)

Nešlo by to trochu jinak?

Nedávno jsem měl možnost se zájmem sledovat práci našich revizorů ve stanicích metra. Počínali si opravdu profesionálně, vybírali si v proudu cestujících ty, kteří nemuseli mít právě nejčistší svědomí – mládež, venkovany, turisty, bezdomovce. Už jsem chtěl pokračovat v chůzi, když jeden z revizorů strčil odznak téměř pod bradu nějaké paní s kufrů a vychrtil „Jízdenku“. Paní se po něm ohnala a chtěla jít dál. Revizor jí v tom zabránil, zastoupil jí cestu a znovu důrazně vykřikl „**Jízdenku!**“. Paní – byla to německá turistka – se ustrašeně ptala, co se děje. Abych zachránil čest Dopravního podniku, vysvětlil jsem jí, že ten pán je revizor a žádá si její jízden-

ku ke kontrole. Pochopila, jízdenku ukázala a revizor mávl rukou, ze může jít dál. Paní mi v krátkém rozhovoru poděkovala za pomoc, vysvětlila, že právě přijela poprvé do Prahy a toto setkání s revizorem ji poněkud zaskočilo. Vůbec jsem se nedivil.

Je to tak těžké, aby naši revizoři nejprve slušně pozdravili, řekli „kontrola jízdenek“ a po kontrole poděkovali? Nečiní tak ani vůči Čechům, kteří jsou, bohužel, již poněkud otupělí a slušnost si ani nedovolují očekávat. Tím hůře to však působí na zahraniční hosty a zcela zbytečně to kalí jejich dojem z naší krásné Prahy.

Jsou-li ze znalosti alespoň angličtiny a němčiny přezkušování řidiči autobusů na lince č. 100, mohli by naši revizoři snad umět říci česky „Dobrý den, kontrola jízdenek. Vaši jízdenku, prosím. Děkuji.“, anglicky „Good morning (dopoledne) nebo Good afternoon (odpoledne), ticket inspection. Your ticket, please. Thank you.“ (vysloví se Gud mórning nebo áftrnún, tikit inspekšn. Jór tikit, plíz. Thank jü), nebo německy „Guten Tag, Fahrkartekontrolle. Ihre Fahrkarte, bitte. Danke“ (vysloví se Gútentág, fársajnkartele. Íre fárkarte, bite. Danke). Možná bychom byli velice překvapeni, jak by tím naši revizoři pozvedli obraz Dopravního podniku i Prahy. A pokud by znali tyto větičky i v jiných jazycích, tím lépe.

Co vy na to? Nešlo by to přece jen trochu jinak?
-paf-

Pojištění odpovědnosti zaměstnance za škodu způsobenou zaměstnavateli na rok 2005

Pojistnou smlouvou u Kooperativy pojišťovny, a. s. je realizována dohoda mezi stranou odborů a zaměstnavatelem – pojištění odpovědnosti zaměstnanců za škodu způsobenou zaměstnavateli. Toto pojištění je hrazeno ze sociálních nákladů pro všechny zaměstnance Dopravního podniku, kteří o to požádají. K pojištění

na rok 2005 se lze přihlásit kdykoliv v průběhu roku, ale ne až po vzniku škodní události.

Pojistná smlouva je platná od 1. ledna 2005. Nárok na pojištění vzniká datem, kdy zaměstnanec písemně potvrdí svůj zájem a zaniká dnem, kdy přestává být zaměstnancem Dopravního podniku. Pojištění je

zdanitelným nepeněžním příjmem, který bude ve výši 300 korun připočten k hrubému příjmu zaměstnance.

Podrobnější informace o pojištění jsou uvedeny v Informaci personálního ředitele č. 12 ze 7. prosince 2004.

