

Slavili jsme 130 let městské hromadné dopravy

Třetí zářijový víkend patřil městské hromadné dopravě. V rámci Evropského týdne mobility oslavil Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost 130 let nepřetržitého fungování městské hromadné dopravy v Praze. Společně s provozovatelem oslavovaly tisíce Pražanů.

Všechny vozy v „aktivní“ službě byly o tomto víkendu vyzdobeny bílými a modrými vlaječkami s logem výročí a samozřejmě byly připraveny doprovodné akce, které oslovily mnoho obyvatel města i jeho návštěvníků.

V sobotu 17. září počasí ukazovalo svoji zakaboněnou tvář, ale ani to neodradilo sedm tisíc návštěvníků od cesty do hostivařského areálu Dopravního podniku na tradiční Den otevřených dveří. Příchozí se mohli seznámit s technikou, kterou podnik používá nejen k přepravě cestujících, ale i k řízení dopravy a opravě vozidel a tratí. „Lidé z plakátu“, který měsíc připomínal výročí v doprav-



Nedělní dopoledne 18. září na Mánesově mostě a v nejbližším okolí.

ních prostředcích a ve stanicích metra, hráli každou hodinu divadlo, soutěžit o ceny mohli malí i velcí. Jen odpolední přehánka narušila příjemné odpoledne, kdy se všichni mohli dozvědět něco více o Dopravním podniku a jeho zázemí.

V neděli 18. září vytáhlo počasí svou nažehlenou tvář a vytvořilo tak ty nejlepší možné kulisy k průvodu historických vozidel centrem města. Událost konaná jednou za deset let měla ty nejlepší podmínky, snad jen ráno mráz trochu více zalézal za nehty, než se na polovinu září sluší. Mánesův most byl od osmé ranní doslova obsypán zájemci o prohlídku starých vozů, které je normálně možno spatřit pouze v Muzeu MHD ve střešovické vozovně. Zmizelo i jindy běžné pletivo ze dveří, a tak děti a fanoušci měli doslova ráj. Mohli si osahat veškerou techniku, kterou používali naši předchůdci i před více než sto lety.

Počátky městské hromadné dopravy jsou spojovány s koňkou. Vůz tažený dvojicí koní z křivoklátských lesů se těšil největšímu zájmu veřejnosti. Staré tramvaje v pražských ulicích můžete čas od čas zahlédnout, ale koňku už sto let jen při slavnostních průvodech.

Jako první vyrazil do ulic „pětistovák“, za ním motorový vůz č. 351 a pak už koňka a za ní dalších třicet sedm historických vozidel včetně trojice „muzejních“



Společenský večer ve střešovické vozovně zahájili předsesta představenstva Radovan Šteiner a Tomáš Jilek v zastoupení generálního ředitele.

autobusů. Tak rozsáhlý průvod historických vozidel Praha ještě neviděla.

Nezapomnělo se ani na metro. To samozřejmě neprošlo ulicemi města, ale na trati C jezdila v neděli historická třívozová souprava Ečs. Pro dnešní náctileté je i ona vzdálenou historií.

Slavnostní víkend byl zakončen společenským večerem ve čtvrté hale střešovické vozovny. Hrál se, někdo tančil, jiný zpíval, ale panovala dobrá nálada. Vždyť každý z účastníků se svým malým dílkem postaral o to, že prostředky městské hromadné dopravy vozí Pražany nepřetržitě už 130 let!

-bda-



130 let městské hromadné dopravy připomínala na Dni otevřených dveří výstavka fotografií nejvýznamnějších událostí historie.



Koňka právě projíždí Václavským náměstím.



Prodloužení tramvajové tratě v Radlické

6



Strídání přestávek řidičů tramvají

8



První zkušenosti s novou tramvají

9 a 10



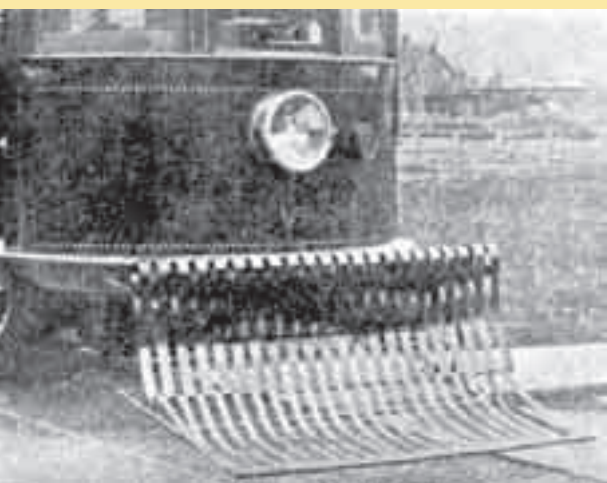
Transformační projekt – 17

Příloha

Z obsahu

Nadpis, pro který jsem si vypůjčil citaci dobové zprávy o nehodě, zní pro někoho možná úsměvně, jinému připomíná horor. Týká se jednoho z nejvýznamnějších vynálezů, který v dobách, kdy elektrické tramvaje plnily své každodenní úkoly v Praze ještě poměrně krátce, přispěl k bezpečnosti chodců i tramvajového provozu jako takového. Jde o tzv. ochranný rám Svoboda-Jirgl-Charvát.

Od počátku provozu elektrických drah řešili jejich provozovatelé otázku, jak zabránit těžkým úrazům chodců, kteří se nepozorností či jinou nešťastnou náhodou dostali pod vůz. Každoročně bylo doloženo několik smrtelných úrazů způsobených přejetím. Na vozy se montovaly jakési pevné rámy, které dobový tisk označoval za „hnátolamy“. Problém spočíval v tom, že původní rámy byly umístěny z technických důvodů asi 12 centimetrů nad zemí. Zdánlivě malá, ve skutečnosti však dostatečně velká mezera na to, aby při určitém kymácení vozu při jízdě dokázala „pohltnout“ člověka. Ve světě se objevila celá řada různých vynálezů, jejichž úkolem bylo zachytit nepozorného chodce do jakýchkoli naběradel či ochranných sítí. Jejich nevýhodou nezděra byl i fakt, že buď se jednalo o zařízení pevné, nebo uváděné v činnost řidičem vozu, a tedy závislé na lidské reakci.



Také v Praze se našli lidé, kterým nebyla bezpečnost chodců lhostejná. Jedním z nich byl i zámečník Elektrických podniků Václav Charvát, který původně pracoval u koněspřežné dráhy. Když byl asi v roce 1901 přeložen do vozovny Smíchov, kde se udržovaly poslední vozy koňky, začal se zabývat myšlenkou, že je při tehdejší určité nedokonalosti brzd elektrických tramvají nutné v případě potřeby přibrzďovat ještě jiným způsobem. V té době se na konci v zimním období používaly sněhové pluhy, které nebyly vůbec vybaveny brzdami a při jízdě ze svahu se brzdilo pouze kartáči určenými k odhrnování sněhu. To ho přivedlo ke zkoumání účinku takové „brzdy“ na těžkém voze elektrických drah.

Zkušební kartáč, zhotovený ze dvou plechových desek, mezi které byly sevřeny tři vrstvy svazků březového proutí, zavěsil na vůz koňské dráhy. Ten pak byl vlečen motorovým vozem elektrické dráhy. Později Václav Charvát vzpomínal: „Když při zkoušce před smíchovskou vozovnou kartáč klesl k zemi, k níž byl tisknut mírně nadzvednutou skříň vozu koňské dráhy, zastavil se záhy motorový vůz bez brzdění při zařazení na třetí stupeň jízdy vpřed.“ Zbývalo ještě zajistit samostatné sklápění rámu.

Tehdejší šéfinženýr Svoboda, přednosta dráhového odboru, si Charvátův vynález pečlivě prohlédl a nařídil, aby byl z vozu koňky odmontován. Prý se pak pokusil nechat si zařízení sám patentovat. V téže době se myšlenkou jakéhosi ochranného zařízení zabýval také Antonín Jirgl, správce dílen a vrchní montér. Ten navrhl, aby byl povaleňý chodec nabrán do plachty napnuté v kovovém rámu, který by se v případě nehody vysunul. Na tomto vynálezu spolupracoval právě s ing. Svobodou. Václav Charvát celý život s jistým pocitem křivdy vzpomínal, jak mu Svoboda s Jirglem vynález odcizili, ale byli nakonec nuceni podat přihlášku patentu společně ve trojici a vynález vstoupil všeobecně ve známost jako ochranný rám Svoboda-Jirgl-Charvát.

Z pod vozu vytáhl neporušenou stařenu MUDr. Fr. Kašpar

Zařízení spočívalo na následujícím principu: Při najetí čelní mřížky, tvořené drátěným pletivem v kovovém rámu, na překážku došlo k automatickému uvolnění sípovitých proutěných smetadel v dřevěném rámu, která zabránila, aby se upadnuvší osoba dostala pod kola vozu. Prostě ho tlačila před sebou, případně (s ohledem na jejich šikmé uložení) takovou osobu „odmetla“ stranou mimo vůz. Právě podle proutěných smetadel se časem v dopravnickém slangu objevily výrazy *košťata* či *shodit košťata*.

Na počátku roku 1902 byl nový ochranný rám poprvé zkušebně umístěn na motorový vůz č. 162 a 12. března byl zařazen do provozu na lince Žižkov – Košíře. Krátce poté byl úředně vyzkoušen za přítomnosti zástupců ministerstva železnic a generální inspekce rakouských drah. Snad právě při této zkoušce Václav Charvát sám lehl pod vůz, aby všechny přesvědčil o spolehlivosti vynálezu.

V té době byl ochranný rám Svoboda-Jirgl-Charvát už přihlášen jako rakouský patent č. 14047. Po úspěšné úřední zkoušce bylo povoleno namontovat ochranný rám Svoboda-Jirgl-Charvát zkušebně na tři vozy každé linky. V té době se tedy jednalo o 27 vozů. Ke 12. říjnu 1903 bylo novým ochranným rámem vybaveno již 43 tramvají.

A jaké byly praktické zkušenosti? Poprvé rám „zasáhl“ 20. srpna 1903, kdy v Jindřišské ulici vběhl pod tramvaj pes. Rám zabránil jeho přejetí a pes „se ihned zvedl a utekl“, oznamoval úředním dopisem ministerstvu železnic ing. Svoboda, šéf Elektrických drah. Ve Státním ústředním archivu, ve fondu rakouského ministerstva železnic, se dochovalo i služební hlášení o první nehodě, jejímž aktérem byl člověk. Dejme nyní slovo dobovému dokumentu:

Zpráva o nehodě motorového vozu č. 23.

28. října 1903, 11.20 hod. dopoledne, trať Karlín – Národní divadlo, km 2,370 (čp. 1025) Na Příkopě. Sklon 3,05 ‰, trať rovná, vlhké koleje, slunečno.

Řidič Jan Knopp, služ. č. 170.

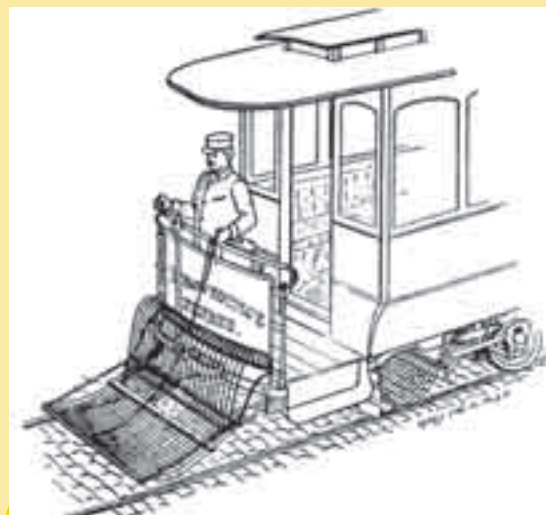
Ve stanici Panská ul. (do Karlína) vzkročila stařena. Povalena. Utekla.

Vylíčení nehody:

Řidič dojížděl do stanice Panská ul. směrem do Karlína, takže jel zmírněnou rychlostí. Náhle s levého chodníku blížila se pod motorový vůz stařena, na kterou řidič zvonil. Tato jsouc hluchá, neslyšela a dívala se směrem od blížícího se motorového vozu! Řidič současně s dáváním výstražných znamení brzdil vůz a hodil písek. Vůz klouzl asi na dva metry dále tak, že stařena byla vozem zachycena, povalena na zem a uvedla v činnost patentní ochranný rám soustavy Svoboda-Jirgl-Charvát. Stařena narazila totiž na přední síť, následkem čehož spadl rám opatřený košťaty a zabránil úplně, že stařena nepřišla ani pod rám, tím méně pod kola. Stařena utrpěla bezpochyby pádem neb smýkáním lehké zranění, totiž oděninu na lokti, hlavě a koleně. Řidič po zastavení vozu následkem polekání zjišťoval si ihned cizí svědky a než mohl stařenu zjistiti, zmizela tato v zástupu lidí, který se ihned kolem vozu nashromáždil. Z pod vozu vytáhl neporušenou stařenu MUDr. Fr. Kašpar z Prahy III. – č.p. 403. Jméno stařeny bylo dodatečně zjištěno, táž jmenuje se Barbora Jedlinská, bytem v Praze V, Pinčkové ul.

Barbora Jedlinská se tedy stala prvním z mnoha chodců, kterým ochranný rám Svoboda-Jirgl-Charvát

zachránil život. Ještě v roce 1903 jiná tramvaj opět zachytila a povalila psa. Tentokrát se ho podařilo chytit a zvážit, a tak Elektrické podniky oznamovaly do Vídně, že již váha pouhých 8 kg dokáže nové zařízení uvést do chodu. „Mimo to, jest zajímavo, že z tenkých údů psa nepřišel žádný pod rám a nepoškodil se,“ informoval ministerstvo ředitel Elektrických podniků



Tak vypadaly některé z vynálezů, které měly zachraňovat chodce před přejetím tramvají.

ing. Pelikán. Do konce roku pak vynález zachránil ještě další dva životy.

V roce 1914 byla hromadně zahájena výměna čelních kovových rámu za dřevěné latkové mřížky. Po úplnosti dodejme, že někdy v padesátých letech minulého století byla u některých vozů proutěná smetadla nahrazena pryžovými. Na vlastním principu zařízení to však příliš nezměnilo.

Rám systému Svoboda-Jirgl-Charvát nebyl jediným zařízením tohoto typu, které se zkoušelo. Ve stejné době, tj. na přelomu let 1902 a 1903, byl na motorovém voze č. 65 instalován ochranný rám podle systému Lange-Möck, ale pro časté poruchy byl v létě 1903 zase demontován. S jiným nápadem přišel mistr dílen v holešovické Centrále Simon. Navrhoval ochranné zařízení, které se skládalo ze dvou kovových rámu, které se podobaly dvoukřídlým dveřím, jejichž průdkým rozevřením měl být chodec odsunut mimo trať. Protože ale hrozilo nebezpečí, že bude odhozen pod protijedoucí vůz, zařízení se ani nevyzkoušelo v praxi.

A tak to byl jen ochranný rám Svoboda-Jirgl-Charvát, který se stal neodmyslitelnou součástí starých tramvají, aby zachránil ještě mnoho lidských životů.

Mgr. Pavel Fojtík

Ochranný rám Svoboda-Jirgl-Charvát namontovaný na podvozku typu maximum traction. Na snímku je vidět zřetelně i páka, kterou mohl řidič z plošiny vozu snadno celé zařízení opět zdvihnout do základní bezpečnostní polohy.



Obnova vozového parku metra

Před několika lety byla zahájena postupná obnova vozového parku metra. Důvodů bylo několik. Technické zaostávání, vysoká spotřeba trakční energie, bezpečnostní požadavky a v neposlední řadě i předpisy stanovený kilometrický průběh vozidel 81-71. Na základě komisionální prohlídky může být životnost těchto vozidel prodloužena až na 1 500 000 kilometrů. Následná nutná generální oprava by byla neefektivní, proto bylo rozhodnuto o modernizaci vozového parku, a to cestou modernizace vozů typu 81-71 původní ruské výroby a nákupem nových vozidel typu M1. Probíhající obnova vozového parku znamená v absolutních číslech nárůst inventárního počtu vozů. Původní počet vozů metra před zahájením obnovy byl 504 vozů typu 81-71, 2 vozy byly v průběhu doby pro poškození sešrotovány. Po ukončení dodávky vozů M1 z 3. série začátkem příštího roku bude inventární stav 745 vozů ve složení:

| | |
|----------------------------|----------|
| typ M1 | 240 vozů |
| typ 81-71M (modernizovaný) | 215 vozů |
| typ 81-71 | 287 vozů |
| typ Ečs (historický) | 3 vozy |

Inventární stav vozidel je číslo odlišné od počtu vozů, které jsou k dispozici v provozu. Provozních vozů bylo k dispozici k 31. srpnu letošního roku 567 v následujícím složení:

| | |
|---------|----------------------|
| linka A | 125 vozů typu 81-71M |
| linka B | 222 vozů typu 81-71 |
| linka C | 220 vozů typu M1 |

Z celkového stávajícího inventárního stavu 722 vozů je zbylých 155 vozů odstaveno z provozu. 70 vozů již prošlo modernizací, 30 vozů je v závodě Škoda Transportation v Plzni a dalších 55 vozů je průběžně připravováno k pozdější modernizaci. Vozy po modernizaci

jsou určeny k provozování na lince B, kde po vybavení vlakovým zabezpečovačem nahradí staré ruské vozy.

Doposud není rozhodnuto o tom, jaký vlakový zabezpečovač na lince B bude instalován, neboť nebylo uzavřeno výběrové řízení na dodavatele zabezpečovacího zařízení. Modernizované soupravy jsou tedy zatím odstaveny.

Jako náhradní, dočasné opatření se připravuje vybavení potřebného počtu modernizovaných souprav původním vlakovým zabezpečovačem ARS. Pokud zkoušky takto vybavených souprav dopadnou uspokojivě, je předpoklad, že se modernizované soupravy nasadí na lince B v průběhu 1. pololetí roku 2006. To je vzhledem k narůstajícímu proběhu kilometrů vozů typu 81-71 na této lince nutné, aby nedošlo k omezení provozu z důvodu nedostatku vozů na již tak zatížené lince B.

Podle uzavřených smluv o dodávkách modernizovaných vozů a smlouvy o smlouvě budoucí dosáhne celkový počet modernizovaných souprav 73, tedy 365 vozů.

Po dosažení tohoto stavu bude na jednotlivých linkách provozováno:

| | |
|---------|---|
| linka A | 125 vozů 81-71M s vlakovým zabezpečovačem LZA |
| linka B | 240 vozů 81-71M s novým vlakovým zabezpečovačem |
| linka C | 240 vozů M1 s vlakovým zabezpečovačem PA135 |

Celková potřeba vozů pro všechny linky bude tedy činit 605 vozů.

Na závěr je třeba si připomenout, že na jednotlivých linkách lze provozovat vozy jen s příslušným zabezpečovacím zařízením. Na lince A a C je potřeba vozů již zajištěna a pokryta, počítáme-li dodávku zbylých



V depu Hostivař je připravena vlaková souprava, typu 81-71M se zabezpečovačem ARS na večerní zkušební jízdu do oběhu 55 na lince A. Po ukončení zkoušek budou tyto soupravy nasazovány na linku B.

vozů M1 ze 3. série. Po schválení a nákupu nového zabezpečovače pro vozy na lince B budou modernizované soupravy tímto zabezpečovačem osazovány. Postupné nasazení modernizovaných vozů na linku B nejdříve s ARS a následně s novým zabezpečovačem umožní zlepšit dopravní situaci na této lince.

Po dokončení všech dodávek modernizovaných vozů zůstane v inventárním stavu nadále 137 starých ruských vozů typu 81-71. Je na dalším rozhodnutí, jaký osud tyto vozy budou mít. Část jich lze po modernizaci ponechat na pokrytí případného rozšíření tratí A a B. Počet provozovaných 605 vozů společně se starými vozy typu 81-71 přesáhne veškeré deponovací možnosti odstavných míst na metru. V současnosti se hledá přijatelné řešení tohoto problému.

Z podkladů jednotky Správa vozidel Metro zpracoval ing. Viktor Baier
Foto: Viktor Baier

Zprovoznění pracoviště HelpDesk

K dosažení co nejlepšího stavu řízení informačních systémů a informačních technologií je potřeba stanovit jasný a transparentní rámec tohoto řízení, vymezený na jedné straně analýzou potřeb uživatelů, na straně druhé rizikovou analýzou řízení celé organizace. Nezbytností je samozřejmě i definice procesů a rolí v organizaci.

