

DP KONTAKT



Program kvality služby
(04)

**Evropské služby ve veřejné dopravě
– Praha získala 2. místo**
(06)

Bez autobusů by to nešlo
(08)

...jak to vypadalo na Palmovce?
(12)

Postřehy

Petr Malík, šéfredaktor

Stanice metra Depo Hostivař již několik dní slouží veřejnosti. Školáci myslí na blížící se prázdniny, sokolové se připravují na nadcházející slet a okolo nás všech se stále více skloňuje slovo fotbal. Muži budou v červnu ve varu, v sousedním Německu se koná fotbalový festival s aktivní českou účastí po 16 letech.



Tramvaj v Miláně. Foto © Petr Malík

Kdo vyrazí povzbudit české reprezentanty do jednoho z německých měst, bude moci vyzkoušet kvalitu městské hromadné dopravy u našich severozápadních sousedů. Bude moci srovnávat s každodenní pražskou realitou stejně jako já před několika dny v italském Miláně.

Nevím jak vy, ale já se vždy v cizím prostředí dívám okolo sebe a v duchu srovnávám, jestli to či ono děláme lépe než kolegové nebo z čeho si můžeme vzít příklad. Při nástupu do prvního autobusu mě zaujalo, že sedačky jsou plastové a nikoliv polstrované jako u nás. Řidič neprodával jízdenky, a tak jsem byl nucen jet několik zastávek načerno. Nerad tímto způsobem cestuji, a zvláště v cizině.

Až v hotelu jsem si zakoupil jízdenky a jejich cena mě mile překvapila. Za denní jízdenku jsem očekával nějakých deset eur, ale stačila pouhá tři. To znamená cenu naprosto srovnatelnou s Prahou. K dispozici máte metro, autobusy, tramvaje a trolejbusy. Vozy jsou většinou starší než u nás, někdy méně spolehlivé, neboť jsem musel několikrát vystupovat pro závadu z vozu. Jízdní řád na zastávkách není žádné dogma, spíše naopak. Ale i v oblasti informování jsem získal zajímavé postřehy.

Zaujala mě i nedávná pražská krátká cesta tramvají, nějaké čtyři zastávky. V polovině cesty nastoupili do poloprázdného vozu dva revizoři. Jeden z nich mě vyrušil ze čtení, ale to je jeho povinnost, a tak jsem mu ukázal jízdní doklad a říkal jsem si, že na této lince moc úspěšní nebudou. Ale ouha. Než jsem stačil vystoupit, každý z mužů našel černého pasažéra, který na místě zaplatil 500 korun. Několik dní před tím jsem se zamýšlel nad tím, že nám neplatičů ubývá. Nově získaná zkušenost velice výrazně poopravila mé mínění.

Nyní k červnovému číslu. Opět se na stránky DP-KONT@KTu vrací Společenská kronika, tentokrát za celé druhé čtvrtletí. Přečtete si, že Dopravní podnik skončil ve srovnání evropských měst na výborném druhém místě, dále se dozvíte, kdo je nejzručnější řidič autobusu po zápojení ve Vysokém Mýtě.

Kvalita námi poskytovaných služeb je dlouhodobě na vysoké úrovni, o tom svědčí i výsledky Programu kvality služby za minulý rok a koupit jízdenku u řidiče autobusu je již deset let samozřejmostí. Mnozí z nás každý den projedou přes Palmovku, ale pamatujete si, jak toto místo vypadalo před několika lety?

I na tuto otázku dostanete na následujících stránkách odpověď.

Příjemné nakročení do léta a žádné góly do vlastní branky!

Obsah

Aktuálně
(03)

Z podniku
(04)

Autobusy
(08)

Zajímavosti
(10)

Pamatujete si...
(12)

Odjinud
(15)

Seriál
(16)

Ptáte se
(17)

Než vystoupíte...
(20)

Titulní strana: Stanice Depo Hostivař. Foto © Daniel Sitenský

DP-KONT@KT

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), Ing. Jan Urban, Mgr. Milan Slezák, Naďa Chrastná, Ing. Alena Vaňková, Ing. Marie Lásková, Jan Pospíchal, Ing. Michal Brunner a Mgr. Pavel Fojtik | Šéfredaktor: Ing. Petr Malík | Redaktorka: Bc. Daniela Tůmová | Grafická úprava: MGA. Martin Procházka | Sazba: Hynek Pech
Výroba: SOFIPRIN Praha | MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 | Uzávěrka tohoto čísla: 1. června 2006

Salon veřejné dopravy Paříž

Ing. Jan Urban,
oddělení Strategie a řízení projektů

Jak jsme vás již informovali v minulém čísle DP-KONT@KTU, Dopravní podnik se jako čestný host zúčastní výstavy Salon veřejné dopravy v Paříži. Připomeňme ještě, že výstava se koná ve dnech 13. – 15. června na výstavišti Porte de Versailles.

Výstavy se zúčastní více než 200 vystavovatelů ze všech oblastí veřejné a alternativní dopravy osob. Ze zajímavých a známých firem, které budou na Salonu mít svůj stánek, uvedme například výrobce autobusů Evobus, Irisbus, Volvo, Van Hool, Bova a Heuliez, z výrobců kolejových vozidel zde budou Siemens, Alstom a Bombardier, ze známých dopravců se na výstavě budou prezentovat francouzské dráhy SNCF, pařížský dopravní podnik RATP a nadnárodní společnosti Veolia Transport (dříve Connex) a Keolis. Už tento stručný výčet ukazuje, že se výstavy zúčastní nejvýznamnější hráči na dopravním trhu. Dále zde bude řada výrobců jednotlivých komponentů, projekčních kanceláří, dodavatelů řídicích a informačních systémů, softwarových firem a firem, které se zabývají alternativními pohony a dopravními systémy. Široké rovněž bude zastoupení dopravních autorit a regionálních a státních dopravních orgánů. Stánek zde bude mít i Mezinárodní unie veřejné dopravy (UITP).

Očekává se, že výstavu navštíví přibližně 10 000 návštěvníků, převážně odborníků ze sektoru veřejné dopravy a místní a státní správy (při posledním Salonu v roce 2004 bylo složení návštěvníků následující: 8 % zástupci volených orgánů státní správy a samosprávy, 35 % zástupci dopravců, 32 % zástupci výrobců a 25 % zástupci odpovědných orgánů a organizačních autorit).

Vlastní výstavu bude doplňovat bohatý doprovodný program. Kromě soutěže o nejlepšího řidiče veřejné dopravy Bus d'or, o které jsme se zmínili již v minulém čísle našeho časopisu, to bude soutěž o nejlepší inovaci ve veřejné dopravě, do které je zatím přihlášeno 11 vystavovatelů. Součástí doprovodného programu výstavy bude i řada přednášek a seminářů, které jsou soustředěny do dvou prostorů: jedním z nich je Carrefour de l'Europe (Křižovatka Evropy). Zde budou například semináře „Forum čistých vozidel“, „Forum intermodality: informace pro cestující, tarify, přestupní uzly, ekologicky příznivé systémy“, „Forum energetických nákladů a udržitelného rozvoje“ a „Forum organizačních uspořádání: rozdělení pravomocí, vztah organizační autority a dopravce“. Druhým prostorem bude Café Innovation (Kavárna inovací).



Grafický návrh stánku DP na salonu v Paříži.

Zde budou například přednášky na téma „Úloha nákupů“, „Cesty veřejné dopravy v Evropě: jaké jsou perspektivy“, „Tramvaje ve městě“ a „Autobusy s vysokou úrovní služeb“.

O Salon veřejné dopravy je velký zájem v odborném tisku, akreditováni jsou novináři z více než třiceti francouzských a zahraničních odborných časopisů. Z České republiky na výstavě budou reportéři z časopisů Dopravní noviny a Moderní obec. Reportáže ze Salonu budou rovněž ve francouzské televizi.

Zájemce o návštěvu Salonu veřejné dopravy upozorňujeme na nabídku cestovní kanceláře Aktuel, která ve dnech 12. až 16. června pořádá zájezd do Paříže. Jeho součástí je, kromě prohlídky francouzského hlavního města, i návštěva Salonu. Informace o zájezdu je možné získat na telefonu 271 724 379.

K Salonu veřejné dopravy se na stránkách DP-KONT@KTU jistě ještě vrátíme. V příštím čísle by měla vyjít reportáž o naší – věřme, že úspěšné – účasti na této významné mezinárodní akci.



Nová stanice metra v provozu

Text: Daniela Tůmová

Foto: Petr Malík

Industriální stanice se skleněným stropem, ve které převládá oranžová a modrá barva, vznikla z bývalé myčky vozů. Stavba trvala přibližně rok, s přípravou se začalo už v roce 2002 a kolaudována byla letos v dubnu. Stanice Depo Hostivař je postavena zcela bezbariérově a od venkovního autobusového terminálu ji dělí malá rampa.

Slavnostní otevření se konalo v pátek 26. května, kdy přestříhl pásku primátor hlavního města Prahy Pavel Bém. Dle jeho slov je realizace odvážné myšlenky umístění stanice metra v areálu hostivařského depa dokladem toho, že je trvale možné hledat takové cesty dalšího rozvoje města, které zároveň vedou k minimalizaci

nákladů. V současné době má pražské metro již 54 stanic a pan primátor věří, že by v blízké budoucnosti mohlo toto číslo stoupnout na 70. „Možná se zdá tento plán odvážný, ale rozhodně není nereálný. Další rozšíření metra čeká Pražany na trase C z Ládví do Letňan již v roce 2008, kdy se otevřou tři nové stanice. V přípravě je výstavba spojení s ruzyňským letištěm prodloužením tratě A a trasy D metra,“ dodává primátor.

Několik novinek najednou

Tratě A metra se prodloužila o jeden kilometr a zároveň se podařilo přemístit terminál příměstských autobusových spojů z prostoru obytné zástavby sídliště Skalka. Nově otevřená stanice přinesla několik



novinek. Poprvé v historii pražského metra se cestující svezou na povrchovém úseku trati, poprvé je stanice situována přímo v areálu a rovněž poprvé nemá stanice velký vestibul.

Barevné ladění stanice je oranžovo-modré a obklady jsou vytvořeny ze speciálně upraveného vlnitého plechu, který zajišťuje akustický komfort. Optická vzdušnost je zajištěna díky prosklenému stropu, který do ní propouští denní světlo.

Zprovozněním úseku trati metra mezi stanicemi Skalka a hostivařským depem pro cestující dosáhla síť linek metra délky 55 kilometrů a z hlediska rozvoje sítě podzemní dráhy se jedná o krok především ke kvalitě městské hromadné dopravy.



Program kvality služby

Ing. Zdeněk Došek,
zmocněnec kvality služby

Předkladem výsledků za rok 2005 do porady vedení 28. dubna 2006 byla uzavřena bilance osmého roku existence Programu kvality služby Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.



Ilustrační foto. Foto © Petr Malík

Vedle záznamu z jednání Celopodnikové koordinační skupiny (CSK) o výsledcích 4. čtvrtletí 2005, obsahujícího i shrnutí vývoje v celém roce 2005 obsahoval materiál dále grafické zpracování výsledků měření za 1. až 4. čtvrtletí 2005, zprávu o vývoji rozmístění jízdenkových automatů v Praze za rok 2005 a hodnocení přínosů tří standardů k zlepšování kvality služby od jejich pilotů.

Součástí předkladu byla i analýza výsledků ankety spokojenosti zahraničních návštěvníků Prahy s úrovní informování v pražské hromadné dopravě, která byla realizována v průběhu studijního pobytu pana Mateusza Lewczuka z Frankfurtu nad Mohanem v Dopravním podniku v rámci programu stáží Hertie Foundation na podzim 2005. CSK přivítala ve svém středu nové členy jmenované do funkcí zmocněnců v rámci uspořádání pravomocí útvarů v transformované podnikové struktuře. V roli pilota standardu Přijetí nahradil Ing. Ladislava Urbánka vedoucí odboru Kvalita provozu jednotky Provoz Metro Ing. Pavel Lang. Vzhledem k štěpení odpovědností za aplikaci a měření standardů bude zpracován organigram CSK s úkolem zpřehlednit vazby nově vytvořených podnikových útvarů k jednotlivým standardům, včetně zodpovědností útvarů při zajišťování základního a validačního měření.

Stručně z hodnocení výsledků vybraných standardů za celý rok 2005:

Přesnost provozu (jako příklad plná citace hodnocení do porady vedení):

Metro – celkem měřeno 327 provozních hodin, 4 027 vlaků, výsledky nad stanovenou úroveň náročnosti 95 %, nezjištěna nepřijatelná situace.

Tramvaje – kontinuální měření za celých 24 hodin ve vybraných kontrolních bodech z celkem 191 zastávkových sloupků osazených inframajáčky, měřeny vozek 1 930 943 denních vlaků a 101 875 nočních vlaků v nácestných zastávkách, 292 712 denních vlaků a 13 583 nočních vlaků ve výchozích zastávkách. Celkový výsledek 90,4 %, nad stanovenou úroveň náročnosti 85 %.

Autobusy – celkem měřeno manuálně 325,5 provozních hodin (předepsaný vzorek měření 250 hodin), 3 592 spojů, celková přesnost 77,28 % (stanovená náročnost 80 %). Měření zajišťováno vyškolenými pracovníky časomírou Eurochron a JVD řízenou frankfurtským signálem.

Celkové zhodnocení:

Vysoká stabilita dosahovaných výsledků v průběhu celého roku. Měření tramvajového provozu vyniká systémovým využitím technologie DORIS, zlepšilo se vyhodnocování a prezentace výsledků. Měření autobusového provozu je v dané manuální podobě na vrcholu možností, propracovaný systém garantuje vysokou míru spolehlivosti s přípustnou pružností, výsledky základního vzorku korespondují s výsledky validačních měření a analytická hodnota prezentace výsledků je vynikající.

Výsledky provozu metra jsou velmi dobré, ale vzorek je stále na úrovni stanovené na počátku programu z roku 1998. Bylo by žádoucí přejít na kontinuální měření, a tím nastolit otázku výpadků z různých důvodů a jejich vlivu nejen na přesnost, ale především na pravidelnost provozu.

Informování veřejnosti:

Zběžný pohled na graf, stejně jako na stanice, zastávky a vozy, ukazuje stabilní situaci. Stálé informace na zastávkách tramvají byly nad úroveň náročnosti, stejně tak byly i na zastávkách autobusů, ty však od 3.Q přestaly být měřeny. V průběhu roku klesaly naměřené výsledky stálých informací ve stanicích metra a v turistických místech. Vynikající výsledky dosahují telefonické informace. Informace ve vozidlech stálé i dočasné byly všechny v průběhu roku nad úroveň náročnosti 95 %.

Výsledky validačních měření nejsou založeny ze statistického hlediska na hodnověrných vzorcích, měření je však z manažerského hlediska velice cenné a potvrzuje výsledky základních měření. Cenná je i fotografická dokumentace ukazující míru vandalizmu, ale i bizarní rozpínavost stánkařů ve stanicích metra Dejvická, okupujících stolky s cetkami místo před informačními tabulemi ve vstupních prostorách stanic.

Ústrojová kázeň – vzhled zaměstnanců :

Všechny výsledky jsou na téměř 100% úrovni, celková kultura ústroje však ukazuje posun oproti původním snahám o vysokou image podniku skrz tento výrazný prvek podnikové kultury. Situace je značně relativní.

Přesto lze konstatovat, že je velké procento řidičů, kteří volbou vhodné ústrojové varianty prokazují úctu k prezentaci své i podniku. Přispívají k tomu postupně i některé nové lepší materiály, z kterých jsou uniformy šity.

Funkčnost jízdenkových automatů:

„Výsledky měření funkčnosti jízdenkových automatů“ na území Prahy za IV. čtvrtletí 2005 lze obecně hodnotit jako výborné, neboť poprvé za dobu měření předemtného standardu kvality se podařilo překročit stanovenou úroveň náročnosti 90 %, což vyniká zejména ve srovnání s relativně slabšími výsledky minulých dvou čtvrtletí (II. Q. – 80,2 %, III. Q. – 82,9 %). Tento mimořádně příznivý stav narušila pouze skutečnost, že byly zjištěny 3 případy vzniku nepřijatelné situace z důvodu finanční újmy klienta (to znamená 2x nevydání jízdenky bez vrácení vložené hotovosti a 1x nesprávné vrácení přeplatku).

Výsledky monitoringu funkčnosti technologie 95,1 % vyhovujících automatů, která je jedním z výrazných prvků marketingu našich služeb, jsou vynikající i proto, že je modelovým příkladem úzké vzájemné spolupráce pilota s pracovníky oddělení dopravního dozoru (dopravní úsek Dopravního podniku), které chválí za odpovědný přístup k této činnosti. Nezávislé validační měření je substituováno formou účasti pilota na 1/3 vzorku měření. Sladění očí pilota a měřičů prokazují svůj nenahraditelný přínos. Průměr klasifikačního stupně automatů podle veřejné dostupnosti v roce 2005 ve výši 1,74 se dále příznivě vyvinul směrem k dolní části stupnice mezi 1 (nejvhodnější umístění) a 5 (mimo veřejnou dostupnost). Instalování některých automatů do vzdálených míst ve Středočeském kraji znamená zvyšování nároků na zajišťování servisu a bylo by dobře, kdyby byly řešeny otázky

vyrovnávání souvisejících nákladů s ROPI-Dem, ČD či příslušnými obcemi.
Funkčnost bezbariérových zařízení ve stanicích metra:

Vývoj výsledků tohoto standardu za rok 2005 ukazuje nepřetržité zlepšování. Funkčnost za 3. a 4. čtvrtletí byla nad 90% úrovní náročnosti. Ve 4. Q byl výsledek 96,0 % vyhovujících stanic, z měřeného vzorku 25 stanic a 33 bezbariérových variant.

Hodnocení přínosů standardů ke zlepšování kvality služby:

Vzhledem k diskuzím o podobě systému řízení kvality v Dopravním podniku v rámci subprojektu D8 vyzval generální zmocněnec v pozvánce k jednání CSK piloty o stručné zhodnocení přínosu jejich standardů kvality za dobu jejich trvání.

