

číslo **1**

leden 2006 / ročník 11 zdarma

DP KONT@KT

Slovo předsedy redakční rady
do nového desetiletí
(06)

Sváteční čas v Dopravním podniku
(16)

Město trolejbusů Ústí nad Labem
(22)



Změna je život

Petr Malik, šéfredaktor

Vážené kolegové, opět držíte v rukou DP-KONTAKT, dovolím si tvrdit už osvědčený měsíčník, přesto je mnoho věcí jinak.

Nové grafické podoby jste si už zcela jistě všimli. Můžete se ptát, proč jsme k tak radikální změně přistoupili. Jak už to v životě bývá, důvodů se sešlo více. Starý grafický kabátek jste vidali pět let, tedy stejně dlouho jako ten první z počátků existence DP-KONTAKTu. Deset let je poměrně dlouhá doba a za tu se DP-KONTAKT poměrně výrazně změnil.



Titulní strany DP-KONTAKTu v průběhu deseti let jeho existence.

Můžeme ho srovnat s dítětem. Z novorozence se stal školák, jehož kabátek by měl být podle posledního střihu, aby si mezi svými spolužáky nepřipadal špatně. O to jsme se při změně snažili, našim přáním bylo, aby to byl slušivý a zároveň přitažlivý oblek pro všechny jeho čtenáře.

Dnes už to nejsou jen zaměstnanci Dopravního podniku, ale i početná odborná i laická veřejnost. Někteří jsou pravidelnými čtenáři, jiní výtisky listují náhodně, ať již v tištěné nebo elektronické podobě.

Významný posun zaznamenal i obsah samotného DP-KONTAKTu. Čtyřstránková úvodní čísla už jsou zapomenuta, v minulých dvou letech se průměrný počet stran pohyboval okolo třiceti na jedno číslo. Znamená to jediné, stále vám můžeme nabízet zajímavé informace a navíc měsíčník může být dostatečně pestrý na to, aby si v něm to své našla drtivá většina čtenářů.

V poslední době už DP-KONTAKT rozhodně nebyl novinovým zpravodajem, jak začínal, ale stal se magazínem, chcete-li časopisem. Proto jsme také přistoupili k sešívání DP-KONTAKTu.

Mění se také naše okolí. Kvalitní a velké fotografie jsou dnes nezbytnou součástí každého periodika, deníků, o týdenících a měsíčníků ani nemluvě. Před pěti lety jsme i my začali více dbát na fotografie, je jich více a snažíme se, aby byly větší. Nový formát v tomto trendu pokračuje. Články chceme doplňovat zajímavými a atraktivními celostránkovými snímky.

Další změnou, kterou redakce v poslední době prošla, je přestěhování. Možná jste to zaregistrovali v tiráži posledních dvou čísel minulého ročníku, ale raději připomínám, že od konce října už nás najdete v budově Centrálního dispečinku Dopravního podniku Na Bojišti. Shodou okolností před pěti lety jsme se také přestěhovali a následovala změna grafické podoby DP-KONTAKTu. Ale žádnou zákonitost v tom nehledejte. Na stěhování v Dopravním podniku si zřejmě musíme zvyknout. Přesně před rokem mi jeden z kolegů říkal, že je v Dopravním podniku třicet let a po šesté se stěhuje. Prý to přichází se železnou pravidelností po čtyřech až pěti letech, to zatím nedokážu posoudit, ale během deseti let jsem se stěhoval dvakrát...

Nyní už k prvnímu číslu jedenáctého ročníku. Přes všechny změny, které v posledních týdnech nastaly, chceme, aby obsah zůstal co nejpestřejší. Stejně jako je každodenní dopravní život. Zůstává zachována historie, Pavel Fojtík uzavírá seriál o pražských mostech, další seriál už pomalu vzniká v jeho hlavě a pravidelná rubrika Vlastníma očima byla změněna na Poslední zastávku, možná méně kritickou, o to více pohodovou.

Na současné dění v městské hromadné dopravě reaguje Zdeněk Došek, tentokrát se vás snažíme inspirovat příklady z Ústí nad Labem a nechybí návrat k předvánočním akcím Dopravního podniku. Nemůže chybět ani hit posledních dnů a týdnů – nová tramvaj 14T, která druhou prosincovou neděli přijela do Prahy a vy ji můžete pravidelně spatřit v pražských ulicích. Ať vás DP-KONTAKT zahřeje v mrazivých lednových dnech.

DP-KONTAKT

List pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti | Sídlo redakce: Praha 2, Na Bojišti 5, č. dveří 531, telefon: 296 192 025, e-mail: malikp@dpp.cz
 Redakční rada: Ing. Zdeněk Došek (předseda), Mgr. Milan Slezák, Ing. Jan Urban, Ing. Marie Lásková a Ing. Viktor Baier | Šéfredaktor: Ing. Petr Malik
 Grafická úprava: Mgr. A. Martin Procházka | Sazba: Hynek Pech | Výroba: SOFIPRIN Praha | MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 | Uzávěrka tohoto čísla: 29. prosince 2005

Obsah

Tramvaje
(04)

Aktuálně
(05)

Z podniku
(10)

Historie
(14)

Z podniku
(15)

Zajímavosti
(18)

Odjinud
(22)

Ptáte se...
(24)

Zajímavosti
(25)

Seriál
(28)

Aktuálně
(29)

Než vystoupíte...
(30)



Dáma na kolejkách

Daniela Tůmová

V neděli 11. prosince v brzkých ranních hodinách byla do hostivařského depa přivezena tolik očekávaná nová nízkopodlažní tramvaj z Plzně. O dva dny později se ukutečnila zkušební jízda se zástupci Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti společně s představiteli hlavního města Prahy v čele s primátorem Pavlem Běmem.



Nová tramvaj právě projíždí okolo Rudolfinu. Foto © Petr Malík

Po ukončení homologačního procesu budou moci Pražané i návštěvníci hlavního města využívat všech výhod tohoto vozu. Cena nové tramvaje je 56 480 000 korun a v blízké budoucnosti přibudou další vozy. V současné době probíhají homologační zkoušky prvních dvou tramvajů typu 14T a od roku 2006 budou zahájeny pravidelné dodávky těchto tramvajů. Bude tak nastoupena cesta zásadní obnovy vozového parku tramvajů v hlavním městě Praze.

Technické parametry

Tramvaj 14T je jednosměrné nízkopodlažní pětičlánkové vozidlo délky 30,25 a šířky 2,46 metrů. Skříň vozidla je uložena na třech trakčních podvozcích. Moderní

možnost dynamické jízdy se zrychleními, která jsou potřebná při pohybu vozidla v náročném městském provozu k rychlé přepravě cestujících. Zároveň zajišťují výkonné provozní brzdění elektrodynamickou brzdou. Elektrodynamická brzda je rekuperační a při brzdění vrací elektrickou energii do trolejové sítě. Pokud síť nemůže energii přijmout, dochází automaticky bez zásahu řidiče k brzdění do odporů. Vždy dva motory jsou napájeny jedním trakčním měničem s moderní IGBT technikou. Pohon a elektrodynamická brzda mají mikroprocesorové řízení vyvinuté společností ŠKODA. Vysokou bezpečnost vozidla vedle provozní elektrodynamické brzdy dále zajišťují na každé nápravě pasivní kotoučové brzdy s elektrohydraulickým

opatřen nerezovými svíslými a vodorovnými zachytnými tyčemi.

Ve vozidle je pamatováno na usnadnění nástupu, výstupu a umístění vozíku cestujícího s omezenou pohyblivostí. Vozidlo je vybaveno vnějším a vnitřním informačním systémem, možností hlasového informování cestujících a možností dorozumívání cestujících s řidičem. Řidič má k dispozici mimo zpětná zrcátka i kamerový systém, což umožňuje sledování prostoru vně a uvnitř vozidla. Účelně je řešeno i vnitřní osvětlení s integrovanými reproduktory pro audio informace. Větrání je řešeno výkonnými jednotkami, které jsou umístěny na střeše, odkud je čerstvý vzduch veden do prostoru cestujících nadokenními kanály. Pro horké letní dny je prostorná kabina řidiče oddělena prosklenou stěnou od prostoru cestujících a vybavena klimatizační jednotkou. Životnost vozidla je počítána na dobu minimálně třiceti let a opravdu velká pozornost při konstrukci vozidla byla věnována provozním a technologickým požadavkům odběratele.

Tramvaj budí respekt

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost v podobě nové tramvaje dostává první ze série nízkopodlažních tramvajů označených výrobcem 14T. Byla vytvořena na základě dlouholetých zkušeností a nejnovějších technických poznatků odborníky ŠKODA Transportation s. r. o., ŠKODA Electric s. r. o., VÚKV a dalších spolupracujících českých a zahraničních společností. Vozidlo plní příslušné české a evropské normy, platné předpisy a zvláště specifické požadavky odběratele a zároveň provozovatele, které byly formulovány technickou specifikací výběrového řízení. Když jela nová tramvaj ulicemi Prahy, všichni kolemjdoucí se na ni dívali s velkým zájmem a ona vědoma si své důležitosti, vypadala jako opravdová dáma. A možná budila u lidí ve svůj velký den trochu respekt, protože při pohledu zepředu vypadá nová tramvaj téměř až přísně. Věříme, že se bude líbit našim cestujícím...



Takto tramvaj „dojela“ do Prahy. Foto © Pavel Fojtík

a účelné uspořádání interiéru, který byl včetně kabiny řidiče vyřešen českými designery a českými projektanty, má 69 míst k sezení a 210 míst pro stojící cestující, tedy celkovou maximální přepravní kapacitu 279 míst. Výtvarné řešení vnějšího vzhledu, čela a zadní části vozidla bylo svěřeno firmě Porsche Design. Dle slov hlavního inženýra Ladislava Müllera je každý ze tří trakčních podvozků opatřen dvěma asynchronními motory. Jmenovitý výkon motoru je 90 kW, vozidlo tedy disponuje celkovým jmenovitým výkonem 540 kW. Motory dávají vozidlu

řízení a doplňují je elektromagnetické kolejnicové brzdy zavěšené mezi koly na každé straně podvozku.

Minimální životnost je třicet let

Velká péče je věnována komfortu pro cestující a pracovnímu prostředí řidiče. Pro nástup cestujících slouží čtyři dvoukřídle vně představné dveře, jejichž světlost průchodu je 1 300 mm, takže je umožněn výstup i nástup dvěma proudy. V zadní části jsou jedny jednokřídle dveře. Pro bezpečnost stojících cestujících je interiér

Kolektivní smlouva na rok 2006 podepsána

Helena Fliegelová, úsek personální

Příznivá zpráva pro všechny zaměstnance Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Kolektivní smlouva na rok 2006 byla podepsána, sociální smír zůstává zachován. To je výsledek dlouhých jednání, která probíhala mezi vedením společnosti a zástupci čtrnácti odborových organizací.



Předseda představenstva Radovan Šteiner a mluvčí odborů Jiří Obítko po podpisu kolektivní smlouvy na rok 2006. Foto © Pavel Fojtík

V závěru měsíce listopadu a začátkem prosince 2005 pokračovala tvrdá, ale korektní jednání o nové podobě podmínek odměňování zaměstnanců, sociálním programu a dalších nadstandardních výhodách pro zaměstnance. Po sérii složitých jednání a kompromisů mezi zaměstnavatelem a zástupci odborových organizací došlo k vzájemné dohodě o 6% nárůstu mzdových tarifů za podmínky dosažení dalších úspor v personálních a provozních nákladech. Hodnota poukázky na stravování byla zvýšena na 75 Kč a dohodnuty finanční benefity a další nadstandardní výhody ze sociální oblasti – například stravenka za práci přesčas, prodloužení dovolené o jeden týden, poukázka na rehabilitaci ve výši 1 000,- Kč. Z kolektivních jednání vyplynul soubor koncepčních úkolů, na jejichž řešení se začne pracovat již od měsíce ledna 2006.

Co podpisu předcházelo?

Na základě shody ve všech oblastech bylo dohodnuto, že zaměstnavatel připraví na jednání 12. prosince kolektivní smlouvu k podpisu. Odborová organizace Unie pracovníků v dopravě, bez souhlasu ostatních odborových organizací, zaslala předchozího dne v pozdních nočních hodinách návrhy na změny v oblasti odměňování přepravních kontrolorů a odmítla ji jako jediná podepsat. Ostatní odborové organizace takový postup označily za nekorektní a v rozporu s předchozí dohodou. K odsouzení postupu odborové organizace Unie pracovníků v dopravě

Foto © Pavel Fojtík



došlo také ze strany zaměstnanců odboru přepravní kontroly a zástupců odborářů přepravní kontroly v písemném stanovisku k odmítnutí podpisu kolektivní smlouvy, kde většina zaměstnanců přepravní kontroly vyjádřila nesouhlas s tím, aby Unie pracovníků v dopravě mluvila jejich jménem.

K podpisu kolektivní smlouvy odborovou organizací Unie pracovníků v dopravě došlo ve čtvrtek 15. prosince 2005.



Ohlasy odborů

Kolektivní vyjednávání reprezentuje dlouhé týdny jednání a mnoho kompromisů. Do uzávěrky se nám podařilo zajistit několik hlasů zástupců odborových organizací k právě skončenému vyjednávání.

Milé kolegyně, vážení kolegové,

kolektivní vyjednávání skončilo. Kolektivní smlouva pro rok 2006 je všemi odborovými organizacemi ve shodě podepsána, a tedy platná pro všechny zaměstnance Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Sociální smír byl uzavřen po velmi tvrdém, avšak konstruktivním postupu při zdoluhavých jednáních. Konečný podpis pod kolektivní smlouvu na rok 2006 byl dosažen mnoha kompromisy zúčastněných stran s výsledkem, že není vítězů, ani poražených, ale spokojený je zaměstnanec.

Vážení zaměstnanci, na prahu nového roku 2006 přeji za Odborovou organizací DP-Metro i jménem svým mnoho štěstí, spokojenosti a zdraví vám i vašim blízkým.

Jiří Obítko, předseda

Poděkování

Ačkoli se to teď, kdy je kolektivní smlouva pro rok 2006 podepsána, jeví už jako nedůležité, je třeba vzpomenout, že za tímto výsledkem je mnoho práce všech zúčastněných. Protože tentokrát předkládala návrh kolektivní smlouvy odborová strana,

bylo třeba nejprve dojít k vzájemné shodě alespoň mezi odboráři, což se po dlouhém vyjednávání a řadě ústupků, které nakonec musela provést každá z organizací, podařilo. A nastalo druhé kolo – vyjednávání se zaměstnavatelem. Jednání byla tvrdá, ale korektní. Poděkování patří oběma zúčastněným stranám, zaměstnavatelské straně navíc za poskytovaný servis – zápisy z jednání i průběžné zpracovávání potřebných podkladů.

Za ZOOS DP Praha – ředitelství
Ing. Eva Smolařová

Aktivní přístup z Motola

Na rozdíl od minulých let do letošního vyjednávání zasáhla, a to aktivním způsobem, i naše organizace. Přestože ne všechno, co se dojednalo, odpovídá představám ZO OSD Motol, považujeme uzavření kolektivní smlouvy na rok 2006 za pozitivní. Znamená to jistotu a klid pro práci zaměstnanců Dopravního podniku, a to v této neklidné době plně sociálních nejistot je prioritní. Pozitivem je slušný nárůst tarifů, negativem pak snížení příplatku za praxi, znamenající zvýhodnění nových zaměstnanců oproti jiným, zde již déle působícím, a to dle našeho názoru není správné. V novém roce s novou kolektivní smlouvou vše dobré vám přeji jménem celé ZO OSD Motol. Jiří Zabloudek

Kvalitnější smlouva

Kolektivního vyjednávání pro rok 2006 se naše odborová organizace zúčastnila jako jedna z posledních vzniknuvších v rámci DP – a tak mnoho našich připomínek (byť jen k návrhu kolektivní smlouvy) nebylo ani stranou odborů akceptováno – přesto je na místě říci, že odborová organizace Odbory Dopravního podniku je toho mínění, že **Kolektivní smlouva na rok 2006** je dokumentem kvalitnějším své o rok mladší sestřičky, a z tohoto titulu jsme pod ni svůj podpis připojili.

Za odbory Dopravního podniku
Pavel Ďuran



Slovo předsedy redakční rady do nového desetiletí

Ing. Zdeněk Došek, s poděkováním za příspěvní Kateřině Hildebrandové a Ing. Vladimíru Mravcovi

Vážený čtenáři DP-KONTAKTU, vážení kolegové, v polovině minulého měsíce se konalo setkání členů redakční rady DP-KONTAKTU s vedením podniku a většinou pravidelných přispěvatelů, jehož účelem bylo připomenout si deset let našeho „Listu pracovníků Dopravního podniku hlavního města Prahy“. Setkání bylo nejen příležitostí k malé oslavě tohoto výročí, ale zároveň ke stručnému pohledu na posledních 10 let v životě našeho podniku, pestře zachyceného na tisících stránkách DP-KONTAKTU.

Uplynulých 10 let bylo obdobím navazujícím na 1. polovinu 90. let 20. století charakterizovanou prudkým růstem vlastnictví a používání osobního automobilu, který byl v Praze doprovázen výsledně zhruba 20% poklesem počtu cestujících městskou hromadnou dopravou. Začátek 90. let byl též obdobím prudkých střetů o podobu Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti (DPP), ve kterém nakonec zvítězila integrační linie, to znamená podnik provozující metro, tramvaje, autobusy včetně dvou lanovek jako jeden koordinovaný a úzce spolupracující celek, který je jádrem dnešního regionálního systému Pražské integrované dopravy. Že šlo o vítězství rozumu svědčí to, že již od poloviny 90. let byl pokles počtu cestujících zastaven, situace se stabilizovala a Praha se dnes může právem pyšnit zcela výjimečnou dělbou přepravní práce motorizované dopravy ve světovém měřítku s 57 % cestujících MHD vůči 43 % vyznačující individuální automobilové dopravy. Právě toto období je pozadím na detailním portrétu velkého podniku veřejných služeb zachyceném více než 120 měsíčníky. Je to období, ve kterém DPP působil na krásném „hřišti“ našeho hlavního města jako významný hráč. Svědčí o tom nová prodloužení metra a tramvají, rekonstrukce a opravy tratí, výrazná obnova vozového parku, úspěšné překonání jedné z nejhorších živelných katastrof v historii města, objektivně prokazatelné výsledky, i když jen stále započatého Programu kvality služby, certifikace ISO 9001 hlavních opravárenských i dalších aktivit. A především převážná většina spokojených cestujících: ve velkém mezinárodním srovnávání 9 evropských velkoměst v rámci projektu BEST v roce 2005 zaujímá Praha mezi metropolemi jako jsou Barcelona, Berlín, Kodaň, Ženeva, Helsinky, Oslo, Stockholm

a Vídeň první místo spolu se Ženevou se třemi ukazateli z celkem deseti, ve kterých její veřejná doprava získala nejvyšší skóre spokojenosti z celkem 1 000 telefonických interview (s 3. nejvyšším podílem návratnosti odpovědí ve výši 52 %). Je třeba těchto výsledků umět užívat v marketingu! Výsledky zřetelně naznačují, že na to máme a musíme být sebevědomým provozovatelem a městským aktérem, jak o tom dále svědčí i výsledky pražské veřejné dopravy v hlubším a detailnějším porovnávání na mezinárodním poli. Praha, jak již bylo zmíněno v článku o 56. kongresu UITP v Římě, patří mezi 10 pozitivně nejcitovanějších měst v **Databázi mobility ve městech**, kde UITP na základě 120 ukazatelů srovnávala dopravní systémy 50 velkých měst z celého světa. Z mnoha námátkou alespoň 2 citace:

„Mezi neúčinnější systémy veřejné dopravy v produkci místokm lze citovat města, jejichž mzdové náklady na zaměstnance jsou relativně laciné, jako je Sevilla, Budapešť, Praha,

podíl ročního národního hrubého domácího produktu na hlavu s předpokladem, že cestující vykoná každý týden v roce 10 cest veřejnou dopravou. Stejně jako u grafu s cenami jednotlivých jízdenek jsou souhrnné cenové úrovně jízdného v italských městech a Praze nejlacinější ve srovnání s městy ve Francii, Německu, Rakousku, Španělsku, Polsku a Velké Británii.

Vysoce komplementární k této studii je **projekt UITP o struktuře nákladů a příjmů v autobusové městské veřejné dopravě**.

Dne 15. července 2004 podepsal generální ředitel Ing. Milan Houfek dohodu o účasti na tomto projektu spolu s generálním sekretářem UITP Hansem Ratem a Prof. José Viegasem, ředitelem lisabonské konzultační agentury TIS, jako řešitelem projektu, obsahující doložku o záruce o důvěrném nakládání s předanými daty v rámci připojeného dotazníku. O rok později, 16. srpna 2005, obdržel DPP konečnou individuální zprávu od pana Vasco Móry z TISu. Projekt srovnával vzorek deseti dopravců převážně



Foto © Boris Tričkovič

Newcastle. To ukazuje na skutečnost, že výkony Singapuru, Madridu, Helsinek a Kodaně lze vysvětlit spíše jejich nadprůměrnou účinností... Na kritéria nákladů na cestu a osobokm mají vliv mezi jiným též počty cestujících veřejnou dopravou. Systémy veřejné dopravy britských měst (s výjimkou Londýna), které mají náklady na produkci dost nízké, si v tomto kritériu stojí hůře z důvodu jejich nízké atraktivit. Vysoký stupeň obsazenosti vozidel (jako v Lisabonu, Římě, Turínu, Budapešti, Praze a Singapuru), i když může být méně příznivý z hlediska pohodlí cestujících, je na druhou stranu důležitým faktorem produktivity.“

Ve studii Evropské komise o cenové politice veřejné dopravy ve 47 městech z 9 zemí Evropy je v tomto kontextu výmluvný **graf souhrnné cenové úrovně jízdného** jako neváženého průměru ceny nejlacinější jednotlivé jízdenky a koše nejlacinějších časových (předplatních) jízdenek. Graf ukazuje cenové úrovně pro cesty v délce 5 km jako

z Evropy na základě ukazatelů produkce, ukazatelů nákladů, ukazatelů příjmů a ukazatelů krytí nákladů. V individuální zprávě vypracované pro DPP jsou prezentovány grafy, které nám umožňují pochopit naši vlastní pozici/postavení v souboru společností zapojených do této analýzy.