Pro stanovení metodiky řízení informačních a komunikačních technologií (ICT) je buď možné využít vlastní rámce založené na nejlepších metodách a zkušenostech získaných léty praxe, nebo přijmout standardy, které již byly vytvořeny a zdokonaleny s využitím zkušeností stovek jiných firem a institucí. V současné době mezi nejrozšířenější standardy formalizující danou oblast patří metodiky ITIL, COBIT, TCO a ISO 17799.

Na základě těchto požadavků v rámci transformace Dopravního podniku vzniklo v jednotce Informační a komunikační technologie (ICT) od 1. ledna letošního roku oddělení pod názvem HelpDesk. Ze strategického hlediska je nejdůležitějším útvarům v jednotce ICT, jehož účelem je poskytnout uživatelům jedno kontaktní místo pro adresování požadavků. Náplň činnosti uvedeného pracoviště HelpDesk (dále jen HD) je prostřednictvím ostatních útvarů jednotky ICT poskytnout podporu pro uživatele všech programových aplikací, hardware a počítačových sítí.

Pracoviště HelpDesk zabezpečuje pomoc uživatelům při řešení problémových nebo chybových situací (stavů VT), poruch na jednotlivých zařízeních výpočet-

ní techniky a řešení chyb v provozovaných aplikacích. Dále HD vyřizuje požadavky na přidělení oprávnění vstupu do provozovaných aplikací, zadávání požadavků na dodávku výpočetní techniky, na vytvoření nového přípojného místa, na založení, změnu, nebo zrušení uživatelského účtu, požadavky na spotřební materiál, pořízení základního software a dalších komponent informačních technologií.

Pracoviště HD tedy plní funkci centrálního dispečinku pro oblast informačních systémů a informačních technologií, který přijímá a vyřizuje problémy a požadavky všech uživatelů Dopravního podniku v dané oblasti.

Další činností pracoviště HelpDesk je zajišťování a organizování školení pro pracovníky Dopravního podniku. Jedná se zejména o školení programů Microsoft. Do června letošního roku bylo v kurzech – základy Word a Excel, pokročilí Word a Excel a makra proškoleny přibližně 100 zaměstnanců Dopravního podniku. Od poloviny září se v těchto školeních pokračuje, protože je o ně ze strany zaměstnanců velký zájem.

V pondělí 7. února letošního roku byla do rutinního provozu zavedena pro všechny uživatele služeb ICT aplikace HelpDesk Dantin. Jedná se o aplikaci client-server, která využívá přístupu k databázi pomocí metody OLE DB (Intranetu).

Z uvedených tabulek počtu případů je zřejmé, že aplikace HelpDesk je zaměstnanci hojně využívána. Od počátku spuštění do rutinního provozu do 31. srpna

bylo zaevidováno celkem 5 670 problémů.

V budoucnu od implementace HD očekáváme, že přinese následující výhody:

- zvýšení spokojenosti uživatelů,
- zvýšení dostupnosti podpory, zlepšení komunikace,
- lepší kvalita a rychlost vyřizování požadavků,
- zlepšení týmové práce a interní komunikace,
- proaktivní přístup k poskytování služeb,
- minimalizace negativních dopadů,
- lepší řízení infrastruktury,
- lepší využití ICT zdrojů, zvýšení produktivity,
- dostupnost informací s vyšší vypovídající hodnotou.

Ing. Josef Hromádka, vedoucí jednotky ICT

Průměrná doba řešení servisního zásahu za období od 7. února do 31. srpna 2005

| Počet případů * | Průměrná doba řešení ve dnech | Maximální doba řešení ve dnech | Minimální doba řešení ve dnech |
|-----------------|-------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| 5518 | 4 | 190 | < 1 |

Průměrná doba řešení nároků za období od 7. února do 31. srpna 2005

| Počet případů * | Průměrná doba řešení ve dnech | Maximální doba řešení ve dnech | Minimální doba řešení ve dnech |
|-----------------|-------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| 1100 | 6 | 126 | < 1 |

* V počtu případů jsou zohledněny i průběžně vyřešené problémy a zamítnuté problémy a požadavky

Statistika problémů a požadavků za období od 7. února do 31. srpna 2005 podle rozdělení po bývalých divizích

| Útvar | Problémy | | Požadavky na přidělení výpočetní techniky | | Požadavky na uživatelský účet | | Požadavky na změnu uživatelského účtu | | Požadavky na zrušení uživatelského účtu | | Požadavky na přesun uživatele | | Požadavky na spotřební materiál | | Požadavky na novou datovou zásuvku | |
|-------------|----------|----------|---|----------|-------------------------------|----------|---------------------------------------|----------|---|----------|-------------------------------|----------|---------------------------------|----------|------------------------------------|----------|
| | V řešení | Uzavřené | V řešení | Uzavřené | V řešení | Uzavřené | V řešení | Uzavřené | V řešení | Uzavřené | V řešení | Uzavřené | V řešení | Uzavřené | V řešení | Uzavřené |
| Metro | 8 | 1 706 | | 124 | | 81 | | | | | 16 | | 606 | | | 2 |
| Tramvaje | 55 | 1 339 | | 72 | | 217 | | | | 21 | | 85 | | | 7 | |
| Autobusy | 26 | 778 | | 27 | | 43 | | | | 4 | | 310 | | | | |
| Ředitelství | 37 | 1 721 | | 139 | | 98 | | | | 31 | | 407 | | | 1 | |
| Celkem | 126 | 5 544 | 0 | 362 | 0 | 439 | 0 | 0 | 0 | 72 | 0 | 1 408 | 0 | 0 | 10 | |



1

Sfíkat z hasičské hadice můžete vždy v expozici hasičského záchranného sboru.



Na Dni otevřených dveří se prezentovala také rekonstruovaná tramvaj T1, která bude využita k nostalgickým jízdám.



V Hostivaři mohli soutěžit malí i velcí, zde se určovalo, kde byla fotografie pořízena.



Plot areálu obsypaný kresbami dětí.



Velice atraktivní program připravila pro návštěvníky jednotka Provoz Tramvaje.

Obživlá dvojice z plakátu se také zúčastnila Dne otevřených dveří.



V Hostivaři jste si mohli prohlédnout i novou stanici Depo Hostivař, která by měla být zprovozněna v příštím roce.

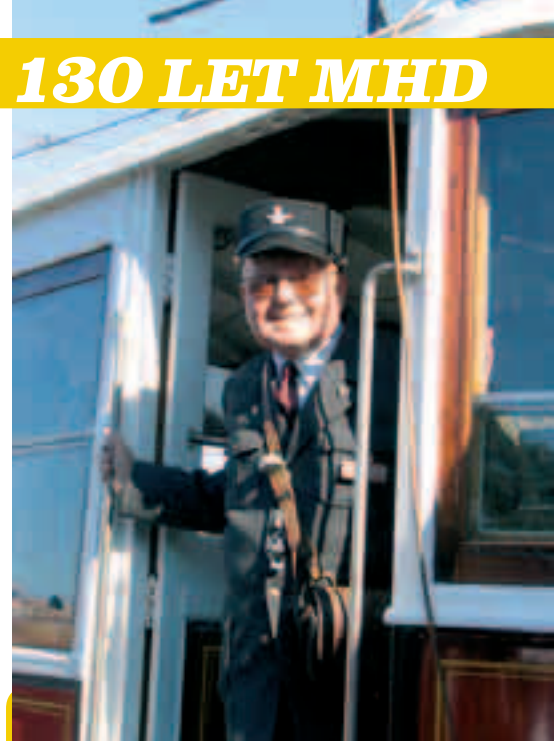




Posadit se za volant autobusu je splněním velkého dětského snu...



Prohlédnout si historické tramvaje zblízka přišlo na Měnesův most několik tisíc Pražanů a návštěvníků města.



Jeden z průvodčích historických vozů.



Koňka právě projíždí Smetanovým nábřežím.



Jede „pětistovák“, průvod dorazil na Václavské náměstí.



Vůz č. 88 patří k největším tahákům průvodu.

Čelo průvodu na Štefánikově mostě, celou trasu průvodu lemovali Pražané s fotoaparáty a videokamerami.

Kolegové v dobových kostýmech byli příjemným doplňkem nejen průvodu, ale i společenského večera ve sřešovické vozovně.

Další z historických vozů projíždí Václavským náměstím.



Jedna z nejkratších a méně náročných novostaveb tramvajových tratí. Právě takové je prodloužení tramvajové tratě v Radlicích. Obratiště v Laurové je jedním z mála míst v Praze (a podle základního linkového schématu jediným), kde k obrácení tramvajů není k dispozici smyčka. Trať sem byla zkrácena v roce 1983 z původní smyčky Radlice (ta se nacházela v parčíku před radlickou základní školou).

Pražská síť přišla o poslední jednokolejnou trať. Důvodem zkrácení tramvajové tratě bylo rozšiřování Radlické ulice v souvislosti s výstavbou Jihozápadního Města. Původně dočasné obratiště Laurová bylo vybudováno s minimálními náklady s tím, že trať bude později opuštěna až k ulici Za Ženskými domovy. Význam tratě byl později přehodnocen a v souvislosti s výstavbou tunelu Mrázovka byla část tratě přeložena do nové polohy. Novostavba má napomoci řešit současně i budoucí dopravní nároky v oblasti. Prvním z nich je úsilí nahradit nevyhovující obratiště Laurová, kde je na výjezdu zákaz potkávání tramvajových vlaků řady T, způsobený minimalizací nákladů při výstavbě obratiště. Současně bude odstraněno dopravně nebezpečné místo, kdy někteří řidiči automobilů jen velmi obtížně vnímají fakt, že i tramvaj jedoucí zpětným pohybem má při odbočení vpravo podle Zákona o provozu na pozemních komunikacích přednost. Rovněž řidiči automobilů jedoucí z centra nejsou vždy připraveni na to, že tramvaj při vjezdu do oblouku vybočuje. Zcela dopravně nedořešena dnes zůstává základní škola v Radlicích, ležící na půli cesty mezi stanicí metra Radlická a tramvajovou konečnou Laurová. Vzhledem k provozu v Radlické ulici lze dodat, že škola leží na půli velmi nepříjemné a nevábné vonící cesty.

Dalším impulsem bylo zahájení výstavby administrativního komplexu ČSOB přímo nad stanicí metra Radlická. Metro sice zajistí pohodlnou dopravu na velké vzdálenosti, avšak pro zaměstnance z blízkého okolí je vhodná i místní obsluha. Prodloužení tramvajové tratě ke stanicí metra Radlická všechny tyto problémy řeší nebo řešit napomáhá. Vlastní stavba začíná v místě

Prodloužení tramvajové tratě v Radlické

připojení koleje z obratiště Laurová do Radlické ulice a jde o dvoukolejnou trať o délce 0,741 km. Na jejím konci je projektována jednokolejná smyčka s jednou předjízdovou kolejí (délka hlavní koleje ve smyčce 0,298 km jednokolejně). Smyčka je situována do prostoru křižovatky Radlické ulice s ulicí U Kostela, před výstupem ze stanice metra. V případě budoucí potřeby lze trať prodloužit jižním směrem, kde se nachází rozsáhlé plochy a kde by v případě jejich nového využití byla tramvaj jediným vhodným dopravním prostředkem, jak pro přepravu přímo do centra, tak pro funkci kapacitního napaječe ke stanicí metra. Výškově trať kopíruje současný uliční profil. Na nové trati se nacházejí tři zastávky, posunutá Laurová (za křižovatkou s ulicí K Vodojemu), která usnadní přístup obyvatel bydlících severně od Radlické ulice, nová zastávka Radlická škola, obsluhující základní školu a obytné domy mezi ulicemi Radlickou a Pechlátovou a konečná zastávka

Radlická, umožňující přestup na metro a přístup do nových administrativních budov a k ulici Na Farkáně. Trať bude v téměř celé své délce vybudována na zvýšeném tramvajovém pásu, vzhledem k šířce ulice (zbude jeden jízdní pruh v každém směru) bude možné tramvajový pás nouzově použít pro objezd přes šikmo uložený obrubník. Stavba navazuje na související rekonstrukci Radlické ulice v úseku od Křížové po Laurovou a bude jí třeba koordinovat s rekonstrukcí inženýrských sítí. Vzhledem k prodloužení vzdálenosti mezi zastávkami Křížová a Laurová (zastávka Křížová byla v rámci přeložky kvůli stavbě tunelu Mrázovka přeložena blíže do centra) bude zhruba uprostřed zřízena nová zastávka, v současné době má pracovní název „Pod Brentovou“. Jak rekonstrukce, tak novostavba se nacházejí ve fázi projekční přípravy a pokud vše půjde dobře, svezeme se po novostavbě v roce 2007.

Text a foto: Ing. Miroslav Penc, technický úsek



Současné ukončení tratě na Laurové.



Místo nové zastávky Laurová.



Tento text volně navazuje na článek v zářijovém DP-KONTAKTu o tramvajových výlukách v okolí Palmovky. Do konce letošního roku probíhají nebo proběhnou ještě následující dlouhodobější tramvajové výluky:

Podzimní tramvajové výluky

Myslbekova – Patočková probíhá a ukončena má být 1. prosince 2005. Důvodem jsou stavební práce v prostoru vozovek v Patočkově ulici a z nich vyplývající převedení automobilové dopravy na tramvajové těleso.

Výluka **Bubenské nábřeží** potrvá do 16. prosince 2005. Dojde k obnově panelů BKV (výměna za nové včetně obnovení horní asfaltové vrstvy) od křižovatky s Argentínskou ulicí po ulici Komunardů, k výměně konstrukce trolejového vedení a k úpravě nástupiště zastávky Pražská tržnice. V rámci výluky bude opravena i trať na křižovatce s Argentínskou ulicí (28. – 30. 10.) a v ulici Komunardů (10. – 27. 10.).

Výluka **Stírka** – výměna kolejové konstrukce a pražců spojená s výškovou úpravou křižovatky Zenklova/Klapkova (viz foto) bude dokončena 15. října.

Výluka **Nuselská** – rekonstrukce trolejového vedení v úseku Vladimírova – Chodovská a oprava velkoplošných panelů běží do 8. října 2005.

Výluka **Bělohorská** – od 15. října do 2. listopadu proběhne výluka úseku Královka – Bílá Hora, na ni bude navazovat do 12. listopadu 2005 výluka úseku Vypich – Bílá Hora. Během těchto výluk dojde k rekonstrukci trolejového vedení, dále k opravě velkoplošných panelů a ke zřízení elektrického ovládání výhybky na Vypichu.

Výluka **Francozská – Moskevská** bude znamenat vyloučení tramvajového provozu v termínu od 2. do 26. listopadu 2005. Dojde k výměně části kolejové konstrukce na Čechově náměstí, k opravě nebo výměně opotřebovaných kolejnic v obloucích na Vršovickém náměstí a v oblouku na křižovatce Francozská/Moskevská a k opravě velkoplošných panelů.

Pro úplnost připomínám i termín podzimní výluky lanové dráhy na Petřín, která se uskuteční od 10. do 28. října 2005.

Podle podkladů Oddělení technické správy kolejové sítě zpracoval Miroslav Penc

Prodej turistických jízdenek roste

Časové krátkodobé jízdenky, tzv. turistické, jsou určeny v převážné míře návštěvníkům hlavního města Prahy, kteří chtějí po Praze cestovat častěji. Jsou to jízdenky s dobou platnosti 24 hodin nebo tři dny (72 hodin), sedm dní (168 hodin) a patnáct dní (360 hodin). V souvislosti s úpravou tarifu od 1. července 2005 došlo ke změně cen i u „turistických“ jízdenek. Jízdenka třídní stojí 220 Kč, sedmidenní 280 Kč, patnáctidenní 320 Kč. Jízdenky 24hodinové platné pouze na území hl. m. Prahy stojí 80 Kč (pro děti od 6 do 15 let 40 Kč); jízdenky 24hodinové platné pro všechna tarifní pásma stojí 120 Kč (pro děti od 6 do 15 let 60 Kč).

Všechny časové krátkodobé jízdenky platí uvedený počet hodin od okamžiku označení. Jízdenky jsou v prodeji ve vybraných stanicích metra, v prodejních novinách a časopisech, ve Střediscích dopravních informa-

ci Dopravního podniku (Muzeum, Můstek, Anděl, Nádraží Holešovice a letiště Ruzyně), v hotelech, cestovních kancelářích a dalších místech. Jízdenky na 24 hodin (v ceně 80 Kč) je možné koupit i v automatech umístěných v blízkosti zastávek povrchové dopravy, ve stanicích metra, lanovky a jejich okolí, další typy jízdenek na 24 hodin (v ceně 40 Kč, 120 Kč a 60 Kč) je nutné zakoupit v uvedené předprodejní síti.

Na dosažených tržbách za prodej jednotlivých jízdenek se „turistické“ jízdenky podílely v roce 2003 11,54 %, v roce 2004 12,86 % a za 1. pololetí 2005 12,99 %. Jejich podíl se tedy pomalu, ale trvale zvyšuje.

Pro informaci uvádíme počty kusů prodaných časových krátkodobých jízdenek v roce 2004 a v 1. pololetí 2005:

Časové krátkodobé jízdenky

| | 1. pololetí 2004 | 1. pololetí 2005 |
|------------------------------------|------------------|------------------|
| platné v Praze | | |
| 24 hodin | 171 346 | 204 742 |
| 24 hodin, děti 6 až 15 let | 6 793 | 8 695 |
| 3denní | 126 368 | 138 648 |
| 7denní | 83 540 | 85 941 |
| 15denní | 50 555 | 54 235 |
| platné ve všech pásmech PID | | |
| 24 hodin | 883 | 1 290 |
| 24 hodin, děti 6 až 15 let | 38 | 83 |
| Celkem | 439 523 | 493 634 |

Se zvyšujícím se počtem návštěvníků Prahy předpokládáme, že i prodej turistických jízdenek nadále poroste.

Odbor jízdních dokladů a tržeb

Přeprava jízdních kol v metru

Poslední roky jsou ve znamení rozvoje cykloturistiky. Nabídka obchodníků je velká jak co do sortimentu, tak i cenových relací. To umožňuje každému, kdo chce něco více udělat pro své zdraví, věnovat se této zálibě. Cyklistika je nadějí ke zdravějšímu způsobu života a její rozvoj je celosvětový.

V Praze se s kolem jako dopravním prostředkem nepočítá. S vyhrazenými pruhy na komunikacích, které jsou v některých českých městech, se pražský cyklista nesetká. Využití kola pro rekreační účely je snažší. Na okrajích Prahy a s návazností na její okolí se budují nové cyklistické trasy. Zlepšila se propagace vydávání speciálních map. Možností, jak se na tyto trasy dopravit, není mnoho. Na kole je to nebezpečné, a to zejména s dětmi. Individuální doprava osobním autem je složitější a nevhodná, a začátek a konec cesty musí být na jednom místě. Řešením je využití hromadné dopravy. Dopravci v regionech zřizují speciální linky – cyklobusy, případně umožňují přepravu kol ve vlacích. V Praze je svůj polohou, zejména koncových stanic, ideální pro přepravu pražské metro. Hrodné cyklostezky navazují na stanice metra. Proto rekreační cyklisté možnost přepravy kol metrem ve zvýšené míře využívají. Hlavně o víkendech, ve dnech pracovního klidu a o prázdninách. Přesná statistika sice není k dispozici, ale nárůst přepravy cyklistů je patrný.

Kapacita přepravy je omezena povoleným počtem

kol na jednu vlakovou soupravu a vyhrazeným časem. V praxi se můžeme setkat s tolerováním přepravy více kol na plošině vozu, například v případě, kdy cestuje rodina s dětmi a nebo v době, kdy je slabý provoz. Nelze na to spoléhat, protože znění přepravního řádu je jednoznačné. Na základě zkušeností dopravního personálu platí obecně, že s cyklisty nejsou větší problémy. Přepravce se snaží cyklistům vycházet vstříc. Ojedinelé přestupky a stížnosti od ostatních cestujících řeší dopravní personál bez větších potíží. Jedná se o jízdu na kole v prostorách metra nebo převoz kola mimo určený prostor vozu.

Na závěr je dobré si připomenout, co by každý cyklista měl vědět o přepravě kol v prostředcích MHD. Obecné podmínky stanovuje přepravní řád.