Toto hodnocení písemně předložili: pilot standardu Přesnost provozu Ing. Karel Holejšovský, pilot standardu Stejnokroj – vzhled zaměstnance pan Jaroslav Lukeš a pilot standardu Funkčnost jízdenkových automatů Ing. Josef Stehlík.

Četba těchto tří dokumentů je jasným argumentem pro další rozvoj Programu kvality služby jako součásti budoucího „Systému řízení jakosti v Dopravním podniku“. Generální zmocněnec třem jmenovaným pilotům děkuje za předložené hodnocení a vyzývá

piloty tří dalších standardů k vyjádření jejich pohledu.

Vysokou kvalitu má zpráva „Analýza průzkumu, týkajícího se informací poskytovaných zahraničním návštěvníkům Dopravním podnikem“, jejímž autorem je student Mateusz Lewczuk. Je založena na dotazníku vypracovaném ve spolupráci s Dopravním podnikem a anketě provedené jím samým přímo v terénu. Výsledky ve srovnání s „globálními“ anketami spokojenosti ukazují výrazný posun k zostřenému pohledu na vlastní produkt.

Projekt na podporu Programu kvality služby Dopravního podniku – spolupráce s Fakultou dopravní ČVUT

V rámci inženýrského studia na Fakultě dopravní ČVUT v Praze probíhala diplomová práce studenta Jiřího Klečky, která je ve spolupráci s Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností zaměřena na téma informování cestujících veřejnou dopravou v Praze. Vedle analýzy výsledků Dopravního podniku v rámci standardu proběhla internetová anketa spokojenosti cestujících s úrovní poskytované služby, a dalším zajímavým poznatkem je srovnání situace v této oblasti mezi Prahou a Vídní. V průběhu března 2006 obhájil svoji diplomovou práci na Fakultě dopravní ČVUT a

téma standardu Přesnost provozu tramvají Dopravního podniku řidič z vozovny Žižkov Ing. Aleš Simandl. Jeho práce vysoké úrovně se zabývala standardem přesnosti a zmapovala stav managementu přesnosti provozu této kolejové traktce včetně systému DORIS, preference tramvají. Přinesla rovněž hodnocení spokojenosti cestujících na základě miniankety mezi cestujícími na palubě tramvají.

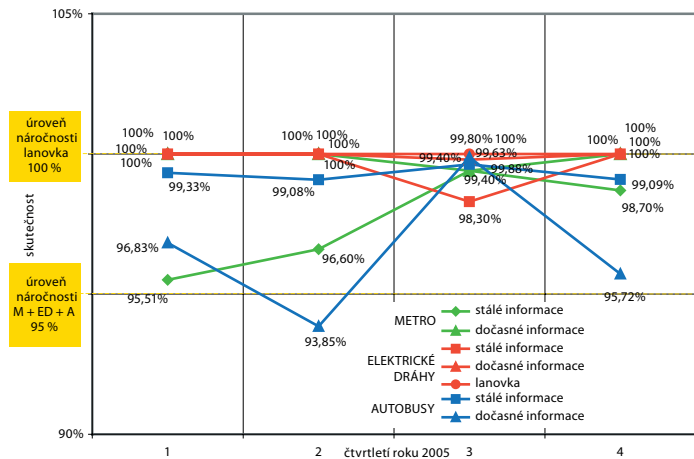
Úspěchu při obhajobě své diplomové práce na téma Jízdní doby dosáhl Ing. Vladimír Pušman. V soutěži vyhlášené Fakultou dopravní o cenu prof. ing. Jaroslava Vlčka, DrSc. se umístil na 3. místě.

Po dohodě s vedoucím katedry podnikového managementu Fakulty dopravní ČVUT prof. Duchoněm byl na podzim 2005 zahájen projekt na podporu Programu kvality služby Dopravního podniku v jehož rámci budou zpracovány 4 diplomové bakalářské práce na témata

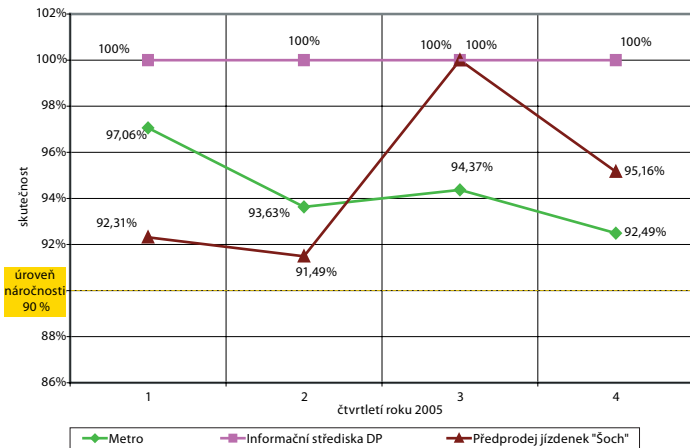
- analýza kritérií kvality ve veřejné dopravě ve vyspělých státech,
- výběr kritérií kvality pro veřejnou dopravu v Praze a České republice,
- anketa spokojenosti s kvalitou služby na lince C metra,
- syntetická podoba programu kvality v podnikovém prostředí.



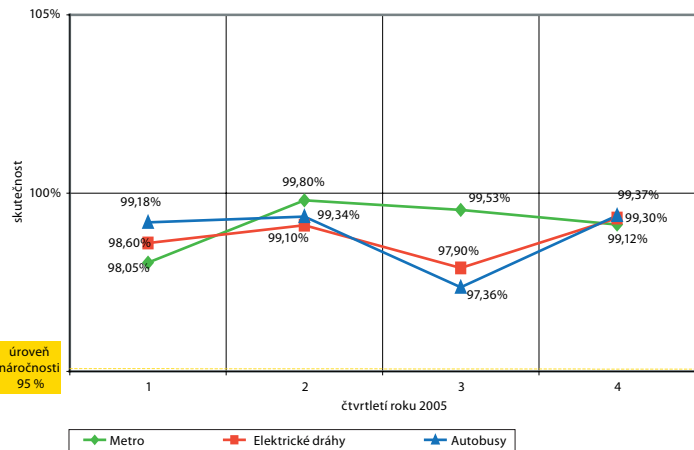
Informování cestujících ve vozidlech MHD



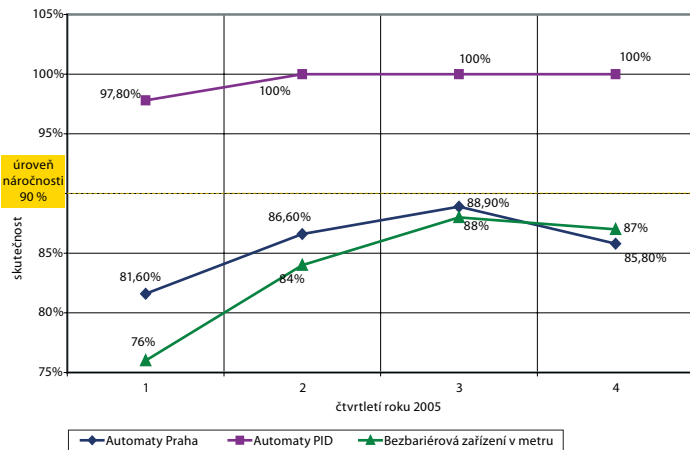
Přijetí



Stejnokroj



Funkčnost jízdenkových automatů a bezbariérových zařízení v metru



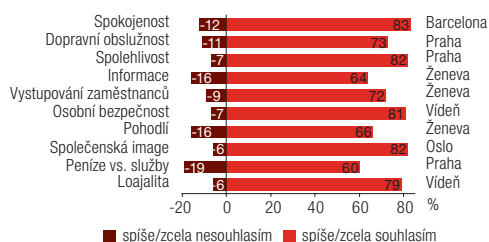
Evropské služby ve veřejné dopravě – Praha získala 2. místo

Daniela Tůmová, Lukáš Herfurth

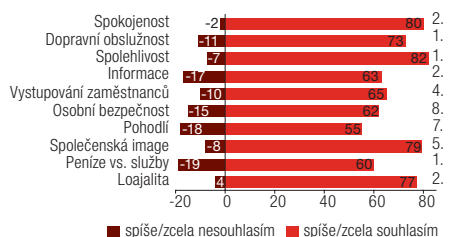
Minulý rok se uskutečnil průzkumný projekt s názvem BEST, který byl zaměřen na spokojenost obyvatel a obecné vnímání úrovně poskytovaných služeb veřejnou hromadnou dopravou v daném městě. Praha získala vynikající pozici a ukázala, že je opravdu kvalitním a stále se zlepšujícím provozovatelem.

V pořadí již šestý průzkum BEST byl prováděn během března 2005 v devíti evropských regionech, a to v Barceloně, Berlíně, Kodani, Ženevě, Helsinkách, Oslu, Stockholmu, Vídni a Praze. Během tisíce telefonických rozhovorů odpovídali občané každého regionu na otázky týkající se vnímané kvality veřejné dopravy. Průzkum měl deset hlavních kategorií, a to oblast spokojenosti občanů, nabídky dopravních

Vítězné podniky zajišťující městskou hromadnou dopravu v evropských metropolích



Umístění MHD v Praze v jednotlivých kategoriích



služeb, spolehlivosti a přesnosti, informací pro cestující, chování personálu, osobní bezpečnosti, komfortu a pohodlí, společenské image, hodnoty za peníze a loajality. Praha participovala v průzkumu BEST 2005 poprvé a dosáhla výborných výsledků. Získala nejvyšší hodnocení ze všech zúčastněných regionů ve třech kategoriích, a to v nabídce dopravních služeb, spolehlivosti a přesnosti a hodnoty za peníze. Celkový výsledek je velice blízko k Barceloně, která měla nejlepší bodové hodnocení.

V oblasti spokojenosti občanů je druhá příčka zároveň i velkým závazkem do budoucna. Je velice příjemné zjištění, že spokojenost cestujících s MHD v Praze je na vysoké úrovni hodnocení. Druhý nejlepší výsledek představuje 80 % spokojených nebo velmi spokojených občanů.

V Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti probíhá Program kvality služby, který bezpochyby v nemalé míře přispívá k tak vysokému procentu spokojenosti cestujících. Tento program se zaměřuje na kvalitu veřejné dopravy, je založen na evropské normě EN 13 816 a tvoří ho šest standardů kvality.

V oblasti nabídky dopravních služeb skončila Praha na prvním místě, má nejvyšší míru spokojených obyvatel. Respondenti odpovídali na otázky týkající se vhodnosti použití MHD pro cesty za prací, do školy nebo za zábavou a umístění nejbližší zastávky u jejich bydliště. U tohoto kritéria se rovněž vyjádřili k délce čekací doby při přestupech a spokojenost s počtem a frekvencí spojů MHD.



Praha vyšla výborně rovněž co se týká spolehlivosti a přesnosti. Schopnost jezdit přesně podle jízdních řádů se v posledních letech zdokonalila téměř do stoprocentní podoby, samozřejmě v normálním provozu bez výluk či mimořádných situací. Na tento aspekt má zásadní vliv také zmiňovaný Program kvality služby. Jedním ze standardů je přesnost, jehož hlavní náplní je monitorování, kontrola a vyhodnocování přesnosti autobusů, tramvají a vlaků metra. Výsledek 82 % spokojených Pražanů je vysoce pozitivní.

V kategorii hodnota za peníze se Praha umístila na prvním místě, i když 24 % respondentů si myslí, že jízdné v MHD je příliš vysoké a nepřiměřené a 14 % se domnívá, že MHD neposkytuje očekávanou „hodnotu za peníze“.

Poznatky, které se z průzkumu BEST získávají, jsou efektivní cestou, jak zlepšit kvalitu služeb veřejné dopravy. Existuje přesvědčení, že je přímý vztah mezi dobrou kvalitou a vysokou poptávkou.

Podle výsledků z průzkumu vnímají Pražané úroveň veřejné dopravy velmi pozitivně. Na druhou stranu průzkum odhaluje také slabší oblasti, jako je například pocit osobní bezpečnosti ve stanicích a na zastávkách. Dopravní podnik v současné době vynakládá nemalé úsilí a prostředky na zvýšení bezpečnosti jak v dopravních prostředcích MHD, tak na zastávkách a ve stanicích. Z výsledku je však zřejmé, že by se v budoucnu měl více zaměřit na tuto problematiku.



Informační a bezpečnostní systém SWIFT v pražském metru

Radek Fridrichovský, oddělení Stroje a zařízení

Informační a bezpečnostní systém Swift se stal za několik let své existence v pražském metru vítaným zdrojem informací našim zákazníkům.

Od 29. prosince 2005 probíhá ve stanicích pražského metra Muzeum (C), Můstek (A) a Florenc (C) zkušební provoz inovovaných informačních sloupů. Na novém designu se podílel kromě společnosti SWIFT Holding a. s., Atelier ing. arch. Patrika Kotase a společnost Brema.

Informační sloup umístěné na nástupištích jsou propojeny s pracovišti středisek dopravních informací Dopravního podniku. Toto propojení zajišťuje on-line komunikaci s cestujícími na nástupišti. Cestující si může vyhledat díky dotykové obrazovce veškeré jízdní řády pražské integrované dopravy, informace o dopravním spojení, změnách a výlukách. Dále má díky on-line spojení se středisky dopravních informací možnost požádat o pomoc nebo řešení nestandardních situací.

V současné době probíhá testování prezentace Pražské informační služby, která bude zajišťovat informace o kultuře, cestovním ruchu a jiných aktivitách na území Prahy a bude rovněž dostupná přes dotykovou obrazovku informačního sloupu.

Na přelomu června a července letošního roku by měly být uvedeny do zkušebního provozu další informační sloupky ve stanicích I. P. Pavlova, Muzeum A, Můstek B, Náměstí Republiky a Florenc B. Další rozšiřování informačních sloupů do dalších stanic metra bude záviset na finančních možnostech Dopravního podniku.

IBS – Velkoplošné obrazovky zobrazující aktuální, ale také informace o změnách v dopravě, byly v loňském roce instalovány ve stanici Kačerov a v letošním roce ve stanicích Náměstí Republiky a Karlovo náměstí.



Mapový server

Oddělení Rozvoj a preference dopravy

K poskytování informací o jízdních řádech linek Pražské integrované dopravy (PID) na stránkách www.dpp.cz slouží aplikace „Vyhledání spojení“, která je obdobou celostátního programu pro vyhledání spojení IDOS, a aplikace „Tisk jízdních řádů“ (tzv. Portál jízdních řádů), která slouží k zobrazování zastávkových a linkových jízdních řádů ve formátu pdf. Obě aplikace jsou ze strany veřejnosti intenzivně využívány a příznivě hodnoceny.

S ohledem na rozšíření množství poskytovaných informací a s přihlédnutím k dosud obdržným připomínkám od cestujících, byla nejprve do vyhledávacího programu spojení doplněna data vlakových spojů začleněných do PID a současně bylo rozhodnuto o propojení tohoto programu s digitálním mapovým podkladem pro možnost zadávání a zobrazování údajů o spojení a jízdních řádech na mapovém podkladě (tzv. „Mapový server“). Zkušební provoz Mapového serveru byl zahájen 3. 4. 2006 a jeho funkčnost lze definovat ve 2 základních úrovních. Mapový server především umožňuje zadání výchozího a cílového místa pro hledané spojení v rámci vyhledávacího programu přímou volbou bodů na mapovém podkladu (k volbě slouží tlačítko „Mapa“

umístěné vedle standardních zadávacích polí), součástí mapy je i rozšířené textové vyhledávání v databázi objektů (například hledání podle ulic a náměstí). Zadávání údajů na mapě lze využít na záložkách „Spojení“, „Odjezdy/Příjezdy“, přičemž v rámci záložky „Spojení“ je možné zadávat libovolné body na mapě nebo zobrazené polohy zastávek, v rámci záložky „Odjezdy/Příjezdy“ lze zadávat pouze polohy zastávek. Druhou úroveň Mapového serveru je možnost zobrazení vyhledaného spojení, zastávkového jízdního řádu nebo trasy linky na mapovém podkladě (k volbě slouží tlačítko „Mapa“ ve výsledném formuláři). Pro poskytování relevantních informací je nezbytné udržování datové základny, na němž se podílí útvary úseku dopravního (především 100500 a 100030), a to v rámci aplikací „Editor číselníků“ a „Editor chronometrů“ programové aplikace „Jízdní řády“. Zadávány jsou polohy jednotlivých zastávek a trasy linek zadáním do definované uliční, resp. kolejové sítě. Mapový server je v současnosti ve zkušebním provozu, přednostně jsou v této fázi na úrovni aplikace „Jízdní řády“ zadávána data pro trvalý stav linek provozovaných Dopravním podnikem hl. města Prahy, akciovou společností. Postupně budou doplněna i data většiny realizovaných dočasných dopravních opatření, aby poskytované informace byly co nejvíce aktuální. U linek provozovaných ostatními dopravci jsou trasy vzhledem k nedořešení spolehlivého způsobu přenosu dat od organizace

ROPID (zpracovatel jízdních řádů linek neprovozovaných naší společností) prozatím zobrazovány jako přímé spojnice zastávek bez vložení do uliční sítě. V rámci zkušebního provozu může tedy docházet k případům nepřesností v zobrazení vyhledaných informací na mapovém



podkladu, a to především v souvislosti s dočasnými změnami tras linek. Na základě prvních ohlasů je ze strany veřejnosti rozšíření aplikace na vyhledávání spojení hodnoceno příznivě a připomínky obdržené v rámci zkušebního provozu budou sloužit jako podklad pro jednání s dodavatelskou firmou o dalším vývoji Mapového serveru, jehož využití se v budoucnu předpokládá i pro poskytování informací uvnitř podniku všem provozním pracovníkům.



Vnitropodnikový seminář

Ing. Monika Dubová, personální úsek

Dne 13. dubna 2006 proběhl první vnitropodnikový seminář. Personální úsek ve spolupráci s odborem Strategie a řízení zavedl novou formu vnitřní komunikace v naší společnosti.