Jen pro ilustraci, odborníci z TISu hodnotí jako zajímavé výsledky ukazatelů produkce průměrnou obsazenost vozidla vysoko nad střední hodnotu, nejvyšší cestovní rychlost, velmi dobré ukazatele efektivnosti produkce. Připomínají však nízký počet řidičů na vozidlo. Důležité jsou závěry na základě ukazatelů příjmů, které se logicky odvíjejí od grafu celkové cenové úrovně jízdného ze studie Evropské komise. Tyto závěry by měly v budoucnosti vést k **zaměření pozornosti na management příjmů**, především na vztah rozdílu cen jízdného za uskutečněné cesty mezi časovými jízdenkami a jednotlivými jízdenkami.

O tom, že DPP je ceněn nejen v rámci mezinárodních srovnávání, ale i ve dvoustranných vztazích s významnými dopravci, svědčí malá citace z návrhu Smlouvy o přátelství a spolupráci, kterou nabízí Metropolitano de Lisboa (Metro Lisbon):

1. *Portugalsko a Česká republika jsou dvě země, které významně přispěly k šíření evropské civilizace ve světě.*



2. *Jako prospěšné se ukazuje, aby již existující vztahy mezi oběma sítěmi veřejné dopravy v Lisabonu a Praze byly prohloubeny v rámci podniků za ně zodpovědných, a to jako příspěvek k Evropě, která se konsoliduje, a ve které vznikají nová pravidla hry.*

3. *Pro podniky provozovatelů tato nová situace v Evropě znamená zvýšený stupeň soutěže a přináší růst odpovědnosti za rozvoj obou hlavních měst a za dobrou kvalitu života a mobilitu občanů jejich měst.*

Budoucnost MHD a DP-KONTAKTu

Stejně jako se ve slunci při pohledu z Vyšehradu leskne Vltava odrazy tisíců vlánek, stejně rozmanitý je i jazyk článků DP-KONTAKTu. I podoba našeho měsíčníku doznává poměrně zásadní změny. Jeho redakce sídlí nově na Centrálním dispečinku v rámci jejího převedení pod dopravní úsek a nová podoba časopisu vychází z popudu jeho vedení jako výslednice výběru návrhů předložených dvěma grafickými ateliéry. Stejně tak nové desetiletí nebude ani pro DP-KONTAKT, ani pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společností vstoupením do stejné řeky. Byl-li **případ Altmark** sporem o jednu regionální linku v Německu mezi dvěma malými dopravci, který dokázal na řadu let zpomalit evropskou debatu o návrhu nařízení Rady a Evropského parlamentu o veřejných službách v přepravě cestujících, je v Čechách nejnověji podávána stížnost přímo Evropské komisi jedním z krajských dopravců en bloc vůči provozovatelům MHD „*vlastněným a dotovaným městskými úřady, kteří ... jsou provázáni s městskými a krajskými samosprávami, jsou finančně nezdravými*

subjekty, mají špatnou vybavenost a nejsou schopni poskytovat dopravní služby odpovídající kvality“.

Podle názoru právních zástupců tohoto dopravce „*taková situace ... jasně porušuje zásadu právní jistoty a kontinuity veřejných služeb ... a povede k další nadměrné náhradě neefektivním dopravcům z veřejných zdrojů.*“ Přestože jsou městským dopravním podnikům vyčítány doplňkové komerční činnosti, jako například pronájem reklamních ploch, nemovitého majetku a poskytování veřejných služeb, je jedním dechem ve stejném textu upozorňováno na skutečnost, že „*poskytování MHD nespadá de facto do zajišťování základní dopravní obslužnosti, ani nejde o poskytování veřejné služby ve veřejném zájmu, a naopak jde a mělo by jít o zcela komerční aktivitu*“.

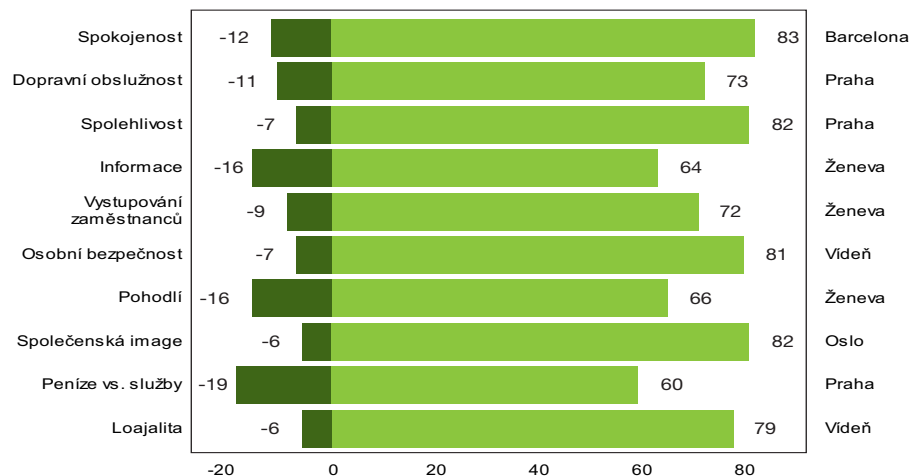
Podobná tvrzení lze sice vnímat jako jeden z vrcholů dialektiky, jsou však v přímém protikladu s po desetiletí uznávanou evropskou praxí, že na dopravce jsou v sektoru veřejné dopravy ukládány veřejnými úřady požadavky v podobě závazků veřejné služby. Jelikož příjmy z jízdného často nedostačují k pokrytí provozních nákladů, bylo evropským společenstvím uznáno, že úřady by měly za plnění těchto závazků poskytovat kompenzaci.

Výše vyrovnání finančních břemen vyplývajících pro podniky se určují společnými postupy stanovenými v článcích 11 až 13 **Nařízení č. 1191 z roku 1969**, které též stanovují detailní pravidla pro kalkulaci úrovně kompenzace, je jimi vyžadována účetní transparentnost a též, aby se náklady

má za cíl nařízení zjednodušit a učinit ho pružnějším. Pozicí České republiky je konstatováno, že návrh je oproti nařízení č. 1191/69 kvalitnějším a konzistentním právním textem. Nový návrh stanoví pouze dva hlavní způsoby zadávání smluv, a to buď nabídkovým řízením anebo přímým udělením. Metody pro náhradu za závazky veřejné služby bez nabídkového řízení, tj. s přímým udělením, jsou založeny na pevně stanovených zásadách práva Společenství: zákaz nadměrných náhrad a křížových dotací, oddělené účty, reálné náklady, zlepšování kvality a účinnosti. Proto toto přímé zadávání dopravních výkonů bude tržně orientované a podniky budou podléhat hodnocení na základě svých nákladů. Nepodstatné je, zda dopravu v závazku veřejné služby budou provozovat veřejné nebo soukromé podniky. Zakázky na veřejné služby budou uzavírány na dobu určitou. Evropské dopravní podniky se cílenými restrukturalizačními opatřeními připravují na snížení svých nákladů, zvláště pak za výkony jízdního provozu. Interní výpočet nákladů je uspořádán tak, aby podniky mohly odděleně vykazovat náklady za režijní úkoly a úkoly managementu, za infrastrukturu a za výkony jízdního provozu.

Situace v České republice jak pro provozovatele, tak i pro zadavatele, bude velmi náročná. Návrh Nařízení byl předložen k urychlené diskuzi a projednání na všech úrovních, tzn. především ve Sdružení dopravních podniků ČR, aby se k němu vyslovili největší dopravci, neboť

Nejlépe dosažené výsledky spokojenosti v roce 2005 – BEST

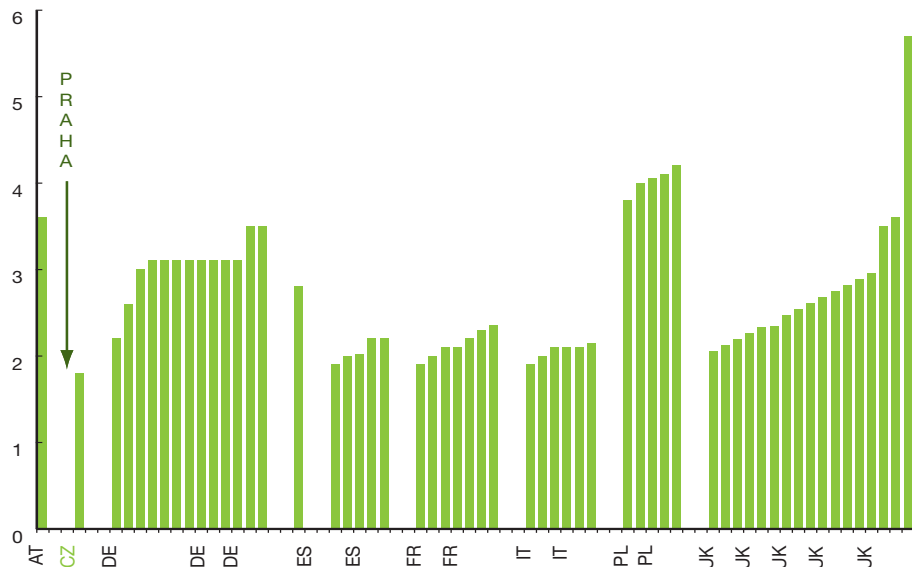


plynoucí ze zachování závazku vypočítávaly na základě účinného řízení podniku a poskytování dopravních služeb v přiměřené kvalitě. Toto nařízení je stále v platnosti, rozvoj stále více konkurenčního prostředí i v odvětví městské veřejné dopravy však vyžaduje nový transparentnější rámec pro závazky veřejné služby pro udělování výhradních práv a náhrad za tyto závazky. Nová, již **třetí verze návrhu Nařízení o veřejných službách z 20. července 2005**

je třeba připravit strategie, s jakou by měly dopravní podniky do tržního prostředí vstupovat. Ke stanovování strategií je třeba se otevřít ke zkušenostem z jiných zemí, ze kterých zvláště důležité jsou zkušenosti ze Skandinávie, kde je přibližně 15 let uplatňována liberalizace trhu veřejné místní dopravy osob. Je třeba vzít v úvahu i stanoviska velkých dopravců, jako jsou dopravní podniky Atén, Barcelony, Berlína, Bruselu, Budapešti, Lisabonu, Londýna,

Milána, Paříže, Říma, Rotterdamu a Vídně, sdružených do Skupiny velkých metropolí. Podle jejich názoru by uživatelé veřejné dopravy měli mít možnost využívat výhod integrovaných systémů veřejné dopravy. Integrace musí pokrývat vlastní přepravní služby, přestupy, tarify, informování, marketing a další aspekty.

Souhrnné cenové úrovně jízdného ve vztahu k HDP – srovnání 47 měst



Vztahy mezi úřadem a provozovatelem musí vyústit ve stanovení obecných cílů a jasné rozdělení povinností a závazků. Nejlepším prostředkem k tomu je forma smlouvy. V této souvislosti bylo uzavřeno výběrové řízení na studii s názvem „Smlouvy o veřejné službě v sektoru městské veřejné dopravy po Altmarku“, na kterou Evropská komise obdržela tři nabídky. Smlouva na vypracování studie měla být podepsána před koncem roku 2005.

K některým členům Skupiny velkých metropolí máme blízko skrze Klub kvality CYQUAL – Paříž, Brusel, Berlín, další jako Budapešť či Vídeň jsou doslova za humny. Proč je z 50 měst z **Databáze mobility UITP** Vídeň – spolu s Helsinkami a Singapurem – hodnocena jako neúspěšnější město? Udržení podílu veřejné dopravy na trhu je připisováno k dobru politikům zodpovídajícím za dopravu ve městě: omezování používání automobilu, průběžné investice do veřejné dopravy, rozšiřování kolejové dopravy, vysoká a stále stoupající nabídka služeb, optimalizace provozních nákladů.

O tom, že Vídeň je příkladem z „nejlepší praxe“, svědčí i základní údaje ze „**Srovnávací analýzy vybraných společností zabezpečujících MHD, kterou pro DPP v listopadu 2004 vypracoval Roland Berger Strategy Consultants**“: z počtu místokm celkem zaměstnance, vyjádřeno ukazatelem v miliónech místových km roční nabídky na osobu ve výši 1,39 v Praze, 1,69 v Budapešti, 1,82 ve Vídni a 0,86 v Amsterdamu vyvozují konzultanti komentář, že z výkonu na zaměstnance se dá dobře

sledovat snaha o zvýšení efektivity v BKV Budapešť a Wiener Linien – přičemž DPP a amsterdamský GVB z tohoto pohledu stagnují a dosahují nejnižších hodnot tohoto ukazatele.

O tom, jaká cesta vede k podobným výsledkům efektivity, velmi zasvěceně hovořil **pan Hartmut Schmidt, ředitel**

Angebots-strategie – strategie nabídky, z BVG Berlín při své prezentaci 27. června 2005 pro vedoucí pracovníky DPP. Ani snížení počtu zaměstnanců na 11 000 (z původních 23 000 v počátcích 90. let) a zvýšení stupně krytí provozních nákladů příjmy z provozu na 86 % nejsou podle jeho tvrzení konečnými výsledky transformace tohoto berlínského dopravce. To vše při zachování sociálního smíru a slučování dvou podniků s různými mentalitami. Berlínští kolegové od pádu berlínské zdi trpělivou prací vycházející z hluboké znalosti prostředí, ve spolupráci s partnery dopravci jak z Německa tak prostřednictvím benchmarkingů s nejlepšími „případy z praxe“, jako jsou dopravní podniky Barcelony, Vídně, Paříže a Bruselu, usilovali o zásadní technologickou proměnu na špičkové úrovni a zavádění moderních manažerských metod. Příležitostí ještě hlouběji se s touto cestou seznámit by měl být stánek BVG na **pařížském „Evropském salonu mobility“**, na který DPP a BVG byly organizátory z francouzského Svazu veřejné dopravy pozvány jako čestní hosté, a který se koná v červnu 2006.

Velice optimistickým jevem je v poslední době rostoucí počet diplomových prací na Fakultě dopravy Českého vysokého učení technického v Praze na témata městské veřejné dopravy. Řada z těchto prací má vysokou úroveň a významným jevem je i to, že někteří jejich autoři, jako je například Ing. Jiří Příkrýl („Průzkumy kvality dopravy“ – DP-KONTAKT 8/2005), přes neúspěšný pokus o získání zaměstnání v DPP se nevzdávají a usilují o angažmá

například v London Underground, který nabírá nové zaměstnance s vizí olympijských her v Londýně. Jednou z nejlepších na téma MHD byla diplomová práce Ing. Richarda Železného z roku 2005 na téma „Opatření ke zlepšení provozu městské dopravy v centrální části Liberce“, s výsoce zasvěceným přístupem k otázkám preference MHD.

Rozhodně bude zajímavou příležitostí představit tuto práci společně s diplomovou prací pana Aleše Simandla, řidiče tramvaje z vozovny Žižkov, na téma „Kvalita tramvajové dopravy“ stejně jako práci pana Vladimíra Pušmana „Koordinační časových poloh spojů tramvajových linek v Praze“ z letošního roku zájemcům z našeho podniku při jednom z workshopů/prezentací, které jsou plánovány na příští rok.

Přislíbením nových podnětů pro DPP a jeho program kvality je čerstvě založený „Projekt na podporu Programu kvality služby“, který má být společnou iniciativou FD ČVUT pod vedením profesora Duchoně a DPP. Jde o skupinový projekt celkem pěti diplomantů s tématy analýza standardů kvality ve vyspělých státech EU, návrh nových standardů kvality pro Prahu, průzkum spokojenosti cestujících v pražském metru na lince C, informovanost cestujících v MHD. Zde bude významným zdrojem a inspirací práce stážisty **Mateusza Lewczuka** v rámci nadace Hertie Foundation, který pro DPP v září a říjnu 2005 zpracoval „**Analýzu ankety na téma nabídka informování zajišťované Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciové společnosti: jak ji vnímají zahraniční návštěvníci**“.

Všechny tyto počiny spolu s řadou pozitivních výsledků, kterých náš veřejný dopravní systém dosahuje v mezinárodním srovnání, jsou nadějí pro cestu do budoucna. Stejně jako v případě STIBu Brusel by pro nás na této cestě hlavními osami měly být:

- Zaměření na zákazníka
- Partnerství
- Modernizace a řízení lidských zdrojů

V této souvislosti chci uvést citaci z rozhovoru s Petrem Chvátalem, generálním ředitelem české pobočky TNT Express Worldwide, který byl pod názvem „**Tlak na kvalitu není mánie**“ uveden v příloze Hospodářských novin 19. prosince 2005.

„*Především ve službách platí jedna stará pravda: váš výrobek nebo služba nebude nikdy lepší, než je kvalita vašich lidí.*“

V začátku nového startu DP-KONTAKTu bychom relativně úspěšně postavení našeho podniku měli brát jako závazek a usilovat o jeho zlepšování.

Cestami v posledních 10 letech náš podnik vedl a doprovázel jej náš generální ředitel a kolega, ing. Milan Houfek. Stejně jako setkání k 10. výročí našeho časopisu, tak i tento článek je veden vzpomínkou na něho a uznáním všeho dobrého, co pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společností vykonal.



Přeměna podniku bude pokračovat i v roce 2006

Petr Malík

Hodnocení roku, ale také výhledy do budoucna, stejně jako seznámení s postupem Transformačního projektu. To jsou hlavní témata setkání managementu společnosti v úterý 6. prosince na Kačerově. Generální ředitel Tomáš Jílek ve svém vystoupení jasně deklaroval, že Transformační projekt v Dopravním podniku bude pokračovat.

Opět po půl roce se v kačerovské velké zasedací místnosti sešlo širší vedení Dopravního podniku, přibližně 150 vedoucích, aby zhodnotilo rok 2005, který pro náš podnik nebyl zrovna jednoduchý. Finančních prostředků v roce 2005 nebylo nazbyt, a tak jednoznačný úkol zněl: šetřit a hledat úspory. Jak informovali generální ředitel Tomáš Jílek i obchodně-ekonomický ředitel Václav Pomazal, podařilo se. Finanční situace podniku byla na konci roku stabilizovaná, veškeré závazky společnosti mohly být plněny. Personální situaci ve společnosti rozebral personální ředitel Jaroslav Ďuriš. Ke konci roku 2005 pracovalo v Dopravním podniku 12 721 zaměstnanců, což je přibližně o dvě stovky méně, než tomu bylo v roce 2004. Ale i tak zůstávají personální náklady nejvýznamnější položkou v nákladech podniku. Vždyť v nedávno skončených dvanácti měsících se na mzdách vyplatilo téměř 5 miliard korun.

Trend postupného snižování počtu zaměstnanců bude pokračovat i v roce 2006 možná rychleji, než bylo plánováno ve výhledovém materiálu předloženém při prvním setkání managementu Dopravního podniku na sklonku května 2005. „Na personálních nákladech v roce 2005 se nám podařilo ušetřit více než 70 milionů korun, úspora mohla být ještě větší, ale část byla použita pro odměny nejlepším na konci roku,“ sdělil personální ředitel Ďuriš. Tomáš Jílek ve svém slově zaměřeném na rok 2006 potvrdil, že je to rok optimalizace, tedy nejdůležitější části celé přeměny podniku. Organizační změny jsou již u konce a nyní se musíme zaměřit ve všech útvarech na skladbu a výši nákladů. „O co rychleji bude transformace probíhat, o to dříve se nám podaří chod podniku zefektivnit, to bychom měli mít na mysli,“ vyzval k aktivitě vedení podniku generální ředitel. V dalším průběhu setkání vedení společnosti se generální ředitel zmínil také o outsourcingu, neboli o předání některých činností v současnosti zajišťovaných podnikem do soukromých rukou. „Rozprodej podniku není cílem Transformačního projektu, ale u všech činností musíme provést

detailní a přesnou analýzu a porovnat, co je pro nás výhodnější. Pokud zjistíme, že předání některých činností jiným subjektům je dlouhodobě efektivní, můžeme se vydat touto cestou. Naše náklady musí být srovnatelné s konkurencí.“

Ředitel Transformačního projektu Ladislav Špitzer se ve svém projevu zaměřil na závěrečný rok Transformačního projektu. V přípravné oblasti stále ještě pracuje několik subprojektů, které zejména připravují ukazatele, podle kterých by měl Dopravní podnik fungovat v budoucnosti. Hlavními cíli pro rok 2006 je vytvořit systém řízení výkonnosti pro všechny útvary, uvést do praktického života dohody o úrovni poskytovaných služeb, tzv. dohody SLA, posoudit možnosti outsourcingu některých jednotek a připravit strategický



Účastníci setkání v kačerovské velké zasedací místnosti 6. prosince 2005. Foto © Petr Malík

plán podniku na roky 2007 až 2011. V závěru setkání ještě personální ředitel představil program finanční i nefinanční motivace a systém hodnocení pracovní výkonnosti, který by měl být postupně zaváděn v život. Samozřejmě také bude záležet na výsledcích kolektivních vyjednávání v následujících letech, neboť mnohé z připravovaných změn patří do jednání sociálních partnerů.



Představenstvo projednalo

Redakce

Členové představenstva na svých zasedáních v závěru roku 2005 kromě majetkoprávních záležitostí společnosti projednali následující materiály:

Informace o zabezpečovacím zařízení na trati B. Představenstvo vzalo na vědomí rozhodnutí předsedy Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže o zrušení obchodní

veřejné soutěže „Modernizace zabezpečovacího a části sdělovacího zařízení na trati B pražského metra a na příslušném parku elektrických vozidel metra pro přepravu cestujících“. Současně vyjádřilo souhlas s náhradním řešením, které počítá s využitím stávajícího zabezpečovacího zařízení ARS a jeho aplikace do rekonstruovaných vozů 81-71M.