Personální úsek

7. část

Malá Strana

Bruska, Újezd, Nebovidy, Obora a Trávník. To jsou vesnice, které kdysi ležely na území dnešní Malé Strany, a které patřily k pražskému podhradí. Za krále Přemysla Otakara II. se v roce 1257 staly součástí druhého pražského ohrazeného královského města. V té době ale jméno Malá Strana ještě neexistovalo. **Nové město pod hradem Pražským** – to je nejstarší pojmenování této části našeho hlavního města. Název se změnil na **Menší město Pražské**, když v roce 1348 založil Karel IV. dnešní Nové Město. Protože zástavba na pravém vltavském břehu byla mnohem větší (Staré a Nové Město), začalo se části souměstí na levé straně říčky říkat někdy v 17. století **Malá Strana**, zprvu jen neoficiálně, ale časem se toto lidové pojmenování zcela zvlilo. Za vlády císaře Josefa II. bylo město Malá Strana dvorskými dekrety z 2. června 1783 a 13. února 1784 sjednoceno se Starým Městem, Novým Městem a Hradčany v jeden administrativní celek. Malá Strana tvořila jeho třetí část (fakticky jen katastrální území bez samosprávy). V roce 1923 tvořila jeden správní (volební) obvod s místní radou společně s částmi Praha I – VII. V roce 1949 bylo katastrální území Malá Strana začleněno do městského obvodu Praha 1. V rámci nového správního rozdělení hlavního města, uskutečněného v roce 1960, byla nevelká část Malé Strany jižně od Vítězné ulice připojena k obvodu Praha 5.

Pomíjíme i tentokrát nespočetné vzácné kulturní památky a všimáme si jen dopravy a s ní souvisejících staveb. V kapitole o Hradčanech jsme se již zmínili o brodu, který kdysi spojoval Hrad se Starým Městem v oblasti Klárova. Vltava tvořila velmi těžkou komunikační překážku, a tak není divu, že právě v malostranské oblasti vznikl první pražský most. Již v dávných dobách tu prý bývaly dřevěné mosty, které snadno zničily každoroční povodně. Hájek uvádí ve své kronice, že zde byly mosty strženy například v letech 795 a 1008, Kosmas píše, že v roce 1118 byl zdejší most zaplaven. Naposledy byl dřevěný most stržen při povodni v roce 1157. V letech 1169 až 1174 byl vystavěn první pražský kamenný most, známý Juditin most, který propojil oba břehy. Ale ani ten řece neodolal, a tak se 3. února 1342 Praha opět ocitnula bez mostu. Teprve v roce 1348 byl postaven opět alespoň dřevěný most. Císař Karel IV. položil 9. července 1357 základní kámen nového kamenného mostu. Jeho stavba trvala bezmála padesát let. Na rozdíl od Juditina mostu byl nový most založen podstatně kvalitněji, i když byl také v průběhu staletí nejednou povodněmi pobořen. Most byl sjízdný nejspíše v roce 1397 (uvádí se někdy i rok 1380), ale dokončení se dočkal až kolem roku 1402. Na více než čtyři století byl **Kamenný most**, jak se mu až do roku 1848, kdy dostal na popud Karla Havlíčka Borovského dnešní jméno (**Karlův most**), jediným pražským mostem.

Pro některé cesty tedy bylo výhodnější využít některý ze staroměstských přívozů. Jeden z nich, tzv. horní staroměstský, vedl přibližně od dnešní ulice Říční na Staré Město (dokonce průkopem ve Střeleckém ostrově). Uvádí se už v roce 1486. V roce 1812 stála cesta tímto přívozem 1 krejcar. Tzv. dolní staroměstský přívoz je dovozen v roce 1769.

Významným přínosem pro veřejnou dopravu se stal druhý pražský most, postavený ve směru od Újezdu směrem k dnešnímu Národnímu divadlu. Byl jím řetězový most císaře Františka, který nahradil horní staroměstský přívoz. Do provozu byl uveden 4. listopadu 1841. Nový most významným způsobem zjednodušil cesty ze Smíchova do vnitřního města. Dolní staroměstský přívoz nahradila od 28. listopadu 1869 železná řetězová lávka pro pěší od Rudolfiny na Klárov.

