

DP **KONT@KT**

Rekonstrukce Sokolovské
a strukturální fondy EU
(03)

Tarif pražské integrované
dopravy
(06)

Táborové prázdniny
(08)

Relaxace
od zaměstnavatele
(16)

Stížnosti a nářky

Petr Malík, šéfredaktor

Zažíváme léto jak ze žurnálu. Slunce svítí, teploty atakují třicítku. Ti, co si užívají zasloužených dnů volna, se radují z povedené dovolené. Ti, co chodí do práce, už tak nadšení nejsou, ale to už je život. Jak se říká, každá mince má dvě strany.



Léto v Praze. Foto © Petr Malík

Co mě však v posledních dnech zaskočilo, byly reakce lidí okolo mě. Není to tak dávno, co jsme bědovali nad dlouhou a krutou zimou s přivaly sněhu. Neuteklo ani deset týdnů a už si opět stěžujeme na nesnesitelné vedro. Proč to všechno? K dobré zimě přece patří sníh a mráz, stačí se jen podívat na obrázky Josefa Lady. Dobré léto si zase nedovedeme představit bez sluníčka, plavek a k tomu nezbytných třicítek. Tak tomu prostě je, žijeme v mírném podnebném pásu. Proč tedy nadáváme? Není to náhodou náš národní sport, stále něco kritizovat a stěžovat si?

Žijeme jen jednou a podle mého bychom měli být rádi za každé nové ráno, bez ohledu na to zda mrzne až praští nebo se asfalt roztéká. Užijeme si jednotlivých dní a zbytečně si neotravujeme život nářky nad počasím, které stejně neovlivníme. To už jsme snad všichni pochopili. V posledních dnech roku 1989 jsme přece skandovali: „Poručíme větru dešti, platí jenom v Bukurešti“, ale ani tam již tento slogan díky běhu dějin neplatí.

Pomalou končí Transformační projekt tak, jak byl před více než dvěma roky naplánován, ale optimalizace činností bude probíhat ještě dlouho, možná stále. Ptáte se proč? Každý subjekt působící na trhu se musí neustále přizpůsobovat vnějším podmínkám tak, aby obhájil nebo rozšířil své postavení, a v takové roli je v současnosti i Dopravní podnik. I když si to mnozí stále nepřipouštíme, konkurence je doslova za dveřmi.

Není to tak dlouho, co jsem byl na večerí s jednou svou známou, pracující v personálním oddělení jedné z prestižních firem. Řeč přišla i na přeměny podniku a řekla mi, u nás změny probíhají téměř neustále, minimálně jedenkrát za rok. Jakmile dojde ke změně ve vedení, už přichází ke slovu organizační změny provázené optimalizací míst. Po stejné cestě v budoucnu zřejmě půjde i Dopravní podnik, na to se musíme připravit.

Teď již k srpnovému číslu. Být dítkem školou povinným, určitě strávím alespoň část prázdnin na letním táboře. Jak se měly děti v Nuzicích a na Orlíku se dozvíte v naší reportáži. Linka C metra koncem června dosáhla velkého úspěchu, její provoz byl certifikován podle normy ISO. V této souvislosti byla uspořádána mezi našimi zákazníky anketa o spokojenosti s provozem metra. Může nás těšit, že Pražané jsou s „podzemkou“ spokojeni. Samozřejmě připojujeme další zajímavosti. Věřím, že i pro druhý prázdninový měsíc jsme připravili dostatečně inspirativní čtení.

Využijte srpen k nabírání sluneční energie, určitě se bude hodit!



Obsah

Aktuálně
(03)Metro
(04)Autobusy
(05)Z podniku
(06)Tramvaje
(10)Odjinud
(12)Zajímavosti
(14)Ptáte se...
(19)Seriál
(20)Než vystoupíte...
(21)

Titulní strana: Tramvaj 14T na barrandovské trati. 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, Nada Chrastná, Ing. Alena Vaňková, Ing. Marie Lásková, Jan Pospíchal,
 Ing. Michal Brunner a Mgr. Pavel Fojtík | Šéfredaktor: Ing. Petr Malík | Redaktorka: Bc. Daniela Tůmová-Kočí | Grafická úprava: MgA. Martin Procházka | Sazba: Hynek Pech
 Výroba: SOFIPRIN Praha | MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 | Uzávěrka tohoto čísla: 27. července 2006

Rekonstrukce Sokolovské a strukturální fondy EU

Ing. Rudolf Pála, odbor Strategie a řízení

Foto: Miroslav Penc a Rudolf Pála

V dubnovém čísle letošního ročníku DP-KONT@KTu se naši čtenáři seznámili s tím, jak Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost využívá pro financování akcí ze svého investičního plánu podporu ze strukturálních fondů Evropské unie.

Celkem již přitom byly podány žádosti o podporu u 5 projektů v rámci programu JPD 2.

Rekonstrukce tramvajové tratě Sokolovská je prvním projektem, který byl již dokončen. Proto se v pátek 30. června uskutečnilo za účasti zástupců všech organizací a firem podílejících se na jeho přípravě a realizaci a městské části Prahy 9 odhalení pamětní desky, která bude připomínat spolufinancování tohoto projektu ze strukturálních fondů. Umístění pamětní desky projektů financovaných z programu JPD 2 patří sice mezi povinnosti konečného příjemce, u prvního realizovaného projektu byla však zvolena slavnostní forma. Pamětní deska je umístěna v parkové úpravě u břehu Rokytky na levé straně ve směru do centra.

Hlavním cílem projektu bylo zvýšit kvalitu dopravní obslužnosti a dostupnosti měničího se a regenerovaného území Městské části Praha 9 – Vysočany, a to prostřednictvím modernizace páteřní tramvajové trati v ulici Sokolovská v úseku Balabenka – Náměstí OSN.

Žádost o spolufinancování projektu z programu JPD 2 byla podána v rámci 3. výzvy v červenci 2005, přičemž následně byla získána finanční podpora z uvedeného programu v následující výši a struktuře: Strukturální fondy EU (konkrétně ERDF) 50 %, tj. 57 093 205 Kč, státní rozpočet 33,9 %, tj. 38 709 193 Kč, rozpočet hl. m. Prahy 16,1 %, tj. 18 384 012 Kč.

Celkové náklady projektu byly 170,7 milio- nu Kč (způsobilé náklady 114,2 mil. Kč). Projekt byl realizován v období červen 2005 až červen 2006 (včetně zkušebního provozu).

Realizace projektu byla velmi úzce propo- jena a koordinována s další investiční akcí realizovanou v dané lokalitě a taktéž pod- pořenou ze strukturálních fondů EU. Jedná se o projekt „Zlepšení dopravní obslužnosti rozvojového území Vysočany“, jehož před- kladatelem byl odbor dopravy Magistrátu hl. m. Prahy.

Základem modernizace tramvajové tratě byla výměna nevyhovujícího tramvajového tělesa v délce 1,68 km a trakčního vedení. V novém tělese byly použity moderní anti- vibrační prvky snižující hlučnost kolejového provozu. V délce 400 metrů je tramvajová trať zatravněna, přičemž byl poprvé použit unikátní systém zavlažování výsuvnými postřikovači. Celkem 5 modernizovaných a rozšířených zastávek je vybaveno signa- lizačním zařízením pro nevidomé, samo- zřejmostí jsou i bezbariérové přístupy pro vozíčkáře a matky s kočárky.

Význam a potřeba realizace projektu byla dána potenciálem výše zmíněného rege- nerovaného území, které na straně jedné disponuje relativně rozsáhlými areály umož- ňujícími rozvoj podnikatelských aktivit, a na straně druhé plochami předurčenými k vý- stavbě a rozvoji residenčních oblastí. Ulice Sokolovská pak tvoří jednu z klíčových rolí v dostupnosti daného území.

Výstavbou, resp. modernizací páteřní tram- vajové trati v uvedené lokalitě bylo (nebo v budoucnosti bude) dosaženo následujících efektů:



1. výrazného zvýšení kvality a podílu vyu- žívání ekologicky šetrné kolejové dopravy ze strany obyvatel a návštěvníků hl. města Prahy;
2. zlepšení dopravní dostupnosti mezi lokalitou bydlení a lokalitou s významnou koncentrací pracovních příležitostí (realizací projektu bude eliminována potřeba snižovat rychlost průjezdu tramvají na minimální hodnoty v důsledku nevyhovujícího technic- kého stavu tramvajového tělesa a trakčního vedení);
3. zlepšení kvality životního prostředí v dané lokalitě v důsledku:
 - a. zkrácení přepravního času v návaznosti na logistiku řešení přepravy osob v rámci Pražské integrované dopravy a tudíž zajištění preference této dopravy ze strany potenciálních přepravovaných osob před dopravou automobilovou;



b. snížení hlučnosti kolejového provozu přibližně o 3 dB v návaznosti na zakompo- nování antivibračních prvků do investičních nákladů;

c. snížení prašnosti, kterého bylo dosaženo zatravněním přibližně 1/3 délky modernizo- vaného kolejíště. Již zmíněný zavlažovací

- d. zvýšení potenciálu využití kolejové dopravy pro osoby s omezenou možností pohybu;
4. zvýšení bezpečnosti přepravy osob na území Prahy (v důsledku dopravně – inže- nýrského řešení modernizovaného úseku a přilehlého okolí, především pak pohybu osob v prostorách tramvajové zastávky Nádraží Vysočany);
5. obsahového zkvalitnění „Projektu preference povrchové MHD v Praze“ (plánovaná modernizace zahrnovala úpravu 2 světelných křižovatek s technickými prvky umožňujícími uvedenou preferenci). Spojením všech uvedených prvků tak Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost nabízí svým cestujícím zcela novou moderní tramvajovou trať, která zvyšuje potřebnou atraktivitu MHD.



Anketa spokojenosti cestujících

Ing. Bc. Pavel Vančura, manager kvality služby

V polovině června proběhla první anketa spokojenosti cestujících se službami metra. Její výsledky jsou zajímavé, nikoliv však překvapivé. Služby Dopravního podniku jsou na vysoké úrovni a většina respondentů této ankety je s nimi spokojena.

Anketa byla pro cestující připravena v rámci Systému managementu jakosti v jednotce Provoz Metro. Její metodika vychází ze standardů kvality, které vycházejí z evropské normy ČSN EN 13816 „Doprava – Logistika a služby – Veřejná přeprava osob – Definice jakosti služby, cíle a měření“. Měření spokojenosti zákazníků vychází ze smyčky jakosti služby a má dvě hlediska, hledisko zákazníka a hledisko poskytovatele služby. Pohled cestujícího na nabízenou službu je vyjádřen právě v odpovědích na anketní otázky. Navíc byla cestujícím nabídnuta možnost připsat vlastní

Rozdělení cestujících podle toho, jakou linku metra nejvíce používají, je zčásti podobné skutečným počtům cestujících na jednotlivých linkách (výsledky přepravního průzkumu z roku 2004).

Vzhledem k tomu, že pro trať C získala jednotka Provoz Metro Certifikát Systému managementu jakosti dle normy ČSN EN ISO 9001:2001, byla data zkoumána jak celkově za celou síť metra, tak i odděleně pro linku C. Výsledky však ukazují, že cestující jsou se službami na všech linkách spokojeni v zásadě stejně. Cestující jsou nejvíce nespokojeni s dlouhými intervaly na lince B, což je všeobecně známý problém a zcela pochopitelný.

Vyhodnocení

Dvě pětiny cestujících se setkaly s uzavřením stanice a polovina z nich pociťuje, že nebyla dobře informována. U cestujících na lince C jich tento pocit má jen méně než jedna desetina. S nefunkčním bezbariérovým zařízením má zkušenost 19 % cestujících na všech linkách, 22 % na lince C a 30 % cestujících, kteří jsou starší 70 let nebo držitelé průkazu ZTP.