Zpráva o hospodaření a kalkulace nákladů MHD za 1. – 3. čtvrtletí 2005. Členové představenstva projednali a následně schválili výsledky hospodaření za 1. – 3. čtvrtletí 2005.

Zpráva o konsolidované účetní závěrce. Představenstvo schválilo v souladu s Vyhláškou Ministerstva financí ČR 500/2002 Sb., kterou se stanoví postupy pro provedení konsolidace účetní závěrky podnikatelů, že Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost nebude stejně jako v minulých letech provádět konsolidovanou účetní závěrku.

Odhad vývoje tržeb do konce roku 2005. Představenstvo vzalo na vědomí informaci o vývoji tržeb z prodeje jízdenek. Vývoj byl označen za velmi pozitivní, po úpravě tarifu od 1. července letošního roku došlo ke zvýšení tržeb o 17,2 %. Za pozitivní byla označena skutečnost, že současně s tržbami roste i počet přepravených osob, respektive počet prodaných jízdenek, a to přibližně o 10 % oproti roku 2004.

Plán krizové připravenosti. Členové představenstva byli informováni o zpracování Plánu krizové připravenosti. Plán je koncipován ve dvou rovinách; a to z hlediska zapojení Dopravního podniku do bezpečnostního záchranného systému hl. m. Prahy a z hlediska zvládnutí krizových situací v rámci DP.

Změna plánu investic na rok 2005. Představenstvo schválilo změnu investičního plánu. Změna vychází ze schválení změny účelovosti dotace, kterou schválila Rada HMP, resp. Zastupitelstvo HMP, a to z důvodu potřeby pokrytí plánu odpisů a odložené daně a současně materiál upřesňuje některé realizované investiční akce.

Informace o přípravě přemístění Pražské strojírny, a. s. Představenstvo schválilo odprodej areálu Pražské strojírny, a. s. a uložilo předsedovi představenstva této společnosti realizovat nákup areálu ve Vínohř za účelem redisolokace Pražské strojírny, a. s.

Informace o průběhu kolektivního vyjednávání na rok 2006. Členové představenstva byli průběžně informováni o vývoji kolektivního vyjednávání pro rok 2006.

Nákup autobusů v roce 2006. Představenstvo schválilo zadávací podmínky pro zajištění obnovy vozového parku autobusů nákupem 40 standardních a 10 nízko-podlažních sólo autobusů pro rok 2006 a současně uložilo generálnímu řediteli zajistit v souladu se zákonem vyhlášení výběrového řízení.



Bezpečnost nade vše

Oddělení BOZP

Ve dnech 7. – 9. listopadu 2005 se uskutečnila valná hromada Sdružení bezpečnostních techniků městské hromadné dopravy České a Slovenské republiky. Ve snaze zajistit hojnou účast na tomto setkání se místem setkání stala Praha.



Pohled do opravy autobusů v Hostivaři. Foto © Bezpečnostní úsek

Na programu valné hromady bylo hlášení o prověrkách BOZP, pracovní úrazovosti, nových problémech v oblasti bezpečnosti práce v jednotlivých dopravních podnicích a jejich způsobu řešení ve vztahu k možnostem jednotlivých podniků a požadavků státních kontrolních orgánů, diskuse o nových předpisech a z toho vyplývajících povinnostech pro zaměstnavatele a exkurze po vybraných pracovištích podniku. Valné hromady se zúčastnilo 24 členů Sdružení bezpečnostních techniků.

Zúčastněné velmi oslovilo moderní vybavení opravárenské základny tramvají v Hostivaři, kde velmi ocenili ulehčení fyzicky namáhavé práce nejen díky vzduchovým přepravníkům, vyvýšenému pracovišti montážní lávky, ale také elektricky výškově nastavitelným obslužným plošinám v karosářských a lakovacích boxech.

V provozovně Ústřední dílny autobusů v areálu Hostivař byli přítomni seznámeni s celkovou opravou karoserií autobusů, od úplné demontáže vnějších plechových dílů přes opravy nosných částí a opravu rámu autobusu. Prohlédli si dílny karosářů a následovala prohlídka lakovny. V hale II nejvíce zaujala dílna oprav motorů, kde je expozice poškozených a demontovaných dílů z motorů. Každá poškozená součástka motoru je němým svědkem závady motoru nebo nedostatečné údržby.

Přesun z areálu opraven tramvají a autobusů v Hostivaři do Muzea ve Střešovicích byl zajištěn historickou tramvají z roku 1952. V muzeu zaujaly původní plány výstavby podpovrchové tramvaje z 30. let minulého století a neméně také velké množství exponátů udržovaných v provozuschopném stavu, které vyrazily do pražských ulic při oslavách 130 let MHD v Praze.

Dalším místem exkurze byla lanová dráha Petřín. V době svého vzniku byla nejdelší lanovkou tohoto typu v Rakousko-Uhersku a fungovala na principu vodní převahy. Měla šikmou délku 396,5 m a překonávala výškový rozdíl 102,2 m. Po sesuvu půdy na Petříně byla lanovka uzavřena od roku 1965 až do roku 1985, kdy byl provoz obnoven. Zajímavostí je, že po celou dobu

nucené odstávky se pracovníci provozovny Střešovice o lanovou dráhu pečlivě starali, takže dnešní, poněkud kuriózní strojnova, je původní.

Ačkoliv času bylo málo a možných pracovišť k vidění nespočet, našla se i chvilka na prohlídku haly opravárenské základny metra a haly oprav v depu Hostivař. Na účastníky exkurze, kteří jsou zvyklí na menší provozy, zapůsobila mimo jiné i rozlehlost haly, do které lze umístit až dvě stě elektrických vozů metra, které zajišťují provoz na lince A.

Za poutavý a více než poučný doprovod po jednotlivých provozech děkujeme pánům Václavu Havlíkovi – OT, Jaroslavu Budilovi – OA, Petru Čtvrtníkovi a Jiřímu Sedlákovi – Muzeum Střešovice, Stanislavu Laněmu – Lanovka Petřín, Miroslavu Švihnosovi – Metro OZM a ing. Jaromíru Váňovi – Metro hala Hostivař. Zvláštní poděkování patří také panu ing. Milanu Pokornému a ing. Petru Malíkovi.



Školení PO v roce 2005

*Oldřich Hořínek,
vedoucí oddělení požární prevence DP*

Požární prevence, to je slovní spojení, které každému přijde na mysl, když se od svého nadřízeného dozví, že se má zúčastnit dalšího z povinných školení. Většinou totiž okolo hasicích přístrojů a poplachových směrnic procházíme nevšimavě. Uplnulý rok přinesl stejně jako v minulosti několik desítek školení mnoha zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

Školení o požární ochraně je nezbytné pro zajišťování požární bezpečnosti při činnostech zaměstnanců v Dopravním podniku. Tato povinnost vyplývá ze zákona o požární ochraně. Školení ovlivňuje chování zaměstnanců a pomáhá jim řešit problémy spojené s požární ochranou nejen v za-

městnání, ale i v soukromém životě. Práce při opravách objektů a zařízení DP vedou díky vývoji v požární ochraně ke stále bezpečnějším způsobům provedení. Nové technologie, které se do objektů vnašejí, zajišťují za přispění zaměstnanců DP rovněž větší bezpečnost cestujících veřejnosti, která využívá našich služeb. Při školení o požární ochraně je toto téma probíráno zejména ve vztahu k podzemním objektům.

Oddělení požární prevence proto klade velký důraz na účast na školení všech zaměstnanců Dopravního podniku. V roce 2005, kdy toto oddělení zahájilo svoji činnost v novém složení v rámci Bezpečnostního úseku pro celý Dopravní podnik, byla snaha, aby byli v termínu proškoleni všichni zaměstnanci Dopravního podniku. Písemnou formou byly osloveny všechny jednotky. Záměr se až na výjimky zdařil.

Školení se opakují periodicky každý rok a probíhají vždy v jarních a podzimních termínech. Větší početní stav zaměstnanců připadá vždy do termínů podzimních. V měsíci listopadu 2005 bylo zahájeno v krytu CO v depu Kačerov školení vedoucích zaměstnanců o požární ochraně a rovněž odborná příprava preventivních požárních hlídek a požárních dohledů. Využití krytu CO na depu Kačerov je pro tyto účely výhodné jak pro přednášejícího, protože kryt je vybaven potřebnou technikou, tak pro posluchače, protože prostředí je příjemné a potřebné zázemí je v dosahu. Pokud sečteme celkový počet proškolených zaměstnanců Dopravního podniku za rok 2005, pak dojdeme k číslu 2 261. Největší počet osob samozřejmě přichází vždy z jednotek metra. Naši snahou je, aby školení bylo zajímavé a přineslo pro posluchače vždy něco nového. V tomto směru připravujeme nové náměty podle zaměření jednotlivých jednotek Dopravního podniku tak, aby bylo vedeno v duchu jejich činnosti. Znamená to například přípravu videozáznamů z prostředí tramvajových vozidel, autobusů nebo souprav metra a zpracování řady písemných podkladů. Věříme, že naše práce má smysl a pomáhá k větší bezpečnosti nás všech.



Vyprošťování soupravy M1

Ing. Michal Brunner,
oddělení odborných služeb HZS DP

V pondělí 21. listopadu 2005 dopoledne došlo k vykolejení nové soupravy metra typu M1 na zkušební trati v areálu depa Zličín. Souprava prorazila zářezadlo, první dva vagóny zcela vyjely z kolejí a třetí vagón zůstal jedním podvozkem na kolejích. V tomto článku se nebudeme zabývat příčinami nehody, ale přiblížíme čtenářům DP-KONTAKTu průběh záchranných a likvidačních prací.



Vykolejená souprava na zkušební trati v depu Zličín. Foto © Bezpečnostní úsek

Krátce po nehodě k havarované soupravě vyjely jednotky Hasičského záchranného sboru Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Hasiči věděli o nehodě jako jedni z prvních, protože k vykolejení došlo na dohled od zličínských požární stanic. Na místě bylo zjištěno, že nedošlo ke zraněním a že nehrozí další bezprostřední

události byly odpoledne přerušeny, protože nehrozilo nebezpečí z prodlení, bylo třeba nehodu zdokumentovat a naplánovat postup likvidačních prací. Schůze k naplánování dalšího postupu proběhla 24. listopadu.

Hasičské sbory se v areálu depa Zličín znovu setkaly o týden později, v pondělí

podnik, který poskytl síly a prostředky, pohotovostní vozidla a odborníky jednotky Správa vozidel Metro.

V průběhu pondělí se podařilo vrátit na koleje třetí a později i druhý vagón soupravy. Vyprošťování každého vagónu probíhalo následujícím způsobem. Nejprve byl zdvižen na hydraulických zvedacích tak, aby se kola jednoho podvozku nedotýkala terénu. Pod kola byly umístěny naplocho položené kolejnice a vagón na ně byl spuštěn. Když byly kolejnice pod všemi koly podvozků, byl vagón popotáhnut na laně směrem ke zkušební trati pomocí tažného zařízení. Tento postup se cyklicky opakoval, dokud nebyl vagón oběma podvozky zpět na zkušební trati. Následně byl lokotraktorem odtažen do výrobního závodu.

V úterý 29. listopadu práce pokračovaly. Bylo zahájeno vyprošťování čelního vozu, který měl podvozky nejvíce zabořené v zemině a ležel i na technologických kontejnerech, zavěšených pod skříní vozu. Během dne se podařilo tento vagón doslova vyhrabat z rozryté zemině, položit na provizorní kolej a postupně přiblížit k začátku zkušební trati. Nakonec, ve středu 30. listopadu, byl čelní vůz pomocí hydraulického zařízení pro tzv. boční posun naveden do směru zkušební trati a natažen tažným zařízením zpět na kolej.

Popis likvidačních prací je jednoduchý, ale skrývají se za ním hodiny těžké a zodpovědné práce zaměstnanců hasičských záchranných sborů Českých drah a Dopravního podniku v čele s odborníky jednotky Správa vozidel Metro. Pro vyprošťování byl zvolen postup, který byl nejvíce šetrný k poškozené soupravě M1, ale znamenal tři dny soustavného přenášení kolejnic a těžkého vyprošťovacího nářadí v bahně a mrazivém větru. Přes složité podmínky byly vyprošťovací práce úspěšné. Historicky první spolupráce hasičů a specialistů Dopravního podniku a Českých drah se podařila a přinesla řadu cenných zkušeností.



Hasiči vyprošťují soupravu pomocí tažného zařízení. Foto © Bezpečnostní úsek

nebezpečí. Zároveň bylo potvrzeno, že souprava zatím není v majetku Dopravního podniku a patří společnosti SIEMENS, divizi Transportní systémy. Vzhledem k rozsahu události byly na místo povolány posilové jednotky Hasičského záchranného sboru Českých drah, ale práce na likvidaci

28. listopadu. Společnost SIEMENS smluvně najala a řízením likvidačních prací pověřila Hasičský záchranný sbor Českých drah, který disponuje těžkou vyprošťovací technikou a má největší zkušenosti s vyprošťováním kolejových vozidel v terénu. Zároveň byl o spolupráci požádán Dopravní

Bezbariérové přístupy ve stanicích metra

Ing. Rudolf Pála, odbor strategie a řízení

V říjnovém čísle jsme naše čtenáře informovali o zahájení zkušebního provozu osobního výtahu ve stanici Florenc C spojujícího vestibul stanice s uliční úrovní. Dne 25. listopadu 2005 byl bezprostředně po kolaudaci do zkušebního provozu uveden další osobní výtah v této stanici. Výtah spojuje vestibul stanice s nástupištěm tratě C a jeho zprovozněním je tak dokončeno bezbariérové zpřístupnění stanice Florenc C. O několik dní později proběhla také kolaudace osobního výtahu ve stanici Vltavská.



Stanice Florenc.



Stanice Vltavská.

Nový osobní výtah je situován vedle stano-
viště přepravního manipulanta ve vestibulu
Florenc C a je určen pro přepravu 8 osob
při maximálním zatížení 630 kg. Výtah je
hydraulický bez strojovny typu AVOKA
A 08 HD 06 O s agregátem umístěným
v prohlubni. Motor výtahu má výkon 12 kW
a umožňuje překonat výškový rozdíl 4 m
s maximální rychlostí 0,63 m/s. Řízení
výtahu je mikroprocesorové. Konstrukce
kabiny je provedena ze skla a nerezové
oceli. Dveře šířky 900 mm jsou automa-
tické teleskopické, poháněné motorem.
Kabina výtahu je průchozí a má hloubku
1 400 mm, šířku 1 100 mm a výšku
2 100 mm.

Projektantem stavby výtahu byl Metro-
projekt Praha, a. s., dodavatelem stavby
firma Stamet, s. r. o. a výrobcem vlastního
výtahu firma VVS – České výtahy s. r. o.
Pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou
společnost zajišťoval inženýrskou činnost
IDS, a. s.

Od září 2005 již také běží naplno stavební
práce na bezbariérovém zpřístupnění
stanice Florenc B, které je realizováno za
finanční spoluúčasti strukturálních fondů
Evropské unie v rámci programu JPD 2.
Dokončeny jsou již přeložky inženýrských
sítí, byly zahájeny těžební práce na šachtě
výtahu vedoucího z uliční úrovně na úroveň
přestupní chodby a byla zahájena též
realizace výtahu z nástupiště stanice k pře-
stupní chodbě. Dokončení stavby a bezba-
riérové zprovoznění celého přestupního uzlu
Florenc je plánováno na jaře roku 2007.

Stanice Vltavská

V úterý 6. prosince proběhla za účasti
Drážního správního úřadu a odboru dopravy
MHMP kolaudace, na jejímž podkladě byl
téhož dne do zkušebního provozu uveden
nový osobní výtah ve stanici metra Vltav-
ská. Výtah spojuje uliční úroveň u zastávky
tramvaj směr Holešovice s vestibulem

stanice a je první etapou bezbariérového
zpřístupnění této stanice. Osobní výtah je
situován na konci chodby z vestibulu, kde
je k němu vybudována šikmá nájezdová
rampa, překonávající výškový rozdíl několika
pevných schodů. V současnosti tedy výtah
slouží dočasně pouze k bezbariérovému
přístupu do vestibulu stanice a na bezbari-
érové WC.

Výtah je lanový bez strojovny typu A1L
– 630 s agregátem umístěným v šachtě
a je určen pro přepravu 8 osob při maxi-
málním zatížení 630 kg. Motor výtahu má
výkon 4,4 kW. Výtah překonává výškový
rozdíl 3,85 m s maximální rychlostí 0,7
m/s. Řízení výtahu je mikroprocesorové.
Konstrukce kabiny je vyrobena z nerezové
oceli. Dveře šířky 900 mm jsou automa-
tické teleskopické poháněné motorem.
Kabina výtahu je neprůchozí a má hloubku
1 400 mm, šířku 1 100 mm a výšku
2 200 mm. Na horním nástupišti jsou před
výtahem instalována hradítka jako součást
protipovodňové ochrany celé stanice.
Projektantem stavby výtahu byl Metroprojekt
Praha, a. s., dodavatelem stavby Navatyp,
s. r. o. a výrobcem vlastního výtahu firma
Thyssen Krupp výtahy s. r. o. Pro Dopravní
podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost
zajišťoval inženýrskou činnost opět IDS, a. s.
Na nástupišti stanice Vltavská se v eska-
látorovém tunelu již rozeběhly práce na
výstavbě prvního šikmého osobního výtahu
v pražském metru. Byla vybudována skle-
něná stěna oddělující trojici eskalátorů od
konstrukce výtahu. Další montážní práce
na vlastním výtahu budou probíhat na jaře
letošního roku po dodání vlastního výtahu.
O dalším postupu zpřístupňování této
stanice cestujícím s omezenou schopností
pohybu budeme průběžně informovat.
Oba výtahy ve stanicích Florenc C
a Vltavská jsou vybaveny oboustranným
dorozumivacím zařízením – telefonem
– s pracovištěm trvalé obsluhy. V kabině
i na obou nástupištích výtahu jsou kamery.

V kabinách je hlasové zařízení, které infor-
muje o výškové úrovni, na kterou výtah
dojel. Výtahy splňují požadavky vyhlášky
č. 369/2001 Sb. Ministerstva pro místní
rozvoj, která stanoví požadavky na vybavení
výtahů pro osoby s omezenou schopností
pohybu a orientace.



Příprava certifikace linky C metra pokračuje

Ing. Viktor Baier

V letošním květnovém čísle DP-KONTAKTU
jsme seznámili čtenáře s důvody, které
vedly k rozhodnutí vedení společnosti
usilovat o získání certifikátu pro linku C
podle normy ISO 9001:2001.

Čtenáři byli seznámeni s pracovním týmem
a firmou odborného konzultanta. V článku
byl popsán rozsah pilotního projektu a zá-
měr zavádění politiky jakosti se zaměřením
na zákazníka včetně dopadů opatření na
management a samotné zaměstnance.
S jediným cílem – spokojenost našeho
zákazníka. To jenom na připomenutí.
Od doby květnového vydání uplynulo
několik měsíců a rok 2006 ukáže a bude
rozhodující, zda vynaložené úsilí nebylo
marné a všichni pevně věříme, že na konci
této cesty bude udělení certifikátu.
V době přípravy tohoto článku, na konci
roku 2005, právě probíhá kontrolní audit
poradenské firmy. Výsledky auditu budou
následně projednány a případné dílčí nedo-
statky odstraněny. Pokud bude podepsána
příslušná smlouva, je předpoklad obdržení
certifikátu do konce prvního pololetí roku
2006. Na stránkách podnikového časopisu
budeme o konečném výsledku určitě infor-
movat.



Automaty na výdej jízdenek PID

Václav Kudrna,
oddělení automatizovaného předprodeje

Druhá polovina roku 2005 byla po červencovém spuštění nového tarifu ve znamení zvýšeného zájmu cestujících o nákup jízdenek z automatů. V letních měsících, kdy vrcholí turistická sezóna, se tento zájem znásobil, neboť o jednotlivé jízdenky je vždy nejvyšší zájem z průběhu celého roku.



Prodejní automaty ve stanici metra I. P. Pavlova.
Foto © Petr Malík

V roce 2005 bylo prostřednictvím automatů prodáno více než 36 milionů kusů jízdenek všech dvaceti prodávaných druhů, a to bezmála za 500 milionů Kč. Hovoříme-li o tržbách, dostáváme se tam, kde končí – do počítařny mincí. Po přesunu trezorů s tržbou z jednotlivých automatů do počítařny mincí je tržba zpracovávána. Pro zajímavost v roce 2005 to představovalo rozřídění, spočítání, zabalení a připravení k předání bance přibližně 520 tun v pěti druzích mincí. Každý automat má své účetnictví, které je pomocí média přenášeno do PC. Kromě údajů o přijatých jednotlivých mincích v pokladně jsou zaznamenány informace o jednotlivých počtech všech dvaceti druhů jízdenek prodávaných automaty a mnohé další. Tyto údaje jsou pak dále zpracovávány.

V závěru roku se o naše automaty na jízdenky začaly zajímat po delší době kriminální živly. Zloději se tentokrát snažili násilně dostat i do automatů na relativně frekventovaných místech, dokonce též ve stanicích metra. Po instalaci nového výstražného zařízení, spolupráci s policií a dalších opatřeních jsou automaty opět v relativním klidu. Výstražné zařízení bylo zkonstruováno a instalováno našimi mechaniky. Stálíce v podobě vandalů, sprejerů apod. samozřejmě přetrvávají nadále. Likvidace jejich „práce“ je činností vskutku sysifovskou, jak ostatně dobře vědí i někteří kolegové z jiných provozů našeho podniku.

Do konce roku 2005 byla realizována nová stanoviště automatů v ulici Sokolovské, posíleno bylo sídliště Řepy a letiště Ruzyně, dále vznikla nová parkoviště P+R Skalka II a Chodov, taktéž vybavená automaty.

V lednu a únoru 2006 nás čeká další rozšíření stanovišť prodejních automatů, a to o třicet kusů. Automaty budou instalovány do zastávek autobusů a tramvají v potřebných lokalitách; jedná se například o oblasti Bohnic, Čimic, Smíchova, Žižkova, zastávky v ulici Evropské, Braník, Modřany a další.