V té době již Malá Strana dávno znala zárodky organizované městské hromadné dopravy v podobě

koněspřežných omnibusů. První linku zavedl Jan Chocenský snad v dubnu 1830. Spojovala Malou Stranu (Zemský dům) se Staroměstskou radnicí. Za jízdu v celé trase se platilo 5 krejcarů, za kratší úsek 4 krejcarů. Zastavovalo se na požádání. Jezdila také linka z Poříčí, od hlavní celnice, k malostranskému poštovnímu úřadu. Omnibusová doprava se v té době ovšem nevžila a celý projekt pravidelné přepravy cestujících brzy ztroskotal. V průběhu let se objevila řada dalších více či méně úspěšných pokusů o provozování omnibusů, ale šlo většinou o různé tzv. hotelové omnibusy, či spoje k divadlům.

Od 1. listopadu 1860 jezdily přes Malou Stranu dvě omnibusové linky, z Karlína na Malou Stranu a z Karlína na Smíchov, které provozovalo Karlínské podniknutí omnibusů. V té době ještě neexistoval Palackého most, a tak vlastně většina pražských omnibusových linek, pokud chtěla propojit oba vltavské břehy, musela jezdit přes Malou Stranu. Bohužel se data o omnibusových linkách často rozcházejí, a to někdy dost zásadně. Jednou z nejznámějších společností se v roce 1872 stala První pražská společnost pro omnibusy, jezdící z Karlína na Malostranské náměstí. Dokázala provozovat až 108 párů spojů za den, kterými přepravila 2 163 cestujících.

Malá Strana je úzce spjata i s počátky pražské koněspřežné tramvaje. První malostranská linka soukromé společnosti Pražská Tramway jezdila od 16. května 1876 od řetězového mostu ke smíchovskému nádraží Západní dráhy a navazovala fakticky na nejstarší linku koňky, jezdící z Karlína na pravobřežní stranu řetězového mostu. Přes most se však muselo z technických důvodů chodit pěšky, protože zde nebylo možné položit koleje. Tato linka jako jediná projížděla některou z pražských městských bran – Újezdskou. Ta byla zbořena až v roce 1891.

První malostranská tramvajová linka ale měla především význam pro Smíchov a obsluhovala jen malý díl malostranského území. Mnohem výrazněji do obsluhy této části Prahy zasáhla druhá vlna budování tratí koňky v první polovině 80. let 19. století. Nejdříve byla od 1. srpna 1883 dána do provozu nová trať koňky z Malostranského náměstí přes Karlův most a k Národnímu divadlu. Linka jezdila přímo až do Karlína, i když se na Křižovnickém náměstí muselo přepřahat. Od konce toho samého roku se jezdilo z Malé Strany jinou, novou linkou přes Staré Město na Žižkov (bez nutnosti přepřahání), ale od března 1885 si karlínská a žižkovská linka u Karlova mostu prohodily konečné, a tak opět na Malou Stranu jezdila původní karlínská linka. Když byl při povodni 4. září 1890 pobořen Karlův most, zažili malostranští poprvé v historii městské hromadné dopravy v Praze náhradní dopravu. Po dřevěném provizoriu, které spojovalo od 1. února 1891 do 19. listopadu 1892 zachované části mostu, jezdila omnibusová linka mezi Malostranským a Křižovnickým náměstím.

Na elektrickou tramvaj čekala Malá Strana po-

měrně dlouho. Elektrifikace starší (smíchovské) tratě koňky i stavba dalších tratí elektrické dráhy byla závislá na stavbě nového mostu u Národního divadla. (Zde od 13. července 1898 existovalo dřevěné provizorium nahrazující snášený řetězový most.)

První linka elektrické tramvaje se na Malé Straně objevila 2. července 1900 a spojovala Klárov s Holešovicemi. Když byly koncem roku 1900 postaveny mezi Újezdem a Malostranským náměstím koleje pro elektrickou dráhu, jezdila po nich dočasně půl roku koňka. Teprve po dokončení nového kamenného mostu (dnešního mostu Legií) začala 17. června 1901 na Malé Straně definitivně epocha elektrických tramvajů, protože byly dány do provozu tratě od Národního divadla na Smíchov a z Újezdu na Malostranské náměstí a od 24. června i propojení na Klárov (tam se jezdilo Valdštejnskou, zpět Letenskou ulicí). Tím vzniklo propojení s ostatní tramvajovou sítí. Na Karlově mostě se koňka udržela až do roku 1905.