Jízdní kolo, jehož rozměry přesahují rozměry stanovené pro přepravu zavazadel, lze přepravovat pouze v metru (na poslední plošině posledního vozu vlaku metra; ve voze mohou být přepravována pouze 2 jízdní kola; průjezd jízdního kola vozem je zakázán) a v cyklobusech. Přeprava jízdních kol je zakázána: ve voze obsazeném tak, že není umožněno bezpečné naložení a přeprava jízdního kola; v metru v pracovní dny v době od 5.30 do 8.30 a od 14.30 do 17.30 hodin a v době zvýšených přepravních nároků; v případě, že dopravce tuto přepravu v metru zakáže (mimořádná událost, očekávaná zvýšená frekvence cestujících a po-



Pro přepravu kol je v metru vyhrazena zadní část posledního vozu. Na plošině je možné přepravovat dvě kola.

dobně); samostatně cestujícímu mladšímu 12 let; pokud je na určené plošině vozu metra již přepravován dětský kočárek; v osobních výtazích v metru. Jeden cestující smí přepravovat pouze jedno jízdní kolo. Cestující je odpovědný za to, že jízdní kolo bude před vstupem do přepravního prostoru metra nebo do cyklobusu očistěno, neohrozí bezpečnost osob zejména na pevných schodištích a pohyblivých schodech v metru a nezpůsobí znečištění vozidla, škodu ostatním osobám nebo na zařízení dopravce.

Pokud všechny uvedené podmínky splníte, můžete vyrazit za novými zážitky.

Text a foto: Ing. Viktor Baier, divize Metro

Napsali jinde...

Ještě jednou k Programu kvality služby v Dopravním podniku

Otiskujeme, ve velmi zkrácené verzi, rozhovor Dany Juráskové, náměstkyně ředitele Fakultní Thomayerovy nemocnice z přílohy Kariéra Bussines Hospodářských novin z 22. srpna letošního roku pod názvem „Management je adrenalinový sport“.

Spoluzakladatelka nové České asociace sester, přednostka Ústavu teorie a praxe ošetřovatelství I. lékařské fakulty UK a náměstkyně ředitele pro ošetřovatelskou péči fakultní nemocnice Dana Jurásková se v poslední době hodně věnovala kvalitě práce zdravotnických zařízení. Letos byla i finalistkou soutěže Manažer roku.

HN: Jste – mimo jiné – náměstkyní ředitele nemocnice pro ošetřovatelskou péči. Co to vlastně znamená, za co odpovídáte?

Odpovídám za kvalitu ošetřovatelské péče, v mém úseku pracuje na třináct set sester a dalších profesionálů. Přímo komunikuji s asi pětadvaceti vrchními sestrami, které jsou mými liniiovými manažery.

HN: Jak jste se na toto místo propracovala?

Prošla jsem řadu funkcí od sestry u lůžka přes staničnicí a vrchní sestru. Na tuto pozici jsem pak prošla výběrovým řízením. Na Pražské mezinárodní manažerské škole jsem získala titul MBA.

HN: Poskytovaná kvalita je asi jednou z nejdůle-

žitějších součástí hodnocení jakéhokoliv zdravotnického zařízení. Dá se však nějak formalizovat nebo definovat v tak složitém systému?

Ve světě i v Česku se používají různé systémy hodnocení kvality. Zatím však v Česku neexistuje jednotný národní systém. Různí hodnotitelé tak poskytují různé výsledky. Důležité je ale začít.

HN: Co podle vás charakterizuje kvalitu nemocnice?

Jedním z významných indikátorů je třeba spokojenost pacientů s poskytovanou péčí. Pokud to ovšem vůbec někdo sleduje. ... to je velmi důležitá věc, která by se měla sledovat. Nebo: kvalita a efektivita. Získaná přidaná hodnota v podobě komfortu pacienta, se velmi těžko měří. Dokázali jsme spočítat, že pokud použijeme nové materiály, které jsou drahé, v delší časové řadě se nám to vrátí. Pacient nemá takové bolesti, rána není tak často převazována, proleženina se rychleji zhojí, může jít dříve domů, a to už jsou značné úspory na nákladech při zvýšení kvality služeb.

HN: Podílela jste se na stanovení standardů ve vaší nemocnici. To je však jen půl problému. Druhým je jejich zavedení do praxe. Co vše se pro to musí udělat?

Management je jeden z nejnáročnějších adrenalinových sportů. A to nejtěžší je nadchnout lidi a získat je pro věc. Všeobecně je známo, že když tvoříte něco nově-

ho, tak ti nejlepší lidi, kteří jsou kolem vás, vám to musí pomoci prosazovat v prostředí celé organizace.

Máme proto například tým kvality, kde jsou lékaři, sestry, laboranti, technici, všichni. To je východisko. S těmi standardy se dál pracuje, to je další podstatná věc. Nesmíte je dát do šuplíku, musíte se jít podívat, jestli v praxi skutečně fungují, jestli je reálné je plnit – a jedním z cílů standardizace je také úspora.

HN: Pomáhá s prosazováním nových věcí i hodnocení lidí?

Jsem naprosto přesvědčena o tom, že člověk, který pracuje, musí mít zpětnou vazbu. Jinak nemůže pracovat dobře. Ale minimálně jednou ročně se musí – u nás to platí už několik let – nadřazený se svým podřízeným sejít a probrat dosavadní práci. A dát lidem příležitost, aby i oni mohli říci, co se jim líbí a co ne, co by chtěli a potřebovali. My jsme například vytvořili systém, který se jmenuje Pověřování sester novými úkoly. A tak tu například máme sestru, která se plně věnuje proleženinám, jiná kvalitě – v celé nemocnici. Další má na starosti edukační tým sester. Musíme se naučit informovat, vzdělávat lépe pacienty. Správným lidem je třeba dávat správné úkoly. Tím rostou a nemocnice na tom profituje.

HN: Aby hodnocení fungovalo, musí existovat mezi zaměstnanci i vzájemná důvěra. Cítíte to také?

Nepamatuji se na jediný případ, že bych porušila dané slovo. A to ať v tom dobrém slova smyslu, či pro někoho zlém – mám na mysli třeba výpověď.

-zded-

Novinky z Pražské strojírny

Pražská strojírna a. s. se v tomto roce prosadila opět na nových trzích, ve Švédsku a Španělsku. První dodávkou do Švédska v tomto roce byla expedice dilatačních kolejí, které fungují stejně dobře v našich podmínkách jako ve Skandinávii. Na konci června proběhla přejímka prvních dvou kolejových křížení pro projekty v Norrköpingu a přes léto proběhla úspěšná instalace kolejových křížení, včetně rozřazovací tramvajové výměny a automatického výhybkového systému VSP-1-K.

V současné době úzce spolupracujeme s projekční kanceláří v Göteborgu, která navrhuje většinu rekonstrukcí a nových tratí ve Švédsku. Přislíbeny jsou i další projekty ve městech Norrköping a Göteborg, ale i do norského Osla. Vstup na nový trh je vždy dlouhodobou záležitostí, při které se musí všichni od obchodníků přes konstruktéry až po výrobní dělníky seznámit s odlišnými standardy provozu kolejových tratí, které určují

i jinou technologii výroby, včetně přejímek.

Ve španělském teritoriu se Pražská strojírna a. s. pokouší prosadit se svými výhybkovými systémy. V současné době jsou první dva kusy nainstalovány v přímořském městě Alicante a na druhou půli září je naplánována dodávka dalších dvou kusů VSP-1-K na trať, která spojuje střed města s plážemi v nedaleké Costa Blance. Rozjednané jsou rovněž projekty na prodloužení tratí ve Valencii i technická podpora a dodávky pro nově plánované založení tramvajové dopravy v Madridu.

Pronikání na nové trhy je důležité pro

Tramvaj slouží jako dopravní prostředek mezi městem a plážemi ve španělském Alicante.

Foto: Pražská strojírna



Střídání přestávek řidičů tramvají

Řádné zajištění bezpečnostní přestávky a přestávky na oddech a jídlo je velmi podstatné nejen z hlediska zákonů a předpisů, ale především z hlediska pracovní pohody řidiče. V posledních letech se přestávky zajišťovaly výhradně ve vozidle na obratištích, což je velmi neefektivní, leč poměrně organizačně pohodlné. Některým řidičům popojíždění v obratištích vyhovuje, jiným však ne. Delší oběžná doba na lince má za následek vyšší inventární počet vozů, další nájezdové kilometry na konečné, větší množství denních ošetření a podobně. Navíc některá obratiště doslova praskají ve švech, typickým příkladem je smyčka Sídliště Řepy. S kapacitními problémy se, zejména při různých výlukách, potýkají i například obratiště Bílá Hora, Divoká Šárka, Levského a Radošovická.

Druhým možným způsobem je oddělení řidiče od vozidla po dobu přestávky. V určené zastávce je kmenový řidič vystřídán řidičem „svaččinářem“, který jede na konečnou a zpět do určené zastávky, kde se do vozu vrací kmenový řidič. Popisovaný způsob se v Praze v poměrně velké míře objevil v roce 1989. Tehdy se střídalo na Vinici (linka č. 11), před vozovnou Strašnice (7 a 26), u vozovny Střešovice (1, 8) a na Brusnici (22). Zajímavá a dnes už značně nepředstavitelná byla forma střídacího místa pro vozovnu Pankrác, jejíž střídací místo bylo logicky mimo pěší dosah vozovny, a to v zastávce Náměstí Bratří Synků (linka č. 18) a Otakarovy (6 a 24). Vzhledem k možnosti odstavit tramvajový vůz v ulici Na Zámecké, bylo postupně vybráno několik (celkem 5) tramvají vyřazených z osobní dopravy, které byly i nadále udržovány pojízdné. Z vozů byly odstraněny označovače, některé zadržovací tyče a přehrávač PAMI. Dodány naopak byly koše, popelníky (!) a stůl. Svačtinové vozy byly v provozu ve všední den od 7.30 do 11.30. Od srpna 1991 místo tramvaje jezdil na Zámeckou jídelní autobus Karosa. Střídání přestávky se objevily i v jiných vozovkách, ale později tento způsob organizace přestávek stagnoval, až se v roce 2002 téměř přestal praktikovat.

Potřeba úspor v Dopravním podniku uvedla tento způsob střídání přestávek opět na scénu. První vlaštkou bylo obnovení střídání přestávek ve vozovně Strašnice pro linku č. 26 od pondělí 2. května letošního

roku. Střídá se v pracovní dny třinácti řidiči (6 řidičů v ranní a 7 v odpolední směně).

Novinkou zásadního významu je zprovoznění speciálního střídacího bodu v uzlu Palmovka od 1. září 2005. Střídajícími i střídanými řidiči jsou k dispozici odpočinkové prostory v areálu obratiště autobusů Pal-

určí jiný způsob čerpání přestávky. Kromě možnosti spojit se s dispečinkem pomocí radiostanice z některého vozu mají řidiči k dispozici i zelenou telefonní linku, která byla zejména pro tyto účely speciálně zřízena. Střídající řidiči jsou povinni se hlásit v odpočinkových prostorech službukonajícímu pracovní-



vi nejpozději 8 minut před časem uvedeným v rozpisu služby řidičů tramvají. Střídající řidiče v první fázi zajišťuje provozovna Hloubětín. V září 2005 bylo čerpání přestávek na jídlo a oddech na lince č. 3 zajištěno čtrnácti střídajícími řidiči (7 řidičů v ranní a 7 řidičů v odpolední směně). Během doby střídání je v odpočinkových prostorech záložní řidič, kterého v ranní směně zajišťuje provozovna Žižkov a v odpolední provozovna Kobylisy.

V odpočinkových prostorech pracují nepřetržitě tzv. službukonající pracovníci, konkrétně se jedná o operátory provozní-

ho dispečinku tramvají přestěhované na Palmovku z Královky. Slžbukonající pracovníci zajišťují řádné vystřídání řidičů, zpřístupňují odpočinkové prostory provozním pracovníkům jednotky Provoz Tramvaje, veškeré organizační problémy hlásí na provozní dispečink, na základě avíza o změnách jízdního řádu v dostatečném časovém předstihu tisknou vozové jízdní řády a v noční směně před změnou jízdních řádů střídajících řidičů umísťují aktuální jízdní řády do desek pro řidiče a na základě informací z jednotlivých provozoven zpracovávají seznam střídajících řidičů a jim přidělených služeb na následující provozní den.

Po ukončení výluky křižovatky Stírka, tj. od 15. října 2005, budou na Palmovce střídány další linky. Střídající řidiči budou nově i z provozoven Kobylisy a Žižkov. V budoucnu je plánováno střídání řidičů na přestávky pro jídlo a oddech také v zastávkách Anděl, Hradčanská a I. P. Pavlova. Při dnešním linkovém vedení by takto nemohly být střídány na přestávky pouze linky č. 2, 5, 13, 17 a 21. Čas ukáže, v jaké míře lze střídání přestávek touto ve světě zcela obvyklou formou. Doufejme, že všechny případné provozní potíže budou snadno řešitelné, a že většina řidičů tento způsob organizace přestávek vyhodnotí jako vhodnější a důstojnější než popojíždění po obratištích. Dosazené finanční úspory pro Dopravní podnik jako celek budou nezanedbatelné.

Podle podkladů 12113 zpracoval
Jan Šurovský



Představenstvo společnosti na svých dvou správních a jednom záříjovém zasedání projednalo kromě majetkoprávních záležitostí následující materiály:

Zpráva o hospodaření za 1. pololetí 2005. Obchodně-ekonomický ředitel ing. Pomazal podrobně okomentoval předloženou zprávu s tím, že v 1. pololetí hospodařil DP se ztrátou 298 mil. Kč. Členové představenstva se dále podrobně věnovali řešení nepříznivé finanční situace roku 2005.

Informace o problematice pojištění odpovědnosti z provozu. Představenstvo na návrh ing. Pomazala schválilo navýšení pojistné částky obecné odpovědnosti za škody na 90 milionů Kč.

Vývoj ekonomických ukazatelů Dopravního pod-

Představenstvo projednalo

niku a hospodaření v roce 2005. Rozsáhlý analytický materiál dokumentuje vývoj nákladů, dotace a tržeb z jízdného od roku 1998 a podrobně se věnuje situaci roku 2005 s tím, že Dopravní podnik není schopen vnitřními úsporami pokrýt deficit hospodaření, a to ve výši přibližně 450 milionů Kč. Představenstvo se dále zabývalo možnostmi řešení a uložilo předsedovi představenstva intenzivně jednat o situaci na úrovni hl. m. Prahy.

Odprodej rekreačních středisek ve vlastnictví Dopravního podniku. Členové představenstva schválili

záměr na odprodej rekreačních středisek ve smyslu předložené zprávy.

Návrh na úplatný převod lanové dráhy v ZOO. Byl schválen úplatný převod lanové dráhy do majetku hlavního města Prahy.

Personální otázky. Představenstvo jmenovalo s účinností od 19. září ing. Petra Smolku do funkce ředitele úseku služeb a s účinností od 1. října ing. Marii Hosnedlovou do funkce vedoucí odboru Strategie a řízení v přímé podřízenosti generálního ředitele.

-red-



Pondělí 19. září bylo pro pražský tramvajový provoz významným dnem. Poprvé vyrazil do ulic s cestujícími prototyp rekonstruované tramvaje KT8N2 s nízkopodlažním středním článkem. V rámci zkušebního provozu mohou od tohoto dne využívat bez problémů linku č. 3 osoby se sníženou možností pohybu.

Rekonstruovaných tramvají KT8D5 by v Praze mě-

vyžaduje neobvyklé a zdržující úkony.

Řidiči, kteří budou vůz obsluhovat při výlukách v obousměrném provozu, zcela jistě ocení elektricky ovládané polopantografy a díky nové výzbroji i snadnější ovládání vozu. Také elektricky nastavitelná venkovní zpětná zrcátka přinesou zlepšení a zjednodušení obsluhy.

a teprve praxe ukáže, do jaké míry je tento problém vážný.

Kabina řidiče

V: Kabina řidiče je prostorově poměrně dobře řešena, přínosem je odkládací prostor pro tašku řidiče, umístěný mimo dosah z bočního okénka kabiny. Problémy se vstupem do kabiny a výstupem z ní budou mít zejména „silnější“ jedinci z důvodu úzkého profilu mezi pravým sloupkem a sedačkou řidiče.

Dveře kabiny řidiče jsou pohledově velmi hezké. Vadou „na kráse“ je, že po jejich zavření jdou v horní části vlevo odtláčít do prostoru kabiny a zřejmě snadno „vyhodit“ z vodičích kladek. Aby je řidič z tohoto důvodu zevnitř kabiny zajišťoval klikkou v jejich horní části za sedačkou, nebude vhodné z důvodu jeho vlastní bezpečnosti, zejména pokud by musel za jízdy například při použití bezpečnostního spínače opouštět kabínu. Pneumatická sedačka řidiče spolu s nastavitelnou podnožkou vytváří možnost velmi pohodlného sezení. Problematickým se zatím jeví výhled vlevo dozadu z kabiny řidiče, kde je mohutný boční sloupek, bránící dostatečnému výhledu.

H: Poměrně kritizovaný je vstup do kabiny řidiče, který je úzký a tělnatější řidiči mají problém se do kabiny pohodlně bez natáčení těla dostat, nebo

První zkušenosti s prototypem nové tramvaje

lo přibývat, a tak i tramvajová doprava by měla být daleko přístupnější méně pohyblivým spoluobčanům, což je dlouhodobým cílem Dopravního podniku. Prototyp rekonstruované tramvaje KT8N2 jsme vám na stránkách podnikového měsíčníku představili již v červnu letošního roku, krátce poté, co tramvaj dorazila do Prahy ze Šumperku, kde probíhala její zásadní modernizace.

Téměř půl roku probíhal zkušební provoz bez cestujících, ať již v oddělení vzdělávání Tramvaje na Pankráci nebo přímo v hloubětínské vozovně, kde má novinka domovské právo. Během zkušebního provozu bez cestujících získalo zajímavé postřehy s novým vozem mnoho řidičů. Nyní se s nimi můžete seznámit i vy.

Postřehy provozních zaměstnanců

První dojem

Řidiči vozovny Hloubětín (H): První dojem při pohledu na vůz je poměrně příznivý. Charakteristická silueta vozu KT8D5 s nástavbami na střeše, která činila vůz mohutným, je již minulostí. Vzhled vozu tím ale výrazně neutrpěl.

Ani zakrytí podvozků z boku nelze považovat za nehezké a nepraktické, i když je stále diskutabilní snížení hlučnosti, ke kterému tímto má dojít. Z praxe je ověřeno a vyzkoušeno, že hlavní příčinou hluku je například špatný svršek a stav kolejí.

Poměrně nepraktické je zakrytí spodní části čel vozu, podle názoru většiny zúčastněných je zcela zbytečné a bude příčinou pozdějších provozních potíží. V případě sunutí vadného vlaku bude nutné pro možnost pohybu spřáhla v obloucích nejprve povolit šrouby držící kryt, které časem ale jistě zareznou, a kryt sundat, což způsobí jistou časovou prodlevu. Také jeho zpětná montáž bude trvat jistou dobu a nemusí být jednoduchá. Tento prvek je také jediný, jenž hzdí vzhled vozu, který při pohledu z čela tak připomíná spíše vznášedlo než tramvaj.

Řízení

Pracovníci oddělení vzdělávání Tramvaje (V): Modernizací původní tramvaje KT8D5 na tramvaj s novým typovým označením KT8N2 se podstatně změnilo ovládání vozu z nožního na modernější ruční řízení. To je jednou z nejmarkantnějších změn viditelných na první pohled, pomíneme-li vnější vzhled vlastní skříně vozu.

Panel řidiče s ovládacími prvky (tlačítka, přepínače,...) je poměrně přehledný. Někteří s vozem seznamovaní řidiči měli k umístění některých ovládacích prvků výhrady. Nutno však vzít v úvahu, že se u nich jednalo o krátkodobé „svezení“, nikoliv o rutinní provoz.

Elektrická výzbroj

V: Elektrická výzbroj vozu KT8N2 je shodná s elektrickou výzbrojí vozu T3R.P; vzhledem k tomu, že tu řidiči již znají, byla příjemným překvapením pro školené pracovníky.

Diagnostika

V: Diagnostika závadových stavů je velmi dobře a přehledně zpracovaná a bude přispívat k jistotě řidiče. Rychlá identifikace závady se projeví i ve zkrácení prostoju z důvodu závady na trati.