Následující nová stanoviště prodejních automatů, pravděpodobně dvacet kusů, by měla vzniknout do konce roku 2006. Pro dokonalé pokrytí automatizovaného prodeje jednotlivých jízdenek PID v pražských zastávkách povrchové dopravy by bylo potřeba automatů mnohem více (stanice metra jsou automaty na jízdenky vybaveny dostatečně). Investice do automatů v potřebném počtu by se jistě vyplatily, neboť automatizovaný prodej je jeden z důležitých způsobů placení za námi poskytované služby. Veškerá nová stanoviště automatů jsou nyní přímo v zastávkách nebo jejich bezprostřední blízkosti, takže z hlediska cestujících je to ten nejdostupnější způsob placení, k dispozici 24 hodin denně, 365 dní v roce.



Přizpůsobení systému SAP nové organizační struktury

Ing. Miroslav Choutka,
obchodně-ekonomický úsek

V důsledku probíhající rozsáhlé transformace DP, jejíž součástí je nejen podstatná změna organizačního uspořádání jednotlivých útvarů společnosti, ale především přechod na procesní řízení a s tím spojená reorganizace finančních toků a kompetenčních vazeb uvnitř společnosti, je nezbytné přizpůsobit nastavení centrálního obchodně ekonomického informačního systému SAP této nové organizační struktury.

Celý proces je prováděn v několika na sebe navazujících etapách, resp. projektech, od analýzy stávajícího nastavení přes výběr nejvhodnějšího řešení až po samotnou realizaci.

Na základě úkolu Transformačního projektu ŘR-16-U095 byl zpracován společností LogicaCMG materiál s názvem Srovnání

variant architektury systému SAP R/3, který obsahoval základní popis možných variant přizpůsobení systému. Cílem bylo nabídnout a doporučit optimální podobu budoucího systému z hlediska maximálního využití SAPu pro nový způsob řízení společnosti. V oblasti základní architektury byla po důkladném zvážení pro a proti jednotlivých variant dána přednost řešení spočívajícímu v zavedení nového systému na zelené louce, do něhož budou provedena nová sjednocená nastavení a migrována data ze současného systému. Toto řešení bylo kvalifikováno jako efektivnější, než přenastavovat stávající systém. Zároveň bylo rozhodnuto o současném přechodu na vyšší verze systému mySAP ECC 5.0 a mySAP BW 3.5.

Pro upřesnění dalšího postupu, porovnání s podnikovou strategií transformujícího se Dopravního podniku a informování o předpokládaném stavu organizace podniku k 1. lednu 2006 bylo na jednání dne 1. března 2005 za účasti pracovníků Dopravního podniku a společnosti LogicaCMG a CS – Project navrženo řešení architektury SAP R/3 zavedením jednoho účetního okruhu s více pracovními úseky a závody, což je schéma respektující hospodaření výkonných jednotek, štábních útvarů i společnosti jako celku. Vedení projektu si kromě přizpůsobení systému SAP cílové struktury organizace k 1. lednu 2006 kladlo také za cíl upravit systém tak, aby v rámci nové implementace došlo k dalším pozitivním efektům, jako například:

- sjednocení nastavení v jednotlivých oblastech,
- maximální využití standardních nastavení systému SAP, respektive eliminace nestandardů,
- optimalizace nastavení, kde stávající nevyhovuje, ale z historických důvodů dosud muselo být zachováno,
- optimalizace nastavení přístupových oprávnění,
- příspěvek k postupnému sjednocení číselníků materiálů, dodavatelů a odběratelů.

V rámci Transformačního projektu nebyla zcela provedena procesní analýza, ani nebyly detailně popsány obchodní procesy, bylo proto nezbytné zahájit projekt přizpůsobení systému SAP detailní analýzou dopadů transformace na změny v obchodně ekonomických procesech DP a jejich přiřazení jednotlivým jednotkám včetně definice hlavních datových toků a rozhraní pro navazující softwarové systémy. Dalším krokem bylo rozpracování detailního návrhu architektury cílového řešení systému SAP ve všech oblastech jako poptávkového dokumentu, na jehož realizaci bylo vypsáno neveřejné výběrové řízení. Návrh řešení vycházel z v minulosti zpracovaných a odsouhlasených projektových záměrů a zohledňoval rovněž další plánovaný rozvoj systému. Jedná se o následující oblasti a procesy:

- přizpůsobení v oblasti finančního účetnictví, řízení peněžních toků, controllingu,
- sjednocení a optimalizace vnitropodnikového účetnictví, včetně jednotného využívání zakázek údržby, controllingových zakázek a objektů správy nemovitostí; jednotné adresné sledování nákladů,
- změna činností profit center, sad profit center a alternativních hierarchií vycházejících ze změny organizační struktury DP,
- nové nastavení reportů kalkulací nákladů MHD v souvislosti se změnou organizační struktury a vnitropodnikových výkonů,
- centrální nákup včetně jednotného principu plánování materiálových potřeb s postupným nahrazením různých dílčích externích aplikací, dosud používaných v jednotlivých organizačních jednotkách,
- přizpůsobení transformaci v oblasti správy a evidence investičního majetku,
- základní přizpůsobení řízení investic,
- optimalizace a sjednocení v oblasti prodeje,
- promítnutí provedených změn do manažerského systému SAP BW,
- promítnutí změn do nastavení schvalování došlých dokladů (WorkFlow).

V období červenec až září probíhala analýza za spolupráce celého týmu SAP DP a dodavatelské firmy LCMG. Během analýzy řešil projektový tým složený z klíčových pracovníků DP a konzultantů LCMG řadu problémů, vyplývajících ze změn a sjednocování procesů. Příkladem vyřešených problémů je možno uvést:

- sjednocení procesů při využití PM zakázek,
- změny ve zpracování investičních zakázek ve vlastní režii,
- cenotvorba – princip stanovení prodejní ceny při prodeji materiálu ze skladu,
- investiční zakázky – odpovědné osoby,
- převzetí garancí za číselník středisek DP,
- systém vnitropodnikového účetnictví, tj. zda se budou mezi jednotkami přeučtovat skutečné náklady, nebo si budou prodávat za pevné ceny a na základě těchto informací definovat detailní strukturu controllingových objektů a procesů.

Na základě požadavku DP vybavit systémem podporou vzniklý útvar Správa nemovitého majetku se stala součástí celkového řešení úprav systému SAP i implementace nového modulu REM – Správa nemovitostí. Tento modul slouží pro centralizovanou správu objektů, respektive budov a pozemků, jejich částí a operací s nimi, umožňuje efektivně řídit proces nájmu se všemi jeho náležitostmi. Nájemce může být jak externí, tak interní, např. nákladové středisko.

V rámci prací na přizpůsobení systému SAP výsledkům Transformačního projektu k 1. lednu 2006 bude optimalizováno nastavení controllingu (modul CO) a údržby (modul PM), které na implementaci REM úzce navazují. Další nutnou úpravou projde i nadstavbový systém SAP

BW, jehož architektura projde obdobnou přeměnou jako kmenový systém. V tomto modulu je však nutné zajistit časovou řadu ekonomických ukazatelů tím, že stávající klient poslouží jako zdroj dat pro klienta nového.

Další integrovanou součástí celého procesu se stalo vytvoření konceptu migrace dat. Předmětem projektu je analýza konverzních pravidel a možných algoritmů pro převedení dat ze stávajícího systému SAP do systému, provozovanému k 1. lednu 2006, tj. do systému postaveného na nové organizační struktuře, platné k 1. lednu 2006. Migrace musí zajistit přípravu dat k 1. lednu 2006 tak, aby bylo možno zahájit produktivní provoz při současném zajištění dokončení roční závěrky roku 2005 v původním systému.

Realizace kompletního řešení bude zajištěna nastavením systému mySAP v novém prostředí, provedením nutných zákaznických rozšíření a modifikací, kompletní dokumentací nastavení a programových úprav, přípravu produktivního provozu a jeho podporu dodavatelskou firmou LCMG po dobu dokončení dvou měsíčních závěrek.



HISTORIE

Archivy upřesňují

Mgr. Pavel Fojtík, Archiv

V říjnovém a listopadovém DP-KONTAKTu jsme přinesli dva články, které se věnovaly ochrannému rámu Svoboda-Jirgl-Charvát a „záhadě“ bronzových soch před palácem Elektrických podniků. Jak už to tak bývá, krátce po uveřejnění obou článků se podařilo objevit k oběma tématům některé další informace, které nejsou bez zajímavosti.

Sochy opravdu existovaly!

Jistá pochybnost, se kterou vznikl článek Tajemství soch v Bubenské ulici, se rozptýlila rychleji, než bychom čekali. Pátrání po osudech návrhu sochařské výzdoby hlavního vchodu paláce Elektrických podniků bylo korunováno alespoň částečným výsledkem. Nepodařilo se sice zatím zjistit, kdy byly sochy instalovány, jisté však je, že k tomu opravdu došlo. Podařilo se nalézt hned dva doklady o jejich existenci. Tím prvním je krátká fotoreportáž z instalace soch, kterou přinesl podnikový časopis Elektrická služba („časopis pro vzdělávání zaměstnanců Elektrických podniků hlav. města Prahy“) ve dvojčísle 6-7 v roce 1938.



Tak vypadala definitivní socha na motivy elektrárenství na levém soklu před budovou. Foto © Archiv DP

Druhý pramenem, potvrzujícím existenci soch, jsou interní podklady pro brožuru 6 let okupace, kterou se ihned po válce snažilo vydat Ministerstvo informací. Zda k vydání došlo, nevíme. V této věci se obrátilo na Městské podniky pražské (MPP) ředitelství politické služby Presidia hlavního města Prahy už 2. června 1945. Jednotlivé odbory MPP začaly ihned shromažďovat pro svůj příspěvek příslušné podklady. V té době ještě všechny škody nebyly vyčísleny, takže shromažďování potřebných informací nebylo jednoduché. V jednom materiálu se dočteme jen, že „ústřední budovy Městských podniků pražských zcizili Němci na sbírku barevných kovů pro válečné účely řadu uměleckých soch a výtvorů v mírové ceně 330 831,- K“. To samo o sobě ještě nic neříká, ale nakonec se podařilo objevit i přesný seznam soch a plastik, které byly za okupace nenávratně ztraceny. V tomto seznamu pod inventárními čísly 6110 a 6111 figurují díla označená jako „Socha (před budovou)“ od J. Ducháčka, každá v hodnotě 121 950,- korun. I když se dosud nepodařilo zjistit, kdy přesně byly sochy instalovány a kdy byly okupačními institucemi zabaveny, posunuly se znalosti přece jen o něco dál.

System Svoboda-Jirgl-Charvát považovati dlužno za valné zlepšení

Nové poznatky nasvědčují, že jeden z navržených ochranných rámu systému Lange-Möck byl na voze č. 65 instalován ne na přelomu let 1902–1903, ale mnohem dříve. V nově nalezené zprávě z 10. března 1902 je už zmínka, že správní rada EP „svolila, aby přístroj byl na zkoušku namontován na voze č. 65 a po úředním schválení byl uvedený přístroj vzat v užívání“. Zpráva konstatuje, že cena jednoho ochranného rámu Lange-Möck je 500 korun. Bylo také konstatováno, že se rám nehodí pro pravidelnou dopravu, protože přední nárazkový rám se po narážení na nerovnosti dlažby poškodil a později úplně odpadl.

Je známo, že o ochranný rám Svoboda-Jirgl-Charvát vedli autoři spor o prvenství a vlastnictví patentu. Z obavy, že dříve než se spor vyřeší, přijde někdo jiný s podobným vynálezem, se všichni tři zúčastnění spojili a nechali si vynález patentovat společně. Zámečnick Václav Charvát později dlouho vzpomínal na tento spor a společným autorstvím se cítil ukřivděn. Dokonce se uvažovalo, že by na případném zisku měl participovat i mistr dílen Weinloch, který podle zprávy „na voze č. 162 ve skutečnosti přístroj smontoval“. Podle uvedené zprávy byl vůz č. 162 zařazen s novým rámem do pravidelného provozu 8. března 1902. Datum, které jsme publikovali v říjnovém DP-KONTAKTu, je jiné – 12. března. Pramen, ze kterého pochází, je z hlediska hodnověrnosti sice na stejné úrovni jako zpráva, ale ta bude zřejmě mít, s ohledem na datum vzniku, pravdu.

Jen při nehodách za prvních 9 týdnů roku 1902 bylo tramvajemi těžce nebo smrtelně raněno 5 osob při 9 nehodách. Instalace rámu Svoboda-Jirgl-Charvát na další vozy tedy byla nutností. Náklady na instalaci nového rámu byly pětkrát nižší než u rámu Lange-Mock. Byly spočteny přibližně na 100 K. Instalace byla skutečně provedena. V jednotlivých vozovkách na instalaci na 27 vozech osobně dohlížel Václav Charvát. Mezitím na počátku roku 1903 generální inspekce rakouských drah požadovala, aby se v případě přejetí chodce tramvajemi (s ochranným zařízením jakéhokoliv typu) dál nehýbalo a zraněná osoba měla být vypořádkována pomocí speciálních zvedáků, které by byly umístěny ve vozovkách a na tratích v čekárnách. Nešťastník by tak musel čekat až do doby, než někdo doběhl pro hevery, přiběhl s nimi zpět atd.... „Mimoto učí zkušenosti, že zvednutí vozu uvedenými zvedáky jest nejen velmi zdlouhavé, ale i nebezpečné, poněvadž není vyloučena možnost, že se jimí vůz nadzvedne a opět spadne, čímž osoba pod vozem se nalézající byla by vysazena novým zraněním“. Proto vedení EP usilovalo o rychlou montáž rámu Svoboda-Jirgl-Charvát na dalších vozech, protože nařizený postup



Hlavní vchod do Ústřední budovy Elektrických podniků s definitivními sochami na přestavěných soklech. Foto © Archiv DP

měl smysl jen u vozů vybavených pevným rámem.

Ale při jednáních se stále netrpělivě (ať to zní možná jakkoliv morbidně) čekali na konkrétní nehodu. Jak jsme již psali, „teprve“ 28. října 1903, kdy se pod kola dostala Barbora Jedlinská, se prokázala funkčnost vynálezu.

Přesto ještě byla v neděli 31. ledna 1904 na dvoře holešovické elektrárny za účasti prezidia městské rady, správní rady a členů Sboru obecních starších provedena další zkouška, a to s loutkou vycpanou pískem

a opatřenou klouby, o celkové váze 73 kg. „Polohy loutky byly následující,“ praví se v další interní zprávě, „napříč přes koleje, hlavou na kolejích, nohy na kolejích a figura hozena na koleje. Ve všech případech bylo zabráněno, aby figura dostala se pod rám, tím méně pod kola vozu.“ Ačkoliv je figurína nehybná a proti člověku neohebná, byla zkouška hodnocena za úspěšnou, a proto bylo navrženo, aby se pokračovalo v instalaci dalších rámu nového systému.

V roce 1905 bylo konstatováno, že výhody rámu Svoboda-Jirgl-Charvát jsou tyto:

1. Jedná se o systém automatický, nezávislý na duchapřítomnosti řidiče.
2. Přístroj je velmi jednoduchý, takže nemůže selhat.
3. Přístroj je velmi levný.
4. Výměna opotřebovaných částí je velmi snadná.
5. Rám spadlý při nehodě na vozovku zvyšuje ve značné míře brzdicí účinek.
6. V zimním období je možné ochranný rám použít i k účinnému odstraňování sněhu dříve, než se na trati nahromadí větší množství sněhu.

Mezi dosud známými dokumenty o ochranném rámu Svoboda-Jirgl-Charvát najdeme i uctivou žádost Václava Charvát z 8. května 1905, který sděluje, že patentování vynálezu každého zúčastněného stálo skoro 300,- korun, což pro něho znamenalo veškeré osobní úspory. (V té době V. Charvát pobíral týdenní mzdu po srážkách 19,83 korun.) Protože nebyl schopen zaplatit příslušnou část patentní taxy bez následků pro rodinu, požádal správní radu o finanční podporu. Vedení EP se rozhodlo, že vynálezci zaplatí za každý vůz, na kterém bude rám instalován, 15 korun, tj. 5 korun na osobu. Do 3. června 1905 tak V. Charvát (a stejně tak pánové Jirgl a Svoboda) obdrželi 470,- K.

NOVÁ SOCHAŘSKÁ VÝZDORA HLAVNÍHO VCHODU ÚSTĚ. BUDOVY EP



Reportáž na třetí straně obálky Elektrické služby 6-7 z roku 1938 zachytila instalaci Ducháčkových soch.

Foto © Archiv DP



Sváteční čas v Dopravním podniku

Daniela Tůmová

Foto © Lukáš Herfurth a Petr Malík

Prosincové dny jsme tradičně věnovali různým svátečním programům. V loňském roce jsme pro děti připravili Mikulášskou jízdu s Dopravním podnikem, pro všechny vánoční koncerty v metru a přivezli jsme lidem do Prahy Betlémské světlo.





Mikuláš se slavil ve střešovické vozovně, přišla spousta malých i větších dětí, v maskách i bez nich. Karnevalový rej masek měl vynikající atmosféru, děti se na parketě patřičně vyrádily a na konci je čekala sladká odměna v podobě čokolád a bonbónů. K vidění byla velká rodina čertů, Mikulášů i andělů. Nejkrásnější ručně vyrobené masky byly vyhlášeny jako vítězné a byly oceněny obřími perníkovými dobrůtkami, které jim vlastnoručně předal dopravní ředitel Petr Blažek, který musel na pódiu přednést básničku, aby ho neodnesl čert a mohl odejít s krásným a hodným andělem. Ve vozovně probíhala celé odpoledne soutěž v kreslení o nejhezčí mikulášskou tramvaj, která byla roz-

dělena do tří věkových kategorií. Nejhezčí malířské výtvary byly zveřejněny v deníku Metro a byly rovněž oceněny od Dopravního podniku. Mezi dětmi předškolního věku zvítězila čtyřletá Kristýnka Šulcová, nejlepší školačkou byla devítiletá Lenka Gravová a starší školní věk zastoupil svým vítězstvím jedenáctiletý Martin Malý. Stalo se tradicí, že vánoční čas zpestřují i koncerty ve stanicích metra. Letos se lidé přišli do svátečních melodii zaposlouchat do stanic metra Muzeum a Florenc ve dnech 20. a 22. prosince a zastavili se na chvíli v předvánočním shonu. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost se ve spolupráci se svazem skautů a skautek Junák připojil k akci Betlémské

světlo, které přivezli skauti do Prahy v sobotu 17. prosince. Celý den bylo světlo Pražanům k dispozici v historické tramvaji, kterou jsme při této příležitosti vypravili. Na Těšnov, kde historická tramvaj po většinu dne stála, si mohli lidé se svíčkou či petrolejkou přijít pro plamínek. V pět hodin odpoledne světélko za Pražany symbolicky převzal primátor hlavního města Prahy Pavel Bém na hřišti Tyršova domu na Újezdě, kde byly pro děti s rodiči připraveny dílny vánočních zvyků, přichozí si mohli umístit svoji figurku do pražského Betléma, vyrobit si svíčku a pustit na Čertovku nasvícenou ledovou lodičku.



Zajímavosti z podniku

-datum-, -bda-

Sdružení dopravních podniků

Ve dnech 30. listopadu až 1. prosince 2005 se v Berouně uskutečnilo poslední letošní zasedání správní rady Sdružení dopravních podniků České republiky. První den byl věnován společnému jednání se zástupci firem spolupracujících s dopravními podniky.



Snímek ze zasedání správní rady Sdružení dopravních podniků ČR. Foto © Daniela Tůmová

Ředitelé dopravních podniků se zde měli možnost dozvědět všechny potřebné informace a novinky od dodavatelů a naopak oni dostali informace o činnosti a aktivitách Sdružení dopravních podniků České republiky. Je třeba říci, že většina dodavatelských firem je tzv. ostatními členy Sdružení, a v současné době jejich počet dosáhl sto šest.

Druhý den proběhlo jednání samotné správní rady SDP ČR, kterou tvoří ředitelé devatenácti členských dopravních podniků. Na programu bylo vyhodnocení činnosti Sdružení dopravních podniků České republiky v roce 2005, a to jak na úrovni správní rady, tak na úrovni odborných skupin, kterých je v současné době zřízeno osm. Velmi pozitivně byl hodnocen rozvoj spolupráce se zahraničními partnery, zejména s UITP, VDV a se slovenským Združením prevádzkovateľov hromadnej dopravy osob v aglomeráciach Slovenskej republiky. S posledně jmenovaným partnerem byla podepsána dohoda o vzájemné spolupráci, která znamená podstatné prohloubení vztahů.

Dále byl schválen plán práce na rok 2006, projednal se vnitřní předpis o kvalifikaci a zkouškách svářečů na drážním svršku a drážních vozidlech a další body, týkající se organizace práce ve Sdružení. Součástí programu byla rovněž zajímavá diskuze se zástupci Ministerstva dopravy České republiky o návrhu nařízení EU, které nahradí dosavadní nařízení č. 1191 a pozici ČR k tomuto návrhu, který bude mít výrazný dopad na dopravní trh ve veřejné dopravě osob.

Společenský večer v Belvederu

V sobotu 10. prosince se v příjemném prostředí hotelu Belvedere v Praze 7 konal pod záštitou vedoucího jednotky Provoz tramvaje společenský večer, který uspořádala odborová organizace Řízení provozu tramvají. Celým slavnostním večerem provázela moderátorka rádia Blaník Markéta Smolková a k tanci a poslechu hrál Big

Band Františka Soláře a By Pass Band. Všichni se velice dobře bavili, taneční parket byl stále decentně zaplněn. Dvě hodiny před půlnocí se losovala bohatá tombola o zajímavé ceny, z nichž první byl zájezd do Egypta pro dvě osoby.