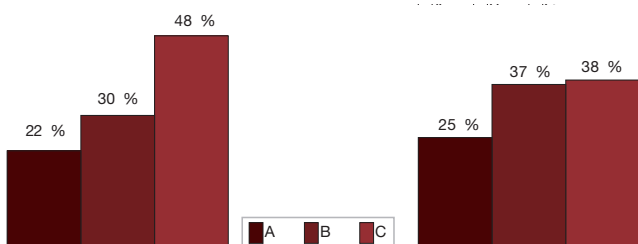
Spokojenost s informováním ve stanicích, ve vozech nebo při mimořádných událos-



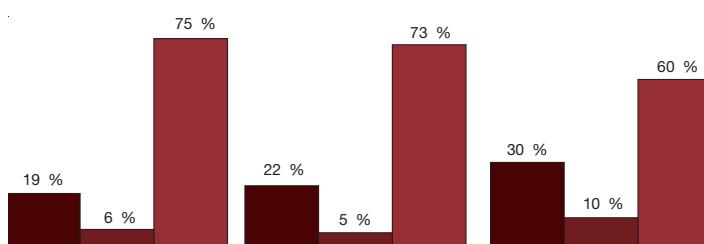
Pokud porovnáme odpovědi jednotlivých cestujících mezi sebou, tak získáme tzv. index originality v hodnotě 0,95. Výsledek 1,0 by znamenal, že se nenajdou žádní dva cestující, kteří by na všech 20 otázkách ankety odpověděli zcela shodně. U respondentů cestujících převážně linkou C je tento index o něco nižší (0,92). Rozdílnost souboru odpovědí byla tedy značně velká. Jak již bylo uvedeno výše, kromě anketních otázek měli cestující možnost vyjádřit své názory. Této možnosti využily více než dvě třetiny respondentů. Zpracování těchto podnětů představuje velké (i mimopracovní) nasazení pracovníků oddělení Kontroly

Rozdělení respondentů podle tratí, které nejčastěji používají (vlevo)

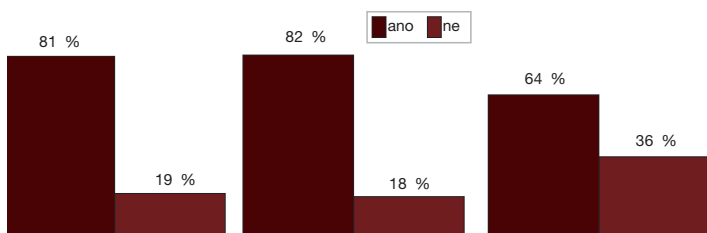
Rozdělení cestujících mezi jednotlivými linkami metra (vpravo)



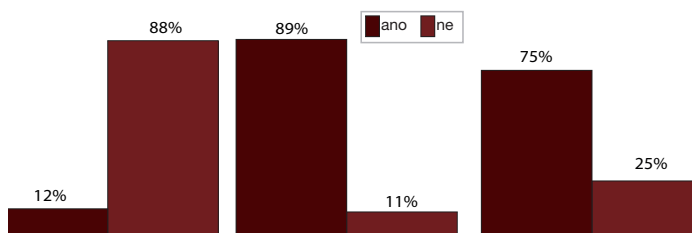
Zkušenost s nefunkčním bezbariérovým zařízením v celé síti (vlevo), na trati C (uprostřed) a mezi cestujícími staršími 70 let nebo s průkazem ZTP (vpravo)



Spokojenost s informováním (vlevo), dodržování JŘ (uprostřed) a akceptovatelnost JŘ (vpravo)



Arogantní chování personálu (vlevo), čistota a upravenost personálu (uprostřed) a nutnost stejnkroje (vpravo)



komentář.

Anketa byla mezi cestující distribuována dvěma informačními kanály. V jednom z červnových vydání deníku Metro vyšla tištěná verze, jejíž sběr zajišťovali naši staniční provozní pracovníci. Druhou možností byla internetová verze na webových stránkách Dopravního podniku, jejíž součástí byl odpovědní formulář. Celkem se ankety zúčastnilo 1 324 respondentů, z nichž 295 využilo tištěnou novinovou formu. Mezi respondenty bylo 84 % Pražanů a 16 % těch, co do Prahy dojíždějí. 79 % dotazovaných vyjádřilo, že rád cestují metrem.

tech v metru vyjádřilo ve všech případech, a také v celé síti a také jen pro trať C zhruba 81 % cestujících. 82 % respondentů vnímá provoz metra jako přesný, tedy odpovídající danému jízdnímu řádu. Nabízený jízdní řád považuje 64 % cestujících za akceptovatelný. S arogantním chováním personálu ve stanicích se setkalo 12 % cestujících. Čistotu a upravenost pracovníků hodnotilo jako velmi dobrou 89 % respondentů. Stejnokroj považuje za důležitý 75 % cestujících. Vzhled stanic hodnotí jako výborný 93 % respondentů.

kvality, a proto výsledky této části ankety zveřejníme v některém z dalších vydání DP-KONT@KTu.

Na závěr bych rád za naše oddělení vyjádřil poděkování všem provozním pracovníkům, kteří se podíleli na přípravě a hlavně sběru samotné ankety. Výsledky snad potěšily každého z nás, a tak mohu na závěr říci, že jsme opravdu uskutečnili anketu spokojenosti a nikoliv „nespokojenosti“ našich cestujících se službami metra, a tudíž pochvalu získali všichni pracovníci metra.



Certifikace veřejné přepravy osob na trati C

Karel Fiala, jednotka Provoz Metro

Jednotka Provoz Metro splnila svůj závazek certifikovat veřejnou přepravu osob na trati C dle normy ISO 9001. Audit proběhl ve dnech 13. až 15. června a ke slavnostnímu předání certifikátu došlo ve čtvrtek 29. června v zasedací místnosti vedoucího jednotky Provoz Metro ve stanici Nádraží Holešovice.

Certifikát předal Ing. Ladislavu Urbánkovi ředitel pražské pobočky firmy LRQA (Lloyd's Register Quality Assurance Limited) Ing. Jindřich Znamenáček. Tato firma zapsala jednotku Provoz Metro do Registru kvality Spojeného království pod akreditaci UKAS.



Certifikační externí audit shledal shodu systému řízení jakosti s normami ČSN EN ISO 9001:2001. SMJ bude v půlročních obdobích firmou LRQA pravidelně auditován s požadavkem na zlepšování systému. Veškeré změny již certifikovaného systému musí být doloženy a musí být v souladu s trvalým zlepšováním. Dalším velkým krokem by měla být certifikace podle další normy ČSN EN 13816 (Program kvality služby DP).



Náhradní autobusová doprava za České dráhy

Text a foto: Vladislav Zakouřil, jednotka Provoz Autobusy

V měsíci červnu Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost zajišťoval náhradní autobusovou dopravu za České dráhy (NAD za ČD). Na první pohled nic neobvyklého, vždyť NAD za ČD zajišťoval Dopravní podnik v minulosti již vícekrát. Zvláštnost této náhradní dopravy spočívala v místě jejího konání, kterým byla oblast Benešovska.

Z důvodu stavebních prací byla ve dvou týdnech (vždy na dva dny) realizována výluka na trati Praha – Tábor – České Budějovice. Během výluky se měnil i rozsah a délka úseku, ve kterém byla autobusy Dopravního podniku náhradní doprava zajišťována.

Na 1. etapu NAD bylo z provozoven Klíčov, Kačerov, Vršovice a Řepy vypraveno na oba dny celkem 14 autobusů ve standard-

Informace pro cestující, dotčené NAD ve vyloučeném traťovém úseku, byla zprostředkována staničním rozhlasem ČD, orientace cestujících při přestupu byla zajištěna pomocí digitálních orientací na vozech DP, s udanou cílovou zastávkou, typem hrazeného vlakového spoje, případně i zastávkami na trase.

Spolupráci s pracovníky ČD, koordinaci a zajištění odpovídajícího počtu vozů na jednotlivé spoje zajišťovala posádka pohotovostního vozidla dispečinku jednotky Provoz Autobusy.

Důležitou součástí akce, garantující spolehlivý průběh NAD, bylo vybavené dílenské vozidlo provozovny Kačerov, jehož posádka byla připravena na místě odstranit případné závady autobusů.

Účast Dopravního podniku na zajištění této NAD byla pracovníky ČD i cestujícími vysoce hodnocena, zejména pro nasazení městských autobusů. Tento typ vozu (na rozdíl od linkových autobusů) umožňuje díky širokým dveřím cestujícím při přestupu pohodlnější manipulaci se zavazadly a významně zkracuje dobu nutnou na přestup. Příznivě hodnocen byl také propracovaný informační systém umožňující cestujícím



ním provedení (Sd). V této etapě byla NAD obousměrně zajišťována v úsecích Votice – Heřmaničky – Střeziměř a Olbramovice – Votice – Heřmaničky. Doprava byla koordinována ve spolupráci s výpravčími příslušných stanic, a její rozsah a počet zastávek byl stanoven podle typu hrazeného vlakového spoje (R – rychlíkový spoj, Os – spoj osobního vlaku s větším počtem zastávek a delší trasou NAD).

Ve 2. etapě došlo k redukci počtu vypravených vozů na v prvním dni na 7 autobusů a v druhém na 4 autobusy, stejně jako v první etapě v provedení Sd. Vozy byly vypraveny z provozoven Kačerov a Vršovice. V této etapě České dráhy na zajištění obousměrného provozu NAD v úseku Benešov – Olbramovice využily také služeb místních dopravních firem v celkovém počtu 10 autobusů. Rozsah NAD byl opět stanoven podle typu hrazeného vlakového spoje.

snadnou orientaci. V neposlední řadě k příznivému dojmu z NAD přispěl i vysoce profesionální výkon řidičů autobusů.



Tarif pražské integrované dopravy

odbor Jízdní doklady a tržby

Ke zvýšení cen jízdného od 1. července 2005 se v Praze přistoupilo po sedmi letech u jednotlivého jízdného a po pěti letech u časových kuponů. Ekonomické důvody zvýšení cen jízdného byly mnohokrát ve sdělovacích prostředcích uvedeny. S konkrétními částkami zvýšení jízdného u jednotlivých druhů časových i jednotlivých jízdenek včetně jízdenek krátkodobých, tzv. turistických a výší jízdného v souvislosti s parkováním na parkovištích P+R jsme čtenáře DP-KONT@KTu seznámili před rokem.

Nové tarify jízdného výrazně preferují pravidelné cestující využívající časové předplatní jízdenky, především roční. Zvýšení cen jízdného bylo směřováno především do kategorie nahodilých cestujících, využívajících jednotlivé jízdné. U jednotlivých jízdenek se prodloužila doba platnosti jízdenky (ze 60 minut na 75 minut, v pracovní dny od 20.00 hod do 5.00 hod, soboty, neděle a státem uznané svátky celodenně na 90 minut). Zůstalo zachováno jízdné zdarma pro občany starší 70 let, zdarma i nadále používají pražskou hromadnou dopravu děti do 6 let, zdravotně postižení, poslanci, senátoři a soudci ústavního soudu. Velice kladně byla přijata kategorie důchodců do 70 let věku kompenzační opatření související se zavedením zvýhodněného jednotlivého jízdného pro držitele průkazek PID pro důchodce a zvláštními mimotarifními slevami (snížené vstupné, bezplatný vstup, 50 % sleva) ve vybraných městských kulturních a společenských zařízeních. Dosavadní průkazky PID pro důchodce všech tarifních podkategorií (tj. starobní, plně invalidní, vdova-vdovec, občan pobírající sociální dávky z důvodu sociální potřebnosti) mohou důchodci uplatnit ve vybraných kulturních a společenských zařízeních hl. m. Prahy. V praxi to vypadá tak, že i náhodní návštěvníci Prahy – důchodci si právě kvůli využití těchto slev nechají vyrobit průkazku pro důchodce. Pro informaci čtenářů uvádíme seznam kulturních a společenských zařízení poskytujících mimotarifní slevy držitelům průkazky PID pro důchodce do 70 let věku:

Snížené vstupné 1 Kč: Divadlo Minor, Vodičkova 6, Praha 1 (při zakoupení 1 vstupenky na divadelní představení), Galerie hl. m. Prahy, Mickiewiczova 3, Praha 6, Muzeum hl. města Prahy, Kožná 1, Praha 1 (nevztahuje se na Müllerovu vilu), Botanická zahrada hl. m. Prahy, Nádvorní 134, Praha 7 – Troja, Zoologická zahrada hl. m. Prahy, U Trojského zámku 120, Praha 7 – Troja, Hvězdárna a planetárium hl. m. Prahy, Petřín 205, Praha 1

(pouze pro standardní akce), Národní kulturní památka Vyšehrad, V Pevnosti 159/5B, Praha 1.

Bezplatný vstup: Muzeum MHD, vozovna Střešovice, Praha 6.

Sleva 50 %: Obecní dům Praha, nám. Republiky 5, Praha 1 (pouze na výstavu pořádané Obecním domem).