Kamerový systém je zcela novým prvkem vybavení tramvaje. Žádný z řidičů při seznamovací jízdě neměl potíže s tím, že by byl rušen obrazem z obrazovky. Jinou otázkou bude nastavení záběru zejména vnějších kamer na pravé straně podle požadavků řidičů při provozu s cestujícími. Většina seznamovaných řidičů měla problémy s orientací na obrazovce kamerového systému při zobrazení kamerami z pravé strany vozu. Jejich zobrazování je zrcadlově převrácené oproti obrazu, který vidí řidič v pravém zpětném zrcátku.

Při snížené viditelnosti a zejména v noci při zapnutých směrových světlech je obraz vnějších kamer přehlušen světlem směrovky a prakticky nic není vidět. Jako nejschůdnější řešení se jeví ztlacnění žárovek příslušných pravých směrovek směrem ke kameře.

H: Naprostým a neocenitelným přínosem je dokonalá a přehledná diagnostika závad. Vždyť všichni z praxe víme, jak bývá v provozu mnohdy obtížné zjistit a odstranit některé závady.

Mnoho řidičů oceňuje i kamerový systém „přímý“ televizí. Pravda je, že dosud například při odbočování vlevo nemá řidič tramvaje KT8D5 žádný přehled o tom, co se děje na druhém konci vozu, který je vzdálen 30 metrů, což bylo příčinou mnoha nehod s automobily. Nyní se tento problém jistě sníží na minimum. Otázkou jsou snad zbytečně velké monitory v kabině řidiče, které způsobují oslňování ve večerním provozu. Intenzita jejich svícení je ale regulovatelná

v případě nebezpečí odtud rychle utéci. Rozporuplné názory jsou i k provedení zástěny kabiny řidiče. Ta působí málo robustním dojmem, ale díky novým materiálům má poskytovat dostatečnou ochranu. Také ovládání dveří, které jezdí po kolejničce v podlaze, není příliš šťastné.



Klimatizace

V: Klimatizace kabiny řidiče je zcela novým vybavením tramvaje a byla jednoznačně kladně hodnocena a přijata. Rozsah možností vytvoření tepelné pohody pro řidiče se jeví jako plně dostačující, ale vzhledem k ročnímu období nebylo možno klimatizaci vyzkoušet při nízkých venkovních teplotách.

H: Velice kladně je hodnocena klimatizace kabin řidičů. Její aparatura je umístěna zčásti ve skříně pod stanovištěm řidiče a lze jen doufat, že nedojde k poškození tohoto drahého zařízení, neboť se zdá, že není nijak vysoko nad úroveň hlavy kolejničce.

Vytápění vozu

V: Vytápění salonu vozu doznalo zcela radikální změny oproti vozu KT8D5. Touto změnou dojde jednoznačně ke zlepšení komfortu jízdy pro cestující, včetně toho, že je vytápěn i střední článek vozu. Účinnost topení ale nebylo možno vyzkoušet v zimních podmínkách.

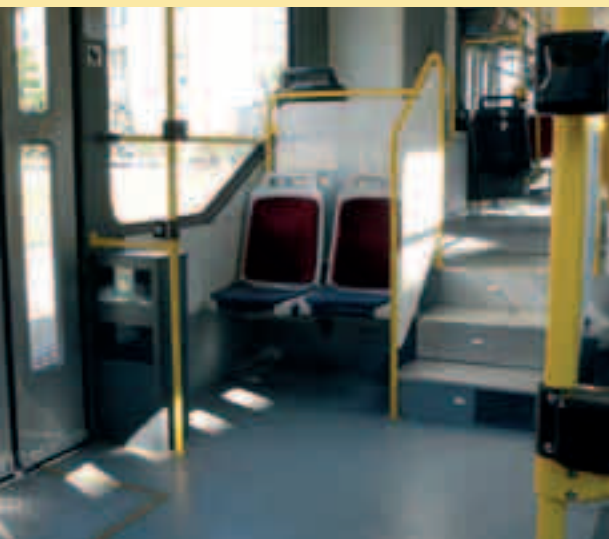
Interiér

9

H: Srovnáním interiéru nízkopodlažního článku brněnských a ostravských vozů KT8D5 se zatím zdá, že ve voze KT8N2 je méně místa, zejména problém bude umístit kočárky nebo invalidní vozík tak, aby nepřekážel. I to ale ukáže delší provozní zkušenost.

Výklopná plošina

V: Výklopná plošina pro osoby na invalidním vozíku je rovněž zcela novým prvkem (pomineme-li tramvaj RT6N1). Časová náročnost manipulace řidiče s výklopnou plošinou, nájezdu nebo výjezdu osoby na invalidním vozíku je odhadována na přibližně 2 minuty (bez možnosti vyzkoušení při jízdě s cestujícími) a mohla by být důvodem pro možný konflikt řidiče



s cestujícími, zejména při plně obsazeném voze. Na některých nástupních ostrůvcích bude možnost použití plošiny dost problematická z důvodu jejich rozměrů (Pražská tržnice, Biskupcova...).

Slabým místem se v tomto případě může ukázat neexistence signalizace vyklopené plošiny, a přesto možnost zavření dveří a uvedení tramvaje do pohybu.

H: Velkým problémem je skutečnost, že vysunutá plošina ve středním nízkopodlažním článku není nijak aretována a je možné vůz rozjet i při jejím vysunutí. Samozřejmě je zde počítáno s jistou inteligencí řidičů, kteří budou tramvaj a plošinu obsluhovat, ale bylo by možné alespoň pro začátek plošinu zvýraznit barevně, aby řidič ve zpětném zrcátku za snížené viditelnosti měl možnost zjistit její vysunutí. Plošina jinak splývá s povrchem refýže.

Dostí primitivní je její vysunování či spíše překlápění z vozu pomocí háčku. Samozřejmě, vysunování jiným způsobem je poměrně obtížně řešitelné, například hydraulické či elektrické vysunování by jistě silně zkomplikovalo celou operaci a přineslo by to i komplikaci ve výzbroji vozu. Ale háček, který je do těla plošiny zasunutý z boku, je krátký a poměrně lehce vyklouzne, plošina pak svojí značnou váhou a pádem může zranit na nohách nejen obsluhu, ale i cestující, kteří budou v blízkosti vozu stát. Tento problém nastal již při zkušebních jízdách, a to byl na sklápění plošiny dostatek času a klid. V zimním období, kdy se do vozu dostane mnoho nečistot, se tento problém ještě zvýší.

Názor mnoha řidičů je pak takový, že v případě zvýšeného nástupního ostrůvku nebude ani potřeba plošinu sklápět, neboť výškový rozdíl v tomto případě je minimální a invalidní vozík poměrně pohodlně do nástupního prostoru středního článku zajede.

Vnější informace

H: Naprosto nešťastné je umístění digitálních,

jinak zajímavých, ukazatelů pořadí vlaku na lince na boku vozu za předními dveřmi. Číslo značící pořadí vlaku bude dezorientovat cestující, což bude příčinou nespárů a stížností.

Závěrem

V: Závěrem lze konstatovat, že jízda s tramvají KT8N2 je pro řidiče příjemná, vůz se na kolejích chová stabilně a přechod na něj by pro řidiče neměl být problematický.

Uvedené poznatky získali pracovníci oddělení vzdělávání Tramvaje v rámci školení pracovníkem firmy Cegelec a následně při přibližně týdenním vlastním seznamování, respektive školení zejména řidičů a mechaniků vozovny Hloubětín a dispečerů jednotky Provoz Tramvaje na voze. Pouze rutinní provoz tramvaje KT8N2 s cestujícími ukáže, jaké budou její skutečné vlastnosti, zda obstojí jak v očích řidičů, tak i cestujících.

H: Koncepte nového vozu KT8N2 se zdá být poměrně dobře promyšlená. Dlouhou dobu jeho rekonstrukce tak snad vyváží jeho provozní spolehlivost a vůz se plně osvědčí. Je dobře možné, že bude nutné provést časem jeho další úpravy, to však ukáže opravdu až jeho dlouhodobý provoz.

Dodatek redakce: Prototyp rekonstruované tramvaje KT8N2 má za sebou několik dní zkušebního provozu s cestujícími a mnoho dalších ho ještě čeká. Předpoklad ukončení zkušebních jízd je nejpozději do 31. března 2006.

V článku uvedenými připomínkami, ale i dalšími postřehy ze zkušebního provozu, se bude pečlivě zabývat tým techniků z Dopravního podniku a také výrobce. Cílem je, aby všechny zjištěné nedostatky byly ke všeobecné spokojenosti vyřešeny.

Z podkladů oddělení vzdělávání Tramvaje a řidičů vozovny Hloubětín zpracoval -bda-

Poháry jely z Bratislavy do Prahy

V letošním roce slaví Dopravní podnik Bratislava 110. výročí založení a k tomuto jubileu organizoval mezinárodní soutěž v jízdě zručnosti řidičů tramvají, která je tradičním místem setkání řidičů dopravních podniků z Česka a Slovenska, letos ještě obohacena o účast nesoutěžního družstva z Vídně.

Za pražský Dopravní podnik se jako řidiči účastnili Ilona a Martin Stránští z provozovny Pankrác, kapitánem družstva byl Jaroslav Lukeš, vedoucím družstva Jaroslav Šimon, oba z odboru zabezpečení provozu jednotky Provoz Tramvaje.

Vlastní soutěži předcházela dlouhá a náročná příprava – v oblasti teoretické i praktické, při níž

soutěžícím vydatně pomáhali a vycházeli vstříc jak vedoucí provozoven Pankrác a Vokovice, tak pracovníci jednotky Správa vozidel Tramvaje, kteří vždy připravili tramvaje pro trénink ve vzorné kvalitě, tak pracovníci provozního dispečinku tramvají, jmenovitě Lubor Švarc.

V pátek 9. září jsme vyrazili do Bratislavy, kde po příjezdu a srdečném přivítání od organizátorů a postupném seznámení se všemi účastníky a budoucími soupeři byla provedena instruktáž k nadcházející soutěži. S vedoucími družstev a kapitány byly vyjasněny



Závěrečná překážka – odhad vzdálenosti předního spřáhla.

některé části soutěže a poté jsme z vozovny Krasňany, kde se soutěž konala, odjeli krásně zrekonstruovanou historickou tramvají na okružní jízdu po Bratislavě.

Sobotní ráno začalo podmračenou oblohou a krátkým deštěm a soutěžící více či méně skrývali svou nervozitu. Samotnou soutěž zahájil generální ředitel a předseda představenstva Dopravního podniku Bratislava, a. s. ing. Ján Zachar, který všechny přítomné srdečně přivítal a popřál mnoho úspěchů v soutěži i v další náročné práci řidičů tramvaje.

Jeden z rozhodujících okamžiků – řidička z Bratislavy nespíná úkol a získává trestné body, které rozhodují soutěž v náš prospěch.





Společné foto všech soutěžících, ve tvářích se ještě zračí nervozita a vypětí, výsledky ještě nebyly vyhlášeny...

Další slovo patřilo ing. Vladimíru Rafajovi, řediteli divize Elektrické dráhy, který upřesnil organizaci soutěže a další průběh dne. Po úvodních projevech se generální ředitel velice živě zajímal o změny v našem Dopravním podniku a je na místě podotknout, že má velice přesné a obsáhlé znalosti o probíhajícím Transformačním projektu a je naším skutečně velkým příznivcem.

A pak už začalo jít do tuhého. Soutěžící si vylosovali pořadí v závodě – naši reprezentanti měli číslo 9 (Ilona Stránská) a 10 (Martin Stránský). Následovala teoretická část soutěže, kde účastníci dostali tři tes-



Všichni účastníci se živě zajímali o průběh soutěže, při kontrole správnosti měření Ilona Stránská.

ty: obecná znalost MHD, teoretická část o provozu tramvají a test z pravidel silničního provozu, který byl takovým československým mixem, aby vyhovoval všem účastníkům.

Během testové části si kapitáni družstev losovali rozmístění na postech rozhodčích, kde byli společně vždy s jedním pracovníkem z bratislavského Dopravního podniku. Na našeho kapitána vyšlo stanoviště číslo dvě – zúžený profil – řidič má odhadnout, zda projede, či neprojde zúženým profilem.

Odhad rychlosti, měřený úsek (měřeno Lidar ProLaser 3).



Stanoviště byla rozložena následujícím způsobem:

Stanoviště 1: Start: hod kostkou, v případě hodu čísla 6 je provedena dechová zkouška, následně řidič nastoupí do tramvaje, zavře stanoviště řidiče, zavře přední dveře a před odjezdem dá výstražné znamení.

Stanoviště 2: odhadnutí průřezného profilu.



Vítězíme! Krátce po vyhlášení neoficiálních výsledků, zleva Martin Stránský, Jaroslav Šimon, Ilona Stránská a kapitán družstva Jaroslav Lukeš.

Stanoviště 3: zastavení sběračem na určeném místě – odhad ve vztahu k trolejovému kontaktu.

Stanoviště 4: zastávka MHD – klasický postup při stanicování, včetně výstrah.

Stanoviště 5: spřažení a sunutí neprovozního vlaku.

Stanoviště 6: couvání vozidla a zastavení před překážkou.

Stanoviště 7: odhad stanovené rychlosti (15 km/hod.), měřeno radarem.

Stanoviště 8: zastavení vozidla spřáhlem před překážkou.

Samotná soutěž byla již od počátku velice vyrovnaná a dramatická. Po testové části byli naši zástupci ve středu pole a jasně dominovalo domácí družstvo. Praktická část – jízda – však přinesla velký zvrat. Ilona Stránská po naprosto bezchybných prvních dvou překážkách nedostala jediný trestný bod a i další stanoviště zvládla více než dobře a po projetí cílem byla na prvním místě, a to i absolutně. Martin Stránský svoji manželku více než kopíroval, byť krátce zaváhal na poslední překážce, což mu vyneslo průběžně druhé místo absolutně.

Ilonu Stránskou do konce závodu však již nikdo nepřekonal. Při své premiérové účasti vybojovala neuvěřitelné první místo mezi ženami a první místo



Teoretická část soutěže. V popředí družstvo Dopravního podniku Brno, za nimi kolegové z Bratislavy a naši zástupci.

v absolutním pořadí, přestože svými perfektními výkony na její pozici útočili jak zástupci Dopravního podniku Bratislava paní Samašová (celkově třetí) a hlavně výborný Lubomír Rajter (absolutní pořadí druhý, mezi muži první), tak z Košic Peter Benke a zástupkyně brněnského dopravce Ivana Krásová.

Martin Stránský udržel mezi muži třetí místo, což nakonec vyneslo našemu družstvu obrovský úspěch v podobě prvního místa před Dopravními podniky Bratislava a Brno.



Vyhlášení výsledků. Trofeje vítěznému družstvu pražského Dopravního podniku předává generální ředitel a předseda představenstva Dopravního podniku Bratislava ing. Ján Zachar v historické uniformě.

Mohli jsme oslavovat, naše bilance byla následující: první místo v soutěži družstev, první místo v absolutním pořadí jednotlivců, první místo v kategorii žen a třetí místo v kategorii mužů.

Tento úspěch při závěrečném ceremoniálu v prostředí krásného dopravního muzea velice kladně hodnotil generální ředitel bratislavského Dopravního podniku, který našemu družstvu dlouho a upřímně blahopřál. Závěrečné posezení všech účastníků v příjemné a velmi přátelské atmosféře vzájemného kamarádství dopraváků jen podtrhlo vydařenou akci bratislavských kolegů a připravilo půdu pro další „odvetné“ akce,

kteří nás na tomto poli čekají, neboť latku máme nastavenou skutečně vysoko. Díky všem, kteří se na úspěchu našich zástupců podíleli.

Jaroslav Šimon, jednotka Provoz Tramvaje

Bratislava připravila soutěžícím mnoho příjemných chvil, a tak na toto krásné město rádi vzpomínají.



Čítá pouhých osm zaměstnanců v hlavním pracovním poměru, z toho je šest řidičů. Má také uzavřeny další pracovní poměry řidičů ve vedlejší činnosti. Od 1. července je zařazena v úseku služeb. Pokud se domníváte, že čtete o jednotce Zájezdové dopravy, váš úsudek je správný.

Zájezdová doprava byla vyčleněna z jednotky Provoz Autobusy na základě jmenovitého transformačního úkolu (JTÚ), jehož nositelem byl Miroslav Marek, dlouholetý zaměstnanec odštěpného závodu a divize Autobusy. „Byl jsem osloven, zda bych nechtěl vést tuto jednotku a nabídku jsem přijal.“ vzpomíná Marek na chvíli, kdy se stal zodpovědným za jedenáct autobusů, které brázdí silnice celé Evropy.

Zadání při zahájení úkolu bylo poměrně jednoduché, ale jeho splnění přinášelo řadu problémů ve všech oblastech personálních, ekonomických i technických. Základem celého projektu je absolutní ekonomická samostatnost a na pořad jednání přišla také skutečnost, zda má jednotka fungovat pod křídly Dopravního podniku nebo bude prodána. Úkol se tak stal vlastně podnikatelským záměrem.

Miroslav Marek ve spolupráci s ing. Jiřím Pařížkem, bývalým ekonomickým náměstkem divize Autobusy, zodpovědně připravovali jednotlivé varianty,

Nejmenší jednotka se představuje

ze kterých pak vedení Transformačního projektu vybralo tu, že Zájezdovou dopravu bude i nadále provozovat Dopravní podnik, ale jednotka si na sebe musí vydělat.

Zatím se jedenácti autobusům, z nichž jsou čtyři zahraniční, čtyři luxusní Karosy a tři „obyčejné“, daří. „Spolupracujeme se třemi až čtyřmi dopravními společnostmi a jejich zakázky uspokojujeme v některých dnech jen s maximálním vypětím. Ukazuje se, že je projekt životaschopný,“ je zatím spokojen Marek. Ale horší časy zájezdová doprava prožívá v zimě, i když už teď se snaží zajistit dostatečné množství zakázek. V zimním období je přepravců nadbytek a zakázek málo.

Od 1. července, kdy je Zájezdová doprava samostatná, by se bez personální pomoci jednotky Provoz Autobusy neobešla. „Bez zapůjčených řidičů z této jednotky bychom nemohli fungovat. To nejde,“ přiznává Marek a uvádí, že naopak bylo uvažováno i s výpomocí řidičů zájezdových autobusů na linkách MHD. S touto variantou schválený projekt počítal, ale za současných podmínek pracovních vztahů se řidiči zájez-

dových autobusů zatím v městské hromadné dopravě objevit nemohou. „Celý problém nyní řeším, protože se nepočítalo ani s tím, že při vyčlenění z jednotky Provoz Autobusy nebudou moci být řidiči obou jednotek navzájem využíváni v rámci fondu pracovní doby a ani formou pracovního poměru ve vedlejší činnosti.“ Zatím mohou být využíváni pouze řidiči, kteří mají v hlavním pracovním poměru i jiný druh pracovní činnosti.

Zájezdová doprava Dopravního podniku má dobrý zvuk u všech zákaznických subjektů a je stále poptávána. Vozový park splňuje všechna kritéria pro provoz na silnicích celé Evropy. Samozřejmě, že údržba současného vozového parku je náročnější a finančně nákladnější. Situace by se měla změnit v roce 2007, kdy si má jednotka koupit nový autobus. Samozřejmě záleží na tom, jak si do té doby ekonomicky povede a jaká bude situace v celém podniku.

Jak jsme zmínili v úvodu, žádné dotace již dostávat nebude. Musí si na svoji činnost a obnovu vozového parku vydělat sama.

-bda-

Změna výše postihů pro „černé pasažéry“ v PID

Od 1. července 2005 se zvýšily ceny za používání pražské hromadné dopravy (u jízdenek pro jednotlivou jízdu po 7 letech a u jízdenek předplatních po 5 letech). Důvodů, proč Rada hl. m. Prahy k tomuto kroku přistoupila, bylo samozřejmě více, ale tím hlavním bylo, že tržby z jízdného kryly pouze něco přes 23 % provozních nákladů Dopravního podniku a zhruba 70 % ceny každé jízdy tak za cestujícího zaplatilo město. Velkou roli v rozhodování hrála i inflace, která od poslední úpravy tarifů zvýšila cenu vstupů zhruba o 20 %.