Zaměstnanci, kteří v budoucnu budou reprezentovat naši společnost na zahraničních konferencích a jim podobných akcích, budou automaticky zapojeni do tohoto projektu. Na vnitropodnikovém semináři předají získané informace a poznatky svým kolegům dále do podniku. Jako pilotní byla zvolena konference v Poznani, kterou pořádalo UITP (mezinárodní sbor veřejné dopravy). Zaměstnanci, kteří se zúčastnili této několikadenní konference, seznámili přítomné posluchače s některými vybranými tématy a krátce o nich pohovořili. Personální úsek připravil pro všechny přítomné materiál včetně CD obsahujícího veškeré přednášky z Poznane. Věřím, že podobných akcí bude do budoucna v našem podniku přibývat a setkájí se se stejně pozitivní odezvou. Dále věřím, že počet zaměstnanců dychtících po zajímavých a přínosných informacích z praxe zahraničních dopravních podniků se bude neustále zvyšovat.



Zobrazení vyhledaného spojení na mapovém podkladu s barevným odlišením jednotlivých druhů dopravy a pěšího přesunu do výchozí zastávky včetně vyznačení přestupních bodů.

Bez autobusů by to nešlo

Text a foto: Daniela Tůmová

V době, kdy v Praze jezdily trolejbusy, byl dispečink jeden společný pro všechny tři druhy dopravy, respektive pro motorovou i elektrickou trakci. Tehdejší dispečink sídlil ve Washingtonově ulici a v roce 1968 bylo rozhodnuto o osamostatnění jednotlivých složek. Od roku 1969 se tedy píše historie samostatného autobusového dispečinku.

Postupem let, především v návaznosti na široké rozrůstání Prahy do všech směrů a přiřazování okolních vesniček k hlavnímu městu, se rozrůstala i autobusová doprava a s ní ruku v ruce i její dispečink.

Univerzální dispečer

Na přelomu sedmdesátých a osmdesátých let přibýlo autobusovému dispečinku kromě dopravního nové oddělení, a to technické.



Stále sídlil ve Washingtonově ulici, přechodně rovněž v Haštalské ulici, kde bylo sídlo vedení autobusů a 19. května 1985 se celý dispečink autobusů přestěhoval do osmého patra budovy centrálního dispečinku v Praze v ulici Na bojišti, kde sídlí dodnes. V roce 1997 prošel rozsáhlou modernizací a od této doby došlo také k výraznější změně v filosofii dispečerského řízení tím, že se práce dopravního a technického dispečera sloučila do jedné činnosti, což mělo velmi pozitivní dopad nejen pro provozní zaměstnance, jako jsou řidiči, výpravčí nebo garážmířští, ale i pro cestující. „Prostě jsme chtěli, aby dispečer uměl poradit, zajistit servis řidiči, ve spolupráci s ním rozpoznat a specifikovat závadu, a tím zkrátit délku prostoje. Cílem bylo vytvoření tzv. univerzálního dispečera,

který umí řešit problémy dopravní i technické,“ říká vedoucí odboru Řízení provozu jednotky Provoz Autobusy Bohumír Vojtíšek.

Institut staršího řidiče

Celý odbor řízení provozu autobusů procházel historickým vývojem s maximálním počtem dvě stě kmenových zaměstnanců. V sedmdesátých až osmdesátých letech byl zaveden tzv. institut staršího řidiče. Jednalo se o vybrané řidiče na každé garáži, resp. provozovně. Zkušený řidiči s praxí a příslušným vzděláním tak na každé lince dělali tzv. pomocného dispečera, hlídali si svoji linku a komunikovali pomocí RDST s dispečinkem. Řidiči získávali své zkušenosti rovněž stážemi přímo na dispečinku, a tak si vyzkoušeli, jak vše funguje z té druhé strany. Postupně s vývojem moderní techniky se personální stav snižoval, dnes tvoří dispečink zhruba 110 zaměstnanců a téměř deset let už nejedná jediný autobus, který by neměl zabudovanou radiostanici.

Řád na obratištích

Prakticky všechny autobusové otočky na území Prahy jsou majetkem hlavního města Prahy. Město si zajistilo instituci, která se o ně bude starat, což je Technická správa komunikací. Na některá autobusová obratiště však nejedná jen Dopravní podnik hl. m. Prahy nebo autobusy provozující městskou autobusovou nebo integrovanou dopravu, ale jezdí tam i ostatní dopravci zajišťující vnitrostátní, někdy i mezinárodní dopravu. Na obratištích musí být určitý dopravní řád, disciplína a pořádek, a tak byl osloven Dopravní podnik, zda by tuto činnost nechtěl pro Technickou správu komunikací vykonávat. „Od roku 1998 tedy na základě smlouvy zajišťujeme na autobusových obratištích Roztyly, Na Knížecí a Černý Most také dispečerské řízení a servis pro ostatní dopravce včetně informování cestujících. Tuto službu provozujeme celoročně v době od pěti do jednadvaceti hodin, a je to k naší práci ještě další činnost navíc,“ vysvětluje Bohumír Vojtíšek.



Za hranicemi Prahy

A jakým způsobem fungují dispečerské služby mimo území hlavního města, kde jezdí příměstské linky v rámci PID? Podle slov pana Vojtíška existují dvě dimenze. Jedna za hranicemi Prahy je zabezpečená Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností, kde řízení a servis je stejný jako na území hl. města a druhou jsou linky zabezpečované ostatními dopravci. Na těchto linkách jsou prováděny dispečerské zásahy pouze na vyžádání konkrétního dopravce, pokud je splněna podmínka licenčního souběhu jeho linky



(linek) s linkami Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

Dispečerské řízení provozu autobusů funguje ve třech rovinách. První je sál nebo-li dispečerská ústředna, další je člunek mobilní, což jsou oblastní dispečeri a stacionární část, nebo-li traťoví dispečeri. Vzhledem k tomu, že provoz autobusů dosud nemá řídicí systém, dispečer na sále potřebuje mít v terénu tzv. oči. Stanoviště těchto dispečerů jsou v místech největší kumulace autobusové dopravy nebo společně autobusové a tramvajové, případně kde je navíc ještě terminál meziměstské dopravy, což je případ Černého Mostu nebo Smíchova, resp. Knížecí. Na velkých uzlech je dokonce kumulace autobusu, tramvaje a vlaku Českých drah, tedy nádraží, a do toho ještě vstupuje metro. Celkem je v Praze obsazeno čtrnáct dispečerských stanovišť, všechna s výjimkou jednoho jsou na stanici metra. Jedno z nejmodernějších stanovišť traťového dispečera je od roku 2004 v Kobylisích. V současné době je v provozu 206 autobusových linek, které udělají cca dvacet tisíc spojů během jednoho pracovního dne, což představuje výkonově dvě stě tisíc kilometrů.

V terénu před víkendem

Do terénu vyjždím s dispečerským vozidlem jedno páteční odpoledne, navíc před prodlouženým víkendem. Zpočátku to byl záměr, mapovat situaci v největším provozu, kdy jezdí i sváteční chalupáři s vajíčky za oknem a kdy na nějaký ten tukanec nebudeme jistě dlouho čekat. Ale vzápětí jsem pochopila, že to tak dobrý

nápad nebyl, protože jsme se po silnici pohybovali téměř krokem a v autě jsme byli de facto uvěznění. Naštěstí jsem byla v rukou opravdových profesionálů, a tak když volali vysílačkou, že se něco přihodilo na Kavčích horách, byli jsme tam nějakými tajnými uličkami z Kobylis za pár minut a vyhnuli jsme se té příšerné zácpě.

Nebylo to tentokrát nic vážného, újmu utrpělo u jednoho z Citybusů jen pravé přední zrcátko. Viníkem nebyl víkendový řidič, ale kolega z druhého autobusu, když na obraťišti Kavčí hory brknul svým vozidlem do stojícího autobusu. Moji průvodci pátečním odpolednem sepsali na místě s oběma řidiči protokol a obstarali vše potřebné v komunikaci s dispečerskou ústřednou. Pak jsme odjeli na centrální dispečink nehodu předat a učinit další kroky.

Další mimořádná událost se stala na křižovatce Na Pahorku – Roztyly, kde řidič Škody Favorit nedodržel bezpečnou vzdálenost a narazil přední částí vozu do zadní části autobusu, který před ním z provozních důvodů zastavil. Nehoda se obešla bez zranění, autobus utrpěl újmu v podobě prasklého zadního nárazníku a promáčklého víka motoru, osobní vozidlo utrpělo demolicí přední části.

Každou hodinu jsme pravidelně zastavovali na různých obraťištech, kde dispečerů vždy prováděli kontrolní činnost včetně zápisu do provozních dokumentace autobusů.

Byla jsem příjemně překvapená, jak operativně funguje komunikace vozidla a centrálního dispečinku a mám radost, že u Dopravního podniku pracují takoví mladí dispečerů, kteří nejenom umí profesionálně svoji práci, ale navíc vytvářejí výborným vystupováním i velmi slušivým oblečením dobrou image celé firmy.



Zruční řidiči

Text a foto: Daniela Tůmová

V polovině května se na autodromu ve Vysokém Mýtě konal VI. ročník soutěže zručnosti řidičů. Vítězem se stal jednoznačně Miroslav Rajský z garáže Vršovice a tato provozovna si také odvezla do Prahy i celkové prvenství.

Počasí ve Vysokém Mýtě bylo navzdory květnu ještě typicky aprílové. Při příjezdu se obloha na všechny účastníky mračila, později sluníčko krásně hrálo a poslední den illo jako z konve, jen na vyhlášení vítězů se déšť nechal přemluvit k rozumu. Přestože se mohly zúčastnit i ženy, žádná řidička bohužel soutěž zručnosti ozdobil nepřišla, a tak se utkalo dvacet pět mužů, každá garáž vyslala do ohně svých pět železek. Každé družstvo vedl jeden kapitán, který zastupoval své soutěžící při prezentaci, konzultacích s organizátory soutěže a mohl podávat případné protesty.



Řidiči garáže Vršovice si z Vysokého Mýta odváželi nejvyšší ocenění.

Organizaci soutěže vynikajícím způsobem zvládl tým výboru jednotky Provoz Autobusy v úzké spolupráci s akciovou společností Karosa v čele s Milanem Labou. Hlavní rozhodčí seznámili účastníky s pravidly soutěže a překážkami na trati, rozdala se startovní čísla a mohlo se šlápnout do pedálů. Podle slov Milana Laby mají s organizací podobných akcí mnoholeté zkušenosti a trať připravovali podle daných kritérií pro podobné podniky.

Trať nebyla jednoduchá a všichni řidiči si zaslouží obdiv nejen za její zdolávání, ale především i za odvalu, která jim rozhodně nechyběla. Na trati čekala řidiče celá řada úkolů, například pravá a levá oblouková brána, přední a zadní kontakt a couvání, odhad vzdálenosti od překážky, nechybělo ani závaží na laně a bedna, na němž se zkoušela pohotovost v ovládní pedálů vozidla, sudy byly pomocníkem na odhad průjezdního profilu a spousta dalších disciplín především na reakce, odhad a cit. Soutěž byla vynikající zkušeností pro všechny zúčastněné a jak řekl vedoucí jednotky Provoz Autobusy Václav Jelínek, je jen škoda, že se takového podniku nezúčastňují i jiní dopravci v České republice, aby byla větší konkurence v boji o přičky nejvyšší.

Vršovice získali zlato

Měla jsem několik svých tajných favoritů, a jak se nakonec ukázalo, moje intuice byla správná. Nejvíce času jsem strávila mezi řidiči z Vršovic, kteří nakonec celkově vyhráli, a tak jsem se stala jejich živým talismanem, což mě těší, protože „stotříděvadesátkou“ jezdím často, a tak mohu sledovat, jak si svoje prvenství udržují. Poslední den se konala také každoročně oblíbená prémiová soutěž, při níž byl na zemi umístěn terč a úkolem bylo umístit olovnici přípevněnou vpředu na autobusu co nejpresněji ke středu terče. Této disciplíny se mohli zúčastnit všichni, kteří mají řidičské oprávnění, a tak jsem byla vyzvána i já, ale raději jsem trapas před tolika profesionálními řidiči neriskovala a jen z povzdálí obdivovala jejich šikovnost.

Rajský, Odehnal a Štěpánek

A co říká na svoje velké vítězství Miroslav Rajský? „Mám obrovskou radost, vůbec jsem nečekal, že se mi to podaří. Jezdím u Dopravního podniku šestým rokem a tyhle soutěže jsou určitě velkým přínosem pro řidiče.“ Navíc dodává, že Dopravní podnik poskytuje svým zaměstnancům všeobecně slušné zázemí. V době jeho jízdy přišlo tak, že stěrače skoro nestihaly, a tak měl podmínky ještě ztížené. Jistě by si zasloužil jako vítěz reprezentovat Dopravní podnik na salónu v Paříži, ale vzhledem k podmínkám a propozicím celé soutěže je nutné, aby se účastník domluvil s organizátory francouzsky a na různé překážky na trati dovedl promptně reagovat, což by překladatel bohužel nevyřešil, a tak musí přenechat odpovědnost na svých kolezích, parťákově z Vršovic Josefu Šefrhansovi a řidiči garáže Klíčov Bohumilu Fikejzovi, kteří se umístili o pár stupínek za ním. Uvidíme, jak obstojí v těžkém mezinárodním měřítku.

Každopádně zlatému **Miroslavu Rajskému** srdečně blahopřejeme stejně jako stříbrnému **Jiřímu Odehnalovi** z Hostivaře a bronzovému **Jiřímu Štěpánkovi** z Vršovic a přejeme jim i všem ostatním příjemné a spokojené cestující a hodně šťastných kilometrů za volantem.



Vítězové spolu s vedoucím jednotky Provoz Autobusy Václavem Jelínkem.

Muzejní noc

Daniela Tůmová

Otvírání muzejních bran přes noc není žádnou českou specialitou, v cizině je to již mnoholetá zkušenost. Letos mohou návštěvníci Prahy nasávat atmosféru nočních prohlídek již potřetí. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost je nepostradatelným partnerem této akce, což potvrzují i slova generálního ředitele Národního muzea v Praze PhDr. Michala Lukeše.

Myšlenka otvírání muzeí v nočních hodinách se zrodila před patnácti lety v Berlíně a od té doby se postupně rozrostla do všech evropských měst, kde si získala obrovskou popularitu. Lidé chodí nasávat krásnou noční atmosféru velmi rádi a zdá se, že zde pořádání muzejních nocí zdárně zakořeňuje.



DP-K Jaká byla cesta muzejních nocí do Prahy?

Když jsem nastoupil před pěti lety do funkce ředitele Národního muzea, začal jsem pracovat na myšlence prosadit tuto akci i k nám. Nastala úspěšná jednání s ostatními muzei, protože celý princip spočívá v tom, že se otevřou brány všech velkých muzeí, aby návštěvníci mohli během jedné noci navštívit několik najednou.

DP-K Kolik přišlo poprvé lidí a jak velký je zájem?

Obrovský, vůbec jsme netušili, na kolik lidí se máme připravit, ale všechna čísla předčila naše očekávání.

První rok jsme přivítali šedesát tisíc návštěvníků. V roce 2005 jich bylo už přes sto tisíc a necháme se překvapit, v jakém počtu je přivítáme letos.

DP-K Jakou roli hraje při muzejní noci Dopravní podnik?

Ukázalo se, že klíčovým partnerem musí být právě Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, který jsme tehdy oslovili a on naši aktivitu velmi podpořil.

Poptávka po přepravě je každoročně obrovská a autobusy jezdí velmi solidně obsazené. Doprava je vždy velmi kvalitně zorganizována. Ve většině vozů plně fungují digitální orientace. Na čelní orientaci se vedle čísla linky přehazují nápisy „MUZEJNÍ NOC“ a „MUSEUM NIGHT“, na boku přebíhají vedle čísla názvy otevřených objektů v češtině a angličtině a na zádi se zobrazuje pouze číslo. Uvnitř vozů fungují digitální orientace stejným způsobem jako na pravidelných linkách, zavedeno je hlášení zastávek, které obsahuje kromě názvů stanišť i názvy zde umístěných otevřených objektů.

Po dobu konání Pražské muzejní noci je návštěvníkům otevřeno 41 pražských muzeí a galerií, do kterých je buď vstup zdarma nebo se platí pouze symbolické vstupné. Pro spojení muzejních objektů jsou zřízeny zvláštní autobusové linky, na kterých je doprava zdarma. Tyto polookružní linky vyjíždějí od stanice metra Staroměstská, kde je centrální přestupní bod.

DP-K A na co se letos mohou návštěvníci těšit?

Jako každý rok je připraven bohatý doprovodný program a myslím si, že všichni, kdo se k nám vypraví, si odnesou krásné zážitky spojené s dobrodružstvím umocněným magickou nocí. Chceme ukázat, že muzea jsou místem zábavy a především poučení a že Dopravní podnik je nejenom dobrým dopravcem, ale i partnerem podporujícím kulturu a vzdělávání, které městu přidávají na dobrém jménu.



Skleněný strop

Ing. Monika Dubová, personální úsek

V této rubrice Vás budeme pravidelně seznamovat s méně známými termíny z psychologie a sociologie práce. Tentokrát je zaměřena na termín skleněný strop.