Ceny doplňkových kuponů ve vnějších tarifních pásmech se neměnily. Při nákupu jednotlivých jízdenek z vnějších tarifních pásem do centra Prahy si však cestující postupně zvykali na to, že pro potřeby tarifu a jízdného je území hl. m. Prahy pojímáno jako tři tarifní pásma, pásmo „P“, které má dvojnásobnou tarifní hodnotu (tj. je počítáno jako dvě tarifní pásma) a liniové pásmo „O“. Proto jsou i tyto jízdenky dražší a zpočátku si cestující z vnějších pásem neuvědomovali dopad na jimi užívané jednotlivé jízdenky.

Kladně bylo přijato rovněž po dvou desetiletích obnovení provozu sedleckého přivozu, který zajistil spojení Sedlce a Zámku na severním okraji Prahy. Na přivozu platí tarif dopravce s tím, že jsou uznávány časové jízdenky pražské integrované dopravy. Značné reakce veřejnosti vyvolalo zdražení jízdného pro psa (na území hl. m. Prahy činí přepravné za psa 20 Kč) a volání po možnosti zakoupení předplatní časové jízdenky za psa. Proto v souvislosti s úpravami tarifu pražské integrované dopravy od 1. ledna 2006 si mohou cestující kupovat pro své psy 30denní jízdenky v ceně 460 Kč platné na území hl. m. Prahy, v pásmech P a O. Tyto jízdenky platí v rámci své časové a pásmové platnosti jako přestupní s libovolným počtem přestupů. Další novinkou v tarifu od roku 2006 je možnost vystavit za stanovených podmínek duplikáty k časovým kuponům s volitelnou dobou platnosti. Duplikáty lze vystavit, pokud má cestující občanskou průkazku s evidencí osobních údajů, žákovskou 6 – 15 let, studentskou 15 – 26 let nebo důchodcovskou. Duplikát časového kuponu lze vystavit cestujícím maximálně jedenkrát za 24 měsíců. Duplikáty se vystavují výhradně v budově Centrálního dispečinku a v prodejním centru Roztyly a za vystavení duplikátu uhradí cestující poplatek ve výši 60 Kč.

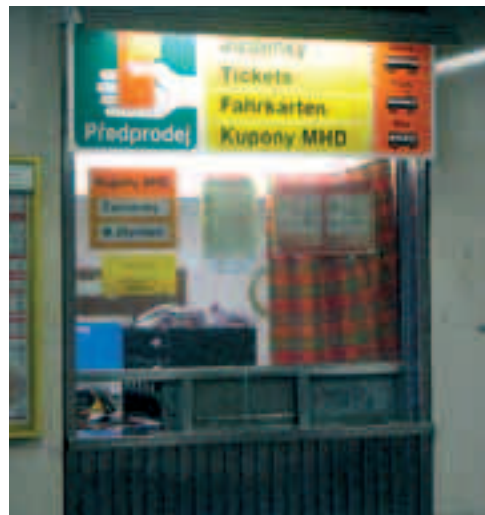


Foto © Petr Malík

Od ledna 2006 mají nárok na používání zvýhodněných jízdenek s platností 24 hodin v ceně 40 Kč i držitelé průkazky PID pro důchodce.

Již v listopadu 2005 byla do tarifu nově zavedena 365denní občanská jízdenka s volitelným začátkem doby platnosti, kdy začátek doby platnosti je omezen na období od 1. 1. do 31. 1. v ceně 4 150 Kč. Dále byla na základě spolupráce Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, Českých drah, a. s., ČSA, a. s. a ROPIDu zavedena expresní městská linka označená AE – Airport Express v trase Nádraží Holešovice – Letiště Ruzyně (od 28. 5. 2006 byla na této lince zřízena zastávka Dejvická). Na této lince platí zvláštní jízdné PID v ceně 45 Kč (v úseku Dejvická – Letiště Ruzyně 30 Kč), pro děti od 6 do 15 let v ceně 25 Kč (v úseku Dejvická – Letiště Ruzyně 15 Kč) a tarif Českých drah.

Pro úplnost uvádíme, že od 28. 5. 2006 došlo v tarifu i k úpravě v části Bezplatná přeprava, kdy byli vypuštěni z bezplatné přepravy účastníci I. a II. odboje.

Vliv změny jízdného na tržby pražské integrované dopravy

V druhém pololetí 2005 stouply tržby pravidelné dopravy oproti stejnému období roku 2004 celkem o 22 %. Na tomto nárůstu se samozřejmě podílelo zdražení tarifu od 1. 7. 2005. Zdražení se projevilo zejména v nárůstu tržeb za kupony (26 %). Nárůst tržeb ze zdražení u jednotlivého jízdného byl částečně tlumen zavedením zvýhodněného jednotlivého jízdného ke stejnému datu, tj. k 1. 7. 2005, pro držitele průkazek pro důchodce (toto do 30. 6. 2005 nebylo možné). S ohledem na četné a mnohdy velmi emocionální reakce cestující veřejnosti považujeme za správné konstatování zástupců Magistrátu hl. m. Prahy, že v budoucnosti bude vhodnější i z hlediska hospodaření uplatňovat častější drobné úpravy tarifu (což v minulosti bylo uplatňováno), než neupravovat tarif za delší období a pak zdražit skokem.



Prodej jízdenek řidiči autobusů v období 1996–2006

Ing. Hana Tesařová a Ing. Jiří Pařízek,
odbor Manažerská ekonomika

Od roku 1996 do 31. března 2006 bylo celkem prodáno řidiči autobusů MHD 16 115 555 kusů jízdenek v celkové hodnotě 192 465 907 Kč. Zakoupení jízdenky přímo v autobusu u řidiče se již stalo samozřejmostí, ale nebylo tomu tak vždy, a proto je vhodné si připomenout, co tomu předcházelo.

Prodej jízdenek na příměstských linkách

Na základě rozhodnutí Rady zastupitelstva hl. m. Prahy a smluv s okolními obcemi pražského regionu došlo ke změně tarifního systému a odbavování cestujících. Do systému Pražské integrované dopravy byl zapojen i Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost regionálními linkovými autobusy řady 301 až 399, které zajišťují dopravní spojení příměstských oblastí s Prahou a část jejich trasy je vedena mimo území Prahy.

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

Provozovna	tržby
Řepy	1 677 904 Kč
Klíčov	1 353 005 Kč
Kačerov	1 018 852 Kč
Hostivař	117 392 Kč
Vršovice	74 557 Kč
Celkem	4 241 710 Kč

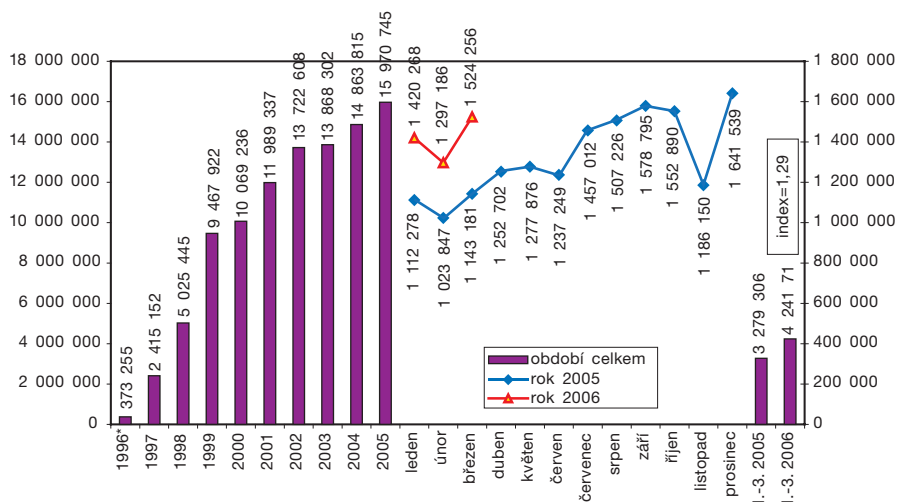
MYPOL pro výdej jízdenek je označena předepsanými povinnými údaji. Od roku 1996 do 31. března 2006 bylo prodáno **10 229 027 kusů** jízdenek v celkové hodnotě **102 007 527 Kč**. V I. čtvrtletí roku 2006 bylo na jednotlivých provozovnách prodáno **317 410 kusů** jízdenek v celkové hodnotě **4 241 710 Kč**. Nejnižší prodej jízdenek byl zaznamenán v únoru, kdy celková tržba činila **1 297 186 Kč**. Nejvyšší prodej



Foto © Petr Malik

jízdenek byl zaznamenán v měsíci březnu, kdy tržba za jízdenky dosáhla hodnoty **1 524 256 Kč**. Podle výše tržeb za prodané jízdenky od nejvyšší hodnoty k nejnižší lze provozovny seřadit dle tabulky.

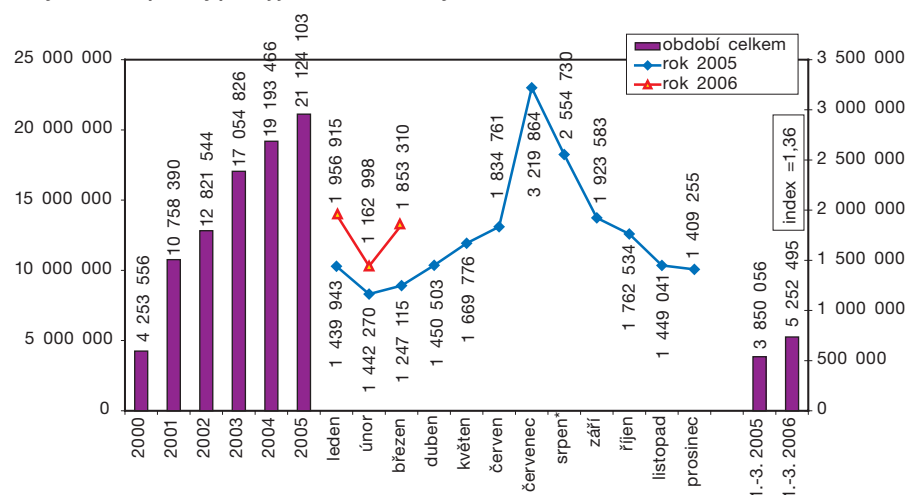
Tržby v Kč za jízdenky prodané řidiči autobusů na příměstských linkách v období rok 1996 – 31. 3. 2006



* od 1. 6. 1996

Poznámka: od 1. 7. 2001 usměrněný nástup pouze předními dveřmi ve všech pásmech

Tržby v Kč za doplňkový prodej jízdenek na městských linkách v období rok 2000 – 31. 3. 2006



* od 1. 5. 2000

Doplňkový prodej jízdenek na městských linkách

Dnem 1. května 2000 na základě rozhodnutí vedení Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti a po projednání s organizací ROPID byl zaveden do praxe doplňkový prodej jízdenek na městských linkách v nominální hodnotě 9 Kč (základní přestupné zvýhodněné jízdné) a 15 Kč (základní přestupné plnocenné jízdné). Tato skutečnost umožňuje zakoupení jízdenky, pokud v okolí zastávky není jiná možnost na koupi cestovního dokladu. Řidiči autobusů byli vybaveni těmito jízdenkami a byli hmotně zainteresováni na prodeji jízdenek. Za každou prodanou jízdenku obrželi 1 Kč. K 1. červenci 2005 byly ceny jízdenek zvýšeny na hodnoty 15 Kč a 25 Kč. Řidiči od 1. ledna 2006 obrželi za každou prodanou jízdenku 2 Kč.

Od roku 2000 do 31. března 2006 bylo prodáno **5 886 528 kusů** jízdenek v celkové hodnotě **90 458 380 Kč**.

V I. čtvrtletí roku 2006 bylo prodáno na městských linkách celkem **215 985 kusů** jízdenek a za tyto jízdenky bylo vybráno od cestujících veřejnosti celkem **5 252 495 Kč**. Podle výše tržeb za prodané jízdenky od nejvyšší hodnoty k nejnižší lze provozovny seřadit následovně:

Provozovna	tržby
Řepy	1 812 155 Kč
Kačerov	1 024 660 Kč
Vršovice	914 675 Kč
Klíčov	885 680 Kč
Hostivař	615 325 Kč
Celkem	5 252 495 Kč



Táborové prázdniny

Text: Daniela Tůmová

Foto: Petr Malík

Letní dětské tábory mají u našeho podniku již dlouholetou tradici. Děti si tak mohou užívat zasloužených dní volna mezi svými kamarády a zažít spoustu dobrodružství. A že mají program opravdu nabitý, jsme se přesvědčili i my při naší návštěvě.