Setkání seniorů v předvánočním čase

Stalo se již hezkou tradicí, že se v čase předvánočním na půdě podniku konají setkání se seniory, kteří již opustili řady aktivních zaměstnanců. Mnozí z nich pracovali pro Dopravní podnik dlouhá léta, a tak se stále živě zajímají o to, jak si jejich bývalý zaměstnavatel vede v současnosti. Samozřejmě se vždy vzpomíná na společně prožité časy a události, které pomalu zapadávají prachem, ale v myslích seniorů jsou stále živé.

Senioři, kteří pracovali na bývalém ředitelství společnosti, se jako obvykle setkali v budově Centrálního dispečinku Na Bojišti. Více než osm desítek z nich si vyslechlo informaci generálního ředitele o tom, jak si Dopravní podnik vede v současnosti a co ho čeká v roce 2006. S dárkem bylo pamatováno na ty, kteří v roce 2005 oslavili významné životní jubileum a potom se rozproudila diskuze. Za okny jídelny už dlouhé minuty vládla tma, když se všichni rozcházeli do svých domovů.

10 let DP-KONTAKTu

Je tomu přesně deset let, kdy ti, co jsou v Dopravním podniku již delší dobu, drželi v rukou historicky první číslo DP-KONTAKTu. Podnikového měsíčníku, který si dal za úkol zacetit mezeru po podnikových periodických dřívější doby. Pokusy o vydávání podnikového média v první polovině devadesátých let se nesetkaly s velkým ohlasem, a tak před nově ustavenou redakční radou byl postaven úkol připravit médium, které osloví zaměstnance, kteří ho vezmou za své a stane se významným prvkem vnitřní komunikace.

Prosincové číslo minulého roku završilo deset let podnikového periodika a ve čtvrtek 15. prosince si toto jubileum připomněli členové redakce společně se všemi dosavadními členy redakční rady a dopisovateli, kteří nemalou měrou přispěli k vysoké úrovni časopisu, pozitivně hodnocené nejen v Dopravním podniku.

Ohodnocení nejlepších zaměstnanců

V pátek 16. prosince odpoledne se velký konferenční sál Dopravního podniku v Sokolovské oblékl do slavnostního. Hostil 152 zaměstnanců ze všech útvarů podniku, kteří byli svými nadřízenými vyhodnoceni v uplynulém roce jako nejlepší, a tak



jím generální ředitel Tomáš Jílek předal finanční dar a poděkoval za práci, kterou pro Dopravní podnik v uplynulém období odvedli. V předvánočním čase nechybělo přání příjemně prožitých svátků a všeho dobrého do nového roku.

Jmenování nejlepších pracovníků vytváří novou tradici, se kterou bychom se měli setkávat i v následujících letech. Seznam oceněných zaměstnanců najdete na podnikovém intranetu.



Tramvaj proti AIDS

Daniela Tůmová

Na celém světě si 1. prosinec připomínáme jako Světový den boje proti AIDS. Jeho smyslem je zhodnotit výsledky kampaně boje proti této nebezpečné nemoci a upoutat pozornost k problémům souvisejícím s epidemiemi.



Foto © Redakce

Je nutné si uvědomit, že HIV, resp. AIDS není jen záležitostí Afriky nebo rozvojového světa, ale týká se nás všech. Výzkumy posledních let ukazují, že především mladé ženy a dívky jsou náchylnější k infekci HIV více než jejich mužské protějšky. Přibližně polovina všech infikovaných HIV na světě jsou dnes ženy, zatímco v minulosti byl AIDS považován spíše za onemocnění mužů.

Vynikající tým oslovil Pražany

Na celém světě probíhaly 1. prosince osvětové programy a Praha nebyla výjimkou. V rámci preventivní akce jezdila v ulicích Prahy speciálně vyzdobená tramvaj. Ve voze byli odborně školení pracovníci, kteří cestujícím rozdávali informační letáky, vydané Světovou zdravotnickou organizací ČSAP a odpovídali na dotazy ohledně této stále nevléčitelné nemoci. Velmi příjemný mladý tým rozdával lidem také preventivní prostředky, jako stále neúčinnější metodu prevence, poskytoval poradenství týkající se testování na HIV a celkově navodil v tramvaji velmi přátelskou atmosféru. Sympatický pan řidič vítal nastupující informacemi o trase jízdy a na všech zúčastněných bylo opravdu vidět, že to dělají s láskou pro dobrou věc.

Většina lidí se se zájmem zúčastnila speciální jízdy a na důkaz účasti a pochopení si zakoupila červenou stužku v hodnotě dvaceti korun. Prostředky získané z této akce se využívají zejména na přednáškovou a další

preventivní činnost, na bezplatné a anonymní testování a na jiné podobné aktivity. Našlo se i pár nedůvěřivců, kteří se báli nastoupit do vozu, ale v dnešní době, kdy se to nepoctivci nabízejícími ledacos jenom hemží, jim to ani nemůžeme zazlívat. Bylo také hodně těch, kteří se styděli, protože problematika bezpečného sexu, jako stále neúčinnější prevence, je pro mnohé bohužel stále ještě věcí, o které by se nemělo mluvit nahlas. Do vozu nastoupila maminka s šestiletým chlapcem, kterého zaujala především tramvaj vyzdobená balónky. Byl vysloveně nadšený. „Věděl bys, co je to AIDS?“, zeptal se ho náš odborník. Klučina odpověděl, že neví, a tak dostal na výběr ze tří možností. Za prvé to mohla být květina, za druhé nebezpečná nemoc a za třetí africká dřevina. Chlapec chvíli přemýšlel a pak řekl, že je to květina. Maminka nám moc poděkovala za citlivé a naučné povídání se synem a dodala, že doma mu to dovyvětlí. Jeden pán na zastávce Flora se ptal naší slečny, zda se večer může milovat, jestli to dnes není zakázané. Slečna ho ujistila, že může, a k tomu mu předala preventivní prostředky a veškeré informační letáky. Mezi pasažéry byli především mladí lidé, kteří měli opravdu velký zájem, ale také důchodci, kteří společnou akci rádi podpořili. Dokonce s námi cestovali zvláštní jízdu i tři pejsci, které jejich majitelé ozdobili červenými stužkami na důkaz solidarity s touto akcí.

Je moc dobře, že Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost podpořil iniciativu

společnosti AIDS pomoc ČSAP a vypravil osvětovou tramvaj, která jezdila Prahou a připomněla všem, že nemoc AIDS je problémem, kde právě prevence je neúčinnější ochranou.



Zvláštní linka Oskar Vodafone

Tomáš Valenta

Již řadu let jsou součástí denního života ve velkoměstě různé reklamy. Ať jde o venkovní nebo vnitřní reklamy umístěné na velkých plochách nebo pouze o malé letáky. Řadu let se můžeme setkat s reklamními nátěry vozidel MHD, ale co přímo zvláštní linka propagující určitý produkt?

Ano, v pondělí 21. listopadu zahájila v ulicích Prahy provoz nová tramvajová linka číslo 77. Jednalo se o speciálně zavedenou linku v rámci reklamní kampaně mobilního operátora Oskar Vodafone. Cestující byli přepravováni zcela zdarma. Trasa linky začínala v zastávce Náměstí Bratří Synků a vedla přes zastávky I. P. Pavlova, Václavské náměstí, Těšnov, Strossmayerovo náměstí, Malostranská, Újezd, Národní třída a Moráň do zastávky Otakarova. Provoz byl přibližně od 8 do 18 hodin v šedesátiminutovém intervalu. Zavedení linky předcházelo označení všech zastávek na trase patřičnými informačními materiály. Na linku byla vypravena jedna speciální souprava skládající se ze dvou vozů T3R.P. Přeprava cestujících probíhala v prvním voze, jelikož druhý vůz byl dekorativně vyzdoben červenými číslicemi. Číslice znázorňovaly volné minuty volání při vybrané určité předplacené službě. Provoz linky byl ukončen v pondělí 5. prosince.

V pražské městské hromadné dopravě se nejedná o první případ, kdy se touto formou prezentují různé firmy. Například v letních měsících tohoto roku využila podobnou možnost společnost Radio-com.



Foto © Tomáš Valenta

Ohlédnutí za minulou muzejní sezónou

Mgr. Pavel Fojtík, Archiv

Rok 2005 byl pro Muzeum městské hromadné dopravy v Praze, které se nachází v památkově chráněném objektu vozovny Střešovice, mimořádný. Není divu. Vždyť pražská městská hromadná doprava slavila své 130. narozeniny.

Muzeum MHD v Praze má za sebou 13. sezónu, která trvala od Velikonoc do poloviny listopadu 2005. Za tu dobu shlédlo o sobotách, nedělích a svátcích expozici ve vozovně Střešovice (tj. v roce 2005 se jednalo o 75 dnů) 10 710 platících návštěvníků. Na jeden den tak připadá průměrná návštěva 145 osob. Kromě těchto pravidelných otevíracích dnů bylo Muzeum, jako ostatně každoročně, k dispozici i četným školním exkurzím, které se mohly za doprovodu průvodce seznámit s historií pražské městské dopravy. V rámci takových hromadných výprav Muzeum MHD navštívilo dalších 2 697 žáků, studentů a jejich doprovodu.

Muzeum MHD v Praze se každoročně zapojuje do celopražské akce nazvané Muzejní noc. Letos ho při této příležitosti bezplatně navštívilo na 2 200 Pražanů

a návštěvníků hlavního města. Připočteme-li také návštěvníky, kteří navštívili zdarma Muzeum během Mikuláše, dostaneme se k celkovému počtu 18 607 návštěvníků za rok 2005.

Největšímu zájmu se pochopitelně těšila sbírka historických vozidel. Návštěvníci mají ale k dispozici i stálé expozice věnované obecné historii pražské MHD, vývoji trolejového vedení i pražské podzemní dráze. Poděkování za tradiční spolupráci patří Muzeu hlavního města Prahy a Národnímu technickému muzeu, která do střešovické expozice zapůjčila své sbírkové předměty (modely vozidel, část součástí trolejového vedení).

Bezesporu nejvýznamnější muzejní akcí roku byl slavnostní průvod historických tramvají a autobusů 18. září 2005. Nejdříve se Mánesův most na několik hodin proměnil na muzeum pod širým nebem, pak se mohli Pražané v ulicích města přesvědčit na vlastní oči, že všechny naše muzejní tramvaje jsou provozuschopné, a že se nejedná o nějaké nefunkční repliky. Takové průvody jsou velmi vzácné, a protože se konají pouze jedenkrát za deset let, těší se velké pozornosti. Letošní průvod byl zpestřen i tím, že v něm poprvé od roku 1947 jely i autobusy. O tom letošním jsme již psali v říjnovém DP-KONTAKTU.

Kromě této viditelné činnosti musíme zmínit i práce, které zůstávají zatím veřejnosti skryté. Jde o rekonstrukce vozidel, které budou dalšími muzejními exponáty. Výrazně pokročily práce na trolejbusu Tatra T-400 i na autobusu Škoda 706 RO.

Do nové sezóny by muzeum mělo vstoupit s novým vydáním Průvodce Muzeem Městské hromadné dopravy v Praze. Nová publikace jistě potěší každého zájemce o historii. Muzeum Městské hromadné dopravy ve Střešovicích propaguje také nové vydaná kniha Toulavá kamera navazující na stejnojmenný pořad České televize. Z bran střešovické vozovny vyjžděla od 26. března do 17. listopadu 2005 také nostalgická linka č. 91, která ve stejné době, kdy je otevřeno Muzeum MHD, projížděla Prahou po pravidelné trase z vozovny přes centrum na Výstaviště. Už to, že na lince se mohou cestující setkat s dnes již zaniklou profesí průvodčího a nechat se odbavit jinak, než jsme běžně zvyklí (běžné jízdenky PID zde neplatí), je zajímavým ohlédnutím do minulosti cestování po Praze. Na lince č. 91 jezdily dvě soupravy dvounápravových vozů, tvořené motorovým a vlečným vozem. Linka jezdila v intervalu 60 minut o sobotách, nedělích a svátcích od 12 do 18 hodin. Jízdné bylo 25 Kč, zlevněné jízdné a dovozní 10 Kč.

Necháme-li promluvit statistiku, dozvíme se, že se v uplynulé sezóně (mimořádně, byla jubilejní patnáctá) vlaky linky č. 91 svezlo 15 763 platících cestujících, od kterých bylo na jízdném vybráno 344 215 Kč. Mezi důležité statistické ukazatele patří i 804 vlakohodiny a 7 228 vlakokilometrů. Linka č. 91 je zajímavým a nezanedbatelným způsobem prezentace dnešního Dopravního podniku a vlastně takovou malou pojízdnou částí našeho muzea.





Město trolejbusů Ústí nad Labem

Daniela Tůmová

Foto © Dopravní podnik Ústí nad Labem
a Petr Malík

Ústí nad Labem začalo provozovat městskou hromadnou dopravu již více než před sto lety. Začala jako klasická dopravní a elektrárenská společnost, v roce 1909 přešla do rukou města jako typický komunální podnik, prožila poměrně krátké období státního podniku a v současné době je akciovou společností se stoprocentní účastí metropole severočeského regionu.



Ústecké trolejbusy před divadlem, významným přestupným bodem v centru města.

Ředitel Pavel Havránek začíná šestým rokem ředitelovat. V Dopravním podniku pracuje už dvacet pět let, vyzkoušel si hodně provozů, řídil tramvaj, dělal průvodčího. Dodnes ho velice mrzí, že byly v Ústí nad Labem zrušeny tramvaje, jeho velká láska, a považuje to za největší chybu pro celé město. Na tramvaje, ke kterým měl velmi úzký vztah, nostalgicky vzpomíná. „Tramvajový provoz v roce 1937 patřil vůbec k největším tramvajovým provozům v celém Československu, čítal třicet čtyři kilometrů stavební délky tratí na metrovém rozchodu,“ říká zasvěceně. Postupně se prý provoz ukrajoval, nahrazoval se tzv.



velkokapacitními autobusy a 1. června 1970 nastalo velké zklamání. Tramvajový provoz byl definitivně zrušen, byl doslova velmi rychle likvidován, aby občané zapoměli na tramvaje co nejdříve. V té době nynější výkonný ředitel musel z Dopravního podniku v Ústí nad Labem odejít, protože mu tramvaje prostě chyběly, a tak za nimi odešel do Liberce. Nejdříve tam pracoval jako dělník, později jako parťák na údržbě trolejového vedení, měnění a dálkového ovládání měnění.

„Vrátil jsem se po několika letech zpět do Ústí nad Labem, protože se zde začalo vážně uvažovat o výstavbě trolejbusového provozu.“ Působil zde jako vedoucí

investičního oddělení. Dopravní podnik byl tehdy investorem i dodavatelem stavby. Po osmnáctileté pomlce od ukončení provozu tramvajů se moderní trolejbusy staly pokračovateli elektrické trakce v severočeské metropoli. První trolejbus vyjel 1. července 1988, přesně osmdesát devět let po vyjetí první tramvaje v Ústí. Od té doby jsou trolejbusy nedílnou součástí města. V dnešní době činí trolejbusová doprava z hlediska vozových kilometrů padesát procent veřejné dopravy ve městě, z hlediska přepravy osob je to zhruba šedesát procent oproti čtyřiceti ve prospěch trolejbusů. Předpokládá se, že výstavbou trolejové sítě na Střekov, která v současné době probíhá, se tento poměr ještě asi o deset procent zvýší. Trolejbusy prostě tvoří páteří systém městské hromadné dopravy v Ústí nad Labem. „Jsem rád, že se podařilo přesvědčit všechny, že trolejbusy jsou výrazným řešením ozdravení životního prostředí a prakticky jedinou rozumnou možností zlepšení ekologické situace ve městě. Musím dodat, že lidé na trolejbusy od té doby nedají dopustit.“

Městem jezdí třicet dva linek

Nejdelší trolejbusová linka vede ze Severní terasy na Skalku a měří téměř dvanáct kilometrů, ostatní se pohybují zhruba okolo deseti kilometrů. V současné době je v Ústí nad Labem čtyřicet kilometrů dvoustopého trolejového vedení, pojižděno je zhruba šestatřicet kilometrů, napájecí systém zabezpečuje sedm měníren, jejich počet se v budoucnu rozšíří na deset. Měnírny jsou dálkově ovládány z centrálního dispečinku, kabelová síť představuje okolo sto sedmdesáti kilometrů. Provozovny v Ústí nad Labem jsou rozděleny do dvou vozoven, jedna slouží autobusům a druhá trolejbusům. Vozovna autobusů vznikla z bývalé tramvajové vozovny, vozovna trolejbusů se budovala

nově. Autobusových linek má Dopravní podnik města Ústí nad Labem dvacet jedna a trolejbusových jedenáct. Dvě páteří linky trolejbusů jezdí celých 24 hodin ve své trase a v noci veřejnou dopravu dotvářejí tři specifické noční, doplňkové autobusové linky. A kolik se najezdí ve městě v rámci hromadné dopravy kilometrů? Za jeden den najedou autobusy jedenáct tisíc osm set deset kilometrů a trolejbusy deset tisíc devět set sedmdesát pět tisíc kilometrů. Ve dnech pracovního volna a o svátcích je situace opačná. Více kilometrů najedou v tyto dny trolejbusy, protože mají větší rozsah. V ročním zúčtování to čítá u trolejbusů tři miliony šest set tisíc, autobusy ujedou za rok zhruba čtyři miliony kilometrů.

„Jsme vlastně jediný dopravní podnik, který provozuje v plné míře kloubové trolejbusy, kterých máme šedesát,“ říká ředitel Havránek a dodává, že jezdí ještě v Chomutově, ale tam jich mají jen něco málo přes dvacet. Letos by měli dostat šest zbrusu nových kloubových. Autobusů jezdí v sou-



časné době v Ústí nad Labem šedesát pět, velké procento tvoří nízkopodlažní vozidla. „V současné době s námi cestuje asi sto čtyřicet tisíc klientů denně. Jezdíme i za hranice města, kam v minulosti zajížděla tramvaj a což mnozí obyvatelé považují stále za jeho součást, např. Chabařovice a Trmice. Do Chlumce, který má asi šest tisíc obyvatel, jezdíme z historického hlediska, kdy tramvaj jezdila do nedaleké Telnice, což už je podhůří Krušných hor.“ Dopravní ředitel František Ryšlavý tvrdí, že s Dopravním podnikem byli spjati už jeho předci a i on zde zapustil hluboké kořeny. „Vozidla máme vybavená odbavovacím elektronickým systémem, všechno je řízeno palubními počítači, všechny vozy jsou vybaveny pro nástup slepců, čas ve vozidlech je řízen z Frankfurtu, takže podle toho si u nás můžete nařídít hodinky. Musím říct, že se nám daří dodržovat jízdní řád velice přesně. V současné době je situace značně komplikovaná, protože celé město je rozkopané, takže městská hromadná doprava jezdí kvůli různým zúžením, mobilním semaforům a dalším omezením se značným zpožděním. Ale to je jen přechodné období,



současnou účinnost a kvalitu? Otázka pro odborníky! A pro nás jsou jimi výkonný ředitel Pavel Havránek a jeho dopravní ředitel! Odpovídá město. O to může svědčit také příprava celého podniku na certifikaci ISO 9001. Provozovat dopravu do okolních obcí je dost složitý problém, protože obce si samy financují dopravu a moc peněz z rozpočtu

městskou hromadnou dopravu velice podporuje a jsou prakticky jediní, kteří ve svém městě budují nové trolejové trati. Nedávno byla otevřena trať v délce dva a půl kilometru k nové Masarykově nemocnici, kde je v plné míře využito právě výhody trolejbusu, které jsou při jízdě do kopce mnohem vhodnější než autobusy. V současné době se buduje další, která bude čtyři a půl km dlouhá a spojuje jednu z největších městských čtvrtí s celým trolejbusovým systémem. Otevřít by se měla v listopadu roku 2007.



V Ústí mají Sněhuláka

„Do Telnice jezdí něco jako skibus, říkáme mu Sněhulák, a v létě je vypravován speciální cyklobus, linka upravená pro přepravu jízdních kol, ta má svůj cíl v Adolfově. Obě linky jezdí jen při příznivých klimatických podmínkách, Sněhulák při dostatku sněhu a cyklobus nejede jen v případě, že lijí jako z konve,“ říká dopravní ředitel. „Tyto linky bereme opravdu jako nadstandardní službu našim cestujícím, pro zpříjemnění chvíle volna. Rozhodně nevydělávají, někdy jedou na výlet na kolech třeba jen čtyři lidé, a přesto je provozujeme.“ Dále jezdí pro občany města trolejbus přímo k obchodnímu centru Globus, k němuž celou odbočku, resp. elektrifikaci financovala dotčená obchodní společnost. Občané města to velice uvítali i proto, že linka jezdí po dvaceti minutách, a to včetně sobot a nedělí. Zejména před Vánocemi byl trolejbus stále plný. Ústí nad Labem má dnes právem statut velkoměsta a je zcela přirozeným kulturním, společenským, politickým, průmyslovým, sídelním, administrativním a obchodním centrem přílehlé oblasti Podkrušnohoří a severočeského pohraničí. Městská hromadná doprava je jeho nedílnou a nenahraditelnou součástí a plně dopravní prostředky v jakoukoli denní dobu svědčí o přízni, kterou jí tímto prokazují cestující. Těž o jejím úspěchu, za kterým stojí odborníci a kolegové, se kterými nám bylo velkým potěšením se setkat.



a my věříme, že to občané chápou. Všechny nás tu v současné době trápí rozkopané ulice,“ říká dopravní ředitel.