Skleněný strop je soubor bariér, uplatňovaných na ženách jako celku při postupu žen na vyšší pozice v zaměstnání. Je nazýván skleněným stropem právě proto, že mužská struktura vztahů a organizace práce je natolik silným činitelem, že se stává na první pohled neviditelnou a je rozpoznána až při přímé snaze určitou hranici překročit. Ani ženy, které se věnují kariéře nebo usilují o řídicí pozice, nemají – ve srovnání s muži – při stejných schopnostech stejné šance. Ženská pozice v zaměstnání se oproti pozici mužů v naší společnosti vyznačuje mnoha nerovnostmi. Uvažujeme-li pouze nerovnosti ve finančním ohodnocení, v celku populace, vydělávají ženy zhruba 74 % mužské mzdy. Na řídicích pozicích, a to i ve stejném oboru, však ženy vydělávají průměrně pouze 55 % mzdy mužů. Ženy jsou navíc stále výrazně početně znevýhodněny. Mezi prezidenty a řediteli

velkých podniků najdeme například jen 7 % žen. Fakt, že určité obory nebo pozice jsou považovány za spíše „ženské“ nebo spíše „mužské“ představuje genderova stereotypizace, respektive přisuzování různých schopností, možností a životních plánů ženám a mužům na základě zjednodušených představ o tom, co znamená „ženské“ a co „mužské“. Na manažerských pozicích pak jde zejména o zpochybnění ženských řídicích schopností a autority.

Ženy převažují v oborech jako zdravotnictví, školství, služby, ale také v jednotlivých oborech na servisních pozicích a na pozicích s nižší kvalifikací obecně. S tím je spojena nižší platová úroveň, méně zaměstnaneckých výhod, nižší prestiž, nižší jistota zaměstnání a podobně. Naproti tomu obory, kde převažují muži, jsou obory s vyšší prestiží, platovou úrovní i lepší možností postupu na vyšší pozice.

To, že ženám není z nejrůznějších důvodů a různými způsoby umožněno využít svůj potenciál na některých pracovních funkcích, je považováno za diskriminační jednání vůči ženám.

Skleněný strop je ale nevýhodou také pro samotné organizace a podniky, což si již některé začínají uvědomovat a zavádějí programy tzv. řízení diverzity, jejichž nedílnou součástí je politika rovných příležitostí mužů a žen. Základním východiskem je snaha personálního managementu využít lidské schopnosti v co nejširším měřítku. Nejčastěji se bere v úvahu komplementarita pracovního a rodinného života a jsou hledány způsoby, jak umožnit jejich harmonizaci, což se organizaci vrací v podobě životně vyrovnaného a spokojeného, a tedy i produktivnějšího pracovníka.

Nejčastější otázkou tradičně bývá: „Každá žena přece chce mít děti. Mateřská a rodičovská dovolená?! Malé děti jsou často nemocné. Žena se o ně bude muset starat a nebude moci pracovat. Z toho vyplývající závěr, nevhodnějším pracovníkem bude muž.“ V mnoha zemích již nejsou muži na rodičovské dovolené výjimkou. Také v České republice vylétly první vlašťovky. Takto nastoupený trend bude jistě pokračovat a napomáhat odbourávání předsudků vůči ambiciózním a schopným ženám, které se chtějí věnovat kariéře, zatímco se jejich muži starají o děti a chod domácnosti. Rovnost by pak měla být dodržována na dvou základních úrovních. Rovné příležitosti žen a mužů představují neexistenci bariér přístupu k ekonomickému, politickému a sociálnímu uplatnění. Rovné zacházení pro ženy a muže je pak neexistencí přímé nebo nepřímé diskriminace na základě pohlaví v organizační struktuře.

Jaké jsou Vaše zkušenosti se skleněným stropem? Měli jste již příležitost se s ním setkat? S jakými výsledky? Napište mi vaše názory na dubova@dpp.cz. více na <http://www.kdsoft.cz> nebo <http://www.hr-server.cz>



Dopravní podnik partnerem velkých akcí

Text a foto: Daniela Tůmová

Při startu letošního již dvanáctého ročníku Pražského maratonu bylo pouze čtrnáct stupňů a zamračená obloha hrozila deštěm. Naštěstí se počasí vcelku umoudřilo, a tak se tisíce běžců mohly rozběhnout centrem Prahy.

Běhu se zúčastnilo 4 082 běžců z rekordních více než sedmdesáti zemí světa a trvalo přesně čtyři minuty a padesát pět sekund, než všichni proběhli startem. Součástí maratonského víkendu nebyl jen běh na nejdělsí vytrvalecké trati, ale tisíce lidí se zúčastnily osmikilometrového Městského běhu, Rodinného běhu na poloviční vzdálenost a také atraktivního závodu na in-line bruslích.



„Celkem se všech běhů zúčastnilo 14 184 lidí, ale těch, kteří se přišli podívat a povzbudit a podpořit tuto významnou akci, bylo mnohonásobně více,“ řekl prezident maratonu Carlo Capalbo.

Velká omezení se týkala hromadné dopravy, zejména tramvajových linek. Na všech důležitých zastávkách byli dispečeri Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, kteří vysvětlovali cestujícím, jak se dostanou do cíle své cesty a Dopravní podnik tak splnil svoji úlohu partnera Pražského maratonu na jedničku. Přestože to pro Pražany znamená jistá omezení, většinu z nich to nevadí a podobné akce velmi podporují, protože je to událost, na kterou se těší a mohou na ni být jako Pražané hrdí. Podle slov Carla Capalba k jejich spokojenosti přispíval i bohatý kulturní program, například skupina Děda Mládek Illegal Band, B.S.P a mnoho dalších. Pro nejceněnější trofej si letos doběhl katarský atlet Šami Hassan Mubarak, v kategorii žen zvítězila ruská favoritka Alina Ivanovová. Pražský maraton patří mezi největší sportovní akce, které se v Praze konají a přispívají k její stále rostoucí prestiži ve světě. Ve dnech 10. – 12. května se Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost zúčastnil mezinárodního veletrhu logistiky,

dopravy, manipulační a obalové techniky s názvem LOGIST 2006.

Pro zvýšení zájmu a prestiže odvětví dopravy Svaz Dopravy České republiky uspořádal akci s názvem Den dopravy. V rámci této akce se v prostorách výstaviště v Letňanech, jako doprovodný program veletrhu, za účasti médií uskutečnilo diskusní fórum s představiteli parlamentního výboru pro dopravu a zástupci a členy odborných sdružení, působících v oblasti dopravy, na téma dopravní politika, dopravní infrastruktura a dopravní obslužnost území.



11. ročník fotbalového turnaje

-bda-

Druhá červnová sobota, v letošním roce 10. června, 8.00 hodin. Místo konání: areál Dopravního podniku v Hostivaři. Program? 11. ročník fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele – 2. ročník memoriálu Milana Houfka.

8 týmů, sedm reprezentujících Dopravní podnik a osmý tradiční host ze Střední průmyslové školy dopravní, Středního odborného učiliště a Učiliště a. s., změní síly v tradičním prestižním klání. Na složení jednotlivých týmů se samozřejmě podepsala přeměna podniku, a tak už se nebudeme setkávat s názvy jako Metro I nebo Autobusy II. Týmy budou reprezentovat nově ustavené jednotky.

Ve skupině A se střetnou obhájci prvenství ze Středního odborného učiliště, společný tým jednotek Provoz Metro a Správa vozidel Metro a družstva reprezentující Provoz Autobusy a Provoz Tramvaje. Skupina B je složena z Týmu Dopravní cesty Metro, společného týmu Správy vozidel Tramvaje a Dopravní cesty Tramvaje, kolektivitu štábních útvarů a Správy vozidel Autobusy. První skupina bude soubojem o nejlepší „provozní“ tým, zatímco v „běžku“ se bude hrát o nejlepší „techniky“.

Výkop prvního z osmnácti zápasů je v 8.00 a finále je na programu od 18.00 hodin. Krátce před sedmou večer bude znám vítěz již 11. ročníku fotbalového turnaje. V dosavadní historii pětkrát zvítězili hráči Elektrických



kých drah I (dnes Správa vozidel Tramvaje), čtyřikrát mládí ze Středního odborného učiliště a v roce 1999 tým Metro I. Jaký bude 11. ročník? Doufejme, že bez protestů a nepříjemných hádek. Zajímavé bude sledovat, zda si další triumf připiší již úspěšná družstva nebo se bude radovat někdo poprvé?

Přijďte fandit svým favoritům v sobotu 10. června do Hostivaře!



Komarek opět jezdí

-jau-

Železniční muzeum Českých drah v Lužné u Rakovníka opět otevřelo své brány. Také v letošním roce připravilo několik zajímavých akcí.

Hlavním lákadlem letošní sezóny v Železničním muzeu bude bezesporu rekonstruovaný parní motorový vůz M 124.001, který je podle výrobce svého kotle nazýván „Komarek“. Dva parní vozy tohoto typu byly dodány v roce 1904 pro provoz na vedlejších tratích. Jeden z nich byl zrušen v roce 1941, druhý byl v roce 1949 předán do Technického muzea československého v Praze, kde byl dlouhá léta vystaven v dopravní hale. V roce 2005 byl převezen do ŽOS České Velenice, kde byl rekonstruován a uveden do provozního stavu. Veřejnosti byl oficiálně představen na Prvním parním víkendu v Železničním muzeu ve dnech 13. až 14. května. A rozhodně stojí za vidění.



Jak se již stalo dobrou tradicí, pořádá Železniční muzeum i v tomto roce několik zajímavých tematických akcí. Ve dnech 24. až 25. června to budou Dny „Bejčků“, tedy parních lokomotiv řad 422.0 a 423.0. 8. až 9. července pak dojde k setkání motorových vozů s podtitulem „Od Komarka po Regionovu“. A 5. srpna proběhne oslava 130 let trati Rakovník – Beroun. Připomeňme, že Lužná u Rakovníka leží na železniční trati č. 120 Praha – Chomutov a je tam z Prahy velmi dobré spojení vlakem.



...jak to vypadalo na Palmovce?

Mgr. Pavel Fojtík

Věřili byste, že stanice metra Palmovka nám slouží už skoro 16 let? To to uteklo... Stanice metra tady patří neodmyslitelně k naší době. Pamatujete si ještě Palmovku, když tady nebyla?

Tato oblast patří mezi nejstarší dopravní uzly pražské městské hromadné dopravy – primát drží v kategorii přestupních stanic elektrických tramvají. Už od 4. října 1896 se na Palmovce přestupovalo mezi dvěma linkami Křížkovy elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany. Tehdy byly obě tratě, jak na dnešní Sokolovské, tak na Zenklově, jednokolejné a na obou tu byla výhybna. Teprve v roce 1909 byly obě opatřeny i druhou kolejí. Pro tuto část pražské tramvajové sítě bylo typické úrovňové křížení se železniční tratí Severozápadní dráhy (s tratí na Těšnov), vybavené závorami. Vlastně šlo o kuriozitu, protože šlo o jediné křížení

klad z Palmovky do tehdejší zastávky Libeň dolní nádraží. Na tehdejší dobu šlo o poměrně značnou vzdálenost, a tak Elektrické podniky tuto nesnáz kompenzovaly alespoň tzv. povoleným přechodem. To znamenalo, že cestující, který na Palmovce vystoupil



Tato fotografie připomíná éru zdejší tramvajové společnosti Františka Křížka a současně dnes již neexistující závory.

například z „pětky“, mohl například přestoupit na „čtrnáctku“ jedoucí od Libeňského mostu směrem do Kobylis. To si ostatně starší (a možná i střední) generace asi pamatuje. Nechceme tu podrobně uvádět všechny změny kolejí, které se v oblasti



Jsmo na počátku 60. let 20. století. Snímek nám připomíná, že na Palmovce se nebořilo jen v souvislosti s výstavbou metra. Charakteristická libeňská usedlost Stará Balaběnka zmizela z povrchu zemského už v roce 1965 a místo ní vznikl náznak parku.

tramvajových kolejí s hlavní železniční tratí. Všechny ostatní pražské křižovatky tramvajových a železničních kolejí se týkaly jenom vleček.

Poměrně intenzivní osobní i nákladní železniční doprava znamenala pro tramvaje často zdržení, protože vlaky měly pochopitelně přednost. Není proto divu, že jakmile byl postaven Libeňský most, Elektrické podniky přeložily linky, které do té doby jezdily přes železniční přejezd, do směru přes Holešovice. Traťový úsek přes závory tak od roku 1931 zůstal zachován jen pro manipulační účely. Cestujícím se přestup zkomplikoval. Nyní museli docházet napří-

Palmovky odehrály. Jen připomeňme, že v roce 1950 byla postavena na Palmovce kolejová smyčka v ulicích Palmovka a Novákových (a v části tř. Rudé armády, dnes Zenklově, nad závorami). V této podobě v zásadě Palmovka vydržela dalších třicet let! Jen tu v šedesátých a sedmdesátých letech přibýly u železničních závor dlouhé fronty automobilů, kterých ve městě značně přibýlo.

Zásadní změnu přinesl rok 1980. V té době už zdejší železniční trať sloužila pouze omezené nákladní dopravě, a tak bylo možné po 49 letech znovu obnovit pravidelnou tramvajovou dopravu přes závory.



Červen 1985. Uzavírá se historie domu na nároží ulice Na Žertvách. Na snímku je patrná kolej smyčky Palmovka.

Směrová nabídka přímých tramvajových linek se výrazně rozšířila a zdlouhavé přestupování odpadlo.

V polovině 80. let 20. století bylo na Palmovce všechno jinak. Začala se stavět stanice metra. Už v roce 1984 se definitivně přestalo jezdit po zdejší železniční trati, dělicí podélné ulici Na Žertvách na dvě části, a o rok později se začaly bořit četné domy někdejší staré Libně, aby zde u stanice metra vyrostlo autobusové nádraží dálkových i městských autobusů. U stanice metra se připravovala stavba nové tramvajové tratě v ulici Na Žertvách a také tratě rychlodrážního charakteru



To je pohled na stejný dům od severu. Závory ještě existují (ale už se neužívají), železniční koleje v ulici Na Žertvách zarůstají trávou.

Ohrada – Palmovka. A tak se opět přestalo jezdit přes bývalý železniční přejezd.

Vzpomínáte si, že v roce 1986 linka č. 1 jedoucí od Libeňského mostu obracela několik měsíců na trojúhelníku v křižovatce Pod Palmovkou? A potom několik let na jednokolejné provizorní smyčce tamtéž?

No a jsme v současnosti. A protože víme, že současnost se rychle stává historií, projděte si oblast Palmovky – konkrétně ulici Na Žertvách – a zkuste si ji vepsat do paměti. Za rok, dva, se vás možná znovu zeptáme, jestli si pamatujete, jak to vypadalo v roce 2006 na Palmovce. Chystají se opět velké změny.



Historie domu definitivně končí. Začíná proměna Palmovky do podoby, kterou známe dnes.



MOTTO MĚSÍCE: Děti povídají, co činí, staří co činili.
Blázní co by činit měli.
Stateční, co by rádi činili.
Rozumní, co činit se sluší. *Chorvatské přísloví*

ZAVÁDĚNÍ SYSTÉMU ŘÍZENÍ VÝKONNOSTI V PODMÍNKÁCH DOPRAVNÍHO PODNIKU

Motto: „Nemůžeme řídit to, co nemůžeme měřit.“ (William Hewlett – zakladatel společnosti Hewlett-Packard)

Dnešní podnik může být úspěšný jen tehdy, pokud jeho management dokáže uspokojit své vlastníky a současně dosáhnout maximální vnitřní efektivnosti společnosti. Vnitřní efektivnost společnosti je závislá především na využití aktiv, produktivitě práce, objemu zapojeného kapitálu, schopnosti získávat tržby, schopnosti inovací a přidané hodnotě každého interního procesu.

Základním principem funkčního řízení výkonnosti je zavedení pravidelného měření klíčových ukazatelů výkonnosti (Key Performance Indicators – KPI) a významné zainteresování manažerů na zlepšování jejich hodnot.

Klíčové ukazatele výkonnosti (KPI) musí zohledňovat všechny významné oblasti ve společnosti, musí zohledňovat i jiné aspekty měření efektivnosti, než je pouhý pohled ryze finanční, musí být odvozeny ze strategie společnosti, resp. být v souladu se strategickými cíli a jejich požadovanými hodnotami a musí být přiřazeny do odpovědnosti konkrétním manažerům.

V zájmu manažerů všech úrovní by mělo být intenzivní úsilí v rámci jejich každodenních aktivit vedoucí k dosažení pláno-

vaných (požadovaných) hodnot klíčových výkonnostních ukazatelů, které měří efektivitu činností v jejich odpovědnosti.

K tomu, aby měli manažeři dostatek informací pro rozhodování, bude sloužit pravidelné předkládání ukazatelů výkonnosti, kde v tabulkové i grafické formě budou manažerům poskytovány informace o naměřených hodnotách výkonnostních ukazatelů, a to vždy v porovnání s daty historickými a daty plánovanými.

V rámci subprojektu **D12 (Řízení výkonnosti)**, na jehož řešení se podíleli klíčoví pracovníci obchodně-ekonomického úseku Ing. Karas (vedoucí SP) a Ing. Pařízek, všichni ekonomičtí asistenti odborných ředitelů (Ing. Machů, Ing. Pokorný a Ing. Vaňková), zástupce útvaru strategie Ing. Dohnal a zástupci personálního úseku Ing. Svobodová a paní Rezlerová, byla zpracována koncepce řízení výkonnosti společnosti a současně i navržena základní soustava klíčových ukazatelů pro řízení výkonnosti (materiály byly schváleny usnesením Řídicí rady TP č. 1/2006 dne 25. ledna 2006).

Základní soustava ukazatelů, zahrnující vrcholové ukazatele v odpovědnosti vedení společnosti a propadající se až na úroveň vedoucích jednotek, byla navržena a přijata Řídicí radou a nyní se v pracovním pořádku připravuje nastavení pravidelného měření a předkládání naměřených hodnot příslušným manažerům. Vzhledem k zásadní přestavbě

systemu SAP k počátku tohoto roku a následnému doladování nového nastavení systému se práce na tomto úkolu oproti původnímu očekávání opozdily. Předpokládá se, že první data pilotního vzorku budou k dispozici ke konci června 2006.

Poté, co pravidelné měření a reportování ukazatelů této základní soustavy ukazatelů bude plně funkční, se předpokládá promítnutí požadavku na dosažení plánovaných hodnot výkonnostních ukazatelů do motivačních cílů, od nichž se odvíjí přiznání pohyblivé motivační složky pro manažery. Následně se počítá s rozšířením soustavy ukazatelů o ukazatele měřící vnitřní výkonnost jednotlivých jednotek.