Ruku v ruce s úpravou tarifů většinou dochází i ke změně výše postihů pro cestující, kteří nerespektují podmínky pro cestování v Pražské integrované dopravě. Aby se nezhoršila přepravní tarifní kázeň cestujících, bylo toto zvýšení postihů jen dalším logickým krokem v boji proti černým pasažérům. Představenstvo Dopravního podniku tak 13. června schválilo zvýšení postihů od 1. srpna 2005. Vzhledem k tomu, že se jednalo o zásadní změny v novém tarifu, byl tento měsíční posun správným rozhodnutím. V úvahu bylo totiž nutné vzít i fakt, že tuto změnu bylo potřeba zajistit včas po technické stránce. Nové Smluvní přepravní podmínky, zápisy o provedené přepravní kontrole a samozřejmě i nové přírážkové bloky byly touto hlavní viditelnou změnou.

Přepravní kontrolóři v prvních dnech měsíce července, kdy začal platit nový tarif, ale postihy byly ještě v původní výši, využívali maximální tolerance v udělování postihů a spíše pomáhali radou těm cestujícím, kteří se v nových podmínkách cestování nedovedli

dobře orientovat nebo se s nimi chtěli lépe seznámit.

Od 1. srpna 2005 tedy došlo ke změně nejen základní výše postihu z 800 Kč na 950 Kč, ale byly zvýšeny i postihy za porušení smluvních přepravních podmínek z 200 Kč na 400 Kč (nadměrná zavazadla, znečištění dopravního prostředku, nebezpečné předměty) a postih za nezaplacené dovozní z 50 Kč na 200 Kč (pes, zavazadlo). Výše citované postihy se při zaplacení na místě kontroly nebo do 15 dní po kontrole v doplňkové pokladně na Centrálním dispečinku DP Na Bojišti 5 snižují na polovinu. U základního postihu se postih snižuje na 500 Kč. Padesátikorunový postih za zapomenutou a v termínu dodatečně doloženou platnou časovou jízdenku se nezměnil. Důvody, proč Dopravní podnik nevyužil maximální možnou hranici postihu, kterou zákony o drahách a o silniční dopravě umožňují (1 000 Kč), jsou již dnes všeobecně známe, přesto si je můžeme v kostce připomenout.

Základní výše postihu vymáhaná soudní cestou by překročila částku 1 000 Kč (přírážka + jízdné), a to by znamenalo, že podle vyhlášky ministerstva spravedlnosti č. 484/2000 Sb. by došlo k takovému navýšení odměny pro zastupujícího advokáta, že celková částka za porušení přepravnětarifních podmínek po vydání soudního rozhodnutí by se pro cestujícího vyšplhala na částku převyšující 7 500,- Kč (přírážka + jízdné + poštovné + soudní kolek + advokátní tarif). Tato částka by již byla pro černého pasažéra tak vysoká, že by se vyhýbal placení a pro zastupujícího advokáta jen obtížně vymahatelná. V praxi by to pro Dopravní podnik

znamenalo platit další a další úkony k vymožení pohledávky s nejistým výsledkem, což by bylo jednoznačně neekonomické. Proto byla určena základní výše postihu ve výši 950 Kč, kterou Představenstvo Dopravního podniku plně akceptovalo.

Po červencovém zvýšení tarifů a srpnovém zvýšení postihů se netrpělivě čekalo na statistické výsledky, které by zhodnotily tyto úpravy. Ten, kdo očekával výrazné změny, bude asi zklamán, neboť za srovnatelné období minulého roku nedošlo, jak je vidět z tabulek, k větším rozdílům.

| | červenec 2004 | červenec 2005 |
|----------------------|---------------|---------------|
| Počet postihů celkem | 19 401 | 18 139 |

- nižší počet černých pasažérů o 1 262 byl způsoben především tolerancí revizorů od 1. do 4. července.

| | srpen 2004 | srpen 2005 |
|----------------------|------------|------------|
| Počet postihů celkem | 19 860 | 21 026 |

- vyšší počet černých pasažérů o 1 166 byl patrně způsoben jednak vyšším počtem cestujících, jednak nasazením vyššího počtu revizorů ve srovnatelném období.

Na konečný verdikt, zda došlo ke zvýšení počtu černých pasažérů či k jejich úbytku po úpravě postihů a tarifu, si budeme muset počkat minimálně do konce roku, kdy bude hodnoceno delší období než tyto dva měsíce.

Josef Hocek, vedoucí odboru přepravní kontroly

Nová publikace z produkce Dopravního podniku



Zájemci o vývoj vozového parku městské hromadné dopravy v Praze se dočkali nové rozsáhlé publikace pod názvem Kolejová vozidla pražské městské hromadné dopravy, kterou připravili Stanislav Linert, Pavel Fojtík a Ivo Mahel. Kniha má 374 stran a je rozdělena do čtyř základních tematických kapitol. První z nich je věnována tramvajovým vozidlům a fakticky se jedná o druhé, přepracované vydání publikace Stanislava Linerta Vozidla pražské tramvajové dopravy. Kapitola se člení na subkapitoly přinášející základní údaje o světovém vývoji tramvají, o provozovatelských tramvajové dopravy v Praze i obecné informace o vývoji vozového parku tramvají v Praze. Základní části kapitoly je pak vlastní katalog tramvajových vozidel (Vozy koněspřežné tramvaje, Vozový park soukromých elektrických drah, Motorové vozy osobní dopravy, Vlečné vozy osobní dopravy, Motorové vozy nákladní dopravy a pro zvláštní účely, Vlečné vozy nákladní dopravy a pro zvláštní úče-

ly, Provozní historické vozy a Muzeum MHD). Druhá hlavní kapitola přináší základní informace o vozidlech pražských pozemních lanových drah. Třetí kapitola je rovněž formou katalogu věnována vozovému parku pražského metra, a to nejen osobním, ale i speciálním a přívěsným vozům. Čtvrtá část obsahuje ve formě tabulek základní statistické údaje o vozovém parku i vybrané provozní parametry. Bohatou fotografickou dokumentací hlavních kapitol doplňuje rozsáhlý soubor barevných kreslených vyobrazení všech základních typů pražských kolejových vozidel a jejich úprav. S ohledem na charakter vyobrazení má publikace netradiční formát A4 „naležato“.

Knihu Kolejová vozidla pražské městské hromadné dopravy si zájemci mohou zakoupit v Muzeu Městské hromadné dopravy v Praze a ve Střediscích dopravních informací Dopravního podniku za 620 Kč.

-red-

Střípky z Pobaltí – Daugavpils

Pobaltské země, které byly půl století násilně včleněny do Sovětského svazu, se spolu s námi staly od 1. května 2005 členy Evropské unie. Toto členství výrazně zjednodušilo naše rozhodování, kterou ze zemí bývalého SSSR navštívit jako první. Vzhledem k tomu, že se nedá vlakem dostat zeměmi Evropské unie do Estonska, padla volba na Litvu a Lotyšsko. Samotná cesta vlakem je poměrně zajímavá. Existuje jediný železniční hraniční přechod mezi Polskem a Litvou, a to Suwalki – Šeštokai. Při použití denního rychlíku se přestupuje v Šeštokai, kde končí trať normálního rozchodu. Pobaltské země používají rozchod 1 524 mm, což je vzhledem k silnému nákladnímu tranzitu z Ruska do přístavů v Baltském moři nanejvýš logické. Rychlík „Hancza“ z Varšavy přiváží do Šeštokai dva vozy, z toho je jeden 1. třídy. Z Vilniusu do Rigy lze toho času cestovat pouze letními sezónními vlaky Riga – Truskavec a Riga – Simferopol. Jedná se o klasický sovětský rychlík, který na našich půdách působí poněkud zvláštně. Je však nutné upozornit na téměř absolutní přesnost jízdy vlaků, stejně jako na dokonale čistá a upravená nádraží, nezdělaná plná obchodů a služeb. Inu, to co my léta pilotně připravujeme, v Litvě a Lotyšsku prostě mají.

V Litvě nalezneme dvě města s trolejbusovou dopravou, a to hlavní město Vilnius a nedaleký Kaunas. V Lotyšsku nalezneme v hlavním městě Rize tramvaje a trolejbusy, zatímco v menších městech Daugavpils a Liepaja jezdí tramvaje. Začneme například městem Daugavpils.

Toto město, rozkládající se u řeky Daugavy, nalezneme poblíž východních hranic Lotyšska. Ačkoliv jsme byli literaturou varováni, že jde o nevábný kout světa, tento názor nemůžeme potvrdit. Ve městě, kde žije mnoho různých národností, mají Rusové značnou převahu nad Lotyši. Jedná se o druhé největší město Lotyšska s přibližně 125 000 obyvateli. Jde o jedno z mála měst, kam lze z Rigy dojet vlakem.



1

Tamní tramvajový provoz je charakteristický jednou velkou zvláštností. Ve městě jezdí sovětská tramvajová vozidla, což v žádném jiném místě EU není k vidění. Vůz, který velmi silně připomíná klasické PCC, se jmenuje RVZ6 (foto 1 a 3). Tyto mystické stroje byly vyráběny v Rižské vagónce v letech 1975–1988 (!). Nelze slovy popsat všechny dojmy, je to nutné zažít. Nejvíce zaujal „panel“ řidiče s pomrkávajícími žárovkami na 48 V s malými i notně velkými baňkami, z nichž se asi řidič leccos dozví o stavu vozu. Vozy vybavené tyčovým sběračem jezdí na lince č. 1 ve dvojicích (spolu s vozy T3) a na lince č. 2 v sólech.

Druhý typ tramvaje jezdící na lince č. 3 v sólech je KTM5 (foto 4). Toto zařízení, tramvaji v našem pojetí dosti nepodobné, vyráběla vagónka S. M. Kirova Ust-Katav. Celkem jich bylo vyrobeno více než 14 tisíc. Daugavpils vlastní těchto vozů jen několik, vyrobeny byly v letech 1990–1992 (!). Na voze kromě interiéru zaujmou troje obrovské jednodílné dveře, které se za patřičného rachotu celé odsouvají pomocí



2



řetězu. Pozitivně překvapila svižná jízda obou pro nás exotických typů.

Obnova vozového parku postupně probíhá i zde. Modernizované vozy T3D, původem ze Schwerinu, přinášejí novou techniku, která snad pomůže tomuto tramvajovému provozu přežít složitou dobu. I na vozy T3 byl namontován tyčový sběrač,



3

upravit bylo třeba i podvozek pro poněkud širší rozchod, protože Daugavpils jezdí na rozchodu 1 524 mm. Jak již bylo uvedeno, vozy T3 jsou ve dvojicích vypravovány na kmenovou linku č. 1 spolu s dvojicemi RVZ6. Kromě obnovy vozového parku je patrná i snaha odstraňovat kritická místa na tratích. Takováto aktivita je (asi nejen) v Litvě i Lotyšsku (u tramvajů i na železnicích) patrná především intenzivním jednotným zápachem impregnačního prostředku na dřevěné pražce, zcela jiného vjemu než u nás.

Linky jsou ve městě celkem tři, s krátkým společným úsekem. V západní části města má každá z linek svoji vlastní trať s koncovou smyčkou, kdežto na východní straně města jsou tratě jen dvě, linky 1 a 2 mají společnou konečnou na trati k vozovně. Nejvíce zaujme západní (či spíše severní) trať linky č. 2 do Veca Forštate



4

a východní trať linky č. 3 s konečnou Stropi. Obě zmíněné tratě jsou jednokolejné. Linka č. 2 projíždí zajímavou čtvrtí plnou dřevěných barevných domečků (foto 3). Opakem je linka č. 3 vedoucí podél silnice lesem plným borovic, bohatým na lesní plody (foto 4).

Nepřestupní jízdenka stojí 15 santimů, čili 0,15 LAT (1 LAT je nyní přibližně 45 Kč). Jízdenky se kupují u průvodčího, který prochází vozem. Ve dvojicích vozů jsou průvodčí dva.

Doufejme, že Daugavpils svůj tramvajový systém udrží, zmodernizuje a že se mu bude dostávat dostatek spokojených cestujících. Vždyť podle Eurobarometru je MHD v zemích EU nejvíce využívána právě v Lotyšsku, a to 80 % respondentů...

Text a foto: Ing. Jan Šurovský, Ph. D.

Vzniku internetových stránek odborové organizace DP-Metro předcházelo několik postupných kroků ze strany závodního výboru. Od 1. října už jsou skutečností.

Koncem měsíce května tohoto roku se rozhodl závodní výbor odborové organizace DP-Metro zřídit redakční radu, pro kterou se hlavní náplní stala lepší informovanost odborářů a zaměstnanců Dopravního podniku. Prvním úkolem této rady bylo vytvořit internetové stránky.

Kostra těchto stránek byla připravena na konci letošního června a v průběhu prázdnin nacházel obsah těchto stránek svou podobu. Po zkušebním provozu, který probíhal během srpna a září, závodní výbor stanovil datum oficiálního spuštění internetových stránek na 1. října 2005.

Adresa, na které najdete prezentaci odborářů z Metro, je www.odbornymetro.cz.

V souvislosti s tímto projektem jsme oslovili předsedu odborové organizace DP-Metro **Jiřího Obítka** se žádostí o rozhovor.

DP-K Pane předsedo, donedávna jsme vás znali jako předsedu DV1, tedy dílenského výboru dopravního úseku a od letošního roku jste byl zvolen do funkce předsedy závodního výboru DP-Metro. Prozradte nám, jaký je rozdíl v náplni práce předsedy dílenského a závodního výboru?

Na úvod bych chtěl říci, že předseda dílenského výboru na službě dopravní, poté dopravního úseku, jsem vykonával po 3 volební období. Postupně jsem začal vnímat rozsah a potřebu práce pro odborovou organizaci. Práce pro dílenský výbor, a je jedno, zda jste předsedou či členem, je dána už tím, že zastupujete oprávněné zájmy konkrétní



O odborové práci a vzniku internetových stránek

tak i ve zmíněných komisích a závodním výboru byla vahou při rozhodování, zda přijmout kandidaturu na předsedu odborové organizace DP-Metro.

Kdybych měl jedním slovem odpovědět na rozdíl v práci předsedy dílenského a závodního výboru, tak ho vidím zejména v nasazení. Ve své současné funkci jsem uvolněn pro práci odborové organizace a veškerý čas věnuji zastupování odborářů, ale i zaměstnanců, to znamená, že statutárně zastupuji organizaci.

DP-K Všichni dobře víme, že už druhým rokem probíhá v Dopravním podniku Transformační projekt. V této souvislosti bychom se chtěli zeptat, do jaké míry se změnily podmínky pro práci odborové organizace vzhledem k podniku a také vzhledem k ostatním odborovým organizacím působícím v celém podniku?

Podmínky pro práci odborové organizace jsou dány zákoníkem práce a kolektivní smlouvou. V této rovině se transformačním procesem podmínky pro práci nikterak nezměnily. Odborová organizace však musely reagovat na změny vzniklé vývojem nového systému během transformace. Musely řešit nový druh komunikace mezi odbory a zaměstnavatelem o nastavení úrovně jednání při vznikajících jednotkách.

Prakticky se dohodla změna, že jednání s vedením podniku bude za účasti všech odborových organizací působících v Dopravním podniku. Stanovila se pravidelná jednání, kde může každá odborová organizace reagovat na informace a předkládat požadované změny.

Významnou změnou byl i podpis jedné společné kolektivní smlouvy pro tento rok. Říká se, že význam tohoto aktu ocení až budoucnost. Řekněme tedy, že tento historický akt sjednotil nastavení mzdového systému pro jízdní personál a další kategorie zaměstnanců podniku. Byl to však první krok k opravdovému sjednocení a narovnání mzdového systému. Další narovnání musí postupně pokračovat.

Z hlediska změny v podmínkách spolupráce odborových organizací působících v DP bych vyzdvihl komunikaci a schopnost se společně scházet na pravidelných jednáních. Je mezi námi mnoho rozdílných názorů a shoda se velmi tvrdě hledá. Je však vůle a já věřím, že

se budeme i nadále pravidelně scházet a hledat shodná stanoviska a řešit rozpory pomocí kompromisů. Rád bych řekl ještě jeden příklad bez ohledu, jak dopadne. Odborové organizace se shodly, že předloží zaměstnavateli společný návrh kolektivní smlouvy na rok 2006. Zatím byla praxe taková, že návrhy kolektivních smluv předkládal zaměstnavatel. To, že odborové organizace mají defacto společný návrh kolektivní smlouvy hotov a připraven k předání zaměstnavateli, lze vnímat jako změnu podmínek spolupráce k lepšímu.

DP-K Dovolte mi ještě doplňující otázku. Jaká je nyní spolupráce mezi odborovými organizacemi působícími v bývalé divizi Metro?

Vše, co jsem řekl v předešlé otázce, platí i pro spolu-

práci odborových organizací působících v divizi Metro. Je jasné, že při společných jednáních dochází k různým pohledům jednotlivých odborových organizací na některá témata, což pramení z podstaty, jaké skupiny zaměstnanců zastupují.

Zásadní změny v komunikaci proběhly po volbách v jednotlivých odborových organizacích. Nové závodní výbory se snaží navázat na to dobré i nastavit nové, nezátížené vztahy. Dovolím si říci, úroveň komunikace mezi odbory v divizi Metro je nadstandardní, velmi dobrá.

Jedna věc za všechny vypovídá o dobré úrovni vztahu. Naše odborová organizace pořádá akce parník. Odbory na metru se velmi rychle dohodly a tuto úspěšnou akci pořádaly společně i s finančním zajištěním.

DP-K Vraťme se ke kolektivnímu vyjednávání. V loňském roce se konalo kolektivní vyjednávání poměrně hektickou formou. A všichni víme, že kolektivní smlouva pro rok 2005 byla podepsána takřka „za pět minut dvanáct“. V jakém stavu se nachází kolektivní vyjednávání pro rok 2006?

Nacházíme se v čase předložení návrhu smlouvy pro rok 2006. Již jsem řekl, že odborové organizace defacto společný návrh zpracovávají mají.

Já si přeji, aby kolektivní vyjednávání, které bude následovat, bylo úspěšné a došlo k podpisu kolektivní smlouvy tak, aby její platnost byla od 1. ledna 2006. Tedy bez zbytečných průtahů a obstrukcí.

DP-K Kromě kolektivního vyjednávání, které je prioritou závodního výboru, je tu i ta druhá strana činnosti odborů, tou je rekreace, kultura a volnočasové aktivity. Jaký je podíl času věnovaného závodním výborem prvním a druhým činnostem?

Máte pravdu, kolektivní vyjednávání s podpisem platné kolektivní smlouvy a zabezpečení sociálního smíru je prioritou pro naši odborovou organizaci a samozřejmě i pro mě osobně.

Další činností odborů je například rekreace. Naše odborová organizace vlastní rekreační středisko v Kamýku nad Vltavou. Nabízet a organizovat tento druh rekreace je organizačně složité. Každý rok investujeme nemalé finanční prostředky do oprav a rekonstrukcí. V letošním roce byla provedena rekonstrukce sprchových kójí, instalace infra сауны, modernizace společenské místnosti i přilehlé kuchyňky. Povedlo se brigádně zajistit další změny jako lampičky na terasách chatek a nové elektroinstalace. Celkově se připravilo rekreační středisko na sezonní provoz. Můj obdiv a díky patří všem, kteří se brigád zúčastnili.

Mimo to jednotlivé dílenské výbory organizují a realizují autobusové zájezdy nebo pořádají akce parník. Na podzim letošního roku připravujeme rekonstrukci bazény v rekreačním středisku Kamýk.

DP-K V závěru bychom se chtěli zeptat, co byste popřál od vlnu nově vzniklým internetovým stránkám odborové organizace DP-Metro?

Jsem moc rád, že internetové stránky vznikly. Bylo to mým úkolem a cílem pro lepší prezentaci a informovanost. Je dobře, že vznikla redakční rada a budu spokojen, když naplní své poslání co nejlépe prezentovat naši odborovou organizaci a informovat o dění v organizaci. Přeji celé redakční radě úspěch a hojně navštěvované internetové stránky www.odbornymetro.cz.

A zároveň si společně přejme možnost prezentovat se i na podnikovém intranetu.

Redakční rada odborové organizace DP-Metro



skupiny zaměstnanců. Samozřejmě je snahou vyjednat pro tyto kategorie zaměstnanců dobré podmínky. Předseda dílenského výboru přenáší informace z jednání závodního výboru k členům dílenského výboru a k zaměstnancům. Naopak, veškeré poznatky, informace i požadavky, chcete-li oprávněné zájmy zaměstnanců, se snaží prosadit na jednání závodního výboru.