Při cestě do Nuzic nás zastihly dvě velké průtrže mračen, a tak jsme se obávali, že děti najdeme zavřené ve svých chatkách, ale jelikož počasí je nevyzpytatelné, několik málo kilometrů před Nuzicemi nebylo po dešti ani památky, a tak jsme se ocitli rovnýma nohama přímo v pravé jihočeské vesničce. Byli jsme přivítáni, jak se patří, chlebem a solí a všichni byli krásně stylově oblečeni. Rychle tu člověk zapomněl na civilizaci a chaos a zmatek velkoměsta.

„Pojďte se podívat na naše políčka, která si tu obhospodařujeme,“ zve nás osazenstvo malých slečen jedné z chatek. Dozvídáme se od vedoucích, že děti si je opravdu koupily za groše, které si vydělaly a nyní na nich pěstují ječmen, brambory a dokonce i ředkvičky. Úrodu ale zřejmě bude sklízet až další turnus jejich kamarádů. „Je krásné vidět, jak si „svůj“ kousek půdy pečlivě střeží a dokonce si ho někteří i pojistili, a tak jsme měli hlášení i pojistnou událost. Protože se pod jedno políčko podhrabal krtek, tak jsme holt jako solidní pojišťovna museli vyplatit grošky.“ Zrovna tábor zastihla přeháňka, a tak se všichni halí do pláštěnek a holínek, ale naštěstí je za půl hodiny po všem a v táboře zůstávají na památku po dešti na chvíli malé louže. Michaela Vacová je na táboře poprvé a nejvíce se jí prý líbí celotáborovka, čili táborová hra, která děti doprovází po celou dobu pobytu pestrým programem. Tady je právě vidět, že úsilí výchovného personálu nebylo marné a jejich invenční hry se malým i velkým obyvatelům jihočeské vesnice velmi líbí. Taková příprava není určitě jednoduchá záležitost a je zapotřebí začít mnoho týdnů dopředu. Potom se jen podle počasí trochu improvizuje, ale základ hry zůstává. Tereza Košíková už není žádný táborový začátečník, a tak se jí stejně jako jejím kamarádkám líbí noční hlídka, kdy střeží u brány celý spící tábor a dokonce ho za tmavé noci obchází dokola. Přiznávám, že statečnost jim rozhodně nechybí, já bych se asi trochu bála, ale kdybych si vzala k ruce pár malých pirátů z vedlejší chatky, kteří by mě určitě před nebezpečím ochránili, tak bych to možná i v tmavé noci zvládla. Teď jdou chlapi zrovna vyře-

závat lodičky ze dřeva do lesa a holčičky jdou sbírat houby na dobrou bramboračku. Dětem v táboře moc chutná a jak samy říkají, několikrát si tu přidávají. Jen vedoucí někdy prý nevěří vlastním uším, když po obědě dítě vezme mobil a telefonuje domů, že mu tady moc nechutná, když se pět minut předtím cpal a oblizoval se, ale to jsou děti a stesk po rodičích někdy udělá své.

Medvědí služba mobilů

Největším problémem všeobecně na táborech jsou mobily. Rodiče je dětem dávají v dobré víře a snaže být s dítětem ve spojení, ale bohužel musím říci, že mobil je v tomto případě medvědí služba. Dítě si v kolektivu zvykne, je mu tu dobře a nestýská se mu do doby, než zazvoní telefon, kdy se starostlivá maminka ptá, jak se mu daří a sdělí mu, že na něj moc myslí. V tu chvíli se začne stýskat po domově a rodičích chtít nechtě. Podle mne mobily na tábor nepatří, ale zakázat se nedají, a tak pokud ho pak jedno dítě má a druhému ho rozumní rodiče nedají, je tu problém a pláč. Navíc zvoní prakticky všude a ruší to dění v táboře. Dříve mobily nebyly a bylo to

rozhodně klidnější, protože kdyby se něco stalo, je o děti postaráno, rodiče by byli okamžitě informováni, a tudíž ho jednotlivě opravdu nepotřebují. Dříve se dětem psaly na tábory dopisy a posílaly pohledy, ale to už je dnes bohužel řídkým jevem. Je to všeobecně velká škoda, protože čtením dopisů a následně psaním se cvičila gramatika, slovní zásoba a v neposlední řadě sloh. Napsání smsky je rychlé a moderní, ale dětem to z hlediska češtiny vůbec nic nedá. Smsky jsou výborná věc, ale neměly by sloužit jako náhražka dopisů, které měly své velké kouzlo. Vždyť která smska začíná slovy „milá maminko“?

Počasí dětem přeje

S názorem ohledně mobilů se shodují i na druhém navštíveném místě, v letním táboře na Orlíku. Tady jsme zastihli děti zrovna po obědě, a tak většina odpočívala vedle stanů na dekách, některé děti si četly nebo hrály karty. Největší radost nám však udělala skupinka těch nejstarších, která seděla v kruhu a bystřila si mozek slovním fotbalem. Odpoledne prý půjdou na plácek za závorou hrát ten opravdový. Menší děti nám sdělily, že po poledním klidu se už



těší na koupání v přehradě, od které je dělí jen pár schůdků. Mají tam molo, na kterém se mohou slunit nebo jen tak sedět a klábosit s nohama namočenýma ve vodě. Celý stanový tábor je umístěn v terasách na kopci, což působí velmi příjemným a útulným dojmem. „Je to tady super, je děsný vedro, a tak se můžeme každý den koupat,“ shodují se děti. Někteří odjeli na „puťák“ a vrátí se až za tři dny, dozvídáme se dále při pohledu do prázdných, až podezřele uklizených stanů.

Letošní počasí dětem na prvním turnusu zatím přeje, sluníčko svítí, a tak na obou táborech je výborná nálada, protože paprsky dodávají k dobrému jídlu a skvělému programu také tolik potřebnou energii. Můžeme si přát, aby tak hezky vydrželo i těm, kteří přijedou po nich a aby si prázdninová dobrodružství užili všechny holky a kluci, aby mohli vzpomínat na příjemné chvíle strávené mezi svými malými i velkými táborovými kamarády.



Všesokolský slet zalitý sluncem

Text a foto: Daniela Tůmová

První červencový týden se v Praze konal XIV. Všesokolský slet. Tisíce jeho účastníků zaplnily hlavní město a Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost byl tím, kdo podpořil úsilí všech cvičenců a zájem návštěvníků sletu. Kromě dopravních opatření byly vypraveny také dvě účelové autobusové linky, v nichž měli všichni návštěvníci Všesokolského sletu dopravu zdarma. Účastníci sletu měli dopravu po celé Praze ve všech dopravních prostředcích zdarma.

Do Prahy se vypravili Sokolové ze Spojených států, Kanady, Austrálie, Německa, Rakouska, Francie, Švédska i několika zemí jižní a jihovýchodní Evropy. Nejpočetnější skupinou byli američtí Sokolové, kteří šli v čele dvacetitřicetého průvodu centrem města, který předcházela samotným vystoupením na Strahově. Na slavnostním zahajovacím večeru v Sazka Areně přivítal stovky zahraničních sokolských jednot z celkem 14 zemí světa a tisíce našich



členů starosta České obce sokolské Jaroslav Bernard.

Obdiv za hranicemi země

Linda Botwick z Polska neskrývá slzy dojetím. „Je to nádhera, že se lidé dokáží takhle stmelit a udělat něco, co v masovém měřítku vypadá ojediněle. Sokol má i v Polsku silné tradice. Jsem z jednoty Bydgošci, která letos slaví sto dvacáté výročí svého vzniku a má okolo tisíce členů. I v Polsku byl Sokol padesát let v ilegality a na slety jezdí mnoho Poláků pravidelně,“ vyznává se nám. Na XIV. Všesokolském sletu cvičí ve skladbě Ta naše písnička česká s ostatními členy „staré gardy“, kde nejstarší cvičenka oslavila minulý měsíc devadesáté druhé narozeniny. V pětatřicetistupňovém vedru na přímém slunci je to opravdu obdivuhodné. Celkem se na Rošického stadionu představilo ve dvou desítkách skladeb sedmáct tisíc aktivních cvičenců. Nechyběla ani batolata se svými rodiči v rozkošném vystoupení s velkými červenými korálky, mladší žákyně svými oranžovo-žlutými dresy se skladbou s názvem Sluníčka rozsvítily celou plochu, muži se skladbou Chlapáci a sportovně zdatná mládež ve vystoupení Léto s aerobikem představili na ploše rychlejší a složitější cvičební prvky. Toto vystoupení podpořila i naše kolegyně Klára Malinková, která má aerobik v krvi, protože již několik let dělá cvičitelku, kde dává svým svěřenkyním pěkně do těla. „Do Sokola chodím od malička, tehdy se to oficiálně jmenovalo všelijak, ale stejně každý říkal, že jde do Sokola. Cvičení mě moc baví a doufám, že si jednou zacvičím i jako stará babička a budu plna sil, energie a elánu jako ty, které tu potkávám.“

Věrný dopravce

Dopravní podnik zřídil na XIV. Všesokolský slet účelové autobusové linky číslo 766 a 767, které jezdily zhruba po pěti minutách, při zvýšené poptávce se interval zkracoval a při hromadných vystoupeních či generálkách jezdily obě linky nepřetržitě ze Strahova do centra města. Linka číslo

766 jezdila ze Špejcharu a linka číslo 767 z terminálu Na Knížecí. Poprvé v historii hromadných vystoupení na Strahově se doprava konala bez zvláštních tramvajových linek.

Lidé v kloubových autobusech si stěžovali pouze na ukrutné vedro, které sužovalo všechny zúčastněné, včetně řidičů za volantem, organizátory celé akce včetně dispečerů, kteří měli opravdu co dělat, aby průběh celé velké akce proběhl co nejhladčeji a k plné spokojenosti cestujících a návštěvníků Všesokolského sletu. Všem třiceti čtyřem autobusovým dispečerům, kteří se v průběhu dnů ve směnách vystřídali při akci, poskytla odborová organizace DOSIA pitný režim, který byl v dusném a horkém počasí nezbytný, a také obědy a večeře. „Snažíme se dávat finanční prostředky na dobrou věc, kterou určitě taková podpora našeho týmu je,“ říká její předseda Havel. Celkově byla doprava zvládnuta velmi dobře, cestující byli včas informováni roz-



hlasem ve stanicích metra i informačními tabulemi, na kterých měli veškeré důležité dopravní informace k dispozici. Poděkování za zdárný průběh všesokolského sletu patří tedy nejen všem cvičencům a organizátorům celé akce, ale i všem ostatním včetně dispečerů a řidičů, kteří se zasloužili o to, že Praha mohla být zase významným hostitelem této sportovní i společenské aktivity.



Kdy přijedou další tramvaje 14T z Plzně?

Milan Slunečko, Technická kontrola SVT

Ulicemi Prahy v současné době jezdí dvě tramvaje T14, z toho jedna již s cestujícími. Kdy přijedou do hlavního města další?

První přebírky rámu článků tramvajových vozů typu 14T (hovorově známé jako Porsche), byly provedeny v Plzni ve 2. čtvrtletí roku 2005. Dne 9. května 2005 bylo povoleno Drážním úřadem zahájení zkoušek vozidla bez cestujících a 14. března 2006 byl prvnímu vozu udělen průkaz způsobilosti drážního vozidla. Koncem března téhož roku byl vůz s evidenčním číslem 9111 předán do užívání a vlastnictví Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Druhý vůz je v současné době před ukončením zkušebního provozu. Na tomto voze se vyzhýřovaly všechny nedostatky z chování první soupravy a požadavky všech zainteresovaných pracovníků Dopravního podniku, především jednotek Správa vozidel Tramvaje, Provoz Tramvaje a Dopravní cesta Tramvaje i jiných organizací, například Sjednocené organizace nevidomých a slabozrakých.



Technické údaje

Max. zrychlení:	2 m/s ²
Max. provozní zpomalení:	2,1 m/s ²
Max. zpoždění nouzové brzdy:	4,2 m/s ²
Hmotnost prázdného vozu:	410,40 kN
Délka skříně:	30 250 mm
Rozvor podvozků:	1 880 mm
Max. rychlost:	60 km/h (el. omezena)

Dodání v pořadí již třetího vozu bylo potvrzeno v měsíci srpnu nebo září letošního roku. Vozidlo je před dokončením a připravuje se na předání zákazníkovi, tedy Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Další vozy z produkce Škoda Dopravní technika s. r. o. budou následovat, a to deset kusů by mělo přijít do konce letošního roku a dalších osm potom nejpozději do konce roku příštího.