O elektrické tramvaji na Karlově mostě se sporným přívodem proudu se psalo mnohokrát, a tak se omezíme jen na konstatování, že zde jezdila od 28. září 1905 do 30. dubna 1908. Následující den ji nahradila první pražská autobusová linka. Ta již od 7. března 1908 jezdila z Malostranského náměstí na Pohořelec a od 1. května i přes Karlův most na Malostranské náměstí. Jak je všeobecně známo, provoz první pražské autobusové linky skončil nezdarem již v roce 1909 a přes Karlův most se pak chodilo pěšky. Do léta 1914 tu ležely tramvajové koleje.

Tramvajovou nabídku Malostranským rozšířila v roce 1910 trať v Chotkově silnici a od 14. července 1914 i trať na Mánesově mostě, který pěším a silniční dopravě sloužil už od 11. března téhož roku.

V roce 1928 se na Malé Straně podruhé objevily autobusy, a to v oblasti Újezdu. Linka H spojovala Hřebenky s centrem a Žižkovem. Od 17. ledna 1932 jezdily opět autobusy i přes Karlův most! Vystřídal se zde dvě linky – M (do října 1932) a A (1932 – 1939). Prvním říjnem 1939 končí pravidelná autobusová doprava přes Karlův most. Automobilová doprava se na mostě udržela až do prosince 1965. Od té doby ho mohou používat jen pěši.

Krátkou epizodu si zahrály na Malé Straně i tro-



Foto: Petr Malík

lejbusy. Od 18. dubna 1954 do počátku roku 1960 na Újezdě končila linka č. 59 z Velké Chuchle.

Díky tomu, že se 12. srpna 1978 dočkala Malá Strana i metra (stanice Malostranská na Klárově), vystřídal se v této části Prahy vlastně všechny prostředky městské hromadné dopravy – přívozy, omnibusy, koňka, elektrická tramvaj, autobusy, trolejbusy, metro a v neposlední řadě i pozemní lanová dráha, která si zde v dějinách pražské dopravy napsala tři kapitoly, protože jezdila po petřínské stráni nejdříve v letech 1891–1914 (snad i 1919–1921), 1932–1965 a od roku 1985 do současnosti. Takovým výběrem dopravních prostředků se žádná jiná část hlavního města Prahy pochlubit nemůže.

-pf, -fp-



V souvislosti s celostátními změnami jízdních řádů k 12. prosinci 2004 vydal Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost ve spolupráci s organizací ROPID

novou brožuru „Jízdní řády Pražské integrované dopravy“. Po velice příznivém ohlasu ze strany cestujících, který sklídl na sklonku roku 2003 vydaný komplet brožury s příloženým CD, je rovněž nyní aktuální CD součástí brožury jízdních řádů. Kromě jízdních řádů metra, tramvají, městských a příměstských autobusů

formátu PDF a potřebný prohlížeč Adobe Acrobat Reader je také součástí tohoto CD. CD obsahuje například také schémata sítě PID a mapu železniční sítě na území Prahy a Středočeského kraje, dále pak seznamy stanic a zastávek, Tarif PID, Smluvní přepravní podmínky PID, Tarif ČD a Smluvní přepravní podmínky ČD,

„Jízdní řády PID“ prodávají informační střediska

a vlaků Českých drah zahrnutých do PID zde najdete například také seznamy zastávek na území Prahy i mimo naše hlavní město, seznam zastávek a tratí Českých drah, schéma tarifních pásem PID, schéma sítě PID nebo schéma rozmístění záchytných parkovišť P+R v Praze. CD skýtá navíc možnost využít i program pro vyhledávání optimálního spojení PID. Data pro tento vyhledávací program lze průběžně aktualizovat z internetových stránek www.chaps.cz (2x až 3x týdně).

Jednotlivé jízdní řády jsou na CD opět v souborech

ale i třeba jízdní řády dálkových autobusových linek vycházejících nebo končících v Praze a ve Středočeském kraji.