Systematické řízení výkonnosti není tedy jen pouhé uskupení občas měřených ukazatelů, ale jeho důsledné zavedení přináší moderní způsob manažerského řízení, který je charakteristický jasně stanovenými vrcholovými cíli, které se rozpadají do dílčích cílů a do konkrétních měřitelných ukazatelů, osobní zainteresovaností manažerů těchto cílů dosáhnout a pravidelným měřením a vyhodnocováním úspěšnosti jejich snažení.

Ing. Romana Plischková, MBA,
asistent odborného garanta TP,
člen Řídicího týmu TP,
konzultant subprojektu D12

AKTUALITY Z JEDNÁNÍ ŘÍDICÍHO TÝMU A ŘÍDICÍ RADY

➡ Řídicí rada na svém jednání 23. května projednala informaci o plnění jmenovitých transformačních úkolů (JTÚ) k 30. dubnu 2006.

➡ Řídicí rada schválila zřízení

odboru Technický dozor (sdružení problematiky revizí a technického dozoru) v podřízenosti Technického ředitele k 1. červenci 2006.

➡ Řídicí rada dále schválila zprávu

o provedení Bilančních dnů včetně ukončení jednotlivých subprojektů a pracovních skupin (vyjma D5.4, D8, D12 a E2) a aktualizaci podrobného harmonogramu Transformačního projektu.

VYHODNOCENÍ BILANČNÍCH DNŮ TRANSFORMAČNÍHO PROJEKTU

V období od 19. ledna do 20. dubna 2006 bylo v rámci závěrečné fáze Transformačního projektu organizováno 12 bilančních dnů, při kterých se postupně prezentovaly jednotlivé transformované útvary společnosti. Základním cílem bilančních dnů bylo ověření vhodnosti nastavených koncepčních řešení v jednotlivých oblastech a útvarech a zjišťování případných koncepčních nesrovnalostí a nedostatků, které by měly být dořešeny v gesci Transformačního projektu.

Vedoucí ve svých prezentacích představili činnosti řízených útvarů, shrnuli dosud provedené změny v rámci transformace, prezentovali dosažené úspěchy a představy o dalším vývoji aktivit ve své odpovědnosti. Souborem prezentací se tak podařilo zmapovat celou společnost v závěrečné fázi Transformačního projektu, kdy jsou již všechny základní organizační změny realizovány a probíhá příprava a realizace jednotlivých optimalizačních opatření.

Bilanční dny byly určeny především managementu společnosti, ale účast byla otevřená pro každého zaměstnance a jediným limitem byla kapacita zasedací místnosti. Bilančních dnů se průměrně účastnilo 50 – 60 osob, pravidelnými účastníky byli vedoucí jednotek či jejich zástupci, odborní ředitelé i generální ředitel a také zástupci odborových organizací. V rámci těchto setkání se podařilo vytvořit otevřené prostředí, ve kterém jednotliví účastníci, ať už prezentující, zástupci spolupracujících útvarů nebo kdokoliv jiný ze zaměstnanců společnosti, mohli vyjádřit své náměty či připomínky, které jsou z jejich pozice obtížně řešitelné nebo které je omezují v jejich činnostech.

Na žádném bilančním dnu nebyla zjištěna nutnost revize základních koncepcí. Jednotlivé náměty a připomínky, které byly identifikovány v rámci prezentací či následných diskusí, jsou charakteru doladování realizovaných změn, případně operativního charakteru. Tyto náměty jsou dále řešeny v odpovědnosti vedoucích útvarů, v jejichž působnosti je daná problematika. V několika případech probíhá řešení ješ-

tě v rámci struktury Transformačního projektu. Bilanční dny přinesly unikátní soubor informací o činnostech, úspěších a také o problémech jednotlivých útvarů. Tyto informace mohou napomoci jak při orientaci v transformované společnosti, tak při společném řešení jednotlivých námětů, problémů a připomínek. Prezentace ze všech bilančních dnů, zápisy a souhrn připomínek a námětů jsou zveřejněny v intranetové projektové kanceláři Transformačního projektu.



Foto: Daniela Tůmová

V návaznosti na závěry z jednotlivých bilančních dnů rozhodla Řídící rada Transformačního projektu na svém zasedání 23. května 2006 o ukončení jednotlivých subprojektů (SP) a pracovních skupin (PS) s výjimkou zatím neuzavřených PS D5.4 (Vnitřní komunikace), SP D8 (Řízení kvality), SP D12 (Řízení výkonnosti) a SP E2 (Činnosti pro podporu změny). Nedokončené jmenovitě transformační úkoly z ukončených subprojektů budou však i nadále sledovány v rámci Transformačního projektu.

Ing. Jan Barchánek

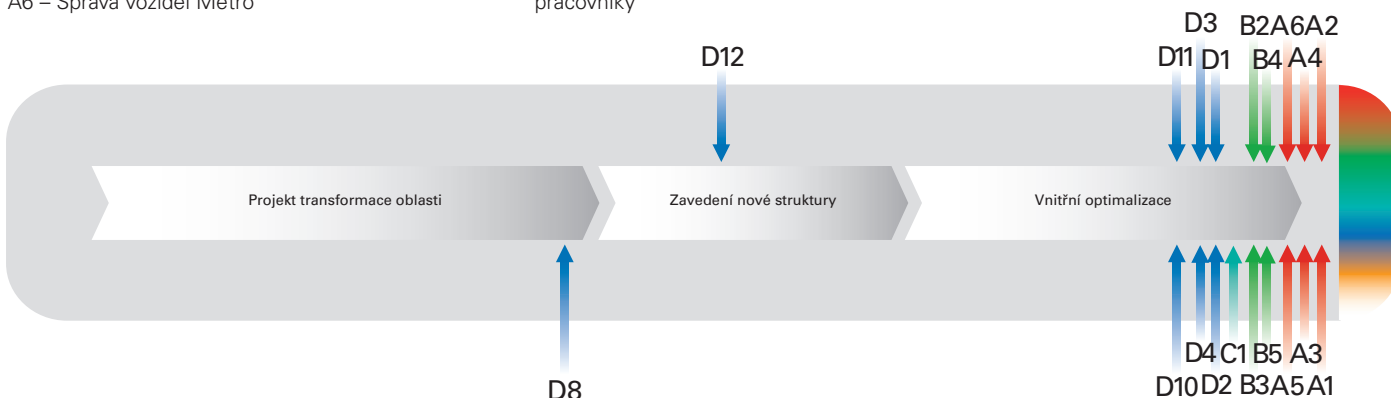
BAROMETR TRANSFORMACE

Subprojekty:

A1 – Provoz Autobusy
A2 – Správa vozidel Autobusy
A3 – Provoz Tramvaje
A4 – Správa vozidel Tramvaje
A5 – Provoz Metro
A6 – Správa vozidel Metro

B2 – Informační technologie
B3 – Vnitropodniková doprava
B4 – Správa nemovitého majetku
B5 – Zásobování
C1 – Služby
D1 – Personalistika a péče o propouštěné pracovníky

D2 – Re-engineering dopravního úseku
D3 – Re-engineering technického úseku
D4 – Finanční řízení
D8 – Systém řízení kvality
D11 – Re-engineering bezpečnostního úseku
D12 – Řízení výkonnosti



Poznámka: Subprojekt E2 (Činnosti na podporu změny) vykonává svou činnost průběžně po celou dobu trvání Transformačního projektu. Subprojekty B1, D6 a D7 byly v závěru roku 2005 převedeny pod jiné subprojekty. Všechny subprojekty kromě D8, D12 a E2 byly již ukončeny, a tak barometr průběhu transformace je znázorněn naposledy.

Kam pro informace o Transformačním projektu?

➔ **příloha DP-KONTAKTu** – již dva roky pravidelně každý měsíc alespoň dvě strany o Transformačním projektu

➔ **intranet** – máte-li přístup k vnitropodnikové síti, zadejte <http://transformace> a můžete si číst

aktuální informace o transformaci

➔ **e-mailová adresa** – na adrese transformace@dpp.cz očekáváme vaše dotazy, připomínky a postřehy k Transformačnímu projektu

Pokrok jménem setrvačnick

Ing. Pavel Flajšhans

Snad všichni chlapi si někdy hráli se setrvačnickovým autíčkem. Stačilo rychlým pohybem roztočit kolečka a jimi i setrvačnick, který pak autíčko poháněl při jízdě. Jistě však žádného kluka nenapadlo, že se právě seznámil s prostředkem k mechanické akumulaci energie, totiž se setrvačnickem čili gyroskopem, který nachází uplatnění i v městské hromadné dopravě.

Možná jste četli nebo slyšeli o zvláštních autobusech s elektrickým pohonem – o **gyrobusech** ve švýcarském Oerlikonu. Objevily se v padesátých letech 20. století. Jak vlastně fungovaly? Vozidlo mělo pod podlahou veliký setrvačnick, který byl na zastávkách roztáčen elektromotorem. Po odpojení od napájecího místa v zastávce pak poháněl setrvačnick tento motor jako dynamo, které napájelo trakční motor. Vozidlo se tedy mohlo rozjet a v jízdě pokračovat bez připojení k troleji až do okamžiku, kdy otáčky setrvačnicku poklesly natolik, že již nestačily k napájení trakčního motoru. Při elektrodynamickém brzdění se však trakční motor změnil zase v dynamo, které setrvačnicku pomohlo poněkud zvýšit otáčky. Aby byl při rotaci setrvačnicku eliminován odpor vzduchu, byl prostor jeho skříně naplněn heliem. Gyrobusey jezdily pokusně celkem úspěšně, avšak velká váha setrvačnicku a dosti složitá výzbroj vedly k zastavení pokusného provozu. Myšlenka využít setrvačnicku ale neusnula a objevila se znovu ve stabilní formě gyroměření. Jak známo, je odběr proudu pro elektrickou trakci ve špičkách vysoký, v dopravním sedle nižší, a instalovaná kapacita měření není plně využita. Navíc při rekuperaci brzděné energie se proud vrací zpět do sítě, kde však musí být spotřebován jinými vozidly. Pokud tato vozidla nejsou v dostatečném počtu na trati (v sedle, večer a zejména v noci), musí se rekuperovatelná (vratná) energie mařit v odporcích. Proto byly zkušebně v některých evropských městech zahájeny pokusy se skladováním nevyužitelné energie ve stabilních setrvačnickích u měření. Ve špičkách mají setrvačnický pomoci v napájení sítě a tak napomáhat ke snížení potřeby instalované kapacity měření.

Gyrotamvaj v Rotterdamu

A do třetice vedla myšlenka využít setrvačnicku ke konstrukci **gyrotamvaje**. Díky nejmodernějším poznatkům techniky a zkušenostem bylo dosaženo lehčího setrvačnicku, který se roztáčí na střeše nízkopodlažního vozidla a rotuje ve vakuu. Pracuje v rozsahu 10 až 20 tisíc otáček za minutu, má speciální vysokootáčková ložiska

a celý soubor zařízení je řízen počítačem. První pokusy provedl Alstom Transport již v roce 1999 v La Rochelle. Další projekt financovala Evropská unie a vozidlo určené pro Karlsruhe bylo zkušeno na zkušební trati v Reichshoffenu. Nynější, již provozní zkoušky probíhají po absolvování náročných továrních testů na vozidle Citadis v Rotterdamu, kde byla s maximálně zatíženým vozidlem se staženým pantografem bez jakýchkoliv potíží překonána vzdálenost 900 m mezi zastávkami na obou stranách Erasmusova mostu. Účelem provozních zkoušek bylo jednak prokázání schopnosti autonomní jízdy vozu, tj. simulace nezatrolejovaného úseku trati, a dále též zjištění chování vozu při běžné jízdě se zvednutým sběračem, kdy setrvačnick redukuje kolísání napětí a špičkový odběr proudu při rozjezdu. Prokázalo se také, že lze lépe využít rekupeovanou brzdovou energii při nedostatečném odběru ze sítě jinými vozidly. Při širším využití by pak tato myšlenka z minulého století mohla osvobodit části center měst od zatrolejování, neboť nová technika umožňuje velmi rychlé „nabití“ setrvačnicku během doby stání v zastávkách.



AZIENDA TRANSPORTI MILANESI; MILÁNO – OSOBNÍ DOPRAVA

Ing. Monika Dubová
za využití <http://www.atm-mi.it>

Za prvopočátek osobní dopravy v Miláně lze považovat rok 1840, kdy vzniklo železniční spojení mezi městy Miláno a Monza. Následkem toho vyvstal požadavek propojit železniční stanici Porta Nuova s centrem města. Spojení zprostředkovaly omnibusy tažené koňmi. V roce 1861 bylo založeno sdružení SAO, které během následujících 4 let, s podporou města, vybudovalo celkem 11 linek.

V roce 1893 Sociéta Edison spojilo Piazza Duomo a Corso Sempione první tramvajovou linkou. O dva roky později vyhrál Edison kontrakt a město propojil 18 tramvajovými linkami. Aby město dokázalo kontrolovat, v roce 1931 zařídilo ATM jako nezávislý orgán.

Po roce 1905 se v ulicích Milána objevila i benzínová auta. Ta patřila pod společnost SITA a následně byla začleněna jako firma kooperující s FIATem.

Po 1. světové válce zaznamenala doprava ve městě několik změn: především to byla změna směru jízdy, kdy veškerá vozidla začala jezdit vpravo, či zavedení pevných zastávek.

2. světová válka znamenala mnoho škod pro místní dopravu, ale škody byly rychle odstraněny a už v roce 1951 bylo téměř vše v optimálním stavu.



AZIENDA TRANSPORTI MILANESI S.p.A.

V 50. letech 20. století doznalo celé město radikálních změn. Imigrace, výstavba, industrializace, to vše zapříčinilo velký rozmach a vznik nových okrsků, které začaly být propojovány městskou dopravou. V roce 1957 se po kritizování a půlstoletém váhání zastupitelé města rozhodli začít budovat metro. V roce 1964 byla otevřena červená linka s 21 stanicemi a délkou 12,3 km. 5 let nato byla přidána zelená linka (8 stanic, 6,3 km).

60. léta změnila celou tvář Milána. Nárůst osobní dopravy znamenal zhoršení situace pro hromadnou dopravu. Jako výsledek celého procesu transformace vyjela do ulic Jumbo tramvaj s kapacitou 260 míst a se sníženým intervalem mezi jednotlivými sou-



pravami. Podzemní vlaky začaly zasahovat i do okrajových okrsků a okolních měst. Do roku 1991 byla otevřena červená a zelená linka a zatím poslední žlutá. Ke konci roku 1996 má Miláno 69,3 km podzemních tratí. Od roku 1984 začala vznikat záchytná parkoviště, u nás známá jako P+R, která mají ulehčit osobní dopravě v centru.

S novým miléním uvítalo Miláno novou skupinu tramvajů s názvem Eurotram – prostorná, klimatizovaná, se sníženým podvozkem a nízkou podlahou. Druhou novinkou se stal tzv. Radiobus, hybrid mezi taxíkem a autobusem. Další inovací se stala vozidla postavená z ekologických a recyklovatelných materiálů, navíc vybavená motory s nižší emisí, černými skřínkami, systémem „intellibus“ a nátěrem odolným proti graffiti. Jednou z posledních novinek se stala tramvaj Sirio, poslední generace tramvajů, která má délku 35 m a byla navržena světoznámým designerem.

Na konci roku 2005 se ATM zapojilo do projektu Dobrý samaritán, který má za cíl pomoci bezdomovcům. Poskytl autobus, který na zavolání přijel na místo určení a poskytl teplé nápoje a jídlo, popř. i lékařskou pomoc.

Nyní město připravuje projekt „Magneticko-elektronický systém“, který má zajistit přístup do celé sítě městského systému za pomoci jedné karty.



Pražský dopravní zeměpis V – 5. část

Karlík, Mořina, Mořinka

Mgr. Pavel Fojtík, Ing. František Prošek

Obce dnešní části Pražského dopravního zeměpisu, ležící na východním okraji Českého krasu, mají ve své historii společnou vazbu na jednu z nejvýznamnějších českých památek – hrad Karlštejn. Současně se dostáváme na rozhraní okresů Praha-západ a Beroun, kde se v rámci systému Pražské integrované dopravy poprvé setkáváme i s jinými dopravními vazbami, než jen na hlavní město Prahu.

Karlík (188 ha, 350 obyvatel)

Malá obec Karlík v sousedství Dobřichovic se poprvé uvádí v roce 1253, kdy ji společně s Dobřichovicemi získali křižovníci s červenou hvězdou. Pod jménem Karlík ovšem veřejnost většinou zná zaniklý hrad vybudovaný v roce 1358 na obranu Karlštejna. Uvádíme ho na tomto místě, ačkoliv nepatrné zbytky valů a příkopů leží na katastru obce Mořinka. Ostatně ještě na počátku 20. století se uvádělo, že část Karlíku patří k Mořince, část k Dobřichovicím. Karlík nemá tradici jako samostatná obec. Tou se stal až na základě přání zdejších obyvatel od 1. ledna 1992. Karlík leží na území okresu Praha-západ. V obci stojí kostel sv. Martina a Prokopa. Dnešní novorománská stavba z roku 1899 navazuje na tradici románské rotundy z konce 12. století.