Dodávka dalších čtyřiceti tramvajů s využitím opčního práva kupujícího bude realizována v průběhu dalších let. Šest až dvanáct tramvajů ročně by se mělo dostat do Prahy v průběhu let 2008 až 2012 do celkového počtu čtyřiceti kusů, vždy nejdéle do konce příslušného roku. Cena jednoho tramvajového vozu pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost činí 56 480 000 korun.



Klimatizace ve vozidlech povrchové dopravy

Vlastimil Čáp, oddělení technického rozvoje

Klimatizaci tramvajových vozů je možné rozdělit na dvě základní skupiny: na klimatizaci salonu pro cestující, využívanou převážně v tropických oblastech či při přepravě cestujících na delších tratích a na klimatizaci kabiny řidiče.

Klimatizace salonu cestujících je v případě tramvajových vozů, které mají krátké mezistanicové úseky, neúčinná. Proto se prioritou stává klimatizování kabiny řidiče. Klimatizaci kabiny řidiče je možné dále rozlišit na klasickou, tj. složenou z kondenzátoru a výparníku, kde cirkuluje chladicí

médium poháněné kompresorem. Dalším představitelem klimatizací může být tzv. odpařovací, kde se podle potřeby doplňuje chladicí médium, nejčastěji voda, která se odpařuje za pomoci ventilátoru, a tím vytváří chladicí efekt.

Pro tramvaje v Praze byly klasické klimatizační jednotky uvažovány již při modernizaci vozu T3. U těchto vozů se od klasické klimatizace upustilo ze zástavbových důvodů, nebylo kam umístit vlastní agregát současně se statickým měničem. Problém se zástavbou se vyřešil až při modernizaci vozu KT8D5. Proto jsou v současné době modernizovaná vozidla KT8N2 vybavena na obou stanovištích klimatizační jednotkou. K dnešnímu dni je těchto vozů již šest. Klimatizací jsou již z výroby vybaveny oba nové vozy 14T od Škody Plzeň.

Budou-li plány na modernizaci vozového parku naplněny, ať modernizací vozů KT8D5 či novými vozy 14T či 15T, bude do roku 2013 přibližně 50 % kabin řidičů klimatizováno.



Smluvní tramvajová doprava v první polovině roku

Ing. Milan Pokorný,
jednotka Historická vozidla

Provozování smluvních jízd je v rámci podniku hlavní náplní střediska Dopravně-ekonomické jednotky Historická vozidla. Tento organizační útvar vznikl k 1. lednu 2006 usnesením Řídící rady Transformačního projektu s jednoznačným posláním zajišťování propagace Dopravního podniku a veřejné dopravy v Praze prostřednictvím muzejních činností a smluvních jízd historických vozů.

V tomto článku chceme tedy přiblížit tuto část naší činnosti, která je nejen reprezentativní, ale přináší i finanční návratnost vložených prostředků.

Praha, jako centrum zájmu návštěvníků ČR má co ukázat, a pohled na pražské památky z historické tramvaje je vyhledávanou atrakcí především pro zahraniční turisty. Především ti oceňují i kouzlo technické památky, kterou historické vozy jsou, i se všemi průvodními jevy, jako je skřípání v obloucích či všechny zvuky vozu, které vyvolávají nostalgickou vzpomínku na staré časy. V současné přetechnizované době si všichni s potěšením sáhnou na to, co je dřevěné a kovové, původní a ne plastovou náhražkou.

Mnoho zákazníků, obvykle domácích, využívá tyto jízdy pro nejrůznější pracovní a společenské příležitosti. Stejně tak pro významné rodinné oslavy, zvláště oblíbené jsou svatební vozy.

Pro uspokojení všech těchto zájmů je v současné době k dispozici 11 motorových a 11 vlečných vozů. Z toho je v nabídce 7 historických vozů, nejstarší z roku 1908, dále první čtyřnápravový vůz T1 z roku 1951 či nejstarší vůz typu T3 z roku 1962. Dva vyhlídkové vozy T4, populárně označené jako Sluníčko a Měsíček jsou využívány pro časté jízdy mateřských škol. Tím naše nabídka nekončí, je možné objednat i projíždku moderními tramvajemi a dále využít doplňkových služeb, jako zajištění občerstvení či hudební produkce. V prvním pololetí tohoto roku dosažené výsledky dávají dobrý předpoklad splnění celoročního plánu. V dosavadním období bylo provedeno 670 jízd, ujetu celkem 10 400 vlakokilometrů a naplněn plán tržeb. Pro úplnou informaci ještě uvádíme, že veškeré údaje o cenách a službách jsou na www.dpp.cz.



Co je to PKP?

Mgr. Milan Přibáň,
oddělení Krizové plánování

PKP je zkratka pro Plán krizové připravenosti, který patří k základním dokumentům Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. K vysvětlení jeho poslání je třeba vrátit se trochu zpět.

Civilní obrana, později také civilní ochrana, byla v České republice až do roku 1990 koncipována výlučně jako součást opatření k přípravě státu a společnosti k obraně před následky konfrontační války za použití zbraní hromadného ničení.

Ukončení studené války a minimalizování možnosti vzniku globální vojenské konfrontace ve středoevropském prostředí umožnilo změnit charakter připravovaných opatření k řešení krizových stavů i v rámci České republiky.

Stále ve střehu

Na druhé straně je ale třeba vidět, že existují a nadále vznikají nové, často obtížně představitelné bezpečnostní hrozby a rizika. Hrozbu mohou představovat různé skupiny a organizace, které nerespektují mezinárodní právo a pro které jsou terorismus a násilí prostředkem k prosazování jejich zájmů. Stálá pozornost musí být věnována možným rizikům provozních havárií a živelných pohrom, otázkám epidemií, ekologickým nebezpečím a jiným ohrožením. Nevyhovující stav právní úpravy této oblasti a potřeba nového řešení vyvstala plně po rozsáhlých povodních v roce 1997. Nové právní prostředí bylo pak nastaveno zejména v období let 2000 až 2002 přijetím řady zákonů a vládních nařízení pro vytvoření funkčního systému krizového řízení v České republice. Z pohledu Dopravního podniku se jednalo zejména o přijetí krizového zákona č. 240/2000 Sb., dále zákona o integrovaném záchranném systému č. 239/2000 Sb. a nařízení vlády ČR č. 462/2000 Sb., které upravuje náležitosti a způsoby zpracování krizových plánů a plánů krizové připravenosti.

Krizový plán

Na základě těchto zákonných norem ministerstva a jiné správní úřady k zajištění připravenosti na řešení krizových situací v oboru své působnosti zpracovávají Krizový plán, který obsahuje souhrn krizových opatření a postupů k řešení krizových situací. Krizový plán schvaluje ministr nebo vedoucí správního úřadu. V případě Prahy je zpracovatelem Krizového plánu Magistrát hl. m. Prahy ve spolupráci s Hasičským záchranným sborem hl. m. Prahy. Krizový plán hl. m. Prahy schvaluje pražský primátor. Nařízení vlády č. 462/2000 Sb. stanovilo lhůtu pro zpracování Krizového plánu a Plánu krizové připravenosti do 31. pro-

since 2004. Souhrnná aktualizace obou plánů se pak provádí ve tříletých cyklech od jejich schválení.

Ve vazbě na Krizový plán hl. m. Prahy mají stanovené právnické osoby, mezi které patří i Dopravní podnik, uloženo zpracovávat svůj Plán krizové připravenosti. V Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti má gesci za zpracování útvar 600110 – oddělení Krizové plánování.

Plán krizové připravenosti

Plán krizové připravenosti obsahuje souhrn opatření a postupů k řešení krizových situací, tedy souhrn plánovacích, metodických a informačních dokumentů, používaných při rozhodovací, řídicí a koordinační činnosti v krizové situaci. PKP se skládá ze základní a přílohové části.

Základní část obsahuje:

Vymezení předmětu podnikání právnické osoby a úkolů a opatření, které byly důvodem jeho zpracování, charakteristiku organizace krizového řízení a havarijní připravenosti, výčet a analýzu krizových ohrožení, jejich možný dopad na činnost právnické osoby, zásady pro používání plánu krizové připravenosti.

Přílohou část tvoří:

Dokumenty nezbytné k zvládnutí krizové situace, zejména: výpis z krizového plánu příslušného orgánu krizového řízení s uvedením požadavků zpracovatele krizového plánu na účast právnických osob při zabezpečení krizových opatření, plán akceschopnosti právnické osoby pro zajištění pohotovosti, připravenosti k plnění krizových opatření a ochrany před účinky krizových situací, plán krizových opatření k řešení krizových stavů v rámci působnosti právnické osoby, vnitřní havarijní plán, pokud ho právnická osoba zpracovává podle zvláštních právních předpisů, plán opatření hospodářské mobilizace u stanovených subjektů hospodářské mobilizace, plány spojení, topografické mapy s vyznačenými riziky a řešením krizových situací, přehled uzavřených smluv a dalších dokumentů mezi právnickou osobou a příslušným orgánem krizového řízení nebo zpracovatelem krizového plánu, další dokumentaci potřebnou pro řešení krizových stavů, zejména statuty a jednací řády, vzory hlášení, předpisy a dohody o spolupráci.

V případě Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti tvoří nezadatelnou část dokumentace k využití zařízení OSM, a to jak při řešení krizových stavů, tak i pro ochranu obyvatelstva.

Plán krizové připravenosti má tedy nejenom vazby směrem nahoru k vyšším orgánům krizového řízení, ale i ke každodenní činnosti Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti promítnutím do konkrétních vnitřních norem a provozních předpisů formou krizových manuálů. Základním prvkem systému krizového řízení je informovaný a připravený zaměstnanec, který v případě ohrožení, plánovaného

opatření, řešení krizového stavu či následků krizových situací zná přesně své úkoly a ví, jak v dané situaci postupovat.



Nákup autobusů v roce 2006

Ing. Jiří Pavlíček, odbor Investice

V návaznosti na článek „Rozšíření vozového parku Dopravního podniku v roce 2006 – Autobusy“ z čísla 4/2006 přinášíme informace o průběhu výběrového řízení této veřejné zakázky.

Nákup čtyřiceti standardních a deseti standardních nízkopodlažních autobusů v roce 2006 byl vyhlášen na Centrální adrese a v Úředním věstníku EU dne 30. března 2006 na základě rozhodnutí představenstva. Zadávací dokumentaci si vyzvedla firma Karosa a. s. Vysoké Mýto a EvoBUS Bohemia, s. r. o. Praha. Dále byla na vyžádání zaslána zadávací dokumentace firmám SOR Libchavy, spol. s r. o., SOLARIS Czech, spol. s r. o. Ostrava a ukrajinské firmě LVIVSKY AUTOMOBILNY ZÁVOD. Zadavatel přijal v souladu s ustanovením § 59 zákona o veřejných zakázkách č. 40/2004 Sb. v úplném znění do konce soutěžní lhůty tři nabídky. Hodnotící komise na závěr otevírání obálek s nabídkami dne 22. května 2006 konstatovala, že nabídky firem Karosa a. s., EvoBUS Bohemia, s. r. o. a SOLARIS Czech, spol. s r. o. jsou způsobilé k dalšímu posuzování a hodnocení.

Na svém druhém zasedání posuzovala hodnotící komise všechny tři obdržené nabídky z hlediska splnění zadávacích podmínek a dle vyhlášených kritérií – nabídková cena, délka záruční lhůty na vady vozidla a časová a materiálová náročnost plánované údržby.

Členové hodnotící komise konstatovali, že všichni tři uchazeči splnili zadávací podmínky uvedené jako povinné a že všechna vyjádřená kritéria pro hodnocení jsou číselně vyjadřitelná, a byla bodována v souladu s vyhláškou 240/2004 Sb. Na základě tohoto hodnocení byla nabídka uchazeče Karosa a. s. vyhodnocena jako ekonomicky nejvýhodnější vzhledem k nejlepšímu celkovému hodnocení dle dílčích kritérií. Na druhém místě byla hodnocena firma EvoBUS Bohemia, s. r. o. a na třetím místě firma SOLARIS Czech, spol. s r. o. V souladu s hodnocením všech členů komise rozhodl zadavatel dle § 65 zákona o veřejných zakázkách č. 40/2004 Sb. v úplném znění, že přiděljuje veřejnou zakázku uchazeči, který se umístil na prvním místě v pořadí.

S uchazečem Karosa a. s. Vysoké Mýto byla podepsána Kupní smlouva na čtyřicet standardních a deset standardních nízkopodlažních autobusů v celkové pořizovací ceně 234 milionů Kč bez DPH.