Brožura s příloženým CD i samostatné CD je v současné době k dostání v Informačních střediscích Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti (Muzeum, Můstek, Anděl, Nádraží Holešovice a Letiště Ruzyně).

Ing. Petr Blažek,
dopravní ředitel

NAPSALI O NÁS

MF Dnes (20. 12. 2004)

Spojení Pankráce se Smíchovem je třeba

Projekt tramvajové trati Pankrác – Dvorce – Zličov učebnicově zapadá jak do obecné představy podporovat tramvajovou dopravu, tak do snahy posilovat tangenciální vztahy uvnitř města kapacitnější kolejovou dopravou, která tu citelně zaostává. Přesto je Praha 4 proti. Odpor její i obyvatel vychází patrně ze špatné zkušenosti s nynějšími tratěmi a provozem na nich. Nevyhovující je zejména přílišná hloučnost. Nabízející se vazba Pankrác – Smíchov je v zájmu Pražanů – i těch, kteří jsou nyní proti. Podpořme proto projekt. Určitě však s podmínkou, že se tudy po dokončení budou prohánět nízkopodlažní moderní tiché vozy, jak je známe z Francie či Německa, a místním slibme, že kvůli provozu nepřijdou o stromy v ulicích. Nehlučná konstrukce tělesa není žádný problém, odstraňovat stromořadí v Jeremenkově není třeba.

Večerník Praha (18. 12. 2004)

Metro se chrání proti povodni

Stanice pražského metra, které leží v záplavovém území, by měly být před polovinou příštího roku chráněny nad výšku hladiny katastrofálních záplav ze srpna 2002. Pouze stanice Invalidovna odolá i po úpravách jen stoleté vodě. Florenc na trati C by se zase v případě velké povodně zřejmě musela částečně zaplavit. Jinak by hrozilo, že by se mohla tlakem podzemní vody pohnout. Venkovní zábrany proti velké vodě u ohrožených stanic jsou nyní hotové zhruba ze dvou třetin. „Do konce května příštího roku by měly být hotovy všechny,“ řekl ředitel Dopravního podniku Milan Houfek. Práce spočívají podle Houfka zejména ve výstavbě podzemních betonových stěn, na které se při povodni umístí přenosné hrazení. „Na Malostranské a Staroměstské budou ještě studny, ze kterých by se čerpalo, aby se snižovala hladina spodní vody,“ uvedl. Lepší ochrana stanic bude stát zhruba 750 milionů korun.

Večerník Praha (18. 12. 2004)

Goliáš se představuje

Tramvaje v modernizaci vozového parku pokulhávají. Ve srovnání s novými soupravami v metru a nízkopodlažními autobusy vypadají jako chudí příbuzní. To se ale změní. Do Prahy se chystá dvacet supermoderních souprav s exkluzivním designem od německé automobilky Porsche. Kontrakt za více než miliardu korun uzavřel Dopravní podnik na začátku letošního roku. Výrobce nyní připravuje dva prototypy. První by měl být připraven k prvním zkouškám příští rok v květnu. Druhý o měsíc později. Obě plně vyzkoušené a k provozu způsobilé soupravy mají být předány do plného užívání na počátku roku 2006. „Ve stejném roce by hlavní město mělo dostat dalších deset vozů a zbytek v roce 2007. Pokud se tramvaje osvědčí, není vyloučen nákup dalších dvaceti souprav,“ sdělil mluvčí plzeňské Škodovky Karel Samec. Jeden prototyp bude umístěn ve vozovně Motol, druhý ve Strašnicích. V každé vozovně nakonec najde nový domov deset souprav.

Vybral ing. Jan Urban

VODOROVNĚ: A. Proti (řecky); pcháč; starší značka vaty; poloopice; vzruch. – B. I. díl tajenky; pražský kostel. – C. Jméno McBaina; Twainovo jméno; řecké písmeno; parková květina; riziko; chňap. – D. Ženské jméno; období; stepní hlodavec; léčivá bylina; útvar druhohor. – E. Žací nástroj; ruské vesnice; sportovní odětví; ženské jméno; jinoch. – F. Běloveská kyselka; listnatý strom; mlhovitý výpar; psací potřeba; vysoký kopec; značka kilovoltu. – G. Předložka; otec; obilní sklad; egyptská bavlna; druh potraviny; domácky Olga. – H. Slezské město; druh hvězdy; usušená tráva; německy filozof; český herec. – I. Asijský jelének; vymřelý pták; bojiště; koupací nádoba; střešní zídka. – J. Spojka; část nohy; žena Chaplina; lavice (nářečně); sutura; značka americia. – K. Bojový sport; 2. díl tajenky. – L. Obilnina; rosol; trojice; lupen; korálový útus.