Mořina (983 ha, 606 obyvatel)

Obec Mořina bychom při sčítáních lidu uskutečňovanými od roku 1850 hledali i pod jménem Mořiny nebo Velká Mořina. Poprvé se uvádí v roce 1338, v roce 1347 ji Karel IV. daroval emauzskému klášteřu na Slovanech, ale brzy se dostala zpět a patřila ke karlštejnskému panství. Součástí Mořiny se po vzniku samostatných obcí stal i **Dolní Roblín**. Od 1. ledna 1980 k Mořině patří jako katastrální území i **Trněný Újezd**, který se při sčítání lidu v letech 1869–1890 uvádí jako součást obce Velké Kuchaře, jinak býval samostatnou obcí, jejíž název se občas měnil (Trnový Újezd, Trno Újezd, Trněný Újezd). Už v roce 1356 je v Mořině doložen kostel, který je nyní zasvěcen sv. Stanislavu. Z původní gotické stavby ale zbyla jen tři lomená okna, odkrytá při rekonstrukci v 90. letech 20. století. Jinak byl kostel přestavěn barokně a v roce 1900 opraven. V okolí obce najdeme několik známých a turisticky atraktivních opuštěných vápen-

cových lomů, zasahujících i do sousedních obcí. Nejznámějšími jsou například Velká a Malá Amerika nebo Mexiko. Těžba ve Velké Americe skončila v roce 1963. Lom je 800 m dlouhý, 60 m hluboký a na jeho dně je jezírko. Atraktivní lokalitu využili několikrát i filmaři. Natáčel se zde například slavný Limonádový Joe. Kolem lomů vede žlutá turistická značka z Mořiny na Karlštejn a do Řevnic. V Mořině, a také na trnoújezdském Holém vrchu, ale existují i lomy stále činné, které patří společnosti Lomy Mořina, s. r. o. Představují významný příspěvek k zaměstnanosti ve zdejší oblasti.

Mořinka (703 ha, 122 obyvatel)

Mořinka (dříve také Mořinky či Malá Mořina) má stejnou historii jako Mořina. Od 1. ledna 1980 k Mořině i patřila, ale od 24. listopadu 1990 je opět samostatná a patří k ní i Karlické údolí s již zmíněnými pozůstatky hradu Karlíku. Kromě toho v Mořince najdeme zajímavé stavby lidové architektury a kapličku z první poloviny 19. století. Mořina i Mořinka dnes patří do okresu Beroun.



Foto © Petr Malík

Popisované obce leží stranou hlavních silničních tahů a přímo jsou obsluhovány jen silnicemi 3. třídy nebo místními komunikacemi. V dřívějším období hrála v životě občanů Karlíku a Mořinky částečně i železnice, a to i za cenu docházky do Dobřichovic či Řevnic. Velký význam pro dopravu vytěženého vápence v Lomech Mořina má bývalá Kladensko-nučická dráha, kterou jsme v našem seriálu již zmínili u Tachlovic. Dráha postavená v roce 1858 do Tachlovic byla po vytěžení tamního vápence prodloužena 1. října 1891 do Trněného Újezdu (k Holému vrchu) a 24. listopadu 1900 byl dán do provozu i zbývající úsek do Mořiny. Dráha po celou dobu své historie slouží jen nákladní dopravě. Několikrát se jednalo o zavedení osobní dopravy, ale bez výsledku. V roce 1920 se dokonce o „zveřejnění“ úseku do Mořiny jednalo i v parlamentu. Významné zlepšení spojení se světem přineslo až zavedení autobusové dopravy. Nejpozději 15. dubna 1931 zahájila provoz soukromá autobusová linka Autodopravní akciové společnosti Praha – Mořina, vyjíždějící od košířské restaurace U Šestáků (poblíž Zámečnice) a vedoucí

přes Motol, Stodůlky, Řeporyje, Ořech, Zbuzany, Dobříč, Tachlovice, Chýnčice, Kuchař, Trněný Újezd do Mořiny. V této trase jezdilo každým směrem 6 spojů za den a cesta z Mořiny do Prahy trvala 90 minut. (Dnes se autobusem z Mořiny do Zličína k metru dostaneme za poloviční dobu.) Zmíněná autobusová linka zřejmě existovala i po válce v provozu ČSAD – v jízdních řádech bychom ji našli po čísly 3449, 01310, 01110, 01153 a 11530. S určitými úpravami trasy jezdila až do roku 1983. Od roku 1957 přibyla i linka č. 11650 (původně 01121, později 01165) v trase Praha, Smíchov – Rudná – Nučice – Mezouň / Kuchař – Mořina, u které byla od roku 1967 část spojů vedena přes Trněný Újezd. V letech 1969–1974 a od roku 1982 jezdila jen v úseku Rudná – Mořina, od 1969 byly některé spoje vedeny na Mořinku. Na Mořinu byla prodloužena v letech 1979–1988 i linka ČSAD č. 11660 Smíchov – Radlice – Jinočovice – Třebonice – Nučice. V roce 1955 získal Trněný Újezd (s docházkou z rozcestí) spojení linkou 01113 (později 11571) jezdící v trase Praha – Radotín – Kosoř – Třebotov – Trněný Újezd, roz-

cestí – Roblín, od roku 1978 prodloužená až do Černošic, kde existovalo spojení na železnici. Tato linka byla v provozu do roku 1997. Poslední linkou ČSAD obsluhující tuto oblast byla 11730 (pův. 01173), zavedená v roce 1962 v trase Smíchov – Radotín – Černošice – Dobřichovice – Karlík – Mořinka – Dolní Roblín. V roce 1981 byla zkrácena do úseku Smíchov – Dobřichovice, Karlík, v roce 1997 byla zrušena. Mořina, včetně Trněného Újezdu, i Mořinka byly začleněny do systému Pražské integrované dopravy 1. června 1996 prostřednictvím linky č. 309, zajišťující spojení přes Rudnou ke stanici metra Zličín (v opačném směru nějaký čas jezdila část spojů až do Hlásné Třebáně). Během let došlo k několika změnám trasy a 14. prosince 2003 byla linka zavedena ve zcela nové trase, která již Mořinu a Mořinku míjela. Na Mořinu jezdila od 3. června 1996 i linka č. 311, rovněž ze Zličína a přes Rudnou. Jednalo se zpočátku jen o část spojů. Teprve 31. května 1999 byly na Mořinu prodlouženy všechny spoje. Od roku 2001 část spojů jezdila až do Řevnic, ale teprve od roku 2003 linka zajížděla i do Mořinky.



Od 1. března 2002 zavedená linka č. 425 zajistila dopravu z Mořinky přes Mořinu a Trněný Újezd a další obce do Loděnice (zde část spojů s nutností přestupu) a do Berouna na autobusové nádraží.

O dopravní obsluhu obce Karlík jsme se okrajově zmínili již v minulé části seriálu.

Od 1. května 1996 byla zavedena linka PID č. 315 v trase Černošice, žel. zast. – Dobříchovice, lékárna – Karlík, přečíslovaná v roce 2002 na nynější 415.



Školní střípky

-SOU-

Automechanik junior

Jako každoročně, tak i letos proběhlo 19. a 20. dubna v rámci automobilové výstavy ve výstavním areálu Letňany regionální kolo celostátní soutěže Automechanik Junior 2006, kterého se zúčastnilo 12 žáků, reprezentujících 6 škol pražského regionu, kde se obor automechanik vyučuje. Soutěž začala teoretickou částí, a to v počítačové učebně naší školy. 90 minut měli žáci na zodpovězení 150 otázek, které byly prověrkou jejich teoretických znalostí z předmětů automobily, elektrotechnika, technologie oprav automobilů, diagnostická zařízení a cizí jazyk.

Praktická část soutěže probíhala druhý den na výstavišti v Letňanech. 25minutová časová dotace pro 2 pracovní úkoly na šesti pracovních stanovištích byla určena



pro manuální zručnost žáků. Hodnocení probíhalo anonymně. Umístění našich žáků na předních místech opět potvrdilo vysokou úroveň výuky a dobré jméno naší školy v pražském regionu.

Žák Jiří Tůma se umístil na druhém místě a postupuje do celostátního kola, které se bude konat v Zábřehu na Moravě. Druhý žák Jan Petrák byl v celkovém pořadí šestý.

Postupujícímu Jiřímu Tůmovi přejeme ve finále hodně úspěchů a všem žákům, kteří „byli v přípravě“ a snažili se o nominaci do soutěže přejeme dobré pracovní uplatnění a úspěch v profesní kariéře.

Návštěva v Drážďanech

Je známo, že teprve osobní zkušenost a osobní styk s kolegy, ať již doma, anebo v zahraničí, přináší rychleji a srozumitelněji pozitivní výsledky. Návštěva našich partnerů v rámci projektu Leonardo da Vinci tento fakt opět potvrdila vrchovatě. S výukovým střediskem dopravního podniku města Dresden DVB AG naše škola spolupracuje úspěšně již 7 let.

Smyslem návštěvy našich 24 pedagogů bylo poznat systém výuky jak teoretické, tak praktické a zájezdu se zúčastnili zejména učitelé, kteří ještě toto centrum nenavštívili.

Výukové středisko má v současné době 150 žáků, z nichž přibližně polovina patří přímo DVB AG a zbývající žáci pocházejí z dopravních podniků okolních měst (Meisen, Görlitz, Chemnitz a další).

Naši učitelé si prohlédli veškerá zařízení a výukové pomůcky používané při výuce oborů automechatronik, autotronik, odborník v dopravním provozu a obchodník v dopravě a seznámili se také s vyučujícími, jejich problémy i osnovami výuky. Zaujala nás nevšední samostatnost žáků při jejich produktivní práci a čistota na pracovištích a všeobecná disciplinovanost.

Večerní diskuse s německými kolegy, přítomen byl také ředitel drážďanského Dopravního podniku pan Credé, proběhl družně a byl krásným závěrem plodného dne. Diskusní večer se konal v romantické lesní Loupežnické chatě u zámku Moritzburg, kam jsme dojeli úzkokolejnou parní železnicí. (Zámek Moritzburg je dobře znám z filmu Tři oříšky pro Popelku). Druhý den jsme měli možnost navštívit Sempersovu operu i nově postavený evangelický kostel Frauekirche.

A co nás čeká ve spolupráci s německou školou v příštím období? Návštěva vedení školy, se kterou bude jednáno o realizaci projektu Leonardo da Vinci. V roce 2007 by mělo přijet 8 německých žáků, kteří by dva měsíce studovali v naší škole. Počítá se i s jejich pracovním pobytem v provozovnách Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. V následujících letech by podobnou zkušenost měli absolvovat i naši žáci v Drážďanech.

Celý program probíhá v rámci Evropské unie jako poznávání se navzájem a jsme rádi, že naše škola je tohoto programu účastna, a to ku prospěchu našich žáků.

Tradiční fotbalový turnaj

Sešli jsme se na hřišti, i když slovo hřiště je poněkud nadnesené. Je to spíš malý travnatý plácek u školních dílen pro elektroobory na Třebešíně. Hřiště je ideální pro sportovní setkání týmů tvořených zaměstnanci školy a tradičně také zástupců štábních útvarů Dopravního podniku. Mnohdy nedostatečné výkony některých družstev jsou sice nahrazovány chutí do hry, ale jsou i týmy, které předvádí solidní fotbalový um. Každopádně jsou to ti, kteří budují a umísťují se na předních místech. Letos zvítězil tým pracovníků odborného výcviku Košíře před hosty z Dopravního podniku a třetí příčku obsadili učitelé z Motola. Radost z pohybu pak měli všichni. A ti, co přišli fandit, určitě prožili hezké a příjemné odpoledne.



PTÁTE SE...

U důchodů se od roku 2006 zvyšuje limit pro osvobození od daně

Ing. Alena Vaňková, úsek služeb (zdroj: Právo 15. 4. 2006)

V březnu letošního roku byla přijata dílčí novela zákona o daních z příjmů. V rámci novely došlo k výrazné změně § 4. Změna se týká zvýšení částky pro osvobození příjmů ve formě pravidelně vyplácených důchodů.

Počínaje zdaňovacím obdobím roku 2006 je od daně osvobozen vyplácený důchod do ročního limitu 198 000 Kč (dosud 162 000 Kč).

Roční limit osvobození v této výši odpovídá pravidelně vyplácenému měsíčnímu důchodu zhruba 16 500 Kč.

Tento limit může být překročen i při nižším měsíčním důchodu. A sice v případě, že si občan nechá důchod přiznat a vyplatit zpětně.

Příklad: Pan X si počátkem roku 2006 požádal o starobní důchod zpětně od 1. září 2005. Byl mu přiznán měsíční důchod ve výši 13 000 Kč. V roce 2006 dostane tedy zpětně za uplynulý rok jednorázově částku 52 000 Kč a za celý letošní rok celkem 156 000 Kč, dohromady 208 000 Kč. Překračuje tedy limit pro osvobození o 10 000 Kč. Nemusí se však obávat, že bude vyplácený důchod zdaňovat.

Stále platí stanovisko ministerstva financí, že **zpětné a dodatečné jednorázové doplacení důchodu se do limitu pro daňové osvobození nepočítá.**

I v jiných případech nebude překročení limitu 198 000 Kč ročně vyplaceného důchodu automaticky znamenat jeho zdanění, tzn. podání daňového přiznání. Podle daňového zákona má poplatník povinnost podat daňové přiznání, pokud jeho roční příjmy, kromě osvobozených (což je například uvedený limit 198 000 Kč), přesáhly 15 000 Kč.

Příklad: Pokud by tedy náš občan X po celý letošní rok dostával měsíční důchod ve výši 17 500 Kč (ročně 210 000 Kč) a žádné jiné příjmy by neměl, nepodával by daňové přiznání, i když překračuje hranici 198 000 Kč. Jestliže by ale měl důchod 18 000 Kč (ročně 216 000 Kč), musel by podat daňové přiznání a zdanit 18 000 Kč (rozdíl 216 000 – 198 000 = 18 000, tj. překročení hranice 15 000 Kč pro povinnost podat daňové přiznání).



Důchodová problematika

Helena Bajarová, zaměstnanecký odbor

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

Prosím o informaci, když si požádám o starobní důchod, zda jeho výplata může být převáděna hned na účet. Nechci si pro důchod docházet na poštu.

Měsíční splátky vašeho důchodu mohou být poukazovány Českou správou sociálního zabezpečení na váš účet, případně účet manžela/ky, kde máte dispoziční právo. Pravidelné měsíční splátky jsou poukazovány na účty k určenému dni splatnosti důchodu. Mimo výplatní termíny jsou na účty poukazovány doplatky důchodu, tj. částky náležející ode dne přiznání důchodu do dne vyřízení jeho pravidelné měsíční výplaty. Zálohy na výplatu důchodu se na účty nepoukazují, jsou poukazovány v hotovosti na adresu žadatele poštovní poukázkou B. Chcete-li tedy poukazovat svůj důchod na účet, je třeba doložit při sepisování žádosti o váš důchod tiskopis „Žádost o zřízení výplaty důchodu poukazem na účet“, který si necháte potvrdit u svého peněžního ústavu, kde je účet veden.

Pokud si současně se žádostí o důchod nepožádáte o zřízení výplaty na účet a splátky důchodu budete mít na poštu dle místa trvalého bydliště, a pak budete kdykoli chtít váš důchod na účet poukazovat, vyplníte a necháte si potvrdit výše uvedený tiskopis „Žádost o zřízení výplaty důchodu poukazem na účet“ a sami jej zašlete přímo na ČSSZ v Praze 5, Křížová 25. Pokud poživatel jakéhokoliv důchodu změni své trvalé bydliště, je povinen tuto skutečnost ihned nahlásit plátcí důchodu.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet svého důchodu pro rok 2006, případně i o přepočítání již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecký 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 ve „Výpisu pojištěných dob“ od České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25. Nemáte-li tento výpis, je třeba znát celkovou dobu pojištění od skončení povinné školní docházky, tedy před 18. rokem věku, do data žádosti o důchod. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení. Od 1. ledna 2006 vydává ČSSZ v Praze 5, Křížová 25, každému 1x ročně na požádání (písemně či osobně) výpis pojištěných dob včetně výdělků.

Chcete-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecký odbor Dopravního podniku. Najdete nás v budově Dopravního podniku, Praha 9, Sokolovská 217/42, 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



METRO

Reakce na článek „Schodová romance aneb Betonová lobby opět zvítězila“

Ing. Jan Šurovský, Ph. D., předseda Komise pro bezpečnost, dopravu a životní prostředí Rady městské části Praha 11

Květnový DP-KONT@KT uveřejnil uvedený článek v části „Došlo do redakce“. Protože se jedná o názory velmi negativní, je třeba k nim zaujmout stanovisko. Hodnotit architekturu daného objektu je velmi těžké, ale rozhodně se nejedná o klasickou typizovanou halu, na které jsme u objektů obchodních center zvyklí. Osobně se s názorem autora pana Jana Paulů neztotožňuji.

V další části, kde autor píše o „absenci snahy upřednostnit hromadnou dopravu“ je však třeba reagovat daleko ostřeji. Členové Výboru pro územní rozvoj ZMČ Prahy 11, jakož i členové Komise pro bezpečnost,

dopravu a životní prostředí se jednomyslně shodli, že projekt Centra Chodov byl jako jediný svého druhu v okolí Prahy 11 dopravně zcela zvládnutý, a to dokonce i těsně po otevření v listopadu 2005. Žádný kolaps dopravy se nekonal, což o jiných obchodních centrech rozhodně nelze tvrdit. Opozice i koalice v MČ Praha 11 se shodla, že tento projekt je vzorem, jak se mají podobné projekty projednávat. My, kteří na Chodově žijeme trvale, víme, jak dopravně působí obchodně komerční zóna Čestlice – Průhonice, která není napojena na žádnou kolejovou dopravu. Do Čestlic jezdí pouze příměstské autobusy. Není sporu o tom, že poměr návštěvníků dojíždějících do Centra Chodov MHD nebo auty je výrazně příznivější než v zóně Čestlice – Průhonice.

Dále upozorňuji, že z vestibulu metra lze výtahy vyjet na zastávky autobusů do obou směrů (před otevřením centra to bylo možné jen ve směru Pod Chodovem) i do obchodního centra. K datu otevření také došlo díky spolupráci ROPIDU a Prahy 11 k výraznému zvýšení kapacity autobusové dopravy v relaci Spořilov – Chodov – Koleje Jižní Město a nově byl vytvořen přepravní vztah Žižkov – Vršovice – Chodov. V rámci stavby byla také vybudována zastávka autobusů Pod Chodovem, která značně zlepšila obsluhu areálu Agip a Baumax. Zlepšila také dostupnost noční autobusové linky 505. O tom, že je zastávka hojně využívána, svědčí i data z aktuálního přepravního průzkumu, denní obrát je okolo 400 cestujících v každém směru.