Dopravní společnost Zlín – Otrokovice obnovuje vozový park

Text a foto: Ing. Jan Šurovský, Ph.D.

V posledních letech nastala výrazná obnova vozového parku trolejbusů v Dopravní společnosti Zlín – Otrokovice (DSZO). O této obnově, jakož i o dalších novinkách na Zlínsku, nás informoval dopravní náměstek DSZO ing. Pavel Nosálek.



Kloubový trolejbus 25Tr je jediný v provedení Citybus v celé ČR.

Výraznou změnou v organizaci dopravy ve Zlínském kraji bude zahájení činnosti krajského koordinátora dopravy. Společnost dostala pojmenování ZID, s.r.o., a znamená to „Zlínská integrovaná doprava“. Již dlouhou dobu funguje integrovaná doprava na základě dohody DSZO a Českých drah, kdy DSZO propládá Českým drahám jízdné uskutečněné na jízdenky DSZO. Výše úhrady se určí na základě přepravního průzkumu ve vlacích. V době naší exkurze, kterou organizoval Kroužek městské dopravy při OKD Vltavská v sobotu 22. dubna 2006, zrovna takový průzkum ve vlacích probíhal. Zvláštností bylo mimořádné nasazení tzv. Středočeské Regionovy na



Standardní trolejbus 24Tr v provedení Citelis na obřatišti Jižní svahy, Kocanda.

trati Otrokovice – Vizovice. Prvním úkolem ZID, s.r.o. bude zapojení i místního dominantního autobusového dopravce, kterým je ČSAD Vsetín. Také už bylo rozhodnuto o dislokaci ZID, s.r.o., bude sídlit v areálu DSZO.

Optimalizace spojů

DSZO připravil k 1. červenci 2006 změnu jízdních řádů. Jde o optimalizaci spojů, ranní provoz je mírně omezen a uspořené výkony jsou přesunuty do dopoledních

hodin. Připravena je i varianta spočívající v kompletním provozním oddělení trolejbusové trati Náměstí Práce – Otrokovice. „Vzhledem ke kritické dopravní situaci během rozsáhlé rekonstrukce silnice I/49 mezi Zlínem a Otrokovicemi, včetně mimoúrovňové křižovatky v Kvítkovicích, dochází ke zpoždování našich trolejbusů až o 50 minut, což poté paralyzuje většinu trolejbusových linek v síti. Rozhodnutí, zda linkové vedení zcela změnit, či nikoliv, však zatím nepadlo“, říká dopravní náměstek. Ve stavu DSZO je celá řada typů vozidel elektrické i motorové trakce. Trolejbusy jsou k dispozici v členění: 10 vozů 14Tr, které jsou postupně prodávány na „východ“, 38 vozů 15Tr (na části z nich probíhají generální opravy), 14 nízkopodlažních vozů 24Tr, z toho dva kusy v provedení Citelis a 1 vůz 25Tr. Nákupem vozů 24Tr a 25Tr byl zahájen provoz nízkopodlažních trolejbusů ve Zlíně. Nízkopodlažní vozy ze Škody Ostrov, tj. typy 21Tr a 22Tr ve Zlíně nikdy neměli. DSZO provozuje v České republice jedinou „pětadvacítku“ v provedení Citybus, protože jde o prototyp. Všechny další vozy vyrobila plzeňská Škodovka již v provedení Citelis. Všechny nové trolejbusy 24Tr a 25Tr jsou vybaveny pomocným dieselaagregátem o výkonu 100 kW. Tyto trolejbusy již v současné době obsluhují lokality, kde není vedena trakční síť, zejména se jedná o Průmyslovou zónu Příluky a městskou část Louky. Pomocný agregát je rovněž využíván při výpadech dodávky elektrické energie.

Obnova vozového parku v dohledu

Na obnovu vozového parku byl poskytnut grant ze strukturálních fondů EU, resp. z Evropského fondu pro regionální rozvoj ve výši 60,3 mil. Kč (cca 66 % pořizovací ceny 8 kusů trolejbusů typu 24Tr. Do budoucna společnost plánuje nákup až 15 kloubových trolejbusů během v průběhu příštích pěti let. Výběrové řízení na dodavatele již bylo vypsané. Autobusy jsou k dispozici ve členění: 10 vozů SOR 9,5 vybavených plošinami

pro nástup vozíčkářů (nasazovány na méně vytižené linky, o víkendu téměř na všechny), 16 nízkopodlažních standardních vozů Citybus (v různých provedeních) a 1 Citelis, 7 nízkopodlažních kloubových Citybusů, 2 kloubové Karosy B741 a 1 standardní Karosa B731. Všeude se musí pečlivě počítat a pan náměstek Nosálek nabízí dva příklady: „Díky trolejbusům 24Tr a 25Tr, které mají stejnou mechanickou část jako autobusy Citybus, se nám daří zjednodušovat autobusovou a trolejbusovou údržbu. Je to velmi výhodné. Druhý příklad je z oblasti úspor nafty, jejíž cena trvale roste; midibusy SOR nasazujeme o víkendu téměř na všechny autobusové linky, protože pro víkendovou poptávku jejich kapacita stačí a spotřeba je výrazně nižší než u standardního vozu“.

DSZO sídlí centrálně v jednom areálu. Společnost má 383 zaměstnanců, z toho 203 řidičů a 136 dělníků. Výkony má cca 5 mil. vozkm ročně (třetina autobusy, dvě třetiny trolejbusy) a přepraví ročně 40 milionů cestujících. V pracovní dny je vypravováno do sítě 51 trolejbusů a 29 autobusů. Dispečink je společný s výpravnou a trvale v něm slouží 2 pracovníci (sdružená funkce dispečer a směnový výpravčí). Hotovostní řidiči (u nás „záloha“) slouží dílem na pracovišti a dílem jsou v pracovní pohotovosti domácí. V pracovní den jsou k dispozici 2 ve vozovně a 2 doma, o víkendu je potřeba poloviční. Služby sestavuje tzv. kolonista (u nás denní výpravčí). Z hlediska řízení provozu se nyní pracuje na dálkovém ovládní měnění. Přechod na novou radiosíť proběhl k 1. lednu 2006. Součástí dodávky radiosítě, která umožňuje realizovat i datové přenosy, je rovněž dodávka modulů GPS do všech vozidel MHD. Dispečerské pracoviště je vybaveno softwarem umožňujícím aktuální sledování polohy jednotlivých vozidel MHD, včetně jejich odchylky vůči jízdnímu řádu. Dosažený pokrok z posledních let je zjevný. Přejme Zlínsko-otrokovickým, aby se jim i nadále dařilo a aby přepravili další miliony spokojených cestujících.





MOTTO MĚSÍCE: Ti, kdož si zamilují praxi bez vědy, jsou jako lodivod, jenž se nalodil bez kormidla a busoly, takže nikdy neví s jistotou kam pluje.

Leonardo da Vinci

ZŘÍZENÍ ODBORU TECHNICKÝ DOZOR K 1. ČERVENCI 2006

V návaznosti na transformační změny v technickém úseku a v souvislosti s potřebou zajištění všech dozorových činností souvisejících s provozováním MHD v oblasti určených technických zařízení (UTZ) elektrických, zdvihacích, dopravních, tlakových, plynových a vyhrazených technických zařízení (VTZ) ve všech útvech společnosti byl k 1. červenci 2006 zřízen odbor Technický dozor (organizační číslo 200200) v přímé podřízenosti technického ředitele. Vedoucím odboru byl jmenován Jiří Kolář. Odbor je dislokován v budovách „G“ a „K“ depa Kačerov, je složen ze dvou oddělení: 1. oddělení elektrických zařízení, 2. oddělení strojních zařízení a soustřeďuje revizní techniky provádějící fyzické revize na příslušných zařízeních, kteří byli převedeni z různých útvarů Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Hlavním úkolem odboru je vytvoření jednotného a uceleného systémově ošetřeného procesu provádění tech-

nického dozoru a garance za legislativně správné a bezpečné provozování zařízení UTZ a VTZ v celé společnosti, v rozsahu od dozoru nad kvalifikací zaměstnanců obsluhujících a pracujících na těchto zařízeních (zejména v oblasti elektrozařízení), přes dozor nad provozováním zařízení (provádění údržby, pronajímání prostorů v objektech Dopravního podniku, vedení dokumentace o zařízeních, výstavba nových zařízení včetně předcházející projektové dokumentace a podobně) až po dozor nad stavem provozovaných zařízení prostřednictvím fyzicky prováděných revizí, prohlídek a zkoušek ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb., vyhlášky č. 100/1995 Sb. a příslušných ČSN. Důležitým momentem je osobní odpovědnost revizního technika za kompletnost a obsah vydávaných revizních zpráv nebo protokolů a skutečnost, že bez potvrzení revizním technikem nelze žádné technické zařízení provozovat; v opačném případě je provozovatel,

tj. Dopravní podnik, vystaven právním sankcím od finančního postihu až po odejmutí licence k provozování dráhy. Kvalifikace revizního technika je proto pravidelně 1x za pět let prověřována atestací u Drážního úřadu. Pro vytvoření těchto předpokladů bude nutná úzká součinnost s konkrétními provozovateli výše uváděných zařízení v celém Dopravním podniku, kteří vrcholově odpovídají za stav a bezpečnost provozovaných zařízení a jsou povinni si potřebné doklady zajistit. Dále pak je prioritní počáteční zmapování druhů a rozsahů zařízení podléhajícího dozoru. Vzhledem k tomu, že se i v budoucnu řada prací v oblasti UTZ a VTZ (provoz, údržba, revize) bude provádět dodavatelsky, je nutné, aby tento útvar na úrovni řízení Dopravního podniku zajistil odborný dozor těchto činností tak, aby nedošlo ke snížení stávající kvality údržby a péče o zařízení.

Jiří Kolář, 200200

AKTUALITY Z JEDNÁNÍ ŘÍDICÍ RADY A ŘÍDICÍHO TÝMU

➡ Řídicí rada na svých jednáních 28. června a 19. července projednala informaci o plnění jmenovitých transformačních úkolů (JTÚ) k 31. květnu 2006 a následně k 30. červnu 2006.

➡ Řídicí rada schválila Koncepti systému řízení jakosti v Dopravním podniku a zřízení oddělení Správa systému managementu jakosti v rámci odboru Strategie a řízení k 1. říjnu 2006.

➡ Řídicí rada dále schválila převod vybraných činností z oddělení Organizace a technika řízení (OTŘ) v odboru Strategie a řízení do personálního úseku do odboru Zaměstnaneckého k 1. říjnu 2006.

➡ Řídicí rada schválila zřízení oddělení Vnitřní komunikace v podřízenosti personálního ředitele k 1. srpnu 2006.

-red-

MANUÁL MANAŽERA DOPRAVNÍHO PODNIKU

Od 30. června 2006 je v intranetové projektové kanceláři Transformačního projektu (<http://transformace>) v části Veřejné složky zveřejněn tzv. Manuál manažera. Manuál manažera představuje souhrn poskytovaných vnitropodnikových služeb (činností) dle jednotlivých útvarů,

přičemž ke každé činnosti je uvedena odpovědná (kontaktní) osoba, včetně telefonického a e-mailového spojení a odkaz na příslušné vnitropodnikové normy a předpisy. V obecné části manuálu jsou dále popsány základní principy procesního řízení podniku. Za aktualizaci informací

jednotlivých útvarů odpovídá vedoucí útvaru, resp. vedoucím pověřený pracovník.

Manuál manažera by měl přispět k lepší orientaci všech zaměstnanců v nové struktuře společnosti, zejména při řešení úkolů nerutinního charakteru.

-red-

Budování sociálních zařízení v síti MHD

Oddělení Dopravní cesty

Tak jako každý rok, i v letošním roce pokračuje odbor Stavby ve výstavbě a v rekonstrukcích sociálních zařízení na konečných.

V květnu bylo do provozu uvedeno zrekonstruované sociální zařízení na tramvajové smyčce **Hloubětín**, kde došlo na základě požadavku odboru 250300 k rekonstrukci vnitřních prostor, střechy a fasády. Úspěšná kolaudace proběhla na konci měsíce dubna a zařízení bylo následně předáno do užívání. Vnitřní dispozice objektu i zařizovací předměty splňují přísné hygienické normy a věříme, že dobře splní svůj účel. Jako další v pořadí, bylo v letošním roce předáno do užívání sociální zařízení **Lehovec**, kde rovněž proběhla celková rekonstrukce objektu. Projekt řešil rekonstrukci severovýchodní části se vstupem do objektu z čela, tak, aby dostupná vzdálenost od smyčky byla pro řidiče co nejkratší. Stávající objekt, ve své jihozápadní části, má dosluhující sociální zařízení, které nevyhovuje řidičům ani současným hygienickým předpisům. Nové sociální zařízení bylo uvedeno do provozu v měsíci červnu. Dále se v letošním roce počítá s rekonstrukcí sociálního zařízení **Bílá Hora** nebo **Černokostelecká**, podle termínu ukončení legislativní přípravy staveb.