SVISLE: 1. Výzva; bio; krátký kabát. – 2. SPZ Nitry; druh elektronky; balkánský pokrm. – 3. Na to místo; judský král; filmový záběr; solmizační slabika. – 4. Ženské jméno; vyvěřelina; cestovní doklad. – 5. Evropský veletok; řešeta; dílčí údaje. – 6. Pytel na ryby; sklady uhlí; zápisník. – 7. Inicialy krále rocku; zbraň Indiánů; práci potřeba; zkratka airplane. – 8. Možná; pěnivý mok; orgány zraku. – 9. Druh splátky; součást oblečení; dílenský stůl. – 10. Čisticí prášek; španělská řeka; znělka. – 11. Značka neonu; trutnovský podnik; chaos; citoslovec vrčení. – 12. Poplach; panečku; nepravdy. – 13. Sibiřská řeka; deset gramů; defekt. – 14. Ženské jméno; příjmení Vergilia; stepní tráva. – 15. Moje; jítro; lahodný pokrm; značka niklu. – 16. Skořápka plžů; potupa; Němec. – 17. Ranní vlaha; místo; karetní trumf. – 18. Část těla; roční období; ženské jméno.

– 19. Předložka; Měsíc; primáti; šlágr. – 20. Značka počítačů; placený potlesk; pádová otázka. – 21. Spojovací zákop; běh koně; Zeyerův hrdina.
Pomůcka: anti, Mero.

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 12/2004: Jak vánoce bílí stromy sněhem, tak posype je jaro květem.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
A																					
B																					
C																					
D																					
E																					
F																					
G																					
H																					
I																					
J																					
K																					
L																					



Lanovka v novém kabátě očekává sněhovou nadílku



Foto: Petr Malík

Tak jako Pražané, i petřínská lanovka netrpělivě očekává první snh. Ale každý z jiného důvodu. Pražané a návštěvníci Prahy hlavně pro překrásný pohled na zasněžený Pražský hrad i celé hlavní město; není to však jenom turistika, co láká na Petřín. Nelze opomenout malé i velké, kteří využívají lanovou dráhu k realizaci svého sportovního využití na lyžích, snowboardech, saních a igelitových taškách. Její patnáctiminutový interval v zimním období k tomu přímo vybízí.

Lanovka, aby ukázala, že i na dvacátou zimu svojí novodobé historie je – jako vždy – kvalitně připravena, využila pravidelné podzemní výluky a prošla tzv. velkou přestavbou nejen vozů, ale i technologického a elektrického zařízení dráhy. Práce, prováděné

na základě harmonogramu, zpracovaného technickým úsekem a provozovnou, se podařilo vykonat – z těch rozsáhlejších můžeme namátkou vyjmenovat krácení lana, výměnu vyložení lanovnic a všech jisticích a kontaktních komponentů. Největší akcí v letošním roce, kterou mohl zaznamenat po podzemní výluce každý cestující, byla kompletní obnova laku obou vozů včetně výměny skel. Tohoto úkolu se úspěšně zhostili pracovníci opravny tramvají a lanové dráhy, kteří, jak se říká, v šibeničním termínu vše zvládli. A za to jim patří velký dík. Věříme, že atypické zařízení lanové dráhy po kompletní repasi, dokončené v průběhu roku 2005, bude spolehlivě plnit požadované přepravní výkony ke spokojenosti všech zákazníků.

Od zahájení provozu přepravila lanová dráha již 26 750 000 cestujících. Neztratit svoji pozici jako oblíbené místo Pražanů a návštěvníků Prahy je jedním z hlavních cílů provozovny. Kvalita a zkušenost kolektivu pracovníků lanové dráhy je zárukou, že lanovka si svůj vysoký standard udrží i nadále.