Časem jsem byl zvolen i do závodního výboru odborové organizace a zastupoval jsem jej v několika komisích. Zásadní význam pro moji práci mělo zastupování v komisi pro kolektivní vyjednávání. Uzavřít kolektivní smlouvu pro všechny zaměstnance mě naučilo vnímat a zastupovat zájmy všech skupin zaměstnanců. Tato nabytá zkušenost pracovat jak pro dílenský výbor,

Sedm odvážných... a výlet na Okoř

Časné ráno soboty 6. srpna hrozilo deštěm po uplakané noci. Snad i proto, snad možná i kvůli nedůvěře a zatím zažitému pesimismu, dorazilo na historicky první výlet naší nové odborové organizace pouze 7 účastníků. Těžko posuzovat jedním výletem, zda jde o zájem malý či náhodu, vycházíme proto ze slov jedné z účastnic, jež pravila: „Lidé byli dlouhá léta odbory

zklamání, protože nic nedělaly, nic se nedělo..., ale nyní je to jiné, nenechám si to pro sebe a příště nás bude víc, uvidíte.“ A tak až výlety další ukáží skutečný zájem odborářů o nevědní prožitky a o zpestření volných víkendů tímto typem poznávacích jednodenních akcí.

V sobotu 6. srpna jsme se po desáté dopoledne sešli na Dejvické v nástupní stanici linky č. 350. Jelikož

zlý šotek či oddělení jízdních řádů posunulo odjezd autobusu o 45 minut oproti jízdnímu řádu staženému z internetu, vyplnili jsme volný čas posilněním slíbenou svačinou. Poté již zpola zaplněný autobus vyrazil směr Okoř a cesta místy velmi příjemná, lemovaná zelení i tokem řeky Vltavy, nabídlá překrásné, oko potěšující scénérie.



Po příjezdu do konečné pod hradem Okoř jsme se pokochali nádherným pohledem a vyfotili řadu záběrů do rodinných alb. Sluníčko začalo hřát a do nejbližší prohlídky ještě zbývalo přes půl hodiny, kterou jsme strávili v podhradní cukrárně.

Skvělá průvodkyně se svým psem, asi ochráncem, nás provedla celým hradem a podala vyčerpávající výklad. Kdo z vás například ví, že záchodu se dříve říkalo „vyserna“, nebo že na hradu Okoř lze mít v poloro-

bořené kapli svatbu? Víte, že místní sklep má teplotu pouze 9 stupňů a že do úzkého vězení o rozměrech 2 x 5 metrů se vejde 60 vězňů?

Pokud nevíte, můžete litovat, že jste s námi na výlet nevyrazili. Nejen pěkná zřícenina hradu je zde, ale k potěše oka poslouží i místní rybník a místní fauna, takřka všude se plazící, všude běhající. Mladé labuť v rybníku nám v duchu vynadaly, že jsme s sebou nezvali více rohlíků. Snad příště.

Čas se však naplnil a autobus přijel přesně na čas. Co dělat, musíme zpátky do všedního života. Jen neradi jsme opouštěli Okoř, kde pohoda přímo sálá a o ruchu města si místní jen nechávají zdát.

Tak zase příště, ale kam? To je na vás, odboráři! Jsme tu pro vás a vy si určete, kam byste rádi vyrazili se ZO OSD Motol na výlet. Pište nám do schránky či na e-mail, nenechte si nápady pro sebe.

Jiří Zabloudil, předseda ZO OSD Motol

Výlet na Kokořín

Chcete navštívit hrad Kokořín, který byl postaven v 1. polovině 14. století Hynkem Berkou z Dubé? Máte ideální příležitost, neboť v sobotu 15. října tam pořádá další ze svých výletů odborová organizace ZO OSD Motol. Máte příležitost seznámit se s bohatou historií hradu, prohlédnout si okolí z válcové věže s kuželovitou helmou a nakouknout do hradního paláce. Celý hrad také můžete obejít ochozem po cimbuří.

Odjezd je v sobotu 15. října v 10.00 hodin autobusem ze stanice Nádraží Holešovice do Mělníka a odtud vlakem do stanice Kanina, odkud je hrad Kokořín vzdálen přibližně 3 kilometry pěšky. Cesta zpět je naplňována stejně s příjezdem do Prahy v 18.20 hodin.

Odboráři pořadající organizace mají zapláceno jízdné a vstupné do hradu.

V případě deště se výlet nekoná!

-red-

Turnaj v ping-pongu o pohár OSPEA

Vážení kolegové, dovolte, abych Vás pozval na druhý ročník předvánočního ping-pongového turnaje OSPEA. První ročník byl uspořádán především pro zaměstnance vozovny Motol jako turnaj o pohár OSPEA Motol. Vzhledem k úspěchu celé akce a s ohledem na to, že se turnaj zúčastnilo mnoho zaměstnanců i z jiných provozoven, uskuteční se **druhý ročník poháru OSPEA v sobotu 5. listopadu 2005 v hale Table Tennis Club Elizza od 14.00 hodin.**

Halu Table Tennis Club Elizza najdete na rohu ulic Mikulovy a Bachovy u stanice metra Opatov (přibližně 5 minut pěšky). Na místě lze i pohodlně zaparkovat. V budově se nachází dobře osvětlená hala (**vstup na hrací plochu je povolen jen v sálové obuvi se světlou podrážkou!**) se šesti stoly, kde se hrají prvotřídní turna-

je. V přízemí budovy se nachází dvě nové a čisté šatny se sprchovými kouty a WC (i pro vozíčkáře). V prvním patře je otevřený ochoz přes půlku haly, kde jsou stoly a židle pro diváky. Druhou část ochozu tvoří prosklená klubovna, ze které je možno také sledovat hru. Mezi klubovnou a otevřeným ochozem je plně vybavená kuchyň včetně ledničky a mikrovlnky.

Občerstvení bude zajištěno. Každý účastník dostane jeden nápoj zdarma, pivo nebo limonádu podle chuti a nabídky. Startovné je jako loni – tedy žádné. Pro ukrácení dlouhé chvíle bude připraven stolní fotbalík a šipky, v případě zájmu můžeme uspořádat improvizované miniturnaje.

Přihlášky zasílejte elektronickou poštou na adresu zkolumpek@chello.cz nebo se můžete přihlásit na telefon 732 315 940 u pana Kolumpka do 2. listopadu 2005.



Zdeněk Kolumpek, OSPEA Motol

Škola o prázdninách

I o letošních prázdninách v objektech naší školy panoval čilý pracovní ruch a žáci při svém nástupu do nového školního roku snad jistě zaznamenali některé změny, které v tom či onom objektu naší školy nastaly.

Na pracovišti odborného výcviku Na Valentince je čekalo nové sociální zařízení, ve škole v Motole byla dokončena stavba nového pavilonu se dvěma učebnami, kabinetem a novými šatnami. Ve škole Moravská se malovalo a z bezpečnostních důvodů se rozšiřovaly dveře. Na pracovišti odborného výcviku Na Třebešíně doznaly výrazné změny učebny odborného výcviku oborů elektro. Byla dokončena obnova technické vybavenosti těchto učeben. Realizací byla pověřena firma Busch, která byla vybrána ve výběrovém řízení. Svými komplexními službami, kvalitou provedení, precizností a v neposlední řadě i cenou nejvíce vyhovovala našim představám a zadání.

Představu i inspiraci pro tyto výukové prostory jsme získali postupně při návštěvách a konzultacích ve školách podobného zaměření v celé republice. Ale také při spolupráci s naším dlouholetým zahraničním partnerem – výukovým střediskem drážďanských dopravních podniků DVB AG Dresden.

Ze shora uvedeného je jistě patrné, že management školy neustále zlepšuje její vybavenost jak obecnou, tak technickou, a drží krok s trendem zvyšujícího se standardu technické úrovně školství u nás. Máme již

ŠKOLNÍ STRŽÍPKY

zjištěno, že naši žáci se v novém prostředí cítí lépe a zlepšuje se jejich přístup k výuce i jejich chápání složitějších částí oborů. Odpovídají tomu již jejich nyníjší hlubší odborné znalosti.

Prázdninové ohlédnutí

200 žáků naší školy si o týden prodloužilo prázdniny tím, že se zúčastnili některého z 5 zahraničních zájezdů, které pro žáky byly připraveny před začátkem prázdnin v červnu. Zájezdy měly nejen sportovně-rekreační charakter, ale byly zaměřeny i na konverzaci angličtiny a na doučování matematiky a předmětů elektro oborů. 3 zájezdy měly namířeno do Chorvatska, 2 autobusy do Itálie.



Ze všech pěti akcí se vrátili jejich účastníci spokojeni, opálení a hlavně bez žádných zdravotních problémů či úrazů. Zájem žáků o zájezdy se rok od roku zvyšuje a již nyní se pracuje na přípravě zájezdů pro příští rok.

Nový školní rok

Školní rok 2005–2006 je tuto chvíli již měsíc v pl-

ném proudu. Pro některé žáky začínal zklamáním, a to zejména pro ty, kteří podcenili přípravu na opravné zkoušky, při reparátu neuspěli a vracejí se do ročníku, který již neúspěšně studovali. Některým opakování stejného oboru ani nemohlo být doporučeno, takže ze školy museli odejít nebo si vybrat jiný obor. To se týkalo zejména žáků čtyřletých studijních oborů končících maturitní zkouškou. Ti, pokud byli neúspěšní, byli zařazeni do tříletých učebních oborů. Ale ani tento krok je nezbavuje možnosti svá studia maturitou ukončit. Pokud prokáží větší studijní píli, mají možnost po vyučení studovat některý z oborů denního či dálkového nástavbového studia.

V letošním školním roce naše škola naplnila třídy oborů autotronik, mechanik elektronik, operátor provozu a ekonomiky dopravy, automechanik, autoelektrikář, elektrikář pro silnoproud, mechanik elektronických zařízení, klempíř, lakýrník, instalatér, aranžér a technické služby v autoservisu. Ve střední průmyslové škole nastoupili do prvních ročníků žáci oborů elektronické počítačové systémy, elektrotechnika a provoz a ekonomika dopravy.

Žáci I. ročníků přišli jistě plni očekávání, jaké změny pro ně nastanou oproti základní škole. Přechod do nového kolektivu, mezi nové učitele, studium odborných předmětů je pro mnohé velmi obtížné. Proto všem nově nastoupivším žákům přejeme, aby tímto obtížným údobím úspěšně prošli, aby ve škole získali pocit jistoty, nové kamarády, a aby jimi zvolený studijní či učební obor byl tím pravým, kterému by se v budoucnosti chtěli věnovat.

-sou-



KULTURNÍ TIPY NA ŘÍJEN

FILM

Jeskyně

Horor režiséra Bruce Hunta nás zavede do hlubokého rumunského lesa, kde tým vědců narazí na ruiny opatství z 13. století. Po bližším průzkumu zjistí překvapivou věc – opatství stojí na vchodu do obrovského systému podzemních chodeb. Místní biologové věří, že v jeskyni by mohl existovat dosud neobjevený ekosystém, proto najmou skupinu špičkových jeskynních potápěčů, aby jim pomohli její hlubiny prozkoumat. To, co najdou uvnitř jeskyně, však není pouze nový ekosystém, ale úplně nový živočišný druh...

V kinech od 13. října 2005.

Wallace & Gromit: Prokletí králikodlaka

Animované filmy si získávají stále širší okruh příznivců. Do našich kin teď míří další z nich, tentokrát z dílny tvůrce Slepíčního úletu, režiséra Nicka Parka. V městečku zuří zeleninová horečka, blíží se totiž každoroční Obří zeleninová soutěž. Každý se chce nejen zúčastnit, ale především vyhrát, proto všichni hojně využívají služeb Wallace a Gromita, kteří vlastní vynález na účinné hubení všech myslitelných škůdců. Když městské zahrádky, skrývající zeleninové poklady, začne po nocích bezohledně plundrovat záhadná zeleninožravá příšera, požádá pořadatelka soutěže, Lady Tottingtonová, Wallace s Gromitem, aby jejich výstavní mrkve a kvěťáky zachránili. Kromě nich se do boje s lítou šelmou pouští i snobský Victor Quatermaine, který si chce likvidaci příšery zajistit nehynoucí slávu a lásku Lady Tottingtonové. Jenže on i naši dva kamarádi brzy poznají, že jejich soupeř rozhodně není žádný salát...

V kinech od 20. října 2005.

DIVADLO

Divadlo na Vinohradech připravilo na 14. října premiéru hry z pera Victora Huga v překladu a úpravě Tomáše Vondrovce nazvanou **Král se baví**.

Králem, který se baví, je francouzský panovník František I., oslnivá renesanční osobnost, první muž slavného a přepychového dvora. Ale právě jeho zábavy, lehkomyšlné hry na lásku bez svědomí, uvádějí do pohybu strhující tragedii. Králův dvorní šašek, hrbatý blázen Triboulet, žije a tyje z přízně dvora, jehož zkorumpovanost nenávidí. Má ale krásnou a velmi mladou dceru Blanche, kterou střeží jako svůj jediný a tajný poklad. Královi velmoži však její úkryt vypátrají a Tribouletovi dceru unesou jako další hračku pro panovníkovu zábavu. Spustí tak lavinu, která se již nedá zastavit...

Hugovo drama vypovídá o lesku a bezstarostnosti,

ale také o vnitřní prázdnotě a krutosti efektního života vybrané společnosti, o tragédii čistoty, stane-li se hříčkou pouhé zábavy a také o tom, že nenávisť se obrací sama proti sobě a hubí právě to, co chtěla pomstít.

Krále Františka I. hraje Jan Šťastný, Tribouleta Václav Postránecký a v režii Martina Taranta můžete dále vidět třeba Svatopluka Skopala nebo Janu Hlaváčovou.

Národní divadlo

Opera **Národního divadla** přichází o den později (tedy 15. října) s premiérou **Aidy** Giuseppe Verdiho, která se vrací na jeviště Národního divadla po více než padesáti letech. Verdi Aidu napsal u příležitosti otevření Suezského průplavu a vznikla nádherná slavnostní opera s náročnými, avšak krásnými sólovými i sborovými pěveckými party. Vojevůdce Radames doufá, že díky úspěšnému vojenskému tažení se bude moci oženit s dívkou Aidou. Aida je v Egyptě otrokyní, ale nikdo neví, že je dcerou etiopského krále Amonasra. Právě proti němu povede Radames válku. Radama však také miluje egyptská princezna Amneris, kterou Radamovi přislíbí její otec jako odměnu za vítězství. Aida chápe, že by se Amneris Radama nikdy nevzdala, a chce s Radamem uprchnout. Na žádost svého otce přiměje Radama, aby prozradil, kudy povede příští útok proti Etiopským. Radames si uvědomí svoji zradu a nechá se zajmout, Aidě a jejímu otci však umožní útek. Za svůj čin má být Radames zadržán zaživa, ale v kobce se setkává s Aidou, která chce spolu s ním nést jeho osud. Opera je bohatá na krásné melodie s exotickými motivy, efektní výstupy a árie.

HUDBA

...a na závěr, jak už to bývá, víceméně telegraficky, něco hudebních tipů. Do Rock Café zavítají zase jednou kanadští **The Real McKenzies** (neděle 9. října), kapela proslulá zvukem skotských dud jako motoru jejich živelného hospodského punku a navíc i svou image – muzikanty ve skotských sukních prostě nepřehlédnete. V úterý 11. října si můžete vybrat hned ze dvou zajímavých akcí. V Paláci Akropolis se objeví jedna z legend alternativní hudební scény, Michael Gira známý ze sestavy amerických Swans, se svým projektem **Angels Of Light**. Pokud máte raději hybné latinsko americké rytmy a není vám cizí ani styl zvaný ska music, nenechte si ujít výtečnou mexickou kapelu **Panteón Rococo**. Dvanáctičlenný ansámbl vystoupí v Lucerna Music Baru. Ve čtvrtek 13. října oslaví

dvacet let existence koncertem v sále divadla Archa alternativní formace **Už jsme doma**. Ve Státní opeře Praha proběhne v pondělí 17. října **Koncert pro radost**, jehož výtěžek bude věnován na dobudování dětského domova rodinného typu. Na tomto jedinečném koncertě spolu vystoupí **Hana Hegerová a Dan Bárta**. A zase hned z jiného soudku... O den později, tedy 18. října se v Sazka Aréně představí dvě kapely, které své nejlepší roky prožívaly v 70. a 80. letech minulého století – **The Sweet a Slade**. Bigbítovým pamětníkům k tomu netřeba nic dodávat. Na dva koncerty (24. a 25. října) se k nám, konkrétně také do Sazka Arény, chystá jeden z nejúspěšnějších zpěváků v historii světové populární hudby, bývalý člen legendárních Genesis a vynikající bubeník **Phil Collins**, jehož také není zapotřebí hudebním



příznivcům blíže představovat. No a konečně, rovněž na 25. října, přichystal „umělecký vůdčí duch“ akce Pavel Fajt do Lucerna Music Baru pražskou zastávku již čtvrtého ročníku **Sletu bubeníků**, na níž se kromě něj představí mnozí další bubeníci a perkusionisté (mj. Alan Vitouš, Miloš Vacík, David Koller nebo Milan Cais).

-mis-

CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Na jaře tohoto roku jsme slibovali, že jedno z pokračování našeho pravidelného internetového seriálu věnujeme stránkám zabývajícím se pražským metrem – a dnešním dílem svůj slib plníme. Je to již podruhé, co se metro v české metropoli stalo středem našeho zájmu, což svědčí o čilém ruchu, který kolem internetových stránek bádajících v pražském dopravním podzemí panuje. Některé staré stránky potichu ukončily činnost, jiné zkvalitnily svůj servis a další se teprve probouzejí k životu. Taková je realita internetu: dynamická a proměnlivá.

Stálíci a v kvalitě i kvantitě stále nedostižným počinem mezi českými „metráckými“ stránkami je Metroweb, který najdete na adrese www.metroweb.cz. Web, jež jste dříve možná znali pod jiným jménem a adresou (psali jsme o něm v březnu 2003), se postupem času rozrostl do obřích rozměrů: v současnosti zabírá asi 3,3 gigabajtu paměťového prostoru, nabízí kolem dvanácti tisíc fotek a může se pochlubit měsíční návštěvností kolem dvaceti tisíc přístupů. Je zde skutečně nepřehledné množství materiálu, který z různých úhlů pohledu zkoumá pražské metro a dokumentuje veškeré dění v něm. Připomeňme alespoň pečlivě a detailně zpracované informace o jednotlivých linkách a stanicích, zajímavé příspěvky stran historie a budoucnosti pražské podzemní dráhy, rozsáhlou fotodokumentaci, strukturované a moderované diskusní fórum a v nepo-

slední řadě i speciální sekci věnovanou městské železnici v Praze. Vskutku radost pohledět a počít.

Zatímco Metroweb rostl a zkvětal, některým dalším z internetových matadorů již došel dech. Jde například o stránky <http://metro.wz.cz>, aktualizované naposledy před dvěma lety. Nejasný je osud stránek <http://metro.unas.cz>, které byly v době našich inspekci nepřístupné.

Z nových stránek je třeba upozornit na ty, jež naleznete na adrese <http://metro.zarohem.cz>. Specializují se na videa, zvuky a obrázky, jejichž společným jmenovatelem je pražská podzemní dráha. Na tento web je napojen i online monitor pražského metra, který je dostupný na „blogerské“ adrese <http://metro.bloguje.cz>. Tyto jednoduché stránky mají své návštěvníky stručně a co nejrychleji informovat o aktuálním dění v pražském metru. To dnes již není žádný problém: jakmile příspěvatelé upozorují v metru cokoliv zaznamenaníhodného, napíší o tom na mobilním telefonu SMS zprávu, odešlou ji a ta se v mžiku objeví na stránkách. Jak takové „okamžité“ zprávy vypadají, můžete sami zhlédnout na zmiňované adrese.