Dotace změnilý název

Co Dopravní podnik dále trápí, jsou finance. Mají velmi zastaralou rádiovou síť, kterou by bylo zapotřebí vyměnit, modernizovat ji tak, aby i z vozidel chodily datové zprávy, které jsou důležité pro ekonomické vyhodnocování. „Kvalitativně bychom potřebovali zlepšit řízení celého provozu, to znamená přejít na systém GPS. Největším problémem je zejména obnova vozového parku, kde se ve značné míře projevilo rozhodnutí o zrušení výroby trolejbusů v Ostrově nad Ohří, to se nás velice dotklo, protože nám stihli dodat pouze tři nízkopodlažní vozy 22 Tr.“ Dopravní podnik Ústí nad Labem, akciová společnost má v současné době pět set dva zaměstnance, z toho více než polovina jsou řidiči. Lze jít ještě níže a zachovat

na to nemají, tvrdí dopravní ředitel Ryšlavý. „Spousta linek, které takto provozujeme, je ztrátová a dotuje je město Ústí nad Labem. Dříve fungovaly s městem smlouvy na tzv. dotace, dnes se jedná o úhradu prokazatelné ztráty dle zákona z roku 1994 a novelizace z roku 2004. Dříve existovala smlouva jedna, dnes jsou dvě, a to na autobusový i trolejbusový provoz. Jedna má název Smlouva o závazku veřejné služby v městské autobusové dopravě a druhá je Smlouva o závazku veřejné služby v městské trolejbusové dopravě. Na základě těchto smluv se počítá úhrada prokazatelné ztráty podle souvisejících předpisů. Prokazatelnou ztrátu za výkony do okolních obcí financuje krajský úřad jako součást základní dopravní obslužnosti a tzv. ostatní dopravní obslužnost hradí, za to, co chtějí navíc, příslušné obce, se kterými my sami uzavíráme smlouvy vždy na dobu jednoho roku.“ S ústeckým magistrátem má Dopravní podnik výborné vztahy, perfektně s ním spolupracuje. Město dnes trolejbusovou

Důchodová problematika

Helena Bajarová, zaměstnanecský odbor

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

Na začátku nového roku 2006 znovu zveřejňujeme na základě vašich četných dotazů souhrnné informace o starobním důchodu včetně věkových hranic stávajících a budoucích.

Starobní důchod

Nárok na starobní důchod má pojištěnec, jestliže dosáhl důchodového věku a získal potřebnou dobu pojištění. Důchodový věk činí:

u mužů 60 let,

u žen 53 let, pokud vychovaly alespoň 5 dětí

54 let, pokud vychovaly 3 nebo 4 děti

55 let, pokud vychovaly 2 děti

56 let, pokud vychovaly 1 dítě

57 let

pokud pojištěnec dosáhl tohoto věku do 31. prosince 1995.

Důchodový věk (roky + měsíce)

ROK NAROZENÍ	MUŽI	ŽENY (PODLE POČTU VYCHOVANÝCH DĚTÍ)				
		BEZDĚTNÁ	1 DÍTĚ	2 DĚTI	3-4 DĚTI	5 A VÍCE DĚTÍ
před 1936	60	57	56	55	54	53
1936	60 + 2	57	56	55	54	53
1937	60 + 4	57	56	55	54	53
1938	60 + 6	57	56	55	54	53
1939	60 + 8	57 + 4	56	55	54	53
1940	60 + 10	57 + 8	56 + 4	55	54	53
1941	61	58	56 + 8	55 + 4	54	53
1942	61 + 2	58 + 4	57	55 + 8	54 + 4	53
1943	61 + 4	58 + 8	57 + 4	56	54 + 8	53 + 4
1944	61 + 6	59	57 + 8	56 + 4	55	53 + 8
1945	61 + 8	59 + 4	58	56 + 8	55 + 4	54
1946	61 + 10	59 + 8	58 + 4	57	55 + 8	54 + 4
1947	62	60	58 + 8	57 + 4	56	54 + 8
1948	62 + 2	60 + 4	59	57 + 8	56 + 4	55
1949	62 + 4	60 + 8	59 + 4	58	56 + 8	55 + 4
1950	62 + 6	61	59 + 8	58 + 4	57	55 + 8
1951	62 + 8	61 + 4	60	58 + 8	57 + 4	56
1952	62 + 10	61 + 8	60 + 4	59	57 + 8	56 + 4
1953	63	62	60 + 8	59 + 4	58	56 + 8
1954	63	62 + 4	61	59 + 8	58 + 4	57
1955	63	62 + 8	61 + 4	60	58 + 8	57 + 4
1956	63	63	61 + 8	60 + 4	59	57 + 8
1957	63	63	62	60 + 8	59 + 4	58
1958	63	63	62	61	59 + 8	58 + 4
1959	63	63	62	61	60	58 + 8
po 1959	63	63	62	61	60	59

Pokud pojištěnec dosáhne výše uvedených věkových hranic v období od 1. ledna 1996 do 31. prosince 2012, stanoví se důchodový věk tak, že ke kalendářnímu měsíci, ve kterém pojištěnec dosáhl této hranice, se přičítají u mužů 2 kalendářní měsíce a u žen 4 kalendářní měsíce za každý započatý rok z doby po 31. prosinci 1995 do dne dosažení uvedených věkových hranic (viz tabulka).

Po 31. prosince 2012 činí důchodový věk:

u mužů 63 let,

u žen 59 let, pokud vychovaly alespoň 5 dětí

60 let, pokud vychovaly 3 nebo 4 děti

61 let, pokud vychovaly 2 děti

62 let, pokud vychovaly 1 dítě

63 let

Potřebná doba pojištění

Potřebná doba pojištění pro nárok na starobní důchod činí nejméně 25 let. Při dosažení 65 let věku pojištěnec činí potřebná doba pojištění 15 let.

Výše starobního důchodu

Výše starobního důchodu se skládá ze základní a procentní výměry. Výše základní

výměry je stanovena pevnou částkou, která činí od 1. ledna 2006 1 470 Kč. Výše procentní výměry se stanoví procentní sazbou z výpočtového základu. Procentní sazba se skládá ze sazby za dobu pojištění získanou do vzniku nároku na důchod, která činí 1,5 % výpočtového základu za každý rok pojištění (příčemž do doby pojištění před 18. rokem věku se nezahrnují náhradní doby pojištění) a za dobu pojištění získanou po vzniku nároku na důchod, která činí 1 % (od 1. července 2001 1,5 %) z výpočtového základu za každých 90 kalendářních dnů výdělečné činnosti. Za výkon výdělečné činnosti se však pro tyto účely nepovažují doby pracovního volna bez náhrady příjmu a neomluvené nepřítomnosti v práci a doby dočasné pracovní neschopnosti (neschopnosti k službě).

Výše procentní výměry starobního důchodu činí nejméně 770 Kč měsíčně. Nejnižší starobní důchod tedy činí tedy 770 + 1 470 = 2 240 Kč. Maximální hranice není stanovena.

Souběh starobního důchodu s příjmem z výdělečné činnosti

Výplata starobního důchodu náleží při výkonu výdělečné činnosti na základě pracovněprávního vztahu jedině tehdy, jestliže byl tento pracovněprávní vztah sjednán na dobu určitou,

nejdéle však na dobu jednoho roku, lze-li jej podle zvláštních právních předpisů na tuto dobu sjednat. Výdělečnou činností se rozumí činnost vykonávaná v rozsahu, který zakládá účast na důchodovém pojištění.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet svého důchodu pro rok 2006, případně i o přepočítání již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecský odbor. Osobní návštěvy v pracovní dny pouze od 15.00 do 18.00 hodin, ale vždy po předchozí telefonické domluvě! Pokud budete mít roční hrubé výděly od roku 1986 do roku 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 svoji adresu 1 – 2 roky před datem vzniku nároku na starobní důchod. Nemáte-li tento výpis, je třeba znát celkovou dobu pojištění od skončení povinné školní docházky, tedy před 18. rokem věku, do data žádosti o důchod. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit

pro případnou kontrolu se skutečně příznávným 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 zaměstnanecský odbor Dopravního podniku. Najdete nás v budově Dopravního podniku, Praha 9, Sokolovská 217/42, nyní ve 3. patře, číslo dveří 319, (přímo u stanice metra B – Vysočanská). Telefon 296 193 361, mobil: 607 720 871, e-mail: bajarovah@dpp.cz.



Částky rozhodné při výpočtu mezd pro rok 2006

Ing. Alena Vaňková, úsek služeb

Od 1. ledna 2006 dojde k následujícím změnám:

Zvyšuje se životní minimum z 4 300 Kč na 4 420 Kč.

Životní minimum má velký význam v systému státní sociální podpory, kdy se používá ke zjištění nároku na některé dávky a pro výpočet většiny dávek.

Životní minimum se skládá ze dvou částí:

- částka potřebná k zajištění základních potřeb jednotlivých osob v domácnosti (strava, oblečení, obuv, základní potřeby),
 - částka nutná k zajištění nezbytných nákladů domácnosti (zejména náklady na bydlení a s tím spojené služby).
- Celkové životní minimum rodiny je součtem všech částek na osobní potřeby jednotlivých členů domácnosti a částky na vedení domácnosti

Zvyšuje se maximální denní nemocenská dávka z 419 na 443 Kč.

Minimální mzda se zvyšuje ze současných 7 185 Kč na 7 660 Kč (od července pak na 8 135 Kč).

Minimální mzda je nejnižší peněžitá plnění, které je zaměstnavatel podle zákoníku práce povinen poskytnout zaměstnanci za vykonanou práci. Výše a podmínky pro její poskytování stanovuje vláda svým nařízením. Naposledy se zvýšila od 1. ledna 2005.

Minimální záloha osob samostatně výdělečně činných (OSVČ) na zdravotní pojištění činí 1 218 Kč (dosud 1 143 Kč).

OSVČ zahajující samostatnou výdělečnou činnost v roce 2006, ale i OSVČ, které nejsou osvobozeny od platby minimální zálohy a mají zálohy nižší než 1 218 Kč, musí platit počínaje zálohou za měsíc leden 2006 částky vypočtené z nového minimálního měsíčního vyměřovacího základu. Průměrná mzda v roce 2004 činila podle sdělení Ministerstva zdravotnictví č. 261/2005 Sb. **18 035 Kč**. Minimální měsíční vyměřovací základ OSVČ pro měsíce roku 2006 tak činí 9 017,50 Kč. Z toho **minimální měsíční pojistné** (jako 13,5 %) představuje po zaokrouhlení **1 218 Kč**.

Minimální záloha OSVČ na sociální pojištění činí 1 394 Kč pro hlavní činnost (dosud 1 192 Kč) a 558 Kč pro vedlejší činnost (dosud 530 Kč).

Nové údaje pro pojistné na sociální zabezpečení se od roku 2006 promítají do změny ve výši minimálních záloh. Nové minimální zálohy se platí v nové výši až po podání přehledu za rok 2005.



Střípky z Pobaltí IV. – Liepaja

Ing. Jan Šurovský, Ph. D.

Na závěr našeho putování navštívíme lotyšské město Liepaja. Toto třetí největší město Lotyšska s přibližně 100 000 obyvateli nalezneme na západě země na pobřeží Baltského moře.



Vůz KT4 u nádraží v Liepaji. Foto © Jan Šurovský

Kdo by chtěl toto město navštívit vlakem, tak má smůlu. Osobní doprava je tímto směrem zastavena. Nákladní samozřejmě ne, protože na západ země směřuje mnoho nákladních vlaků do přístavu. Nádraží v Liepaji je vzorně opraveno. V decentním dopravním uzlu jezdí tramvaj a je tu i autobusové nádraží. V objektu železničního nádraží se prodávají jízdenky na vlak, ačkoliv tu nejedí, a hlavně na autobusy. Cestovat mezi Rígov a Liepajou autobusem trvá přes tři hodiny a spojují jezdí poměrně dost.

Tramvaje zde jezdí na rozchodu 1 000 mm a jedná se o nejstarší provoz v Pobaltí, protože první tramvaje vyjely už v roce 1899. V dobách největšího rozkvětu zde byly provozovány 4 linky. Síť byla výrazně redukována a dnes je v provozu jediná linka (č. 1) ze severu města na jih. Provoz je zajištěn vozy KT4 v různých verzích a různého původu. Vozy do čísla 235 byly dodány přímo z výroby, další pocházejí z bývalé NDR. Vozovna u nádraží je původní (z roku 1899). Na rozdíl od obřích areálů v jiných městech působí velmi komorně, byť poněkud sešle. Oproti ostatním lotyšským městům zde nenalezneme průvodčí ani tyčové sběrače. Jízdenky se kupují v trafikách a označují ve voze v označovačích z Mikroelektroniky Vysoké Mýto. Pantografy mají hliníkovou vložku a podle děsivého zvuku se trolej nemaže. I tento malý provoz se snaží přežít, vozový park se doplňuje ojetinami a tratě se lokálně opravují. Přejme celému Pobaltí, aby se jim dařilo.



Nové knihy v technické knihovně DP

Dr. Marcela Stegurová

Stejně jako v minulosti i nyní vám přinášíme seznam přírůstků v technické knihovně Dopravního podniku, která od 1. října loňského roku působí v odboru Spisová služba, který patří do úseku služeb.

B 1254 FOJTÍK, P.: **Vozovna Motol**. 1. vyd. Praha, Dopravní podnik 2004. 71 stran.
B 1255 FOJTÍK, P. – PROŠEK, F.: **Pražský dopravní zeměpis**. Svazek 4. 1. vyd.

Praha, Dopravní podnik 2005. 63 stran.
B 1256 **STATISTICKÁ ročenka 2004 DP**. 1. vyd. Praha, Dopravní podnik 2005. 123 stran.
B 1257 **ROČENKA dopravy 2004**. 1. vyd. Praha, ÚDI 2005. 60 stran.
B 1258 KYSELA, Martin: **LINUX. Kapesní průvodce administrátora**. 1. vyd. Praha, Grada 2004. 191 stran.
B 1259 SOUKUP, Roman: **Upravujeme digitální fotografie**. 1. vyd. Praha, Grada 2005. 87 stran.
8902 **PRAVIDLA silničního provozu**. 3. upr. vyd. Praha, Springer Media 2005.
8903 **MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA v Prešově 1949-1999**. 1. vyd. Prešov, Multi-media 1999. 78 stran.
8904 **100 LET MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY v Ostravě**. 1. vyd. Ostrava, DP 1994. 126 stran.
8905 MELICHAR, V.: – JEZEK, J.: **Ekonomika dopravního podniku**. 2. přeprac. vyd. Pardubice, Pardubická univerzita 2001. 176 stran.
8906 POLÁK, M.: **Praha a železnice. Nádraží, nádražička a zastávky**. 1. vyd. Praha, Miipo Media 2005. 231 stran.
8907 ADAIR, J. E.: **Hospodaření s časem**. 1. vyd. Praha, Alfa 2004. 134 stran.
8908 JIRÁSEK, J.: **Souboj mozků v řízení**. 1. vyd. Praha, Alfa 2004. 169 stran.
8909 **STATISTICKÁ ROČENKA ČESKÉ REPUBLIKY 2003**. 1. vyd. Praha, Scientia 2003. 739 stran.
8910 **STATISTICKÁ ROČENKA ČESKÉ REPUBLIKY 2004**. 1. vyd. Praha, Scientia 2004. 783 stran.
8911 **ROČENKA HN**. 1. vyd. Praha, Ekonomie 2005. 192 stran.
8912 MUSIL, S.: **Vůně pražských nádraží**. 1. vyd. Praha, PLOT 2005. 142 stran.
8913 FOJTÍK, P. – PROŠEK, F.: **Pražské autobusy 1925-2005**. 2. dopl. vyd. Praha, Dopravní podnik 2005. 144 stran.
8914 BENNETT, D.: **Metro. Příběh podzemní dráhy**. 1. vyd. Praha, Fortuna Print 2005. 176 stran.
S 1583 **ANGLICKO-český a česko-anglický studijní slovník**. 1. vyd. Praha, KMa 2005. 1303 stran.
8915 ŘEPA, V.: **Podnikové procesy. Procesní řízení a modelování**. 1. vyd. Praha, Grada 2006. 265 stran.

8916 MAREK, J.: **Barikáda z kaštanů. Pražské povstání v květnu 1945 a jeho skuteční hrdinové**. 1. vyd. Cheb, Svět křidel 2005. 414 stran.
8917 FOJTÍK, P. – LINERT, S. – PROŠEK, F.: **Historie městské hromadné dopravy v Praze**. 3. dopl. vyd. Praha, Dopravní podnik 2005. 366 stran.
8918 BROŽA, P.: **Tvorba WWW stránek pro úplně začátečníky**. 5. aktual. vyd. Brno, Computer Press 2004. 149 stran.
8919 BUSKIRK, E. VAN: **Ripuj, mixuj, vypaluj CD! Nahrávání hudby a vytváření remixů**. 1. vyd. Praha, Grada 2005. 240 stran.
8920 ENDORF, C. – SCHULTZ, E. – MELLANDER, J.: **Detekce a prevence počítačového útoku**. 1. vyd. Praha, Grada 2005. 355 stran.
8921 SYNEK, M.: **Manažerská ekonomika**. 3. přeprac. aktual. vyd. Praha, Grada 2003. 466 stran.
8922 ARMSTRONG, M.: **Řízení lidských zdrojů**. 8. vyd. dot. Praha, Grada 2002. 856 stran.



Rehabilitační péče pro zaměstnance

Odbor KS a sociální péče

Pracoviště fyzioterapie Dopravního podniku (ve vozovně Žižkov) je v provozu od roku 1992 a bylo využíváno především zaměstnanci bývalé divize Elektrické dráhy.

Díky transformaci podniku mohou nyní toto zařízení využívat všichni zaměstnanci Dopravního podniku. Zaměřuje se především na vertebrogenní obtíže (bolesti zad), kloubů končetin a jiných pohybových obtíží, které souvisejí se statickým přetěžováním, tzn. práce v dlouhodobém sedu (řidiči, práce s počítačem a podobně), při kterém často dochází k bolestem hlavy, páteře a kloubů končetin. Poskytuje rehabilitaci po úrazech a operacích. Je třeba zdůraznit vysoce individuální přístup ke každému klientovi, který vždy při první návštěvě projde vyšetřením pohy-

bového aparátu a pak je zvolena vhodná terapie.

Klient je vnímán jako celek, různé poruchy pohybového aparátu souvisí někdy s úplně jinou částí těla, než kde pacient cítí bolest. Zařízení nabízí i tzv. preventivní program Školy zad, který je veden formou poradenství, jak potíží s pohybovým aparátem předcházet a zbytečně ho nepoškozovat při pracovním procesu i při ostatních (například domácích) pracích.

Pracoviště má smlouvu se všemi zdravotními pojišťovnami a výkony jsou plně hrazeny. Zaměstnanec může přijít na doporučení svého praktického lékaře nebo i bez doporučení, vše vyřídíme přímo na místě. Při objednání mají zaměstnanci Dopravního podniku časovou přednost před ostatními pacienty. Návštěvy je předem nutno dohodnout na **telefonních číslech 296 124 877 a 296 124 878**. Těší se na vás terapeuti PhDr. Simona Sedláková, Ph. D. a Pavel Székely, DiS.



Školní střípky

-SOU-

Certifikace jakosti

V roce 2004 vedení školy rozhodlo o zapojení organizace do systému řízení jakosti dle normy ISO 9001:2000.

Proto během celého tohoto roku probíhaly přípravy na provedení certifikace shody systému jakosti s normou. Pro začátek byla vybrána oblast autoopravárenství, které je prováděno v rámci výuky na odloučených pracovištích Valentinka a Košíře. Zavedení systému řízení jakosti vyžaduje velkou preciznost ve vedení dokumentace. Řadě činností, i přestože se běžně provádějí, byl dán řád. Koncem roku 2004 proběhla certifikace firmou SGS Czech Republic, s.r.o. se sídlem v Praze 5. Cílevědomou prací za pomoci odborného konzultanta pana Ing. Kopce se podařilo obhájit certifikát bez vážnějších neshodných zjištění.

Pro rok 2005 byl dán vedením školy další cíl provést rozšíření certifikace o další výukové procesy, které jsou ve škole prováděny. Jedná se o teoretickou výuku prováděnou na všech úrovních v objektech školy Motol, Moravská a Rohanský ostrov a dále o praktickou výuku na odloučených pracovištích Třebešín a Rohanský ostrov. Termín auditu byl stanoven na 14. a 15. prosince 2005 a i v tomto případě proběhlo šetření bez zjevných neshod. Naše školní organizace tím získala oprávnění prezentovat se certifikátem kvality ISO 9001:2000. Je to ovšem první krok, další je trvale udržovat nastavenou laťku a denně zabezpečovat kvalitní výuku jak po teoretické tak i po praktické stránce.

Přebor pražských středních škol v šachu

Jednou z mnoha sportovních aktivit školy byl 8. listopadu Šachový turnaj – prebor pražských středních škol, a to pod záštitou vedení naší školy.

Turnaj byl velmi dobře organizačně připraven, velký podíl na jeho úspěšnosti měl hlavní rozhodčí Ing. Lubomír Jakuš ze SOU a Učiliště Zelený pruh, který díky svým dlouholetým zkušenostem nejen výborně zorganizoval jednotlivé šachové partie, ale i následné partie jednotlivců. Škola Moravská – pořadatel turnaje, se umístila na 2. místě. Celý turnaj vyhrálo družstvo SPŠ Motol. Třetí místo získalo družstvo SOŠ Zelený pruh. Soutěž jednotlivců, do které se započítávaly i výsledky jednotlivců z turnaje družstev, vyhrál žák **Tomáš Pilný** (SPŠ Motol), na druhém místě se umístil **Jan Slaboch** (SOU Moravská) a na třetím místě **Lukáš Oberleutner** (SPŠ Motol). Všechna místa „na bedně“ tedy obsadila naše škola. V budoucnu bychom rádi otevřeli turnaj i pro účastníky z řad zaměstnanců Dopravního podniku a šachy by byly druhým sportem – po fotbalu –, při kterém by se žáci utkali s pracovníky Dopravního podniku. Studenti odehráli všechny partie v dobré náladě a potvrdili, že ušlechtilá hra šlechtí i charakter. Zdá se, že díky tomu celý turnaj proběhl bez problémů a ke všeobecné spokojenosti nejen studentů, ale i organizačního týmu ve složení Alena Pflégrová a Tomáš Losman.



Došlo do redakce

Ing. Jan Šurovský, Ph. D.,
provozovna Vokovice

V prosincovém DP-KONTAKTu jsem si mimo jiné přečetl zajímavý článek „Rekonstrukce a výstavba sociálních zařízení pokračuje“.