Stanislav Laně, náčelník LD

NOVÝ ROK VLASTNÍMA OČIMA

S každou zimou přichází tento problém naprosto pravidelně už několik let. Vchází do našich vozidel se železnou pravidelností, jakou má snad jen povětrnostní inverze v pražském počasí.

Bezdomovci. Odpudivý zápach, který vyháňají cestující z dopravních prostředků. Dobře ho znají všichni, kteří alespoň jednou za čas využijí pozdní večerního nebo nočního spoje. Musíte mít hodně silnou vůli, překonat ho, a pokračovat v jízdě vozidlem do vámi vybrané zastávky.

Při otevřených oknech si připadáte ve vozidle jako v nějakém sibiřském dostavníku, ale cesta k domovu je alespoň o něco snesitelnější.

Při psaní těchto řádků si jen marně vzpomínám, kolikrát už jsem na problém bezdomovců v městské hromadné dopravě upozornil jen v této rubrice. Kdy to bylo poprvé, to už by vyžadovalo dlouhé listování podnikovým periodikem. Situace se nijak výrazně nemění, a tak není divu, že se o tomto tématu stále více hovoří i mezi zaměstnanci podniku. Názor či fotografie na toto téma jsou téměř každodenním „zpestřením“ mé došlé pošty.

Není se co divit. Chceme Pražanům a návštěvníkům města nabízet jen ty nejlepší služby, realizujeme Program kvality služby a další akce, ale tito „takécestující“ nám zcela jistě kazí jméno, což každého, komu záleží na dobrém jménu podniku, pořádně štve.

Celospolečenský problém sami nevyřešíme. Aktivitou jednotlivců se nám může podařit, že v několika spojích bezdomovci nepojedou. Mnohokrát už jsme viděli, že po vyhození z jednoho vozu nastoupí do dalšího a vozí se dále. Pokud se má řidič věnovat svému povolání, nemůže neustále vyhazovat nepohodlné cestující.

Možná je to moc fantastická představa, ale část problémů by odpadla zavedením průvodčích – vyhazovačů na nočních spojích společně s nástupem předními dveřmi. Řidič by se věnoval řízení a průvodčí by kontroloval cestující. Možná ani toto opatření by situaci nezlepšilo, neboť agresivita některých spoluobčanů je neuvěřitelná, zvláště pod pláštěm noci.

Bezdomovci nejsou jedinou černou mýrou, která kazí dobré jméno pražské městské hromadné dopravy. Pravidelní cestující podzemní dráhou by mohli vyprávět o skupinkách „opálených cizinců“, jejichž cílem není získat co nejvíce zážitků z Prahy, ale co nejvíce ztrpčit život řádným turistům.

Pohybují se v pražském podzemí také už nějaký ten pátek a situace se bohužel také nelepší. I v tomto případě bych mohl zapakovat své některé předchozí řádky...

Stojíme na prahu nového roku, možná jsme si dali nějaké to novoroční předsevzetí, v čem se zlepšíme v nejbližší době. A tak mě napadá, jestli není náhodou ideální doba přijít s návrhem, ať dá v letošním roce všichni kompetentní hlavy dohromady a pokusí se dlouhodobě kritizované oblasti nějak vyřešit. O Vánocích by mohl být pod stromečkem pěkný dárek.

Ať se splní vaše novoroční předsevzetí a užívejte zimních radovánek!

-bda-

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

Právě probíhající Transformační projekt se už také dotýká nejstarší rubriky DP-KONTAKTu. Většina zaměstnanců Dopravního podniku mění jednotky (i když jen papírově), ve kterých působí. Tentokrát už jsou nově zařazeni zaměstnanci bývalé divize Elektrické dráhy, od příštího čísla by se podobné změny měly dočkat i pracovníci Autobusů a samozřejmě také pracovníci převedení na ředitelství.