Z dalších stránek věnovaných metru v české metropoli jmenujeme ještě stránky Bredikmetro na adrese <http://sweb.cz/bredikmetro>, které se ale spíše zaměřují na zahraniční podzemky. Tajemstvím jsou zatím obestřeny stránky obývající adresu www.prazskemetro.info, v době naší návštěvy nepřístupné. Své znalce má pražské metro i v zahraničí – posoudit to můžete na www.urbanrail.net/eu/praha/praha.htm. Ocenění zaslouží nejen pěkně a přehledně zpracování, ale rovněž pravidelná aktualizace, potěší i slova chvály na adresu akustického hlášení stanic ve vozech pražského metra (podle autora stránek nejlepší v Evropě!).

Na závěr jedna zajímavost, která může být leckdy k užítku. Na adrese www.muweb.cz/www/mhdrychle najdete řadu tipů, jak při cestování pražskou MHD ušetřit vteřinky, jež mohou být často velmi cenné. V sekci věnované metru se například dozvíte,

kteřé dveře vlaku metra jsou v jednotlivých stanicích nejbližší východu či přestupu. Možná se nad tím pousmějete, ale když spěcháte se zpožděním na důležitou schůzku, jsou tyto informace k nezaplacení.

-mš-

Důchodová problematika

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

Děkují vám za opětovné zveřejnění tabulky pro vznik nároku na starobní důchod. Četla jsem, že má být jednotná věková hranice pro odchod do důchodu v 65 letech věku bez ohledu na počet vychovaných dětí. Je možné, aby toto platilo už od 1. ledna 2006?

Zatím platí stávající důchodový zákon, který určuje věkové hranice pro odchod do starobního důchodu – viz tabulka pro stanovení důchodového věku dle roku narození – v minulém čísle DP-KONTAKTu. Vzhledem k tomu, že se stále připravují návrhy pro důchodovou reformu, mimo jiné i zvýšení věku pro odchod do důchodu, musíme vyčkat až na nějakou konkrétní podobu návrhu důchodového zákona, který ale bude závazný až po jeho konečném schválení. Určitě to nebude proces krátkodobý, takže k 1. lednu 2006 zcela jistě zůstanou stávající věkové hranice.

Je výhodnější požádat o důchod ještě letos, mám nárok k 1. prosinci 2005, nebo až od 1. ledna 2006?

Každoročně dostávám stejné dotazy na výhodnost či nevýhodnost pobírat důchod ještě letos – tedy v roce 2005, nebo až v roce 2006. Odpověď je stále stejná. Ve většině případů je výhodnější pobírat starobní důchod až v roce 2006.

Zopakují následující vysvětlení. Požádáte-li si o výplatu důchodu ještě v roce 2005 (nejedná se však o datum sepsání žádosti, ale o skutečné datum, od kte-

rého chcete důchod pobírat, například od 1. prosince 2005), budou pro váš důchod hodnoceny výdělky od roku 1986 do roku 2004, tedy 19 výdělkových roků a pro výpočet důchodu budou použity koeficienty pro rok 2005. Výdělek roku 2005 se nebude pro výpočet tohoto důchodu započítávat. V lednu 2006 pak bude důchod zvalorizován.

Požádáte-li si o výplatu důchodu od 1. ledna 2006 a kdykoliv později, budou vám hodnoceny výdělky od roku 1986 do roku 2005, tedy 20 výdělkových roků a budou použity koeficienty pro rok 2006, které již obsahují valorizaci. Výpočet důchodu bude tedy výhodnější, neboť veškeré koeficienty i veškerá procenta se budou počítat z vyššího výpočtového základu (tedy včetně hrubého výdělku za rok 2005), důchod by tedy měl být vyšší než ten, který byl vyměřen v roce 2005 a pak v lednu zvalorizován.

Nové výpočtové koeficienty, podle kterých bude počítán důchod od 1. ledna 2006 a dále, budeme znát až po zveřejnění ve Sbírce zákonů začátkem listopadu (počítají se z průměrné mzdy v ČR za I. až III. čtvrtletí 2005). Současně bude ve Sbírce zákonů zveřejněno i procento zvýšení (valorizace) již vyplácených důchodů.

Budete-li pak znát své výdělky od roku 1986–2004 + leden až září či listopad 2005, lze již důchod pro rok 2006 dle nových koeficientů vypočítat.

Schválenou valorizací se dozvíte až v prosincovém čísle DP-KONTAKTu, neboť do uzávěrky pro listopadové číslo ještě nebude tato skutečnost známa.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet svého důchodu pro 2005 nebo 2006, případně i o přepočítání již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecký odbor. **Osobní návštěvy v pracovní dny pouze od 15.00 – 18.00 hodin, ale vždy po předchozí telefonické domluvě.** Pokud budete mít roční hrubé výdělky od roku 1986 do roku 2004, případně leden až září 2005 včetně vyloučených dob (nemoci a podobně), a celkovou dobu svého pojištění, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Celkovou dobu svého pojištění najdete na „Výpisu pojištěných dob“ od České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25, který byste měli obdržet na svou 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 priznaným 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 296 193 361, mobil 607 720 871, e-mail: bajerovah@dpp.cz

Helena Bajerová, zaměstnanecký odbor

Souběh částečného invalidního důchodu s příjmem z výdělečné činnosti

U částečného invalidního důchodu je **omezena výše výdělku** (individuálně stanovena výpočtem Pražskou správou sociálního zabezpečení /PSSZ/). Poživatel částečného invalidního důchodu (ČID) má ohlašovací povinnost, to znamená do 10. dubna každý rok musí okresní správě sociálního zabezpečení (OSSZ) či PSSZ doložit na formuláři České správy sociálního zabezpečení příjmy za předchozí kalendářní rok.

Pro posouzení nároku na výplatu ČID v roce 2006 je rozhodující výše příjmů z výdělečné činnosti z roku 2005.

Za příjem z výdělečné činnosti se považují pouze příjmy, které se zahrnují do vyměřovacího základu pro „pojistné na sociální zabezpečení“.

Výše ČID

Výše průměrného měsíčního výdělku se porovnává se srovnatelným vyměřovacím základem. Nepřesahuje-li průměrný měsíční výdělek **66 %** srovnatelného vyměřovacího základu, bude občanu náležet výplata ČID v plné výši.

Je-li v rozmezí mezi **66 až 80 %** srovnatelného vyměřovacího základu, vyplatí se ČID v **poloviční výši**.

Přesahuje-li **80 %** srovnatelného vyměřovacího základu, ČID se nevyplácí.

Jak se zjistí průměrný měsíční výdělek?

Průměrný měsíční výdělek = součet příjmů z výdělečné činnosti x 30,4167

365 – vyloučené doby

Co je vyloučená doba?

Pro stanovení průměrného měsíčního příjmu se z rozhodného období kalendářního roku vyloučí doby:

- v nichž neměl pojištěnec příjem z výdělečné činnosti nebo pobíral dávky nemocenského pojištění nahrazující ušlý příjem. Jestliže měl pojištěnec příjmy v době pobírání nemocenských dávek, k těmto příjmům se nepřihlíží.

- kdy pojištěnec byl činný v cizině. K příjmům dosaženým v cizině se nepřihlíží. Přihlíží se však k příjmům dosaženým ve státech Evropské unie, anebo ve státech, s nimiž ČR uzavřela smlouvu o sociálním zabezpečení, a proto se tato doba výdělečné činnosti nevyklučuje.
- před priznáním ČID.

Jak se vypočte srovnatelný vyměřovací základ?

Lze ho stanovit z osobního vyměřovacího základu (případně neredukovaného měsíčního průměrného výdělku, z něhož byl ČID vyměřen) vynáobením koeficienty uvedenými v tabulce (viz dále).

Koeficienty pro stanovení srovnatelného vyměřovacího základu pro krácení ČID v roce 2006 z příjmů dosažených v roce 2005:

| Předposlední rok rozhodného období popř. rok, který o 2 roky předchází rok priznání důchodu | Koeficient pro úpravu průměrného měsíčního výdělku | Koeficient pro určení srovnatelného vyměřovacího základu | Úhrnná výše koeficientu |
|---|--|--|-------------------------|
| 1990 | 1,15 | 5,4425 | 6,258875 |
| 1991 | 1,20 | 4,7162 | 5,659440 |
| 1992 | 1,25 | 3,8510 | 4,813750 |
| 1993 | 1,35 | 3,0744 | 4,150440 |
| 1994 | - | 2,5934 | 2,593400 |
| 1995 | - | 2,1884 | 2,188400 |
| 1996 | - | 1,8483 | 1,848300 |
| 1997 | - | 1,6720 | 1,672000 |
| 1998 | - | 1,5295 | 1,529500 |
| 1999 | - | 1,4132 | 1,413200 |
| 2000 | - | 1,3257 | 1,325700 |
| 2001 | - | 1,2216 | 1,221600 |
| 2002 | - | 1,1383 | 1,138300 |
| 2003 | - | 1,0665 | 1,066500 |

Poznámky:

1. *Nebyl-li ČID vyměřen z průměrného měsíčního výdělku stanoveného za rozhodné období, použije se pouze koeficient uvedený ve sloupci Koeficient pro určení srovnatelného vyměřovacího základu.*

2. *Koeficienty pro roky 1955 až 1989 možno zájemcům dodat na vyžádání.*

Příklad

Poživatel ČID priznaného v roce 1993 z neredukovaného průměrného měsíčního výdělku 3 570 Kč (rozhodným obdobím pro výpočet průměrného měsíčního výdělku byly roky 1983 až 1992) zjistí vyšší příjmu, kterou může dosáhnout v roce 2005, aby mu nebyl krácen důchod, následujícím způsobem:

Stanoví srovnatelný vyměřovací základ, tj. vynásobí měsíční výdělek 3 570 Kč koeficientem 5,659440 z tabulky, v řádce určené pro předposlední rok rozhodného období, tzn. rok 1991. Vyjde **20 204 Kč**.

Z toho plyne, že poživatel ČID může v roce 2005 dosáhnout průměrného měsíčního příjmu 13 334 Kč (tj. 66 % z 20 204 Kč) bez vlivu na výplatu ČID. A dále částky 16 163 Kč (tj. 80 % z 20 204 Kč), aby náležela výplata ČID alespoň v poloviční výši.

Nad částku 16 163 Kč měsíčního průměrného výdělku nenáležejí výplata ČID.

Krácení ČID v roce 2006 se neprovede přesto, že výše průměrného příjmu v roce 2005 přesáhne 66 % srovnatelného vyměřovacího základu v těchto případech:

- ČID byl priznán pro obecně ztížené životní podmínky nebo
- poživatel ČID je starší 65 let nebo
- celkový příjem z výdělečné činnosti nepřesáhne v roce 2005 částku 51 600 Kč.

Ing. Alena Vaňková, obchodně ekonomický úsek, telefon 296 192 359, email: vankovaa@dpp.cz

Rekondičně rehabilitační centrum Hostivař

Od ledna 2005, za podmínek uvedených v kolektivní smlouvě pro rok 2005, je v provozu rekondičně rehabilitační centrum v prostorách depa Hostivař. Jeho provoz se rozbíhal pomalu, cestu k němu si ale nachází stále větší počet našich zaměstnanců. Nevyužívají pouze příspěvek 300 Kč ze sociálních nákladů, ale na upevnění svého zdraví si přispívají i sami. Toto centrum je vybaveno na špičkové úrovni a jeho zaměstnanci vycházejí svým zákazníkům maximálně vstříc.

Upozorňujeme ty z nás, kteří si dosud nevyžvedli

poukázku na služby pro rok 2005 (jejich platnost končí 31. prosince letošního roku), mohou tak učinit každý pracovní den od 7.30 hod do 14.30 hodin u těchto zaměstnanců:

- Lenka Muchová, Sokolovská 217/42, Praha 9, 3. patro, číslo dveří 314, telefon 296 122 250 (92 2250),
- Jana Vávrová, Sliačská 1, Praha 4, budova D, 1. patro, číslo dveří 108, telefon 222 672 056 (91 72056),

● Eva Citová, U Vozovny 6, vchod C6, 2. patro, číslo dveří 251, telefon 296 133 320 (93 3320).

Poukázky je možné také převzít na základě plné moci, jejíž text je umístěn v šablonách zaměstnaneckého útvaru.

Věříme, že zaměstnanci, kteří toto rekondičně rehabilitační centrum dosud nenavštívili, této možnosti využijí a zcela jistě budou s jeho službami spokojeni a rádi se budou vracet.

Jitka Koubková, vedoucí odboru personálního úseku



Mánesův most

V místech, kde nyní stojí Mánesův most, kdysi býval brod. Nejpozději v polovině 18. století je v plánech Prahy doložen tzv. Staroměstský přívoz, nazývaný také někdy Dolní. (Od roku 1750 zde bývala ulice Dolní přívozní.) Tento přívoz, patřící obci, zanikl poté, co zde byla postavena železná lávka pro pěší. Její konstrukci zhotovila mostární továrna dř. Ruston & spol. Jednalo se o visutou řetězovou konstrukci o jediném středním návodním pilíři, na němž byla věž s portálem na dvou litinových postamentech. Lávka měla délku 192,24 m a její mostovka byla široká jen 3,35 m. Tvořily ji dřevěné fošny položené na příčné litinové pražky. Lávka byla předána do užívání 28. listopadu 1869. Ulice Dolní přívozní brzy poté získala jméno U Železné lávky. V roce 1878 došlo na staroměstské straně ke stavbě nového nábrží, které sice mělo za následek poměrně výrazné zúžení koryta řeky, ale na délce mostní konstrukce se nic nezměnilo.

Už od začátku 20. století se hovořilo o stavbě mostu u Rudolfiny. Stavba se sice připravovala od roku 1904, ale zahájena byla až v roce 1914.

Most nesl až do konce první světové války jméno arcivévodky Františka Ferdinanda (původně bylo připraveno jméno korunního prince Rudolfa). Při této stavbě byl použit beton, ale průčelí kleneb, mostní římsa a pilíře dostaly kvádřované kamenné obklady. Také desky mostního zábradlí byly zhotoveny ze žuly. Most má nad vodou čtyři klenby. Každá z krajních kleneb mostu má světlost 38,25 m, obě střední klenby po 41,8 m. Na malostranské straně, již mimo vodu, končí mostní konstrukce ještě malým vetknutým železobetonovým obloukem o světlosti 7 m. Šířka mostu mezi zábradlími je 15,55 m. Provoz na novém mostě byl zahájen 11. března 1914, aniž by byla vykonána potřebná zatěžkávací zkouška. Proto zde nemohla být zahájena tramvajová doprava, i když tu byly koleje položeny a na obou předmostích zapojeny. Aby mohl být tramvajový provoz na novém mostě zahájen, musel být podroben zatěžkávací zkoušce. Ta se uskutečnila 6. a 7. května 1914, ale následkem administrativních průtahů ze strany vídeňského ministerstva železnic byl tramvajový provoz zahájen až 15. července 1914.

Součástí Mánesova mostu byly původně také charakteristické betonové výběřiči budky. Ty byly po zrušení mostního ve 20. letech 20. století odstraněny.

Nutná oprava mostní konstrukce si vyžádala v době od 10. července do rána 15. srpna 1940 přerušení tramvajového provozu, výluka silniční dopravy trvala přes dva měsíce. Během opravy byly vyměněny koleje i dlažba. Při další výluce (11. května – 13. června 1966) byla dlažba vozovky i chodníků nahrazena živiničným povrchem. Nejdělní výluka proběhla v době od 13. prosince 1991 do 27. října 1994, během které byl most podroben komplexní rekonstrukci. Na chodníky se pak vrátila dlažba, tramvajová trať byla rekonstruována metodou velkoplošných panelů.

Čechův most

Čechův most (v letech 1940–1945 Mendelův most) je nejkratším pražským mostem spojujícím oba vltavské břehy. Dosahuje délky pouhých 169 metrů. Jeho poloha je trvalou připomínkou dobových, nepřilíživých koncepčních sporů o další stavební rozvoj hlavního města Prahy. Stavba mostu totiž úzce souvisela s asanací Starého Města a Josefova, kde navazovala na nově vznikající hlavní třídu nové čtvrtě (dnešní Pařížská). Na letenské straně mostu měla tato komunikace pokračovat tunelem či letenským průkopem, ale k tomu nakonec nedošlo (stejně jako nebyl uskutečněn průlom ze Staroměstského náměstí na Můstek). Jde tedy vlastně o torzo původně velkorysého úmyslu. Vlastní most má železnou konstrukci o třech obloucích se dvěma kameninými pilíři, „rozkročenými“ s ohledem na zde položený kanalizační sběrač. Charakteristickou je překrásná a bohatá secesní výzdoba mostu. Během desetiletí však došlo k několika dílčím změnám (například obrácení

soch Viktorií). Most byl uveden do provozu 6. června 1908. Na vozovce mostu byla použita dřevěná špalíková dlažba, původně z australského stromu Jarrah, později dubová. Dodejme ještě, že most měl ve své době největší rozpětí jednoho oblouku v Praze (59,2 m).

Od konce 40. let 20. století probíhaly rozsáhlé úpravy letenské strany spojené s rekonstrukcí nábrží a dále se stavbou Švermova mostu (viz dále), letenského tunelu a Stalinova pomníku, včetně monumentálního schodiště po straně. Od 7. září 1952 byla zahájena výluka nábrží od Klárova po křižovatku u rozestavěného Letenského tunelu, včetně Čechova mostu. Na holešovické straně mostu se odehrály velké změny. V opěře mostu na holešovické straně byl vybudován nový podjezd umožňující nepřerušovanou jízdu po nábrží ve směru od Klárova do Holešovic. Možná není bez zajímavosti, že se původně dokonce uvažovalo, že tímto podjezdem budou jezdit i tramvaje! Podjezd byl vybudován jako rámová desková konstrukce při světlé šířce podjezdové komunikace 10 m. Toto faktické prodloužení Čechova mostu si vyžádalo přemístění pylonů se sochami a také

4. ČÁST



přestěhování blízké kaple sv. Maří Magdaleny z roku 1635. Její přesun se uskutečnil 3. a 4. února 1956, tedy v době, kdy už byl na Čechově mostě obnoven provoz tramvají (od 1. září 1955). Výluka dopravy mezi Čechovým mostem a Klárovem ovšem pokračovala až do 1. června 1960.

Během dalších let se uskutečnily dvě velké rekonstrukce mostu, které si vyžádaly dlouhodobé výluky dopravy. První proběhla od 3. července 1972 do 28. prosince 1974, druhá pak v nedávné době od 5. října 2000 do 16. června 2001. Původní šířka mostu (16 m) se během rekonstrukcí nezměnila.

Štefánikův most

V místě, kde dnešní Revoluční (kdysi Eliščina) třída ústí na vltavské nábrží, stálo během posledních přibližně 150 let několik mostů. Tím prvním byl řetězový most císaře Františka Josefa. Jeho charakteristická impozantní visutá konstrukce s dvojicí architektonicky vydařených věží byla na téměř osm desetiletí ozdobou této části Prahy. Most měl tři pole: střední o délce 150 m a krajní po 50 m. Konstrukce byla sice pohledná, ale z dopravního hlediska nebyl most příliš velkorysý. Jeho vozovka měla šířku pouhých 6,3 m a byla lemována chodníky, z nichž každý byl široký 1,7 m. Celková šířka mezi hlavními podélnými nosiči tedy byla jen 9,7 m!

Most byl předán do užívání 16. května 1868. Zpočátku sice tehdejší frekvenci vyhovoval, ale brzy se ukázaly jeho konstrukční nedostatky. Po mostě nesměly jezdit povozy, jejichž váha přesahovala 9 t. K zatížení mostní konstrukce přispěla i výstavba koněspřežné dráhy v roce 1884 a také zavěšení vodovodního potrubí ve stejném roce. S rostoucími nároky na provoz bylo nut-

né stále častěji most kontrolovat a opravovat. Když se blížila Zemská jubilejní výstava, panovaly velké obavy z náválů chodců i povozů. Proto byl z nábrží Na Františku k tzv. Havírně postaven dřevěný provizorní most. Do provozu byl dán 5. června 1891 a současně se s ním počítalo, že poslouží i při už tehdy připravované rekonstrukci. Nejzásadnější rekonstrukce se uskutečnila v letech 1897–1898, když se předpokládalo, že v blízké budoucnosti bude po mostě jezdit elektrická dráha, jejíž vozy byly ve srovnání s vagónky koňky mnohem těžší. Celá mostní konstrukce včetně věží, byla zesílena, byly vyměněny kotvy, závěsy i uložení mostu na věžích. Nejzásadnější změnou byla náhrada nosných řetězů lany. Rekonstrukce si vyžádala v říjnu a listopadu 1897 i úplné přerušování provozu koňky a cestující museli přecházet přes most provizorní. Jednalo se sice o zavedení náhradní omnibusové linky, ale než padlo rozhodnutí, koňka se na most vrátila.