Domnívám se, že výše uvedená fakta dostatečně ukázala, proč se s názorem autora článku nelze ztotožnit.



Vysokonapěťová zkušebna v depu Kačerov

Ing. Dobroslav Jarolímek, Ing. Zdeněk Vais, jednotka Dopravní cesta Metro, služba Elektrotechnika

Zkušebna vysokého a velmi vysokého napětí služby Elektrotechnika je umístěna v depu Kačerov. Ačkoliv slouží již řadu let prakticky pro všechny výkonné jednotky našeho podniku (Dopravní cesta Metro, Dopravní cesta Tramvaje, Správa vozidel Metro, Správa vozidel Tramvaje, Hasičský záchranný sbor), jistě bude pro řadu našich čtenářů zajímavé se blíže něco dozvědět o její činnosti.

Vysokonapěťové zkušebnictví je poměrně úzký, technicky velmi specifický a náročný obor. Výsledky zkoušek a měření v tomto oboru zcela logicky souvisí s přístrojovým vybavením zkušebny a jejím pracovním zaměřením. Postupně vás seznámíme s činnostmi a přístrojovým vybavením pro tato měření a zkoušky.



Vzorek ochranných a pracovních pomůcek.

V první řadě je to zkoušení dielektrických ochranných a pracovních pomůcek pro elektrotechniku. Tyto pomůcky používají v našem podniku stovky pracovníků – v měničnách a transformovných metra i tramvajů, transformovných dep i vozoven, právě tak, jako ve všech soupravách metra. Jsou to známé dielektrické rukavice, zkušební napětí na střídavý i stejnosměrný proud, manipulační tyče, pojistkové kleště, záchranné háky a podobně. Jejich důsledné a pravidelné přezkušování není vůbec samoúčelné, ale slouží především k zachování bezpečnosti a zdraví našich spolupracovníků i cestujících veřejnosti. Samozřejmě se tato měření a zkoušky opírají o řadu státních i mezinárodních norem a předpisů. Pro zkoušení dielektrických rukavic slouží specializované pracoviště s vysokonapěťovým zdrojem. Před zkouškou se dielektrická rukavice naplní vodou, umístí se do speciální nádoby také s vodou a drátovou elektrodou se dovnitř rukavice přivede vysoké napětí příslušné velikosti. Pokud po dobu 1 minuty nedojde k přeskočení nebo průrazu dielektrické rukavice, je rukavice vyhovující. Poté se rukavice nechá oschnout a průkazně označí – plombou nebo razítkem.



Zkoušení dielektrických rukavic.

Ve zkušebně velmi vysokého napětí je umístěn nejen zdroj napětí, ale i přípravky a zařízení pro zkoušky jednotlivých pomůcek.



Zkoušení zkušebníky vysokého napětí.

Ve stejném prostoru se zkoušejí i ostatní pomůcky, jako manipulační tyče, záchranné háky a pojistkové kleště vysokým napětím až 100 tisíc voltů.

Pro zkoušení průrazného napětí transformátorových olejů se používá zkušební olej.



Zkoušení průrazného napětí transformátorového oleje.

Zkoušení vysokonapěťovýchbleskojistek se provádí rázovým generátorem, který je schopen vytvořit rázovou vlnu o velikosti statisíců voltů, a tím simulovat přepětí – tzv. provozní přepětí, která vznikají při spínání nebo při úderu blesku.



Rázový generátor.

Zvláštní kapitolou zkušebnictví je zkoušení nastavení spouští stejnosměrných napájecích rychlovypínačů. Pro tyto zkoušky bylo nutno vybudovat zkušebnu s unikátním zdrojem proudu až 12 tisíc ampér, ovšem při napětí 6 voltů. Zkušební kobka je navržena jako univerzální s přestavitelnými částmi, takže je zde možno zkoušet všechny 4 typy stejnosměrných rychlovypínačů.

Činnost zkušebny se neomezuje jen na zkoušky a měření ve zkušebnách, ale provádí se také řada různých měření přímo v provozu – měření zatížení transformátorů, měření jednotlivých odběrů a zátěží, rozběhy elektropohonů, a podobně. Pro

potřebu Provozu sítí a osvětlení se měří intenzita osvětlení ve stanicích, případně i v jiných objektech. Z provozních potřeb vyplývá i mnoho jiných specifických měření, která také zkušebna zajišťuje. Jsou to jak okamžitá měření elektrických i neelektrických veličin na stanoveném místě (služebním prostoru, prostoru pro cestující veřejnost a podobně), tak měření dlouhodobá, kde se registrují (zaznamenávají) požadované hodnoty elektrických i jiných veličin po dobu i několika dnů a pak se za pomoci výpočetní techniky vytvářejí grafické průběhy a vyhodnocení takovýchto měření. Poté se výsledky, většinou i s patřičným odborným komentářem, zaznamenají do příslušných protokolů o měření. Z tohoto stručného popisu je zřejmé, že činnost vysokonapěťové zkušebny je velmi různorodá, technicky náročná, ale přitom velmi zajímavá.

Naše vysokonapěťová zkušebna je v současné době členem Asociace zkušeben vysokého napětí (AZVN) pod označením E – 09. AZVN je profesní sdružení založené v roce 1996, které svou činností navazuje na dlouholetou odbornou spolupráci vysokonapěťových zkušeben, působících převážně v energetických závodech, jejichž činnost je zaměřena zejména na zkoušky dielektrických ochranných a pracovních pomůcek, diagnostické zkoušky transformátorů, generátorů ableskojistek.

Programovým cílem AZVN je zajišťo-



Kobka na zkoušky stejnosměrných rychlovypínačů.

vání odborné úrovně činnosti zkušeben vysokého napětí. Výbor AZVN vždy v pravidelných intervalech kontroluje odborně-profesní úroveň členských zkušeben, dále zajišťuje odborné semináře a dbá o to, aby činnosti vysokonapěťových zkušeben odpovídaly současně platným českým i evropským normám a předpisům v oblasti vysokonapěťového zkušebnictví. V nynější době Asociace zkušeben vysokého napětí sdružuje 49 zkušeben z energetiky, opravárenských a diagnostických pracovišť, výrobních a dopravních podniků. Za dobu svého působení si již asociace, a tedy jednotlivé členské zkušebny jako je i ta naše, získala dobré jméno a pro vysokonapěťové zkušebny je dnes prestižní záležitostí být členem AZVN.



Kulturní tipy na červen

-mis-

Červen bude možná pro leckoho především ve znamení fotbalového mistrovství světa, ale je pravdou, že také šestý měsíc roku přinese něco filmových a divadelních premiér a Praha zaznamená i koncerty interpretů světového renomé (a to jak na sólových vystoupeních, tak třeba také v rámci festivalu United Islands Of Prague).

Film

Všechno nejlepší

Nová filmová komedie režiséra Martina Kotíka (mj. film Pánská jízda) nás zavede prakticky do taxíku. Pražský taxikář Jarďa (Jan Dolanský) má dnes narozeniny a chce si je opravdu pořádně užít. Všechno má pěkně naplánované a pod kontrolou – tak jako zatím cokoliv v životě. S každým vyjde, všechno zařídí, všichni jsou s ním spokojeni. Jarďa se prostě „vzná“. Má skvělou manželku, krásný byt, pohodovou práci, novou milenkou a spoustu dobrých známostí. Jenže právě dnes nabere do auta konzervativního a zásadového důchodce



(Viktor Preiss), který mu během jediného dne dokáže rozložit celý život.

V dalších rolích se mj. představí Pavel Zedníček, Tomáš Matonoha, Tereza Kostková, Vendula Křížová, Jana Hlaváčová nebo Jana Štěpánková.

V kinech od 1. června.

Divadlo

Divadlo pod Palmovkou připravilo na čtvrtek 15. června premiéru hry Ostře sledované vlaky na motivy novely Bohumila Hrabala. Pod režijním vedením Milana Schejbala na scéně znovu ožije baladický příběh s typickými hrabalovskými postavkami, v jejichž originalitě i slabostech si autor líbuj, tak dobře známý z filmové adaptace Jiřího Menzela. Příběh mladého eléva Miloše Hrmy, který na malé železniční stanici přes určité milostné problémy nakonec dospívá a – s trochou patosu řečeno – nalézá své místo v životě.

Hrají: Ondřej Kavan, Oldřich Vízner, René Příbil, Jaroslava Obermaierová, Tereza Kostková / Simona Vrbická, A. Černá / L. Pernetová, Miloš Kopečný aj.

Hudba

Na „titul“ největší červenové koncertní události bude patrně aspirovat hned několik akcí. Po deseti letech se k nám (konkrétně 14. června do Sazka Arény) vrací jedni z rockových velikánů současné hudební scény, kapela **Red Hot Chili Peppers**.

Šance slyšet naživo skladby jako Cali-fornication, By The Way či „historičtější“ Under The Bridge nebo Give It Away dává tušit zaplněnou halu a velký posluchačský (a v případě „Redhotů“ a jejich energické show vlastně i divácký) zážitek. Zajímavé interpretace slibuje také festival **United Islands Of Prague** (16. – 25. června 2006). Festivalová vystoupení se budou odehrávat na třech základních místech. Na Střeleckém ostrově, Žofíně a Branické louce se představí kromě domácích interpretů (Čankišou, Jablkoň, Al-Yaman, Čechomor, Dan Bárta a Illustratosphere, J.A.R., Sto zvířat, Gaia Mesiah...) také třeba britští Placebo, Rachid Taha, který ve své tvorbě dokáže spojovat originálním způsobem arabský folklór třeba až s punkem, nebo v současnosti snad největší hvězda severoafrické hudební scény, Alžírčan Khaled. Mnohem více, včetně podrobného programu festivalu, se dozvíte na www.unitedislands.cz.



o devět procent levněji než klasická kolejová varianta. Trasa D, která do roku 2012 až 2013 spojí Hlavní nádraží s Písnicí v jižní části Prahy, by se měla začít stavět na přelomu let 2008 a 2009. „Do konce května ještě odborníci doladí ve studii některé detaily, ale žádné zásadní změny to nebudou. Pak nevidím důvod, proč by město tuto lehkou variantu nevybralo,“ říká pražský radní pro dopravu Radovan Šteiner. Městská rada by podle něho měla o podobě metra D rozhodnout do tří měsíců.



Genius loci – 5. část

Větrník

Text: Marek Šebeš

Foto: Petr Malík

Seriál o méně známých, pozapomenutých, zaniklých a nově zrozených pozoruhodných místech české metropole.

Větrník – cukrářský pamlsk, dětská hračka, proslulý hudební pořad Československého rozhlasu ze sedmdesátých a osmdesátých let... ale také název části pražského Břevnova nebo lidový výraz pro větrný mlýn. Že tyto významy mají pramálo společného? Možná budete překvapeni, ale zejména mezi dvěma posledními existuje velmi těsné spojení.

Etymologický původ slova větrník je zřejmý: vítr. Tam, kde to hodně fouká, se v českých zemích od středověkých dob stavěly větrné mlýny. I v Praze se našlo několik příhodných větrných míst a jedním z nich byla vrcholová plošina Bílé hory. Vyrostl zde mlýn, který dal později jméno celé lokalitě a několika okolním ulicím. Břevnovský větrník měl na rozdíl od všech svých pražských kolegů mimořádně štěstí: jeho stavba se zachovala i po ukončení mlynářské činnosti a je tak dnes jediným pozůstatkem větrného mlýnu na území české metropole.

Vůbec první „větrník“ či „větrák“, jak se u nás větrným mlýnům říkávalo, byl v Čechách postaven v roce 1277 na zahradě Strahovského kláštera. Od konce 13. století pak pokračovala výstavba mlýnů na mnoha místech Čech, Moravy a Slezska. Nebývalý rozvoj zaznamenalo větrné mlynářství především na přelomu 18. a 19. století, naopak na konci 19. století začíná období úpadku a postupného zániku větrných mlýnů. Jak uvádí Martin Janoška v publikaci *Větrné mlýny v Čechách, na Moravě a ve Slezsku* (Libri, 2003), dnes je na našem území evidováno minimálně 66 zachovalých, přestavěných či zřícených objektů, kterým náleží označení (bývalý) větrný mlýn. Břevnovský větrný mlýn, jeden z nejstarších dochovaných větrných mlýnů v českých zemích, najdete na začátku ulice U Větrníku

Napsali o nás

Vybral ing. Jan Urban

MF Dnes (20. 5. 2006)

Ulicemi Prahy budou jezdit tři stovky tramvají Porsche

Pražané se po roce 2009 budou vozit ve třech stovkách moderních tramvají se designem Porsche. Plzeňská firma Škoda Transportation, kterou navštívil pražský primátor Pavel Bém, podepsala s metropolí dva kontrakty celkem na 310 vozidel. Prvních 60 tramvají typu 14T je z poloviny nízkopodlažní – dvě tramvaje už Praha má, dalších deset získá letos a zbylých 48 vyrobí podnik do roku 2009. „S kvalitou vozů Porsche je hlavní město spokojeno,“ prohlásil Bém při prohlídce výroby tramvají a modernizovaných vozů metra v Plzni. Zbylých až 250 tramvají, které budou sto procentně nízkopodlažní, Škoda teprve vyvíjí a jejich dodávky začne v roce 2009.

Hospodářské noviny (17. 5. 2006)

Praha uvažuje o metru bez řidiče

Metro bez řidičů a na pneumatikách? Za několik let to může být v Praze realita. Odborníci dodali městu rozsáhlou studii, ze které vyplývá, že zavedení takzvaného lehkého metra by na nové trase D vyšlo



přímo naproti vysokoškolské menzi. I když je jeho válcová budova o průměru devíti a výšce dvanácti metrů včleněna do obytné vily a již dávno ji nezdobí větrné kolo, poznáte ho na první pohled. Jeho vznik byl spojen s barokní přestavbou Břevnovského kláštera (pravděpodobným stavitelem byl Kryštof Dienzenhofer), kterému mlýn společně s dalšími hospodářskými budovami patří. O provozu břevnovského mlýna toho víme poskrovnu: mlýn zaměstnával jednoho

pracovníka a kromě mlecího mechanismu poháněl také pilu. Zajímavostí je bezesporu fakt, že roku 1840 jen pár kroků od něj vyrostl druhý mlýn, štíhlejší a vyšší, který otáčel svým kolem jen několik desítek let a byl roku 1912 zbourán. Takovéto „sdrůžení“ dvou větrných mlýnů bylo na našem území ojedinělé.

Dnešní podoba jediného pražského větrníku vznikala na začátku 20. století. Známy pražský restaurátér Jan Josef Černhorský koupil chátrající stavení v roce 1899 a o rok později zde začal provádět rozsáhlé stavební úpravy. K mlýnu přibyla hospodářská (dnes obytná) budova a ve dvoře byla vybudována letní restaurace, která úspěšně fungovala až do roku 1927. Důkladné a zároveň citlivé opravy se objekt mlýna dočkal po roce 1990 a dnes slouží jako penzion. I když je tedy možné si stavbu prohlédnout pouze zvenčí, určitě stojí za vidění. Její eleganci i stavitelskou grácií ještě umocňuje kontrast s okolními panelovými budovami studentských kolejí.



Pokud byste chtěli tuto zajímavou stavbu skrytou v areálu vysokoškolských kolejí navštívit, je nejlepší použít tramvaj č. 1, 2 a 18 do zastávky Větrník a odtud pak asi 300 metrů pěšky Ankerskou ulicí. Ještě blíže vás dovezou autobusové linky 179, 184 a 191 – zastávka Koleje Větrník stojí od bývalého mlýna skutečně co by kamenem dohodil. Doporučit lze i návštěvu virtuální, a to na adrese <http://www.povetnik.wz.cz/>, kde naleznete pohledné a pečlivě připravované stránky věnované českým větrným mlýnům.



Výroční valná hromada

-red-

V úterý 23. května se v rámci zasedání Rady hl. m. Prahy uskutečnila Výroční valná hromada Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, která oficiálně uzavřela rok 2005. Po úvodních organizačních procedurách seznámil předseda představenstva Radovan Šteiner valnou hromadu s průběhem hospodaření Dopravního podniku v roce 2005. Hospodářský výsledek společnosti za běžnou činnost dosáhl požadované hodnoty nula. Loňský rok označil za náročný nejen z ekonomického hlediska, ale i z důvodu probíhajících organizačních změn.

Valná hromada přijala usnesení, ve kterém vzala na vědomí výrok auditora k roční účetní závěrce a výroční zprávě za rok 2005 a vyjádření dozorčí rady k roční účetní závěrce za rok 2005. Současně schválila výroční zprávu a roční účetní závěrku Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti v plném rozsahu za rok 2005.



SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V dubnu 2006 oslavil 67. narozeniny:

Josef Kalaš – PT, prov. Hloubětín (26).

V květnu 2006 oslavil 67. narozeniny:

Karel Mašek – DCM, provoz Elektrické stanice (26).

V červnu 2006 oslavují 67. narozeniny:

Jan Anděl – PA, provozovna Vršovice (13),

Václav Pelikán – DCM, provoz Elektrické stanice (25).

V květnu 2006 oslavil 66. narozeniny:

Ing. Longin Wdowiak – DCM, provoz Traťová mechanizace (24).

V dubnu 2006 oslavili 65. narozeniny:

Jan Lipinský – PA, prov. Kačerov (25),

Jiří Sedlák – Historická vozidla (40),

Oldřich Stehno – DCT, prov. Vrchní stavba (26).

V květnu 2006 oslavili 65. narozeniny:

Václav Bůžek – DCM, provoz Elektrické stanice (18),

Ing. Miroslav Gryc – D, odb. Přepravní

kontrola (40),

Petr Pelíšek – PA, prov. Vršovice (11).

V červnu 2006 oslavují 65. narozeniny:

Milan Dopita – SVM, odb. Provozně-technický (33),

Josef Vondrák – SVM, provozovna Údržba vozů DH (32),

Ladislav Zelenka – PT, prov. Pankrác (36).