V jeho druhé polovině se autoři z Oddělení pozemních staveb technického úseku pozastávají nad ničením těchto zařízení. Je ironií osudu, že ačkoliv kritické články na stránkách DP-KONTAKTu vítám, tak musím proti jednomu z nich protestovat. Jako odstrašující případ devastace sociálního zařízení je Červený vrch. Vzhledem k tomu, že do této smyčky zajíždějí bezvýhradně vlaky provozovny Vokovice, je zřejmé, na které řidiče padá případné podezření. Jednoznačně odmítám jistotu, s jakou bylo určeno, že devastaci páchají řidiči tramvají, zejména pak z Vokovic. Samozřejmě ne všichni jsou sto procentně čistotní a pořádní, ale nabízím spíše následující výklad. Opustěné sociální zařízení na Červeném vrchu si oblíbili narkomani a bezdomovci. Stačí se podívat do přilehlé strže za bývalým záchodem: matrace, injekční stříkačky a další

metráky nepořádku. Přejdeme-li Evropskou ulici, máme vzácnou příležitost navštívit torzo socialistické obchodní vybavenosti, kde naposledy sídlila firma Zeman a Zeman. Ty, kdož tam sídlí dnes, raději znát nechci. Podotýkám, že smyčka Červený vrch není pojížděna od pátečního večera do pondělního rána. Sociální zařízení na konečných, kde nejedí noční linky (např. Kubánské náměstí, Olšanské hřbitovy) tedy nezřídka slouží jako ubytovna. Na Královce to moc nejde, protože tam je dost velká zima a navíc v blízkosti bylo nepřetržitě obsazené sídlo operátorek provozního dispečinku tramvají. Budu moc rád, když bude obnova sociálního zařízení na konečných pokračovat. Časté stížnosti jsou na Bílou horu a tam neobvykle nainstalovaný Aqua Joy, který s oblibou bezdomovci použijí a pak poničí nebo alespoň znečistí. Také je třeba vědět, že čtyřhran má dnes bohužel každý, kdo ho jen trochu chce mít. Rovněž kód není žádnou tajností. Navštívíte-li bufet v Podbabě, tak se jej určitě dozvíte velmi rychle.

Jaké by bylo řešení? Bezpečnější je určitě použití klíče, tak jako to mají kolegové z autobusů. To však pořad není ono, i klíč se může dostat do nepovolných rukou. Za koncepční a trvalé řešení bych považoval přístup na kartu, kterou disponují všichni řidiči tramvají. Netuším, jak může být celá akce drahá, ale nepochybuji, že v případě Červeného vrchu by se jednoznačně vyplatila.



Odbory vyjednály nečekaný nárůst tarifů

Luboš Olejář,
místopředseda ZV Všeobecné odbory Metro

Za Všeobecné odbory Metro (VOM) můžeme s jistým ulehčením konstatovat, že vyjednávání odborů se zaměstnavatelem o kolektivní smlouvě na rok 2006 skončilo.

To na jedné straně. Na straně druhé je třeba říci, že oproti roku 2005 dojde k určitým změnám v kolektivní smlouvě, které nemusí být pro každého přijatelné. V době požadovaných úspor ze strany vlastníka se musíme zachovat tak, abychom dosáhli maximálního možného výsledku při co nejmenších ztrátách.

Jak jistě víte, odbory působící v Dopravním podniku předložily poprvé v historii zaměstnavateli návrh kolektivní smlouvy na rok 2006, o kterém se pak následně vedlo od září velmi tvrdé a ostré vyjednávání. Když si uvědomíme, že zaměstnavatel na odborový návrh 9% nárůstu tarifů přišel s variantou 0%, ani nemusím popisovat, jak to vypadalo v jednacím sále. V jisté chvíli, pro uklidnění vášní, byla ze strany řídicího (za OO) doporučena panu generálnímu řediteli zdravotní procházka kolem baráku. Situace, kdy dochází ke slučování bývalých

divizí do jednotného systému (zejména mzdového), není jednoduchá, proto i častěji docházelo k emocím. Je třeba říci, že vyjednáváci za jednotlivé odbory si vedli statečně, i když někteří v zájmu společného přijetí stanoviska museli upustit od svého požadavku. Jednu skutečnost můžeme za všeobecné odbory Metra přiznat, a to, že jsme nepřipustili propad ve mzdách u zaměstnanců Metra oproti zaměstnancům jiných druhů dopravy (bývalých divizí), byť asi dvě OO se ještě na poslední chvíli pokoušely nesolidárně prolomit zvýšení mezd svých členů. Nakonec se tedy došlo na obou stranách ke shodě nad 6% nárůstem tarifů, a celkově ke zvýšení mezd u více než 3,5 %.

Nepodařilo se změnit systém přiznávání příplatků za sobotu a neděli, a tak zůstal původní stav jen díky nepochopitelnému postoji zástupce odborů NOSDDPP. Nově bylo dohodnuto zrušení příspěvku 500 Kč na letní dovolenou a tato částka byla převedena na poukázku ve výši 1 000 Kč s využitím na rehabilitaci v síti SodexhoPas, tedy nejen v rehabilitačním centru DP v Hostivaři. I nadále platí, že každý zaměstnanec si tuto poukázku musí objednat.

Při jednání došlo k různým návrhům, a tady je několik možná zajímavých výsledků vyjednávání. Na argumentační nátlak zaměstnavatele odborová strana vyhověla snížení příplatku za praxi o 1 Kč na hodinu u všech profesí při zvýšení ceny stravenky na 75 Kč. Odbory udržely i pro rok 2006 příspěvek na bezhotovostní výplatu ve výši 250 Kč/měsíc za stanovených podmínek. Příspěvek zaměstnavatele na penzijní připojištění zůstává i nadále ve výši 300 Kč při spoluúčasti zaměstnance ve výši minimálně 100 Kč. Na požádání může každý zaměstnanec čerpat jeden den neplaceného volna v měsíci po dohodě s nadřízeným zaměstnancem. Proti těmto benefitům však stojí nepříjemnost ve vyšším počtu propuštěných zaměstnanců v novém roce.

V dohodnutý den podpisu KS 2006 za účasti radního hl. m. Prahy Radovana Šteinerja oznámili zástupci odborů Unie pracovníků v dopravě (UPD), že kolektivní smlouvu nepodepíší, protože se její představitelé V. Nováček a L. Mach „teprve probudili“ a zjistili, že chtěli začít vyjednávat o odměnách pro revizory, jak se ukázalo, dokonce proti jejich zájmům.



Jak se dobíhají tramvaje v Basileji

Ing. Jan Urban, odbor Strategie a řízení

Městskou hromadnou dopravu ve švýcarské Basileji zajišťují tramvaje, trolejbusy a autobusy. Postupně se realizuje rozsáhlý projekt rychlodráhy.

Švýcarské město Basilej (Basel) má asi 200 000 obyvatel. Leží na obou březích Rýna a bezprostředně sousedí s Francií a Německem. Městskou hromadnou dopravu zde zajišťují tramvaje, trolejbusy a autobusy. Je připraven a postupně se realizuje i projekt rychlodráhy, která bude mít 7 linek a bude zasahovat i do obou sousedních států. Celá síť rychlodráhy má být v provozu v roce 2008 a má přepravit 70 000 osob denně.

Tramvajovou dopravu zajišťuje celkem 10 základních a 2 doplňkové linky (jezdí ve špičce nebo večer). Hlavním tramvajovým dopravcem je dopravní podnik BVB (Baseler Verkehrs-Betriebe, internet: www.bvb-basel.ch), který provozuje zelené tramvaje. Jím provozované tramvajové linky mají délku 74 km. Provozuje také trolejbusy (2 linky) a autobusy. Dalším tramvajovým dopravcem je BLT (Baselland Transport AG, internet: www.bl.t.ch). Tento dopravce provozuje žluto-červené tramvaje na linkách 10, 11, 17 a E11 o celkové délce 52 km. Rozchod tramvajových tratí je 1 000 mm. Většina starších tramvajů má vložený nízkopodlažní střední díl. Nejnovější součástí vozového parku jsou sedmičlánková Combina, která provozuje BVB. Pohled na tato monstra, která se na metrovém rozchodu proplétají úzkými uličkami v centru řadou protisměrných oblouků, patří k nevhodnějším zážitkům.

Vzhledem k poloze Basileje a konfiguraci místního terénu zde nalezneme řadu tramvajových zajímavostí. V severní části Basileje tramvajové linky končí až v bezprostřední blízkosti hraničních přechodů do Francie nebo do Německa. Linka 10 BLT do Rodersdorfu dokonce projíždí přes obec Leymen, která je na francouzském území. Díky tomu BLT svoji „desítku“ hrdě prohlašuje za „nejdelší mezinárodní tram-

vajovou linku“. Zajímavé jsou i polookružní linky, které na jedné části své trasy jedou pod jedním číslem a z určité zastávky pokračují pod jiným číslem. Příkladem toho může být linka 15/16 (nebo chcete-li 16/15, protože jezdí obousměrně): z centra vyjede linka pod číslem 15 přes Wolfschlucht do stanice Bruderholz, tam změní číslo na „šestnáctku“ a vrátí se do města přes Jakobsberg (linka 16/15 to celé absolvuje v opačném pořadí). Už samotná trasa těchto „dvojlinek“ stojí za to: z centra se vilovými čtvrtěmi a lesními partiemi vyšplhají do úctyhodného kopce a zase ho obdobně sjíždějí. Zejména úsek okolo stanice Jakobsberg vypadá jako horská dráha a určitě by mu slušela i zubačka. Celá Basilej a její široké okolí je zařazena do tarifního sdružení Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW, internet: www.tnw.ch). Jízdenky jsou prodávány na krátkou vzdálenost (do čtyř stanic, cena 1,90 CHF), jízdenka na jednu zónu stojí 3 CHF. Celkem je tarifní sdružení rozděleno na 8 zón. Výhodná je celodenní jízdenka pro centrum a předměstí (zóny 10 a 11), která stojí 8 CHF a platí i pro jízdu na místní mezinárodní letiště ležící ve Francii (zóna 13). Jízdenky se zásadně kupují pouze v prodejních automatech na zastávkách, jízdenka platí od chvíle zakoupení v prodejním automatu. Ve vozidlech nejsou žádné další označovače. Zejména v období slabšího provozu tedy musíte počítat s tím, že jízdenka neplatí až od nastoupení do vozidla, ale již od chvíle jejího zakoupení. Prodejní automaty na zastávkách navíc fungují pouze na mince a nevracejí přeplatek. Pokud nemáte mince, máte smůlu, pokud máte mince pouze vyšší hodnoty, sponzorujete hospodářský výsledek dopravců. Výhodou tohoto systému je, že odpadají drahá vozidlová zařízení.

Právě systém odbavování mě vedl k myšlence, jak se vlastně v Basileji dobíhají tramvaj (ale samozřejmě i trolejbus nebo autobus)? Vždyť vlastně nedobíháte tramvaj, ale jízdenkový automat a tramvaj vám mezi tím ujede. Až jsem na jedné zastávce viděl mladou maminku s malým dítětem, jak zoufale dobíhají k jízdenkovému automatu. Maminka do něj začala házet jednotlivé mince a – světe div se! – řidič tramvaje ji s úsměvem pozoroval. Počkal, až oba v klidu nastoupí a až potom odjel.

Den po návratu z Basileje jsem byl u nás na sídlišti vyvenčit psa. Došli jsme až na zastávku Slánská, a to zrovna ve chvíli, kdy tam od centra přijela tramvaj číslo 10 a od Bílé hory autobus číslo 164. Byla sobota večer a „stošedesátčtyřka“ má v té době 30 minutový interval. Z tramvaje vystoupili čtyři lidé a začali přebíhat vozovku směrem k autobusu. Řidič autobusu počkal až přeběhnou, zavřel dveře a ujel. Na zastávce zůstali čtyři zklamaní lidé.

A tak mě napadá: neměli bychom přece jen převzít basilejský systém?



Tramvaj BVB (zelená) a BLT (žlutočervená) ve stanici Barfüsserplatz.

Pražské mosty – 7. část

Mgr. Pavel Fojtík, Archiv

Poslední díl seriálu o pražských vltavských mostech je věnován mostu Barikádníků, trojskému tramvajovému mostu a několika dalším mostům a lávkám lokálního významu v severní části Prahy. Protože stavba mostů přes Vltavu zdaleka není minulostí, je v tomto díle zmíněno i několik projektů.



Tramvajový most v Troji. Foto © Petr Malík

Most Barikádníků

Současně s novým betonovým mostem, který v roce 1928 propojil Libeň a Holešovice, se v severní části holešovického meandru Vltavy stavěl další most, nazvaný podle své polohy Trojský. Provoz byl na něm zahájen ve stejný den jako na Libeňském mostě – 29. října 1928. Byl postaven ze železobetonu a obložen umělým mramorem. Na obou stranách měl dvě rámová pole přes náplavku (v Holešovicích 18,5 m s otvorem o světlosti 10,75 m pro železniční kolej; na trojské straně pak se šestimetrovým otvorem). Přes vlastní řeku a inundační území byly postaveny celkem 4 oblouky o rozpětí 43,5 m (oba krajní) a 47,2 m (oba vnitřní). Most byl dlouhý 220,75 m, ale široký jen 16 m, z čehož 10,4 m připadalo na vozovky včetně dvoukolejné tramvajové tratě, zbytek na chodníky. Jen rámová pole měla šířku 25 m. Šířka mostu byla brzy kritizována jako neodpovídající dobovým trendům a nárokům na velkoměstskou komunikaci. Už v roce 1928 byly na mostě položeny také tramvajové koleje v délce 240 m, ale zatím nenavazovaly na žádnou trať, protože nebyla zcela ujasněna koncepce tramvajové dopravy v této oblasti. Trať se stavěla nakonec v roce 1935 v rozšířené Argentinské ulici a v nové ulici V Holešovičkách. Pravidelný tramvajový provoz tu byl zahájen až 17. ledna 1936.

Už v srpnu 1940 byla tramvajová trať rekonstruována. Koleje byly totiž původně uloženy na dřevěných fošnách a kryt tvořila dřevěná špalíková dlažba. Dřevo bylo brzy prohnílé a dlažba se propadala, a protože tudy každý den jezdil do Prahy říšský protektor, bylo Elektrickým podnikům nařízeno, aby trať opravily. Podklad pak tvořil tvrdolítý asfalt, kryt drobná žulová dlažba. Trojský most vstoupil do povědomí veřejnosti těžkými boji během Pražského povstání. Byl při nich vážně poškozen, takže tu byla doprava přerušena od 5. května až do 4. října 1945! Na počest obránců byl most přejmenován na most Barikádníků. Na konci 60. let 20. století most zcela přestal vyhovovat vzrůstající intenzitě auto-

mobilové dopravy a jeho konstrukce byla v havarijním stavu. Ještě dříve, než došlo k jeho radikální přestavbě, muselo být v jeho sousedství vybudováno provizorium. Dočasný most byl postaven železničním vojskem 40 m západně od starého mostu. S ohledem na charakter pobřeží a nájezdových ramp byl o něco delší než most Barikádníků. Měřil 242 m a fakticky se jednalo o dva souběžné mosty široké 5 m. Jednalo se o rozebíratelnou konstrukci typu ŽM 16, která byla použita pro čtyři pole. Krajní pole byla zhotovena z IP nosníků. Mostovka byla z dubových fošen. Pilíře byly rovněž ocelové a rozebíratelné. Tři, které byly ve vodě, byly založeny na pilotových rostech zpevněných štěrkovým záhozem.

Od 26. srpna 1970 byla veškerá silniční doprava převedena na nový most, zatímco starý most zůstal vyhrazen jen tramvajím a chodcům. Mimořádně silné zatížení provizoria bylo příčinou jeho rychlého opotřebení. Pro havarijní stav mostovky zde musela být doprava dvakrát přerušena. Poprvé na několik týdnů od 19. května 1971, podruhé na několik měsíců od 20. července 1972. Při obou výlukách mohly jezdit městské autobusy jen po tramvajových kolejkách.

Od 15. ledna 1975 byla zahájena náročná přestavba mostu. Starý most byl po částech rozebrán na třisetunové bloky a pomocí lodí dopraven do vytěžené pískovny u Žernosek a tam potopen.

Části pilířů původního mostu byly využity pro most nový. Jedná se o spojitý ocelový nosník, jehož pole mají rozpětí 46,4 m, 51,1 m, 51,75 m a 46,4 m. Most dosahuje délky 212 m a šířky 33,5 m. Má 6 jízdních pruhů po 3,75 m (tři pro každý směr) a chodníky. Na severní straně navazuje na mimoúrovňovou křižovatku Pelc-Tyrolka. Hotový most byl uveden do provozu 28. listopadu 1980.

Tramvajový most v Troji

Původně se počítalo s tím, že se tramvaje vrátí na most Barikádníků. Velmi nepříznivá situace v tramvajové dopravě, která po

zahájení rekonstrukce nastala, si vynutila náhradní řešení. Proto bylo rozhodnuto urychleně postavit novou tramvajovou trať v Trojské ulici a provizorní tramvajový most přes Vltavu a trať z mostu Barikádníků zcela vypustit. Celá trať byla vyprojektována a postavena na danou dobu v mimořádně rychlém tempu. Už 5. května 1977 zde byl zahájen provoz. Most měl 5 trémových polí konstrukce ŽBM o rozpětí 12,21 m + 4 x 45,58 m a 2 trémová pole ŽTM 30 po 27,15 m. Most dosáhl celkové délky 248,89 m a jeho šířka byla 9,20 m, z čehož 2 x 1 m připadal na pracovní chodníky umístěné na konzolách. V ose mostu byly umístěny stožáry trolejového vedení. Ačkoliv podle projektové dokumentace byl most budován jako provizorium na přibližně 20 let, po třech letech provozu se v něm objevily trhliny. Havarijní stav nakonec vedl k úplnému zastavení provozu od 10. listopadu 1980 a demontáži podstatné části konstrukce.

S využitím rozebíratelných konstrukcí mostu železničního vojska, zapůjčených od Federálního ministerstva dopravy, byl ve dvou etapách postaven most nový. Fakticky jde o dvojici samostatných mostů pro každý směr. Nejdříve byl 7. března 1981 zahájen obousměrný provoz na koleji ve směru do centra, od 1. července 1982, kdy byl dokončen druhý most, se pak jezdilo přes Vltavu dvoukolejně. Pro tuto polovinu mostu byla použita renovovaná konstrukce provizorního mostu Barikádníků.

Trojská lávka pro pěší

Jeden z tradičních pražských přívozů vedl z Císařského ostrova do Troje. Po druhé světové válce tu býval občas jako posíla pro zvládnutí rekreačního provozu zřizován pontonový most. V 70. letech 20. století zde byla vybudována lávka ocelové příhradové konstrukce, která byla určena jen pro pěší, případně cyklisty. Technické údaje nejsou k dispozici. Konstrukce lávky byla vážně narušena asi 23. srpna 1977 při velké povodni, kdy do ní narazila utržená jeřábová loď. Chůze po lávce byla sice zakázána a část mostovky byla dokonce

odstraněna, most však „načerno“ chodci používali na vlastní nebezpečí dál, protože úřady nepřikročily ani k opravě ani ke zřízení náhradního spojení. Teprve když další povodeň 22. července 1981 smetla lávku úplně, přikročilo se ke stavbě lávky nové. Jedná se o visutou prefabrikovanou konstrukci dlouhou 261 m o třech nestejně dlouhých polích (85 + 50 + 96 m) s průvěsem 1,26 m. Nová lávka byla předána do užívání 7. července 1984.

Mosty přes plavební kanál na Císařský ostrov

V rámci stavby plavebního kanálu v Bubenci na počátku 20. století byl postaven železný silniční most poloparabolické konstrukce, který spojil bubenečský břeh (Stromovku) s Císařským ostrovem. Jeho délka byla 24 m, šířka 6 m a podjezdná výška 5,4 m. Do provozu byl předán 18. prosince 1901. Sloužil do 18. července 2005, kdy byl uzavřen a postupně likvidován, aby byl nahrazen mostem novým. Ten byl zprovozněn 20. prosince 2005. Technické parametry (vyjma šířky 7 m a podjezdné výšky 5,3 m) zatím nejsou k dispozici. Snad už v roce 1906 byl postaven železný poloparabolický most pro úzkorozchodnou dráhu o rozchodu 700 mm, kterou byl vyvážen kal z bubenečské čistírny odpadních vod na Císařský ostrov. Po zrušení dráhy a výstavbě nové Ústřední čistírny odpadních vod byly odstraněny koleje a mostovka byla rekonstruována. Délka mostu je 36 m, šířka 3 m a podjezdná výška 5,55 m. Asi ve druhé polovině 70. let 20. století byl 90 m proti proudu postaven ještě nový silniční most pro obsluhu čistírny. Technické údaje (s výjimkou podjezdné výšky 6 m) nejsou k dispozici.

Budeme mít v Praze nové mosty přes Vltavu?

Existuje hned několik projektů. V rámci tzv. Pražského okruhu by měly být postaveny dva mosty. Na jihu zahrnuje stavba 513 Vestec – Lahovice i 236 m dlouhý zavěšený most o třech polích, pod kterým má být zavěšena lávka pro cyklisty a chodce, která umožní spojení Komořan a Lahovic. Na severu má stavbě 519 Suchdol – Březiněves dominovat most, jehož hlavní nosnou konstrukci je mohutný ocelový oblouk podepírající ocelový trám o třech polích s vozovkami ve dvou úrovních – tři jízdní pásy nahoře pro směr k Ruzyni, pod nimi tři pásy pro směr Březiněves. Pod dolní mostovkou bude rovněž zavěšena ještě lávka pro cyklisty a pro pěší. Krajní body mostu jsou od sebe vzdáleny 470 m, střed mostu bude 79 m nad Vltavou. Další most vznikne na budovaném městském okruhu v rámci souboru staveb v úseku Myslbečková – Pelc-Tyrolka. Nový Trojský most má navazovat na komunikaci v železničním podjezdu u nádraží Holešovice. Bude mít

2 x 2 jízdní pruhy a střední tramvajové těleso a chodníky pro pěší a cyklisty. Most by měl mít zavěšenou mostovku s asymetricky umístěným parabolicky rozkročeným pilířem, který se svojí výškou 65 m stane zajímavou dominantou lokality. Dalším mostem, o kterém se v poslední době příležitostně hovoří, je Dvorecký most, který by měl propojit Zlíchov a Dvorce. Po tomto městském mostě by měla vést i tramvajová trať.