Samozřejmostí se stanou i nové zkratky: PT – Provoz Tramvaje, PA – Provoz Autobusy, SvT – Správa vozidel Tramvaje, SvA – Správa vozidel Autobusy nebo DC – Dopravní cesta. Pracovníci na ředitelství budou také rozděleni do několika skupin: Ř – pracovníci útvarů podřízených generálnímu řediteli, D – dopravní úsek, T – technický úsek, E – ekonomický úsek, P – personální úsek, B – bezpečnostní úsek a S – služby.

Pokud dojde v průběhu přeměny podniku k nesprávnému uvedení jednotky konkrétního zaměstnance, omlouváme se, neboť Společenská kronika v některých případech vzniká dříve než nová jednotka.

V lednu 2005 oslavuje 67. narozeniny:

Alois Mejzr – M, služba ochr. systému (24).

V lednu 2005 oslavuje 66. narozeniny:

Vladimír Mallat – Ř, odd. doprav. průzkumů (39).

V lednu 2005 oslavují 60. narozeniny:

Jaroslav Bína – M, služba technolog. zařízení (42),

Josef Cikán – SvT, provozovna Motol (45),

Jiří Ciml – DC, údržba výměn (32),

Josef Daněk – A, garáž Klíčův (22),

Ludmila Doksanská – M, sl. ochr. systému (20),

Zdeněk Doležal – M, služba staveb a tratí (21),

Vladimír Hanzal – M, služba ochr. systému (12),

Jiří Havel – A, dopravní úsek (14),

Josef Kmošek – Ř, kontrolní oddělení (10),

Bohumil Křeček – M, služba ochr. systému (19),

Karel Popelák – DC, údržba kabel. sítě (13),

Miroslav Procházka – A, garáž Vršovice (35),

Stanislav Rubeš – A, garáž Kačerov (21),

Jan Stahl – DC, údržba kabel. sítě (38),

František Šorm – DC, provoz měření (41),

Václav Štraus – DC, údržba výměn (37)

Zdeněk Švejnoha – M, sl. sděl. a zabezpečovací (27),

Jiří Vorel – A, garáž Kačerov (37),

Miloslav Wimmer – SvT, opravná tramvají (36),

Petr Žaloudek – SvT, provozovna Strašnice (42).

V lednu 2005 oslavují 50. narozeniny:

Josef Čejka – PT, provozní dispečink (25),

Miroslav Červenka – SvT, opravná tramvají (30),

Jaroslav Důras – A, garáž Kačerov (10),

Vladimír Gostala – M, služba ochr. systému (22),

Vladimír Havel – M, dopravní úsek (11),

Karel Hůlka – A, garáž Kačerov (31),

Rudolf Jindřich – PT, provozovna Pankrác (21),

Pavel Kozler – Ř, vnitropodniková doprava (13),

Karel Kypson – M, sl. elektrotechnická (21),

Václav Lodin – SvT, opravná tramvají (31),

Vlastimil Major – PT, provozovna Pankrác (10),

Zdeněk Mašík – A, DOZ Hostivař (30),

Miroslav Matějovský – A, garáž Kačerov (16),

Danuše Pucholtová – M, služba staveb a tratí (29),

Miroslav Svoboda – M, sl. elektrotechnická (25),

Miroslav Sýkora – M, služba staveb a tratí (27),

Zdeněk Šimána – A, DOZ Hostivař (31).

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:

Jaroslav Faldus – A, garáž Klíčův (35),

Josef Havlena – A, garáž Kačerov (11),

Evžen Hožová – A, garáž Klíčův (24),

Bohumil Jech – A, garáž Kačerov (35),

Jan Kallian – A, garáž Kačerov (11),

Miroslav Kolín – A, garáž Kačerov (39),

Otakar Kratochvíl – A, garáž Kačerov (37),

Eva Kuhnová – M, sl. elektrotechnická (13),

Miroslav Novotný – DC, údržba trakč. vedení (44),

František Peroutka – A, garáž Kačerov (46),

Jiří Svoboda – SvT, provozovna Pankrác (44),

Jan Šimák – A, garáž Řepy (40),

Libor Štyndl – A, garáž Řepy (23).

Upřímně děkujeme za práci vykonanou pro Dopravní podnik.