Na přelomu roku bude zahájena výroba kovových mobilních buněk, konstrukčně podobných sociálnímu zařízení na Náměstí OSN. S jejich instalací na tramvajovou smyčku **Palmovka** a **Náměstí Bratří Synků** se počítá v příštím roce. Sociální zařízení **Palmovka** bude v ulici V mezihoří, na místě bývalého dispečerského stanoviště. Výstavba sociálního zařízení na **Náměstí Bratří Synků** bude poněkud složitější. I zde

bude umístěna jednoduchá v rozích zaoblená mobilní buňka s půdorysnými rozměry 2,1 m / 1,9 m, která bude napojena na inženýrské sítě. Vybudování přípojek se ale musí provádět tunelováním pod vozovkou a je finančně velice náročné.

Předpokládáme rovněž rekonstrukci sociálního zařízení ve smyčce **Vypich**, kde se čeká na uzavření smlouvy o smlouvě budoucí o věcném břemenu, kterou zajišťuje odbor Správa nemovitého majetku Dopravního podniku s Odborem správy majetku Magistrátu hl. m. Prahy.



Výstavbu „mobilního“ sociálního zařízení ve smyčce **Výstaviště** bude možno realizovat až po vybudování vodovodu v rámci akce „Rekonstrukce a dostavba objektu bývalé stanice tramvaje v královské oboře, občerstvení a veřejné WC“, kterou bude provádět Magistrát hl. m. Prahy.

V dubnu letošního roku proběhlo místní šetření na tramvajové smyčce **Řepy**, kde zástupci odboru Zastávky specifikovali své požadavky na projekční zpracování rekonstrukce tohoto sociálního zařízení. Jde o využití volných prostor po bývalém „občerstvení“, které budou upraveny tak, aby splňovaly představu naší i řidičů

o sociálním zázemí na dobré technické i estetické úrovni.

V autobusové síti bylo v letošním roce po značných potížích vzhledem k majetkoprávním vztahům dokončeno sociální zařízení na autobusovém obratišti v **Dolních Chabrech** a je požádáno o jeho kolaudaci. V současné době jsou ve výstavbě sociální zařízení na Opatově, kde probíhá napojování na inženýrské sítě, a v Lipanech, kde je nutná koordinace kanalizační přípojky s rekonstrukcí vozovky v ulici Do kopečka, plánované na červen letošního roku. Pro zahájení výstavby jsou projekčně připravena sociální zařízení Pražská čtvrť, Dvorce, Hloubětínská, Klukovice a Dejvická a rozpracována projektová dokumentace na sociální zařízení Šeberák a Ohrada.



Jednotka Zásobování a systém kvality

*Igor Šafhauser,
odbor Metodika a informační podpora JZ*

Ing. Josef Dalešický, obchodní odbor JZ

V závěru roku 2005 proběhl úspěšný recertifikační audit v provezech jednotky Zásobování, kdy auditóři certifikační organizace DNV shledali systém managementu jakosti jako účinný a potvrdili shodu s požadavky normy ČSN EN ISO 9001:2000. A protože recertifikace systému znamená potvrzení, že nastoupená cesta byla správná, je v tuto chvíli čas na malé ohlédnutí a rekapitulaci událostí, které tomuto úspěchu předcházejí.

Již v roce 2000 bylo vedením odštěpného závodu Elektrické dráhy vydáno rozhodnutí, že všechny útvary odštěpného závodu mají pracovat podle principů normy ISO 9001, a to i pokud nebudou certifikované. Jako první zareagoval vedoucí odboru obchodně zásobovacího Josef Dalešický a již v roce 2001 začala implementace systému podle normy ISO 9001:2000 – Systémy managementu jakosti. Zařazení tohoto odboru do procesu certifikací bylo logickým důsledkem jeho postavení v závodu – vždyť odbor obchodně-zásobovací byl branou do odštěpného závodu.

Zde se uzavírají smluvní vztahy s externími dodavateli, probíhá nákup a likvidace faktur, skladují se nakupované produkty a probíhá vstupní kontrola jakosti. Za pomoci zkušeného poradce začaly práce na zavedení systému managementu jakosti. Vybudovat funkční systém není vůbec jednoduché, někdy takové budování systému může připomínat boj s větrnými mlýny. Nestačí jen rozhodnutí managementu, je třeba o správnosti tohoto rozhodnutí také přesvědčit všechny zainteresované zaměst-



Sociální zařízení na konečné zastávce Opatov.

nance, je třeba je přesvědčit, že norma není komplikace, ale naopak, že jim norma jako taková pomáhá při jejich každodenní pracovní činnosti. Ale aby norma mohla pomáhat, je třeba ji pochopit a naučit se ji používat, proto hned v roce 2001 začala intenzivní školení zaměstnanců odboru. Dále musely být zmapovány všechny procesy v odboru a zdokumentovány tak, jak to odpovídá dané normě.

Vrcholovým dokumentem v systému managementu jakosti je Politika jakosti, již byl stanoven termín certifikace systému na rok 2002. V listopadu 2002 skutečně proběhl úspěšný certifikační audit, který prokázal, že cesta zvyšování důrazu na jakost a orientaci na zákazníka je správná.

Stará moudrost praví, že je těžké něco získat, ale ještě mnohem těžší je si to udržet. Nelze se jen radovat a myslet si, že úspěšnou certifikací systému máme vyhráno. Certifikát kvality není vydáván na trvalo, každoročně musí být oprávnění prokazovat se certifikátem potvrzeno periodickým auditem a po třech letech musí organizace při recertifikaci obhájit svůj systém managementu jakosti.

Ani nyní, po úspěšné recertifikaci, nemáme zdaleka vyhráno. Dopravní podnik se mění, tak aby byla zachována jeho konkurenceschopnost, zavádí procesní řízení, organizační struktura se přizpůsobuje struktuře ekonomické.

V rámci procesu transformace celého Dopravního podniku byla vytvořena jednotka Zásobování, která vznikla spojením útvarů zabývajících se obdobnou činností v bývalých divizích. Odpovědnost za pokračování v úspěšně započaté cestě připadla odboru Metodiky a informační podpory jednotky Zásobování 330100. Naší prioritou a společným zájmem je zachování a zejména rozšíření systému i do těch částí, které nebyly před transformací certifikovány, neboť zlikvidovat systém, který již prokázal, že umí obstát i v těch nejtěžších situacích, by byla nenahraditelná škoda. I z tohoto důvodu bylo rozhodnuto o rozšíření týmu interních auditorů. Interní audit je jedním z neefektivnějších nástrojů managementu, jehož úkolem je prověřit fungování systému managementu jakosti, specifikovat neshody, tak aby mohlo dojít k jejich nápravě. V neposlední řadě je nástrojem ke zlepšování systému, protože systém managementu jakosti sice je výborným nástrojem k řízení organizace, ale jen tehdy, je-li neustále rozvíjen a zlepšován. Jen tak můžeme trvale uspokojovat požadavky zákazníků. Proces rozšiřování systému v rámci jednotky Zásobování byl zasažen nečekaným odchodem manažera jakosti, dlouholetého zaměstnance podniku, odborníka, specialisty a kamaráda Lumíra Vopálenského. Bez jeho zkušeností, obětavosti, nadšení pro správnou věc a osobního zaujetí by certifikace systému byla přinejmenším složitější. Tímto mu děkujeme za veškerou práci vykonanou ve prospěch nás všech.

Ale čas bohužel je neúprosný a již v současné době probíhají přípravy na pravidelný periodický audit, který proběhne v listopadu letošního roku. V současné době nám již nic jiného nezbyvá, než být opět kvalitně připraveni na tento audit a to tak, aby byl stejně úspěšný jako v předcházejících obdobích.



Městská hromadná doprava je významným městotvorným prvkem

Text a foto: Petr Malík

Jako architekt se podílel na mnoha významných stavbách Prahy. Stačí vzpomenout stanici metra Rajská zahrada nebo tramvajovou trať na Barrandov. Kdo tyto stavby zná, určitě potvrdí, že se jedná o významné architektonické počiny, které vtiskly novou tvář širokému okolí.

Jméno architekta Patrika Kotase je v dopravních kruzích Evropy dostatečně známé, a tak nemohl v Paříži na Salonu veřejné dopravy chybět. Několika volných minut v jeho extrémně nabitém programu jsme využili ke krátkému rozhovoru. „Z práce už neodcházím jako normální člověk, ale jako psanec, kterého stále někdo honí,“ prohodí na úvod našeho povídání.

DP-K Po Evropě cestujete velice často a můžete hodnotit úroveň městské hromadné dopravy v různých městech. Jak je na tom veřejná doprava v Evropě v současnosti?

Úplně nesnáším označení městské hromadné dopravy jako „socky“, které se u nás stále používá. V zemích západní Evropy se s něčím podobným už dnes nesetkáte. Veřejná doprava přináší novou kvalitu života do měst a lidé si to stále více uvědomují.

Stačí dnešní ranní příklad z Paříže. Úsek několika málo stanic jsme jeli s přítelkyní



autobusem 45 minut. Vůz se pohyboval v zácpě a jel podél nové tramvajové trati, jejíž zprovoznění se v letošním roce očekává. Díky této tramvajové trati dostal boulevard Victor naprosto nový rozměr. Cestování bude daleko rychlejší a pohodlnější, ale také celý bulvár se změnil, přibýlo zeleně a stal se pro obyvatele příjemnějším.

Městská hromadná doprava je významným městotvorným prvkem a v tom vidím nejvýznamnější rozdíl mezi Českem a Evropou. U nás se neustále snažíme přizpůsobovat poptávce, kdežto v Evropě je v současnosti snaha něco nabízet.

DP-K Jak se podle vás Praha přizpůsobuje moderním trendům?

Těžko tuto otázku mohu hodnotit, nejsem expert, ale myslím si, že z měst střední a východní Evropy je Praha skutečně na špičce. Podle mého se však málo podílí na vizích a směřování svého oboru do budoucnosti. Postavení Prahy v rámci Evropy je skutečně významné, ale světový trend spíše doháníme než se podílíme na jeho tvorbě.

Samozřejmě v minulosti byla situace ještě horší. Dnes alespoň vidíme červená koncová světla vlaku pokroku, není daleko doba, kdy jsme je ani neviděli.

Stačí se podívat na malá francouzská města jako Nantes nebo Rouen, která spoluplytváří evropskou vizi.

V případě Prahy nemusí jít o náročné nebo nekonvenční přístupy. Stačí se jen zaměřit na věci okolo nás, třeba přestupní vazby. Ty mezi tramvaj a metrem nebo vlakem a tramvaj se dlouhodobě nezlepšují. Přetrvává starý přístup.

DP-K Co připravujete v nejbližší době pro Prahu a Českou republiku?

Připravuji novou stanici (pracovní název Střížkov – pozn. autora) na prodloužení metra IV. C2 z Ládví do Letňan. Stanici řeším jako velkou halu, která má nabídnout prostor k setkávání a potkávání lidí. Její součástí by měly být kavárny, vinárny a další společenská zařízení, měl by to být živý prostor.

Dále se podílím na přestavbě pražského hlavního nádraží, jehož rekonstrukce by měla začít letos na konci roku nebo začátkem příštího roku. Investorem této stavby je italská firma Grandi Stazioni a vzniká ve spolupráci s Českými drahami.

Dále připravuji rekonstrukce nádraží Českých drah v Karlových Varech a Mariánských Lázních a dále připravuji úpravu náměstí před hlavním nádražím v Hradci Králové, jehož součástí bude autobusový a trolejbusový terminál. Větší a zajímavější než vznikl před deseti lety v Liberci.

DP-K Kdy se předpokládá realizace těchto staveb?

Stanice metra Střížkov by měla být hotova v roce 2008, stejně jako přestavba v Hradci Králové. Všechna tři nádraží by měla být zprovozněna v roce 2009.