ZAJÍMAVOSTI

Kulturní tipy na leden

Milan Slezák

Leden nebývá zpravidla zrovna měsícem, který by byl plný divadelních premiér či velkých koncertů. Přesto ale lze v připravovaných programech nalézt několik věcí, jež nepochybně stojí za pozornost.

Film

V lednu přicházejí do kin mimo jiné dva nové české filmy. Pojdme se tedy zastavit právě u nich.

Jak se krotí krokodýli

Pod tímto názvem se dostává do kin nová rodinná komedie režisérky Marie Poledňákové. Právě název a do jisté míry i stručný obsah filmu dává vzpomenout na předchozí díla této režisérky – tedy Jak vytrhnout velrybě stoličku a Jak dostat tatínka do polepšovny. V tomto snímku přijíždí do Prahy tatínek Luboš, který pracuje v Alpách jako záchranař, a největší radost z toho má jeho osmiletá dcera Amálka. Vše se nakonec zamotá tak, že Luboš odjíždí s Amálčinou třídou jako zdravotní doprovod na školu v přírodě do Vysokých Tater. Svě manželce Anně (právě končí s prací u baletu) slíbí, že je to jen na pár dní. Řetězec náhod a nedorozumění však způsobí, že všechno je tak trochu jinak.

Ve filmu uvidíte mimo jiné Miroslava Etlera, Ingrid Timkovou, Jiřího Mádlu, Václava Postráneckého, Sabinu Laurínovou, Evu Holubovou, Terezu Duchkovou nebo Daniela Nekonečného.

V kinech od 12. ledna 2006.

Ještě žiju s věšákem, plácačkou a čepicí

Předlohou pro film se stala úspěšná divadelní hra René Levinského (napsal ji pod pseudonymem Samuel Königgratz). Hra, kterou její autor označuje za antropologickou frašku, byla mimo jiné nominována na cenu Alfréda Radoka za nejlepší současnou

divadelní inscenaci. Postavami filmu jsou „nádražáci“, kteří řeší, nebo se spíš snaží, v humorné nadsázce, řešit své malé „vzájemnosti“. Producent filmu, Jiří Konečný, o něm říká: „Je to současná, přiměřeně suchá, lehce absurdní filmová tragikomedie o středně velkém českém nádraží v létě.“ Pod režijním vedením dvojice Roman Švejda a Pavel Göbl se natáčelo v dubnu až červnu 2005 v Žatci. V kinech od 5. ledna 2006.

Divadlo

Zajímavou sérii připravilo na leden **Divadlo Archa**. Po čtyři úterní večery tam s představením souhrnně nazvaným Masochista zavítá Arnošt Goldflam. Jedná se o premiéru i derniéru zároveň a Goldflam zde svým osobitým způsobem vypráví metodou pokusu a omylu příběhy vlastního života a života jiných, sny, příhody, smyšlené historky v neomezeném proudu s otevřeným koncem. První večer s podtitulem Děství a zmatky duše 10. ledna, díl Dospívání a vzpoury 17. ledna, Solidní život a jeho cena 24. ledna a na závěr Smrti a konce 31. ledna.

Hudba

Do Prahy se v lednu chystá na sérii koncertů **Jaromír Nohavica**. Připomeňme si aspoň dvě z jeho připravovaných vystoupení. Vidět ho můžete například ve středu 18. ledna v Paláci Akropolis nebo v úterý 24. ledna ve velkém sále Lucerny, ale podle zpráv z předprodeje jsou všechna představení vyprodána.

Do prostoru Abaton v Libni zavítají v pátek 20. ledna severští **Clawfinger**. U zrodu této formace stáli v roce 1988 spolupracovníci z nemocnice nedaleko Stockholmu Jacke Skog a Zak Tell. V polovině devadesátých let pak prezentovali svůj mix rapu, metalu a hard core na debutovém albu Deaf Dumb Blind, kterého se prodalo přes půl milionu kopií. Hrávali na turné s Ozzy Osbournem, Faith No More nebo třeba Rammstein. Jejich koncerty jsou vždy plné energie a uvidíme, s čím se v Praze představí tentokrát. No a největší koncertní událost ledna nakonec. V Sazka Areně v pondělí 23. ledna zahrají britští **Depeche Mode**. Tato, v našich končinách pro mnohé kultovní kapela, završuje již dvacátý pátý rok své existence. Jejich aktuální turné by mělo čítat 39 evropských a 21 amerických zastávek. Evropská část začíná 13. ledna v Drážďanech a kromě Německa a ČR zahrnuje také Belgie, Španělsko, Rakousko, Itálii, Maďarsko a končí na londýnském Wembley. Navíc mají na kontě aktuální album *Playing The Angel* a dlužno dodat, že koncert byl na české poměry v předprodejích velice rychle vyprodán. Pokud budete patřit k těm, na něž se lístek dostal, určitě se máte na co těšit.



Napsali o nás

Vybral ing. Jan Urban

MF Dnes (19. 12. 2005)

Nechápu, proč se vracet k tramvajím

Pamatují si stále stojící a cinkající řady tramvají po Národní, v ulici 28. října (tam to bylo zvlášť zacpané vzhledem ke stanici Můstek). Už tehdy se vyplatilo vysednout dříve (z otevřených tramvají to šlo), projít Františkánskou zahradou a dojít pěšky do Opletalovy ulice (můj tehdejší cíl) než postávat tři stanice v tramvaji, než se dostane „ke koni“. Také si pamatuji, s jakým ulehčením se přijalo „osvobození“ Václaváku od tramvají. Skutečně nechápu, proč se dnes k tomu někdo chce vracet. Považuji to za naprostý nesmysl, proti všem moderním urbanistickým trendům.

Lidové noviny (16. 12. 2005)

Praha chce zpoplatnit MHD pro zákonodárce

Poslanci by v nejbližší době mohli přijít o jednu ze svých výhod – bezplatné používání MHD. Návrh na zpoplatnění hromadné dopravy pro zákonodárce podal včera pražský magistrát. „Výrazně by to zvýšilo důvěru občanů v politiky,“ tvrdí předseda politického klubu Evropských demokratů na pražském magistrátu Jiří Witzany. Právě jeho strana návrh na zbavení členů parlamentu jedné z jejich výhod podala. Poslancům nápad Prahy nijak nevdal. „Politici stejně většinou hromadnou dopravu nepoužívají a cestují autem. Je tedy zbytečné, aby k velkým dotacím na dopravu ještě poživali podobných výhod,“ řekl neustraník Tomáš Vrbík.



Společenská kronika

I v letošním roce bude pokračovat naše nejstarší rubrika podnikového měsíčníku a její jedenáctý ročník musíme zahájit omluvou. V prosincovém čísle došlo nedopatřením k uvedení chybného křestního jména paní ing. Miloslavy Fišerové. Za nepřijemnou chybu se tímto omlouváme.

V lednu 2006 oslavuje 67. narozeniny:

Stanislav Marek – P, odb. soc. péče a kolektivního vyjednávání (37).

V lednu 2006 oslavují 60. narozeniny:

Jaromír Birhazl – DCM, provoz Automatizační technika (28),
Bohumil Brož – SVA, prov. Hostivař (38),
Jaroslav Forman – PA, prov. Kačerov (26),
Jiří Honsů – SVT, prov. Strašnice (40),
Jaroslava Jelínková – PT, prov. Kobylisy (11),
Peter Mikletič – DCT, prov. Vrchní stavba (38),
Jaroslava Procházková – PM, provoz Trať C a depo Kačerov (27),
Lenka Remková – PM, provoz Trať C a depo Kačerov (31),
Jana Řečínská – SVT, prov. Motol (10),
Jiří Schwarzer – T, odb. staveb (13),
Rudolf Tichý – PA, prov. Kačerov (36),
Petr Vaněk – SNM, odb. nem. majetku (11),
František Vosátka – DCM, provoz Rozvodné sítě (11).

V lednu 2006 oslavují 50. narozeniny:

Vítězslav Bařka – PM, provoz Obsluha vozidel C (12),
Eva Bukačová – PT, prov. Pankrác (15),
Jaroslav Čermák – SVM, odb. údržby vozů (27),
Luděk Drnec – PA, prov. Vršovice (25),
Rudolf Kolín – SVA, prov. Kačerov (31),
Hana Ondřejová – PM, provoz Trať B a depo Zličín (13),
Miroslav Pařízek – PA, prov. Vršovice (16),
Josef Pečenka – PT, prov. Strašnice (23),
Zdeněk Sokolíček – PA, prov. Vršovice (26),
Jiří Svoboda – SNM, odb. technické správy objektů (11).
Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nespĺňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtějí být zveřejnění) srdečně blahopřejeme!

Do starobního důchodu odešli:

Jiří Černík – SVA, provozovna Klíčov (33),
Ivan Červenka – PA, CD-provozní kontrola (28),
Vladimír Fila – PA, prov. Kačerov (26),
Kurt Grosse – PA, prov. Kačerov (26),
Václav Houdek – PA, prov. Klíčov (10),
Petr Hrdlička – SVA, prov. Klíčov (33),
Václav Kliment – SVA, prov. Klíčov (44),

Jiří Komůrka – SVA, prov. Kačerov (39),
Zdeněk Lauermann – DCT, prov. Měnímry (14),
Jaroslav Litera – PA, prov. Kačerov (33),
Petr Matyáš – PA, prov. Kačerov (10),
Pavel Neshyba – PA, prov. Klíčov (16),
Vladimír Ondrouch – PA, prov. Klíčov (13),
Karel Plechatý – DCT, provozovna Vrchní stavba (25),
Josef Plíva – SVA, provozovna Klíčov (33).

Do invalidního důchodu odešli:

Jaroslav Cvach – S, jednotka Vnitropodniková doprava (10),
Václav Ječný – DCT, provozovna Vrchní stavba (12).
Všem upřímně děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.

Vzpomínáme:

29. listopadu nás opustil pan Roman Rameš – A, garáž Řepy.
5. prosince nás ve věku 59 let opustil pan Václav Hulan – SNM, správce vozoven Pankrác a Motol, který v DP pracoval 37 let.
17. prosince nás ve věku 67 let opustil pan Josef Mrštík – Ř, dopravní úsek, který v DP pracoval 45 let.



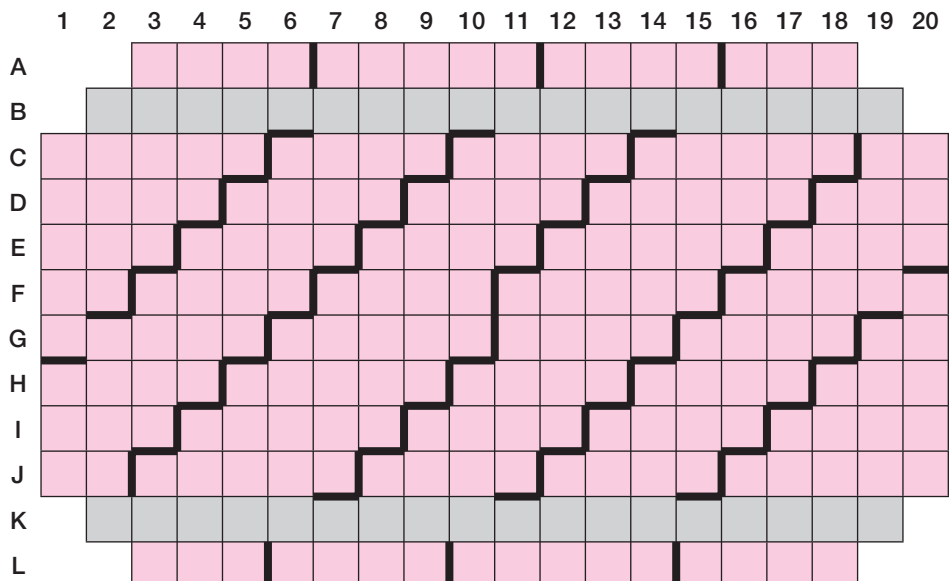
Písmenná křížovka

Vodorovně: **A.** Peřej; Rachmaninova opera; městský sad; pečící zařízení. – **B.** První díl tajemky – **C.** Opět; mužské jméno; římský císař; hnací stroj; iniciály herce Oliviera. – **D.** Květenství šejřku; lotyšský likér; obuv; kosit; říční koryš. – **E.** Mužské jméno; obojživelník; druh koření; stará stříbrná mince; část atlasu. **F.** Přítakaní; obchodní příručí; africký stát; motýlí zámotek; psaní. – **G.** Lihovina z mléka; podbradek; egyptský bůh; zbraň Indiánů; SPZ Pardubic. – **H.** Slepice (expresivně); důlní plyn; český herec; peněžitá částka; lehké vanutí. – **I.** Ženské jméno; zimní měsíc; africký savec; červené barvivo; svatební květina. – **J.** SPZ Šumperka; Asiat; zuřivost; naše rezervace; měna v USA. – **K.** Druhý díl tajemky. – **L.** Erotický magazín; anglický hrabě; náš bývalý PZO; Dcera boha Réa.

Svisle: **1.** Nenávisť; domácí zvíře. – **2.** Bájný český kníže; Evropan. – **3.** Nečas; druh lemura; šije. – **4.** Vyvěřelina; silná černá káva; česká řeka. – **5.** Domácky Adéla; horská pastvina; podzemní dráha. – **6.** Řecké písmeno; obsah zlata v minci; leda. – **7.** Chanat; matka(slovensky); německý souhlas. – **8.** Mužské jméno; mořská vydra; vzduch (řecky). – **9.** Entita; míč; pisečná rostlina. – **10.** Předložka; mohutný kůň; části textu. – **11.** Ojezditi; náplň polštářů; iniciály Ravela. – **12.** Psací potřeby; český básník, mořský savec. – **13.** Souhlas; dravý pták; chlapci. – **14.** SPZ Rožňavy; cizí šelma; potřeby žokejů. – **15.** Vačnatec; umělý kaučuk; název písmene. – **16.** Petr (srbochorvatsky); ve svém bytě; nemoc kloubů. – **17.** Ten (rusky); přístavní hráze; peruánský keř. – **18.** Chemický prvek; přírodní voda; karetní hra. – **19.** Muži; rákos. – **20.** Smyčky; dětská výzva.

Pomůcka: melon, Petar.

PaedDr. Josef Šach



Vlastimil Harapes má rád staré tramvaje

Daniela Tůmová

Legenda českého tanečního umění poslední třetiny dvacátého století, dlouholetý sólista baletu Národního divadla v Praze Vlastimil Harapes je všestranný člověk. Ve svém životě se již věnoval choreografií, režii, herectví, pedagogice a dokonce i zpěvu!

DP-K Váš umělecký rozsah je opravdu široký, čím se v současné době cítíte být nejvíce?

Máte pravdu, vyzkoušel jsem a stále zkouším poměrně hodně věcí, ale momentálně je mi nejbližší to, čemu se v současné době věnuji nejvíce, a to je herectví.

DP-K Jaký je Váš jevištní repertoár?

V první řadě je to zájezdové představení Poslední léto Sáry Bernardové, kde hrají pouze s Martou Vančurovou. Marta ztvárňuje slavnou francouzskou herečku Sáru Bernardovou a já jejího tajemníka, kterému diktuje své paměti. Vidět mě můžete též v divadle Metro, kde hrají ve hře Kočár nejsvětější Svátosti, představení Nevidím to černě a momentálně studujeme novou hru Monsieur Amédée, kde budu alternovat s Ivanem Vyskočillem, který je současně i režisérem. Na jaře se chystám do divadla v Ústí nad Labem, kde pro mě píše roli Casanovy Gustav Skála, který tam bude s ústeckým baletem vytvářet celé představení, které by mělo mít premiéru koncem dubna. Před tím jsem ale ještě přijal pozvání do Petrohradu, kde povedu mistrovské kurzy v kolébce baletního umění.

DP-K Je nějaká umělecká činnost, kterou byste si ještě rád vyzkoušel nebo nějaká, po které zůstanete jen toužit?

Jsem fatalista, takže po ničem netoužím, snažím se dělat to, co mě baví a na všechno se řádně připravit, protože jak se říká, připravenému štěstí přeje. Jsou určité věci, na které prostě nemám a vím o tom, například operní pěvec ze mne nikdy nebude a do tohoto oboru bych určitě nezasahoval. Účinkoval jsem ve spoustě oper, mám je velice rád, ale na zpěv tohoto druhu bych si zkrátka netroufl.

DP-K Zastávím se právě u zpěvu, nedávno vyšlo Vaše první cédéčko a přiznám se, že mně se váš příjemně zastřený hlas velice líbí.

Autor hudby a textu Dalibor Zurinek mi připravil jedenáct skladeb, na tomto CD je výběr sedmi z nich. K hudbě mám velmi pozitivní vztah, jsem nyní také v porotě na operního slavíka, který probíhá v Národním divadle a předseda poroty na melodram, což je zvláštní tvar přednesu spojený s hudbou. Je to krásný, ale bohužel velmi

málo používaný žánr, který má jistě své opodstatněné místo v kulturním světě.

DP-K Tak proto se spolu setkáváme na premiérách v Národním divadle či Státní opeře?

Já mám prostě k divadlu velmi úzký citový vztah a velmi mě zajímá, jak se vždy v novém podání vypořádají tvůrci s jeho ztvárněním, příští rok to bude čtyřicet let, co jsem v Národním divadle a být bez této kapličky de facto už ani nedokážu. Tak i z toho důvodu se tam často setkáváme.

DP-K Jste také vášnivý sběratel...

Mám velmi rád staré věci, dýchají takovým zvláštním kouzlem. Doma mám například sbírku žehliček a hrníčků, dokáží udělat v bytě nádhernou atmosféru. Velice se mi líbí také staré tramvaje, ale ty chodím obdivovat jen do vozoven.



DP-K Do vašeho bytu vede přes šedesát kamenných schodů. Máte k tomuto druhu staveb nějaký zvláštní vztah?

Schody mají magickou sílu. Všimněte si, jak často se používají na divadle jako rekvizita. Jsou plastické, dá se s nimi velmi dobře pracovat. Schody prostě do mého života patří, a pevně doufám, že mi okolnosti a zdraví dovolí stoupat po nich ještě dlouhá léta k výšinám.



Poslední zastávka...

...Vánoce

Daniela Tůmová

„Teto, taky se tak strašně těšíš na Ježíška?“, ptal se mě už od začátku listopadu pětiletý synovec. Ví, že lhát

se nemá, ale dalo se snad odpovědět, že ne? Zařadila jsem svoji lež do rubriky milosrdné, abych neměla špatné svědomí a šla jsem si dělat seznam, co bych měla koupit pod stromček s předsevzetím, že to nenechám na poslední chvíli.

Vzhledem k tomu, že pubertálním dětem se dost špatně vybírá něco takzvané na převlépko, přizvala jsem si je k sobě ve snaze, že mi pomohou. Dcera mi řekla, že se nechá moc ráda překvapit a syn si přál řidičák. Ježíši, to je dárek, ještě se někde nabourá, to přece nemůžu dopustit, počkám až bude trochu větší, vřdyť ještě nemá dost rozumu. Zeptal se mě, kdy ho bude mít podle mne dost, dával oči v sloup a prohlásil, že jsem hrozná, protože všichni kluci ze třídy ho dostanou! To je panečku argument! Taky vám děti, když chtějí něco zásadního, říkají, že to má naprosto celá třída? Na tenhle argument jsem vysloveně alergická. Problesklo mi hlavou, jak se znemožním před třiceti průmyslováky, a tak jsem přidala ještě další reakci, že on vlastně řidičák, resp. auto nepotřebuje, protože má zadarmo legitimaci MHD! Ano, řekla jsem osmnáctiletému synovi, že počkáme, až vyrostete, a nabídla mu místo řidičáku legitimaci MHD! Byl velmi taktní, a i když se na mne díval jako na nesvéprávnou, raději šel spát. S pocitem absolutní nemožnosti jsem šla taky.

Druhý den jsem se zeptala své drahé polovičky zcela infantilně, co by chtěl od Ježíška on. Odpověď zněla, že všechno má, že vůbec nic nepotřebuje. Začala jsem mírně sama natukávat, že ta zelená bunda má už nejlepší léta za sebou nebo že zimní boty teď frčí trochu do špičky. Samozřejmě jsem se dozvěděla, že zelenou bundu stejně nikdy nevyhodí a boty do špičky se mu nelíbí. Prima, to jsem potřebovala slyšet, musím zapojit vlastní invenci. Vyrážím tedy do gigantického nákupního centra, kterému se po zbytek roku snažím vyhnout, abych našla inspiraci. Hned na první pohled mě za výlohou zaujal velký plyšový pes. Byla jsem ráda, že jsem přežila bez ušlapání a nesla balík vesele domů. „Pro koho to jako je?“ zněla otázka, když jsem se snažila plyšové zvíře schovat do skříňě. „Víš, jakou bude mít Monika radost? Ten je krásnej, vid' miláčku?“ Bylo mi řečeno, že jsem poněkud přepracovaná, když kupuji patnáctileté holce dárky v hračkářství. Byla jsem vyzvána ať si lehnu, že se o večerí postará sám, asi podobně jako ve filmech, kde se bláznům nesmí odporovat.

Vždycky si říkám, že příští rok budu na funkci koordinátora vánočních svátků rezignovat, ale nakonec vyhrůžují stejně jako naši politici. Ale že by zrovna tenhle kšeft byl tak lukrativní... Nechci se pánů kolegů nějak dotknout, ale ženy by měly první týden v roce dostávat mimořádnou dovolenou úplně automaticky. Jsou totiž většinou po tom vánočním maratonu úplně vyřízené.