V dubnu 2006 oslavili 60. narozeniny:

Jiří Bečvář – PT, provozovna Žižkov (35),

Josef Bula – SVT, odb. Technicko-provozní (42),

Jan Cupl – PA, provozovna Kačerov (12),

Karel Hladík – PA, provozovna Řepy (36),

Karel Hodík – SVT, odb. Technicko-provozní (41),

Ladislav Kocourek – PA, provozovna Řepy (13),

Vladimír Košík – DCT, provozovna Trakční vedení (37),

Ing. Ivanka Kotková – OE, odb. Financování (10),

Karel Lepka – SVA, prov. Kačerov (35),

Bohuslav Matějčíček – PM, provoz Trať A a DH (12),

Václav Mikoláš – PT, odb. Řízení provozu (21),

Miroslav Novák – SVA, prov. Kačerov (24),

Jan Ohlídal – SVA, prov. Kačerov (37),

Oldřich Patočka – SVM, odb. Opravy vozů (11),

Jiří Polesný – SVA, provozovna Ústřední dílny BUS (38),

Bedřich Rajdl – PA, provozovna Klíčov (12),

Jiří Růžička – PT, odb. Řízení provozu (12),

Miroslav Siml – SVA, prov. Kačerov (15),

Jana Slánská – OE, odb. Jízdní doklady a tržby (10),

Ivan Šimek – PT, provozovna Kobylisy (14),

Jiří Štícha – SVA, provozovna Vršovice (36),

Jan Zelinka – PT, prov. Vokovice (25).

V květnu 2006 oslavili 60. narozeniny:

Josef Brož – PA, provozovna Klíčov (11),

Milan Brzybohatý – SVT, provozovna Opravna tramvají (38),

Jan Čapek – SVM, provozovna Údržba elektroniky vozů (27),

Jindřiška Drmolová – OE, odb. Jízdní doklady a tržby (10),

Antonín Fučík – SVA, prov. Kačerov (32),

Oldřich Hartman – PA, prov. Kačerov (24),

Jiří Horáček – SVT, provozovna Opravna tramvají (37),

Miloslav Klatovec – DCT, provozovna Trakční vedení (35),

Stanislav Mareš – SVT, prov. Strašnice (14),

Pavel Matoušek – DCM, provoz Trať B (25),

Jaromír Pavelka – SNM, odb. Technická správa objektů (15),

Jaroslav Petrus – PA, prov. Kačerov (10),

Alois Pěkný – PA, provozovna Klíčov (10),

Ivan Pommer – B, Hasičský záchranný sbor (28),

Miloslav Příbyl – DCM, provoz Trať A (25),

Vladimír Rada – PM, provoz Trať C a depo Kačerov (23),

Pavel Růžička – SVA, provozovna Ústřední dílny BUS (15),

František Sadílek – DCM, provoz Rozvodné sítě a osvětlení (33),

Václav Sváta – DCM, provoz Trať C (22),

Václav Šoltys – PA, odb. Řízení provozu (30),

Václav Štětka – SVA, prov. Klíčov (36),

Milan Toman – PM, provoz Trať C a depo Kačerov (27).

V červnu 2006 oslavují 60. narozeniny:

Petr Hlavatý – PA, provozovna Klíčov (12),

Jiří Koch – B, odb. Krizové řízení a plánování (37),

Zdeněk Mráček – SVT, prov. Vokovice (35),

Zdeňka Pánková – DCM, odb. Automatizace a řídicí technika (27),

Jan Studnička – PA, prov. Hostivař (27),

Otakar Šíkl – PA, provozovna Vršovice (19),

Bohumil Varhaut – PT, prov. Pankrác (34),

Pavel Vítek – SVT, prov. Hloubětín (10),

Pavel Vlk – SVA, provozovna Vršovice (28).

V dubnu 2006 oslavili 50. narozeniny:

Miroslav Baumrucker – DCM, provoz Traťová mechanizace (23),

Radim Brtva – PM, provoz Obsluha vozidel A (28),

Zdeněk Gleich – PT, odb. Řízení provozu (20),

Jiří Hodovník – DCM, provoz Trať A (26),

Luboš Chlumský – PM, provoz Obsluha vozidel A (16),

Hana Kajabová – PT, prov. Žižkov (20),

Josef Krejčí – DCM, provoz Trať A (27),

Ing. Jaroslav Kristen – SVM, odb. Provozně-technický (24),

Jiří Levý – PM, odb. Kvalita provozu (30),

Jindřich Malý – PM, provoz Obsluha vozidel B (11),

Ing. Ivan Pešek – DCM, provoz Telekomunikační technika (10),

Jaroslav Pokorný – DCM, odb. Dispečink sdělovací, zabezpečovací (28),

Jaroslav Preclík – SVA, prov. Klíčov (31),

Jiří Rajnoch – D, odb. Převážní kontrola (12),

Jiří Rakovec – SVT, provozovna Opravna tramvají (11),

Miroslav Rešl – SVT, provozovna Opravna tramvají (30),

Bc. Karel Sláma – SVA, provozovna Hostivař (31),

Dagmar Slaninová – PT, prov. Motol (20),

Bedřich Smetana – PA, prov. Klíčov (10),

Jiří Šimek – DCM, provoz Traťové hospodářství (10),

Václav Toušek – SVM, provozovna Údržba elektroniky vozů (24),

Jaroslava Troníčková – PM, provoz Obsluha vozidel B (31),

Radovan Urban – PT, prov. Strašnice (15),

Ing. Jan Urban – Ř, odb. Strategie a řízení (25),

Květa Veselá – OE, odb. Speciální analýzy a controlling (23),

Mária Vozábová – PM, provoz Trať C a depo Kačerov.

V květnu 2006 oslavili 50. narozeniny:

Bohumil Drahoš – SVM, provozovna Opravy vozů (26),

Josef Hrdlička – PA, prov. Hostivař (11),

Milan Hron – SVM, provozovna Údržba vozů DZ (31),

Ludvík Chmelka – SVT, provozovna Hloubětín (28),

Bohumil Jirák – PM, provoz Trať A a depo Hostivař (30),

Helena Kolářová – PA, prov. Řepy (13),

Jiří Kotouč – PA, provozovna Řepy (16),

Jiří Kouba – PM, provoz Obsluha vozidel C (27),

Vladimír Kozák – DCM, provoz Trať B (30),

Vladimír Králík – DCM, provoz Elektrické stanice (20),

Vladimír Melkes – PM, provoz Trať A a depo Hostivař (10),

Věra Moravcová – SVA, provozovna Hostivař (31),

Eduard Myšák – SVM, provoz Údržba vozů DZ (27),

Michal Nepilý – DCT, odb. Správa DCT (10),

Pavel Pražák – DCT, odb. Správa DCT (26),

Josef Procházka – SVT, provozovna Hloubětín (30),

Antonín Růžička – PM, odb. Řízení provozu (29),

Václav Růžička – PA, prov. Řepy (15),

Zuzana Slavičková – PM, provoz Trať B a DZ (12),

Ing. Jaromír Váňa – SVM, provozovna Údržba vozů DH (27),

František Zbyněk – DCM, provoz Trať A (13).

V červnu 2006 oslavují 50. narozeniny:

Ludvík Berta – PA, provozovna Řepy (11),

Milan Boško – PA, provozovna Řepy (10),

Karel Doškář – PM, provoz Trať B a depo Zličín (25),

Petr Jirásek – DCM, provoz Rozvodné sítě a osvětlení (31),

Josef Koula – SVM, provozovna Renovace a výroba ND (19),

Petr Majerík – PA, prov. Kačerov (18),

Jiří Mejsnar – PM, provoz Obsluha vozidel A (28),

Jiří Novotný – DCM, provoz Rozvodné sítě a osvětlení (31),

Ladislav Ondřej – PM, provoz Obsluha vozidel B (12),

Pavel Šaržík – PA, prov. Vršovice (25),

Josef Šturm – PA, provozovna Klíčov (23),

Jaroslav Vašák – DCM, odb. Provoz (27),

Miroslav Vostřel – SVA, prov. Hostivař (31),

Miloš Zahajský – PT, odb. Zabezpečení provozu (13).

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

Do starobního důchodu v uplynulých měsících odešli:

Věra Burianová – OE, odb. Manažerská ekonomika (41),

Antonín Ciprys – SNM, odb. Technická správa objektů (30),

František Dotlačil – SVA, provozovna Ústřední dílny BUS (39),

Václav Dvořák – PA, prov. Kačerov (14),

Jiří Fejférek – PA, provozovna Klíčov (35),

Miroslav Hájek – SVA, prov. Klíčov (44),

Ludmila Kačerovská – DCT, odb. Zastávky (20),

Zdeněk Keimar – PA, prov. Řepy (13),

Václav Kubišta – PA, prov. Klíčov (32),

Alois Kumhera – PA, provozovna Řepy (39),

Jan Lipinský – PA, prov. Kačerov (25),

Vratislav Němec – PA, prov. Vršovice (13),

Drahoslava Pešková – SVA, provozovna Kačerov (22),

Václav Sedlák – PA, prov. Kačerov (13),

Josef Starec – PA, prov. Vršovice (31),

Helena Šarkáňová – PA, odb. Řízení provozu (40),

Rudolf Šála – PA, provozovna Klíčov (32),

Josef Šomek – PA, prov. Vršovice (35),
Petr Tužina – SVA, prov. Hostivař (28),
Robert Vlk – SVA, provozovna Klíčov (40),
Miroslav Voska – PA, prov. Klíčov (37),
Petr Zlesák – SVA, prov. Vršovice (34).

Do invalidního důchodu odešel:

Zdeněk Růžička – PA, prov. Kačerov (28).
Upřímně děkujeme za práci vykonanou ve
prospěch Dopravního podniku hl. m. Prahy,
akciové společnosti.

Vzpomínáme:

28. dubna nás opustil ve věku 52 let pan
Jan Hron – PT, provozovna Vokovice, který
u DP pracoval 11 let.

27. května nás opustila ve věku 56 let
paní Marcela Rybníkárová – PT, provozovna
Vokovice, která u DP pracovala 29 let.



Poslední zastávka

Chování pod psa

Daniela Tůmová

K napsání dnešní poslední zastávky mě
inspirovala jízda autobusem z Kačerova
k IKEMu. Ano, i těch pár stanic mi
stačilo, abych se pozastavila nad
chováním skupinky mladíků a etiketou
všeobecně.

Autobus se na zastávce Kačerov obsadil
do posledního místa, na „čtyřce“ pro
invalidy seděli sotva šestnáctiletí mladíci,
když u Thomayerovy nemocnice nastoupila
do nízkopodlažního autobusu asi sedmde-
sátiletá žena. Chlapci se bavili vešlele dál
a bohužel tak, že se mi z jejich slovníku
dělal zle, ale starou paní sotva stojící
na nohou ne a ne pustit. Nevěřila jsem
vlastním očím, když ji náhle jedna paní
pobídla, ať si jde sednout, že ji kluci určitě
rádi pustí. Jenže to bylo, jak když chcete
dráždit hada bosou nohou. „Ale nám se
sedí dobře a vstávat rozhodně nehodláme,“
odvětil klackovitě jeden z nich. A to se již
v autobuse do mladíků pustil širší hlouček
starších dam, bohužel pánové byli zticha.
Paní s holí nelenila a v trapnosti situace
vyndala svůj invalidní průkaz. Ale chlapcům
ani tohle nebylo dostatečným důkazem
a seděli dál se slovy zcela nepubliko-
vatelnými ve smyslu, že ji na nějakou
legitimaci cosi jejich pes. Jedna paní začala
argumentovat, že na takový autobus jejich
generace vydělávala vlastníma rukama a oni
že si jen vozí zadky a neumějí se chovat
a že jejich rodiče se za ně musí pěkně
stydět, ale to byl zbytečný výdej energie.
Odpovědí jí byla jen sprostá a urážlivá
slova.

Sice jsem křehká žena, ale tohle už jsem
nevydržela, i když jsem zřejmě riskovala, že
si na mě počkají a někde mě zmydlí, ale
poslouchat jsem je nemohla. Došla jsem
pro pana řidiče a požádala ho o pomoc.

Teprve on chlapce usměrnil a řekl, že
pokud se nebudou chovat slušně, vyloučí
je z přepravy.

Říkám si, kde se v takových na pohled
pěkných klucích vzalo tolik špatného, proč
se jeden před druhým předváděl v gau-
nerském chování, aby si připadal hrozně
„drsnej a hustej“.

Nic proti mužům nemám, ale někdy mě
udivují i ti odrostlejší. A nemusím chodit
daleko, stačí stát chvíli u výtahu v práci,
kde každý pátý propluje okolo jako nemá
ryba, a to je docela smutná statistika.
Někteří nepozdraví či nepustí ženu jako
první z čisté prostoty, ale bohužel jsou
i světlé výjimky těch, kteří se tak chovají
z jakéhosi přesvědčení, že znamenají
v podniku něco maličko víc a tudíž se jim
základy etikety zřejmě netýkají. To, že už
třeba zítra mohou být úplně jinde nebo co

si o nich dotyčná dáma pomyslí, je jim
zřejmě jedno.

A ještě něco na závěr. Když vidím v tram-
vaji těhotnou paní, skoro vždy ji pustí jiná
žena, mnohdy i o mnoho starší nebo maxi-
málně malý školák. Ale pánové většinou
sedí a vůbec je to nevzrušuje.

Asi máte, milí pánové pocit, že jsem se
proti vám v dnešní poslední zastávce spikla
a že vás házím všechny do jednoho pytle.
To rozhodně ne. Vás většiny opravdových
mužů, kterých si mohu za Vaše chování
vážit, se tyto řádky netýkají, a ti ostatní ať
se klidně chytí za nos a aspoň trochu ze
zastydí.

Velmi bych si přála, aby byli muži k ženám
galantní a hlavně všímaví a pozorní, a aby
slušnost nebrali jako nadstandard, ale jako
samozřejmost.



Písmenná křížovka

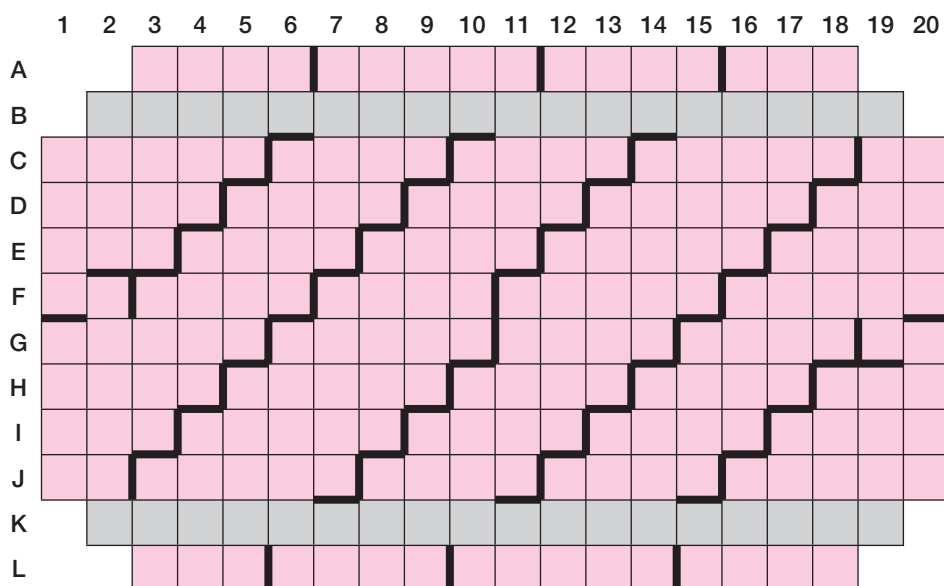
Tajenka z čísla 5/2006: Vynálezce František Křížík.

VODOROVNĚ: **A.** Přesný překlad; domácí Svatava; druh tance; členovci. – **B. 1. díl tajenky.**
– **C.** Materiál z kůry; humno; lesní šelma; souzvuk tónů; značka niklu. – **D.** Mastná kapalina;
skládací cylindr; druh psa; téměr; šachová prohra. – **E.** Šatní škůdce; chod koně; asijský vozík;
akvarijní rybky; italská dáma. – **F.** Inicialy Delona; skřek vrány; herecká hvězda; plavidla; posivá
šelma. – **G.** Stendhalova postava; orientální tanečnice; grafická technika; léčivá bylina; SPZ
Svidníku. – **H.** Spisovat; pryskyřice; ženské jméno; zbraň Indiánů; belgické lázně. – **I.** Zpěvní
hlas; druhá tráva; silné provazy; ranní vláha; lotyšský likér. – **J.** Inicialy Oliviera; z toho důvodu;
úder; výrobek cukráře; polské město. – **K. 2. díl tajenky.** – **L.** Ženské jméno; setnina; vesnický
boháč; přítok Odry.
SVISLE: **1.** Vada čochek; český herec. – **2.** Přístavní hráz; závěr. – **3.** Mužské jméno; náso-
beno; jemný prášek. – **4.** Řada stromů; nicotnost; mládě dravce. – **5.** Nálev; šachová
figura; umělá strouha. – **6.** SPZ Kladna; salamandr; ochotník. – **7.** Žhnout; část textu; SPZ
Sokolova. – **8.** Vsakování; husarský kabát; pysk. – **9.** Jednání; divadelní hra; tibetský kněz.
– **10.** Ukazovací zájmeno; velký had; mražený krém. – **11.** Zběhovce (botanicky); prvky; SPZ
Šumperka. – **12.** Senoseč; alelomorfa; kus. – **13.** SPZ Trebišova; český loutkař; italské město.
– **14.** Značka erbia; tropická rostlina; borový lesík. – **15.** Ochotné oddanosti; české město;
jeden (francouzsky). – **16.** Příklady; součást oblečení; orgány zraku. – **17.** Slabé světlo; dílčí
údaje; posvátný byk. – **18.** Asiat; silná černá káva; nečas. – **19.** Jižní plod; povel ke střelbě!
– **20.** Evropan; pyrě.

Pomůcka: Ajuga, láma, Opole.



PaedDr. Josef Šach





Kolej
1

WYPOWISZNIKI

S