V ostatních obdobích rekonstrukce zde byl totiž „tramvajový“ provoz stále udržován. Zatěžkávací zkouška rekonstruovaného mostu trvala čtyři dny (1. až 4. března 1898) a 5. března 1898 byl most plně vrácen do provozu. Koleje elektrické dráhy byly na mostě pokládány až v létě 1898. S ohledem na měnící se hmotnost nových vozů byl v dalších letech most podrobován revizím častěji než jiné pražské mosty.

Most, který v letech 1919–1940 nesl jméno M. R. Štefánika a později, do roku 1945, jméno Leoše Janáčka, sloužil dopravě až do roku 1941, kdy byly zahájeny přípravy na stavbu mostu nového. Aby bylo možné takový záměr uskutečnit, bylo nutné silniční, pěší a v neposlední řadě i tramvajový provoz převést na dřevěné provizorium vybudované v jiném úhlu východně od starého mostu. Délka této nové komunikace byla 270,65 m (včetně nájezdových ramp), most měl dřevěnou špalíkovou dlažbu se spárami zalitými asfaltem. Provoz ve směru z centra byl na provizorním mostě zahájen 3. prosince 1941, opačným směrem o dva dny později. Dočasný most měl šířku 9 m, což bylo jen o něco méně, než měl most starý. Likvidace lanového mostu se nakonec uskutečnila až po válce v době od 27. srpna do 30. listopadu 1946. V té době se rozbíhaly také práce na rozsáhlých úpravách letenského svahu a komplexní přestavba celého nábrží pod Letnou, jakož i stavba Letenského tunelu.

Nový most, který 46 let nesl jméno Jana Švermy, byl postaven ze železobetonu a s ohledem na velké nároky na provoz o šířce 24 m (z toho vozovky 17 m), takže po obou stranách tramvajové trati byly k dispozici dva jízdní pruhy. Most má tři oblouky se zvětšujícím se rozpětím mostních polí (od pravého břehu 58,8 m, 61,4 m a 65,10 m). Na obou březích byly vybudovány podjízdny komunikace. Na nábrží kpt. Jaroše jednosměrná, na staroměstském břehu obousměrná. Současně se stavbou nového mostu probíhala, kromě již uvedených staveb na letenské straně, také velká rekonstrukce Revoluční třídy, jejíž niveleta se výrazně změnila.

Dokončený Švermův most byl uveden do provozu 29. září 1951. O dva roky později, 26. září 1953, na něj navázal Letenský tunel. Původně se předpokládalo, že tunelem a po mostě povede i trolejbusová trať. Byly zde provedeny i přípravné technické práce, ale po několika odkladech stavby bylo na sklonku 50. let rozhodnuto, že místo trolejbusů bude vedena autobusová linka. V roce 1997 bylo zavedeno nové pojmenování: Štefánikův most.

Text a foto: Mgr. Pavel Fojtík

Správná odpověď z čísla 8/2005: „Na obrázku je momentka z garáží nákladní dopravy (později Technických služeb) Dopravního podniku na rohu Sokolovské a Šaldovy ulice, dříve vozovny elektrických drah a koňky. Dnes je v rekonstruovaných objektech autosalon Mercedes. Záběr je pořízen vzhledem k SPZ obou vozidel v rozmezí let 1963 až 1964.“

Opět jsme citovali z dopisu jednoho z výherců minulého kola naší soutěže. Ani srpnový záběr vás nezaskočil, o čem vypovídá počet odpovědí, které došly na naši adresu do konce prázdnin. Přišlo 29 odpovědí a všechny byly správné, a tak postoupily do losování, které se uskutečnilo ve čtvrtek 15. září na jednání redakční rady. Štěstí se tentokrát usmálo na trojici Jaroslav Veselý, Pavel Lamberský a Jaroslav Horník, kteří obdrželi v létě vydané novinky Dopravního podniku – aktualizované vydání Historie pražské městské hromadné dopravy a Pražské autobusy 1925 až 2005.

Všem soutěžícím děkujeme za zájem a zaslání odpovědí a výhercům srdečně blahopřejeme!

Říjen a s ním přicházející prodlužování noci je vhodným časem na pátrání v historických análech, proto věříme, že si najdete alespoň chvilku času na rozluštění naší další hádanky. Ani tentokrát se nic nemění na datu, do kterého budeme čekat na vaše odpovědi; je jím poslední říjnový den, tedy 31. října. Pokusit štěstí se určitě vyplatí, neboť ve hře je zářijová novinka z produkce Dopravního podniku, kniha trojice autorů, Stanislava Linerta, Pavla Fojtíka a Ivo Mahela, Kolejová vozidla pražské městské hromadné dopravy a s ní opět Pražské autobusy 1925–2005.

Vaše znalosti z historie Prahy a městské hromadné dopravy jsou vynikající, a tak jsme přesvědčeni, že už víte, kde byl soutěžní snímek vyfocen. Neváhejte a pošlete nám svůj názor co nejrychleji. Korespondenční lístek, pohled nebo dopis označte heslem „Soutěž“ a zašlete ho na adresu: DP-KONTAKT (90124), Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9. Jako obvykle můžete také použít vnitropodnikovou poštu, potom zásilku označte: DP-KONTAKT, 90124, Sokolovská 217/42. K dispozici je vám i schránka

v přízemí budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti v sousedství vrátnice. (Právě do budovy Centrálního dispečinku by se měla redakce v průběhu října stěhovat.)

Předposlední možnost k soutěžení je zároveň sedmapadesátou příležitostí k napsání otázky – poznáváte místo na fotografii? **-bda-**



NAPSALI O NÁS

MF Dnes (19. 9. 2005)

Den bez aut se líbí desetitisícům Pražanů

Desetitisíce lidí se v sobotu i v neděli přišly do hostivařského depa podívat na staré i nové typy tramvají a autobusů. Pražská hromadná doprava totiž letos slaví 130 let od svého vzniku. Kvůli slavnostem bylo uzavřeno i Smetanovo nábřeží a Mánesův most. Na to, aby do historických částí města nepronikl žádný vetřelec v automobilu, dohlíželi strážníci. Nejvíce bylo postaráno o děti. Těch také přicházelo nebo přijíždělo na kolech nebo s babičkami a dědečky spousta. Čekaly na ně různé atrakce, trička potiskovaná na přání, samy si mohly omalovat křemeny a vsůdypřítomné byly i balonky. Pražský Dopravní podnik kromě nich rozdával také volné jízdenky na městskou dopravu a volné vstupenky do botanické a zoologické zahrady. Do zoologické zahrady bylo také možné zdarma odjet autobusy, které byly připraveny na nábřeží. Mezinárodní den bez aut již šestým rokem vyhláší Evropská

komise, je součástí Evropského týdne mobility, který trvá od 16. do 22. září. Cílem je podpora forem městské dopravy šetrných k životnímu prostředí.

Právo (19. 9. 2005)

Den bez aut mnoho Pražanů neakceptovalo

Už 130 let funguje v metropoli městská hromadná doprava. Praha, která podporuje hromadnou dopravu a vyhlásila v rámci Evropského týdne mobility Den bez aut, se však s velkou odezvou motoristů nesetkala. Přes den skutečně moc vozů nejezdilo, ale když se večer začali vracet obyvatelé hlavního města z víkendových výletů, byl Den bez aut jen utopií. To ovšem nijak nesnižovalo krásnou akci, při které se mohli svézt Pražané i zahraniční turisté čtyřicetkou historických tramvají. Pro automobilovou dopravu se uzavřelo Smetanovo nábřeží od Národního divadla přes Křižovnickou ulici až k náměstí Jana Palacha a Mánesův most. Někteří řidiči to nesli nelibě. „To jsou hovadiny. Za ty ceny, co

dneska chtějí za lístek na tramvaj, bych nikdy nejel,“ stěžoval si řidič zbrusu nového BMW.

MF Dnes (17. 9. 2005)

Vlaky mají více podpořit městskou dopravu

Vlaky, tramvaje a metro by se v budoucnu měly stát ještě důležitější součástí hromadné dopravy, než je tomu v současnosti. Především železnice se má v hlavním městě během příštích několika let dočkat zásadních změn. Tou hlavní bude dokončení projektu Nové spojení, které propojí hlavní a Masarykovo nádraží se stanicemi Libeň, Vysočany a Holešovice, čímž se především výrazně urychlí průjezd vlaků centrem města. „Neméně důležitá je však pro Prahu také výstavba nových železničních zastávek,“ uvedl náměstek primátora Jan Bürgermeister. Podle jeho slov je totiž hustota zastávek na železničních tratích v metropoli mnohem nižší, než je celorepublikový průměr. V současné době je jich totiž v provozu pouze 43 a to je podle Jana Bürgermeistra nedostačující. Podle odborníků vlaky ve městě nemají zcela nahradit metro ani tramvaje. Měly by však být jedním z dalších pilířů dopravy. **Vybral ing. Jan Urban**

VODOROVNĚ: A. Hromada slámy; potřeba kovoje; moc; jméno Edisona; rozkaz. – B. 1. díl tajenky. – C. Solmizační slabika; moře na Měsíci; rudná žíla; otázka (zastarale); zavinění; pulz. – D. Luční porost; polynský opojný nápoj; osudové znamení; silná káva; pryž. – E. Časopis pro ženy; africká antilopa; situace; přítok Dunaje; Tatranský národní park. – F. Čidlo zraku; dílčí údaje; vtékání; výčep; vada čoček; SPZ Olomouce. – G. Pozdrav; lahodný pokrm; peřej; český zpěvák; květenství šefíku; plovoucí kus ledu. – H. Milenec; forma; nízko; značka zápalek; islámský obyčej. – I. Domácky Doris; bájný mořský živočich; juviové ořechy; norek americký; ženské jméno. – J. Jméno prozaiika Pavla; dravý pták; kočkovitá šelma; tříště; Zeyerův hrdina; ono (anglicky). – K. 2. díl tajenky. – L. Stěží se držet (zastarale); Krokova dcera; vojenská jednotka; pcháč; starořecká bohyně sváru.

SVISLE: 1. Zánik života; buddhistická hrobka; značně. – 2. Zvuk trubky; ženské jméno; hnací stroj. – 3. Číslovka; slovenský souhlas; stepní hlodavec; SPZ Ústí nad Labem. – 4. Část těla; ženské jméno; orgány zraku. – 5. Jméno papouška; dveřní závěs; násoben. – 6. Umíněný zápor; druh lemura; odplata. – 7. Značka statampéru; svatební květina; část těla; značka telluru. – 8. Obluda; souprava vagonů; požívat tekutinu. – 9. Srst ovcí; herecká hvězda; polibek. – 10. Lesklý nátěr; palivo; vyklápečí vůz. – 11. Římská čtyřka; ohmatání; vysoký kopec; SPZ Rokycan. – 12. Haluz; součást oblečení; darovat. – 13. Městský notábl; mládě skotu; hnůj. – 14. Solisko; trhačí nálož; peklo (slovensky). – 15. SPZ Vsetína; produkt včel; minulý rok; a (maďarsky). – 16. Střešní zídka; přesný překlad; klekáni. – 17. Šlehaný pokrm;

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 9/2005: Zrnko vtípu vydá víc, než mnohá knížka moudrosti. (František Vymazal)

| | 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 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

dostihové sázení; opláchnout. – 18. Osobní zájmeno; řecké písmeno; italská řeka. – 19. Předložka; 1 000 kg; na kterém místě; anglický titul. – 20. Klyštýr; kaziti; římská šestka. – 21. Listnatý strom; mzda; mytický krasavec.

Pomůcka: adat, ajan, és, it, omen, trlit.

PaedDr. Josef Šach

Nový výtah ve stanici metra Florenc C

sové zastávce do ulice Ke Štvanici ve směru na Žižkov. Vedle výtahu zde vznikl ještě prostor pro obchodní vybavenost. Dolní úroveň výtahu se nalézá

v nově vybudovaném prostoru vedle pevného schodiště, který je možné v noční výluce uzavírat roletou.

Výtah je hydraulický bez strojovny typu AVOKA A 08 HD 06 O a je určen pro přepravu 8 osob s maximálním zatížením 630 kg. Překonává výškový rozdíl 5,6 m s maximální rychlostí 0,62 m/s. Výtah má mikroprocesorové řízení a je proveden v nerez. Kabina výtahu je průchozí a má hloubku 1 400 mm a šířku 1 100 mm.

Výtah je vybaven oboustranným dorozumívacím zařízením, kamerou v kabině i nad oběma vstupy a splňuje požadavky vyhlášky č. 369/2001 Sb. Ministerstva pro místní rozvoj, která stanoví požadavky na vybavení výtahů pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Projektantem výtahu byl Metroprojekt Praha a. s., dodavatelem stavby firma Stamet, s. r. o. a výrobcem vlastního výtahu firma VVS – České výtahy s. r. o. Pro Dopravní podnik inženýrskou činnost zajišťoval Inženýring dopravních staveb a. s.

Ing. Rudolf Pála, technický úsek a Josef Dotlačil, divize Metro

V pátek 22. července byl do zkušebního provozu uveden nový osobní výtah ve stanici Florenc C. Výtah spojuje vestibul stanice s uliční úrovní v těsné blízkosti Muzea hl. m. Prahy a je první etapou bezbariérového zpřístupnění této stanice na lince C a následně též celého přestupního uzlu Florenc. V závěru letošního roku by měl být dokončen a uveden do zkušebního provozu také osobní výtah z nástupiště do úrovně vestibulu situovaný vedle stanoviště přepravního manipulanta. Zahájeny již byly také přeložky inženýrských sítí podmiňující stavbu osobního výtahu ve stanici Florenc B, který je realizován za finanční spoluúčasti strukturálních fondů Evropské unie v rámci programu JPD 2.

Nově zprovozněný výtah ve stanici Florenc C je umístěn v přístavbě za výstupem z vestibulu k autobu-

Své další zamyšlení mohou začít tam, kde jsem před měsícem skončil. U zlodějí. Tentokrát se přesuneme z podzemí na povrch a z denní doby pod roušku tmy. Do nočních tramvají.

Nevím, jak často využíváte noční linky k cestám po Praze, já v současnosti nepříliš často. Ti, co využívají linky začínající pětikou pravidelně, tvrdí, že se jedná o adrenalinový sport. Nevím, co je na tom pravdy, ale určitě se nejedná o projížďku růžovou zahradou, na jejímž konci je spokojený spánek.

Jeden z mých kamarádů na cestu nočním spojem dlouho nezapomene, ani se mu nedivím. Po svatební oslavě, nikoliv v hlavní roli, se vydal z jednoho konce Prahy na druhý linkou č. 52. Před ním byla téměř hodinu dlouhá cesta, a tak si řekl, že nejlepším způsobem, jak si ukrátit čas, je si zdřímnout. A právě to se mu stalo osudným. I když měl doklady v bundě, kterou držel v sevření na sobě, byl okraden...

Sice to není pro nás jako dopravce nejlepší vysvědčení, ale naši cestující musí mít stále oči na stopkách. Jak povolí v ostražitosti, dostanou se do problémů a nesnází.

POZNÁMKY VLASTNÍMA OČIMA

A pak si zvolte v noci způsob dopravy. Pověst pražských řidičů taxisluzby není dlouhodobě nejlepší, s velkou pravděpodobností vám naučí svůj „smluvní“ cenu. Nebo pojedete MHD, zdřímnete si a budete bez všech dokladů. Skutečně to nejsou nejlepší vyhlídky.

Jen nezbyvá než doufat, že příhoda mého kamaráda byla skutečně pouze náhodná a její opakování je téměř nemožné. Pokud by to mělo být jinak, přimlouval bych se za policejní doprovod v těchto linkách, jen tak můžete získat pro MHD větší vážnost. Navíc se blíží chladné noci, a to pravidelně noční doprava podléhá jinému sociálnímu problému, bezdomovcům. Ale o tom už se také popsala spousta papíru.

Je to stejné téma jako výměna jízdních řádů na začátku a konci prázdnin. Píše se 30. srpna dopoledne, stojím na konečné Ústřední dálný DP a čekám na tramvaj linky č. 7. V tom se přičítá auto, z něj vyskočí muž, speciálním klíčem otevře místo pro jízdni řády, jedny

desky vymění za druhé, uzamkne a v autě mizí dál.

Za několik minut přichází starší dáma a kouká na jízdni řád, kdy jí pojedou další spoj. V tu chvíli si ji dovoluji upozornit, ať se do jízdniho řádu nekouká, neboť už byl vyměněn a ten, který studuje, bude platit až za dva dny...

V tu chvíli jsem si jen vzpomněl na všechny své nápady a postřehy k této problematice na stránkách DP-KONTAKTu. Ani nový útvar Zastávky léta zažitou praxi nezměnil. Možná by se mi dostalo odpovědi, že nejsou peníze, ale já si stejně myslím, že zákazník je náš pán, a tak by měl každý den najít na zastávce aktuální informace...

Možná je to naivní představa, ale z pohledu cestujícího užitečná.

Co vy na to?

Přeji co nejzajímavější podzimní inspirace.

-bda-

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V říjnu 2005 oslavuje 68. narozeniny:

František Sláma – E, odb. jíz. dokladů a tržeb (10).

V říjnu 2005 oslavují 65. narozeniny:

Jaroslava Jichová – E, odbor účetnictví (20),

Jan Májek – D, odbor přípravy provozu (33).

V říjnu 2005 oslavují 60. narozeniny:

Aleš Bittner – D, odd. rozvoj a prefer. dopravy (15),

Jiří Dvořák – SvT, provozovna Strašnice (39),

Jan Holík – M, služba ochran. systému (26),

Jan Hovorka – SvA, provozovna Hostivař (35),

Václav Král – SvM, odbor technické kontroly (24),

Miloš Muzikář – SvT, prov. Opravna tramvají (25),

Václav Olexa – M, služba ochran. systému (24),

Petr Pražák – SvT, odbor techn.- provozní (42),

Karel Proněk – PA, provozovna Klíčov (23),

František Rusý – M, sl. sděl. a zabezpečovací (31),

Jan Seidl – SvT, prov. Opravna tramvají (39).

V říjnu 2005 oslavují 50. narozeniny:

Lubomír Čabelka – M, úsek dopravní (17),

Petr Dohun – M, služba staveb a tratí (16),

Pavel Hájek – SvT, provozovna Vokovice (31),

Alena Hauptová – M, služba staveb a tratí (32),

Olga Chodorová – S, jednotka Zásobování (21),

Petr Koudelka – DC, prov. Vrchní stavba (14),

Jaroslav Kriebel – SvA, provozovna Kačerov (25),

Jaromír Kubánek – PA, provozovna Vršovice (10),

Pavel Majcharčík – B, hasičský záchr. sbor (31),

Lubomír Malík – PA, provozovna Kačerov (18),

Jiří Osvald – M, úsek dopravní (30),

Eva Radová – SvA, provozovna Řepy (17),

Josef Říha – PA, provozovna Kačerov (32),

Božena Smolíková – SvT, oddělení OTR (20),

Anna Smolová – P, odbor soc. péče a KV (10),

Miloš Svoboda – PT, provozovna Motol (18),

Vladimír Svoboda – PT, provozovna Žižkov (10),

Stanislav Šabat – SvM, odbor údržby vozů (32),

Vladimír Vegracht – DCT, provozovna Měšín (32). Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtěli být zveřejnění) srdečně blahopřejeme!

Do starobního důchodu odešli:

Jaroslava Jehličková – S, Správa nemovit. majetku (18),

Marie Krčilová – D, odbor přepr. kontroly (11),

Zdeněk Ladýř – PA, provozovna Klíčov (19),

Jaroslava Nouzáková – D, odb. informač. servisu (18),

Jana Podhorská – D, odbor přepr. kontroly (12),

František Proksch – PT, provozovna Kobyličky (12),

Jiřina Rožničková – SvT, provozovna Pankrác (33),

Stanislav Tvrď – D, odb. řízení a kontroly prov. (39).

Do invalidního důchodu odešla:

Anna Čepeláková – DCT, provozovna Měšín (38).

Upřímně děkujeme za práci vykonanou ve prospěch

Dopravního podniku.

Vzpomínáme:

24. srpna nás ve věku 57 let opustil pan Jaromír Miler – DCT, provozovna Měšín, který v DP pracoval 36 let.