Relaxace od zaměstnavatele

Daniela Tůmová

Zaměstnanecké výhody jsou jedním z neomyslitelných nástrojů moderního managementu lidského kapitálu. Firmy se jejich pomocí snaží udržet stávající zaměstnance, motivovat je, zvyšovat jejich loajalitu a spokojenost a přilákat zaměstnance nové. Dopravní podnik drží krok s tímto trendem, a tak zaměstnanci dostali na začátku roku poukázky na odpočinek.

Někteří už je možná účelně vyčerpali, jiní si je šetřili na léto a možná že někteří si je někde tak pečlivě uklidili, že na ně i zapomněli. Každopádně všem chceme připomenout, proč je máme a jak s nimi naložit. Poukázky od zaměstnavatele spadají do systému motivace a stabilizace zaměstnanců, posilování týmové kultury a naplňování dalších cílů organizace orientovaných na všechny zaměstnance dané společnosti, tedy do takzvaných zaměstnanecích výhod. Na nekonkurenčnějších trzích práce se bez nich dokonce nelze obejít, protože špičkoví odborníci stále chybějí a zaměstnavatelé se o ně přetahují.

V západní Evropě oblast mimoplatových benefitů procházela určitými vývojovými fázemi. K platu byly nejprve přidávány výhody pokrývající základní životní potřeby. Ve většině zemí byl kladen patřičný důraz na oblast zajištění zaměstnanců ve stáří, čímž se rozumí různé typy penzijního pojištění a oblast zdraví.

Do benefitů patří všechny druhy dotovaného stravování, ať už formou závodní jídelny nebo poskytováním stravenek, což je pravděpodobně nejvíce zakotvená zaměstnanecká výhoda vůbec. V posledních deseti letech se do popředí dostávají trendy propagující vyvážený podíl práce a mimopracovních aktivit, jejichž cílem je podpořit zlepšování kvality každodenního života zaměstnanců. V praxi se to promítá do programů podpory sportovních, kulturních a wellness aktivit.

Světový trend

Prakticky v žádné vyspělé zemi nejsou zaměstnanci odměňováni pouze mzdou. I Velká Británie nebo Spojené státy mají dnes velmi rozsáhlé systémy zaměstnanecích výhod, které zahrnují zaměstnance i jejich rodiny. V těchto zemích se zaměstnanci ptají při nástupu do firmy kromě platu na to, jaký bude jejich zaměstnanecský balíček.

V současné době mnoho z nich preferuje individuálnější formy využívání příspěvků zaměstnavatele, a tak před kolektivní podnikovou rekreací dávají přednost trávení

volného času s rodinou. To je jeden z důvodů, proč Dopravní podnik hl. m. Prahy v rámci svého sociálního programu dal každému pracovníkovi poukázky SodexoPass, které může využít k široké škále relaxace. Poukázky slouží k úhradě ceny za používání zdravotnických a vzdělávacích zařízení, tělovýchovných a sportovních aktivit nebo na kulturní akce, jako jsou divadla, kina a koncerty. Jeden můj kolega využil všechny poukázky k zakoupení permanentky do plaveckého stadionu v Podolí, kam chodil pravidelně třikrát týdně ráno před začátkem pracovní doby, a byl potom pln energie celý den.

A to je přesně podstata, proč zaměstnavatel tuto možnost poskytuje. S pomocí benefitů se snaží motivovat své pracovníky a zvyšovat jejich loajalitu a spokojenost, což slouží k posílení konkurenceschopnosti na trhu práce při získávání nových pracovníků a k udržení stávajících zaměstnanců. Je v zájmu každého podniku, aby se zaměstnanci cítili dobře, aby udělali něco pro svůj odpočinek, byť každý si ho představuje jinak. Někdo trápí své tělo v posilovně, jiný jde raději na masáž či do divadla. SodexoPassy se rozšířily do



všech oblastí, ať je to stravování, sport, kultura či relax. A jak vlastně vznikly poukázky, které jsme dostali? SodexoPass Česká republika a. s. je členem mezinárodní skupiny Sodexo Alliance. Její kořeny sahají do francouzské Marseille, kde Pierre Bellon založil přesně před čtyřiceti lety svou společnost Sodexo. Začínal s několika tisíci franků v kapse. Dnes je Sodexo Alliance nejvýznamnějším světovým poskytovatelem komplexních služeb. Na českém trhu působí dvanáct let. Nejznámější jsou především jako největší dodavatel stravenek, ale nároky zaměstnanců vůči zaměstnavatelům postupně rostou, a tak rozšířili svou nabídku o služby individuálních a flexibilních zaměstnanecích výhod v oblasti příspěvků zaměstnavatele na dovolenou, sport, kulturu, zdraví a vzdělávání.

Využití je celá řada

Jeden řidič autobusu mi řekl, že ho dlouho bolela za volantem záda a tak použil RelaxPass k návštěvě fyzioterapeuta, který provedl kromě pomoci i poradenství a rekondiční a regenerační služby, zatímco jeho kolega z garáže všechny poukázky věnoval manželce, která se za ně nechala ošetřit kosmetičkou. Sice je nevyužil sám,

ale k relaxaci to jistě přispělo rovněž, protože dvě hodiny měl doma klid a navíc se manželka vrátila krásná a hlavně spokojená. Kdo umí nebo jen chce vyzkoušet hrát squash, najde množství možností, kde své tělo potrápí, stejně jako posilovny. Jen na území Prahy je fitness center, kde můžete platit poukázkami, více než sto. Nebo si chcete s kamarády raději zahrát bowling? Žádný problém, stačí na internetu ve vyhledávači na adrese www.relaxpass.cz zadat sportovní aktivitu a můžete vybírat, kterou lokalitu máte nejbliž. Pro ty, kdo nemají možnost podívat se na internet, přinášíme jen malý příklad, protože jen v Praze jsou stovky možností. Kdo chce své tělo trápit posilovnou, může zavítat do Fitness klubu v Řepích, Makovského 1177, v Praze 6, kde lze poukázky využít na nákup permanentek nebo zajít do ATHENA-FIT do Kamenické ulice v Praze 7, kde platí jak na jednorázové vstupy, tak na permanentky. Pokud dáte přednost vlastnímu vzdělávání, jsou k dispozici jazykové kurzy v anglické škole v Opletalově ulici v Praze 1 nebo jazyková škola MUNA v Pecháčkově ulici v Praze 5, kde při zakoupení kurzu máte jednu hodinu zdarma a nápoj ke každé hodině výuky. Divadla mají sice stejně jako naše ratolesti prázdniny, ale zajít do kina můžete například do Lucerny, kde získáte třicetiprocentní slevu na všechna pondělní představení nebo do multikina Slovanský dům, Palace Cinemas Nový Smíchov, Park Hostivař nebo Letňany, Village Cinemas Anděl nebo Černý Most nebo multikina Ládví, kde můžete poukázkou zaplatit vstupné. A pokud se budete chtít po filmovém zážitku zchladit, můžete si zajít zaplavat do Podolí nebo do bazénu v paláci Ymca v ulici Na Poříčí. Určitě se vyplatí podívat se na webové stránky a najít si tu správnou a vám nejbližší formu odpočinku nebo zábavy.



Vývoj přesčasové práce za 1. pololetí 2006

odbor Zaměstnanecský, personální úsek

Práci přesčas podle zákoníku práce je práce konaná zaměstnancem na příkaz zaměstnavatele nebo se souhlasem zaměstnance nad stanovenou týdenní pracovní dobu vyplývající z předem stanoveného rozvržení pracovní doby a konaná mimo rámec rozvrhu pracovních směn.

Vývoji přesčasové práce je v Dopravním podniku trvale věnována pozornost, jsou prováděna pravidelná hodnocení její výše. Z dlouhodobého hlediska má vývoj počtu hodin práce přesčas klesající tendenci. Za I. pololetí letošního roku bylo odpracováno celkem 529 852 hodin přesčas, což je o 93 529 hodin méně než za stejné období roku 2005. Pokles se v rozdílné míře pro-

jevuje ve všech kategoriích zaměstnanců, pouze u kategorie zahrnující řidiče manipulačních, dodávkových a osobních vozů k poklesu nedošlo.

U řidičů MHD celkem činí pokles 83 094 hodin, z toho u strojvedoucích a strojvedoucích – instruktorů metra 18 493 hodin, u řidičů tramvají 27 949 hodin a u řidičů autobusů 36 652 hodin.

Přes sestupnou tendenci celkového objemu odpracovaných hodin přesčasové práce je u určitých kategorií počet těchto hodin nadále vysoký a lze pouze přijímat technico-organizační opatření k jejímu omezení nebo situaci řešit náborem zaměstnanců.

Za 1. pololetí 2006 odpracovali zaměstnanci v průměru sedm přesčasových hodin měsíčně. Ve sledovaných kategoriích vykázali zaměstnanci následující průměrné počty přesčasových hodin za měsíc na jednoho zaměstnance:

řidiči MHD celkem 12,72 hodin (strojvedoucí metra 9,99 h, strojvedoucí – instruktoři metra 6,08 h, řidiči tramvají 11,22 h, řidiči autobusů 14,29 h),
dělníci celkem 5,17 h,
řidiči nákladních vozů 13,95 h,
řidiči manipulačních, dodávkových a osobních vozů 4,39 h,
pomocný a obslužný personál 2,77 h,
TH pracovníci 2,51 h.

Přesčasové hodiny odpracované za 1. pololetí 2006 podle organizačního uspořádání společnosti, tj. podle odborných úseků resp. jednotek nelze se stejným obdobím loňského roku srovnávat, neboť v průběhu roku 2005 probíhala postupně realizace transformačního projektu.

Přesčasové práce je využíváno především k náhradě nepřítomných zaměstnanců pro dovolenou, překážky v práci a nemoc a při řešení mimořádných situací a neplánovaných akcí. Z toho vyplývá, že není předpoklad jejího plného odstranění, ale pouze jejího omezení na míru nezbytnou.



Škola liniového managementu

Ing. Jarmila Macková, odbor Výchovy a vzdělávání zaměstnanců

Třetí ročník „Školy liniového managementu“ byl ukončen předáním závěrečného osvědčení ve čtvrtek 29. června. Ročník 2005–2006 proběhl za zatím nejvyšší účasti, a to 41 zaměstnanců. Studium ukončilo získáním osvědčení 40 účastníků studia. Na ročník třetí naváže v září 2006 ročník čtvrtý.

Časový studijní plán byl rozdělen do tří základních oblastí.

I. oblast se opírala o získání základních teoretických poznatků z oblasti osobnosti vedoucího pracovníka, stylů řízení a práce s lidskými zdroji (pracovní tým, hodnocení pracovníků, motivace, management času a podobně).

II. oblast byla zaměřena na poskytování informací vrcholovými manažery Dopravního podniku a přiblížení pohledu na témata rozvoje dopravy a dopravních prostředků, rozvoje dopravní obslužnosti, ekonomiky podniku, firemní kultury a personální práce, systému služeb v Dopravním podniku.

III. oblast byla věnována dalším odborným tématům souvisejícím s prací vedoucího pracovníka. Jedná se například o zákoník práce, PO, BOZP, logistiku podniku, trestně právní odpovědnost liniového manažera. Klíčovými pojmy procházejícími napříč všemi oblastmi byla komunikace a efektivnost.

Z pohledu posluchače

Radislav Blahut, pověřený řízením provozovny SvA 234000

„O studium ve 3. ročníku školy liniového managementu jsem projevil zájem na základě referencí od spoluzaměstnanců, kteří se kvalifikačního studia zúčastnili v předchozích letech.

Podle avizovaného obsahového zaměření jsem očekával, že poznatky získané během studia budou užitečné pro mou práci v řídicí funkci. Vhodně zvolená témata a vysoká odborná i prezentační úroveň přednášejících tato očekávání naplnila. Vzhledem k tomu, že v různých řídicích funkcích působím již 10 let, měl jsem možnost porovnat skutečnost a teorii v oblasti řízení kolektivu. Na základě této konfrontace mohu studium doporučit každému vedoucímu pracovníkovi naší společnosti. Studium mi mimo jiné umožnilo i více nahlédnout do problematiky komunikace mezi lidmi a získané poznatky jsou využitelné jak v profesním, tak i v osobním životě.

Velice zajímavá byla i témata vztahující se k problematice řízení naší firmy. Přednášky ing. Špitzyera a ing. Pařízky patřily k těm neočekávanějším, a jak se i v následných diskusích ukázalo, i nejzdařilejším. Závěrem bych rád poděkoval celému realizačnímu týmu 3. ročníku Školy liniového managementu za zajištění vysoké úrovně kvalifikačního studia a přeji mnoho úspěchů při organizaci ročníků příštích.“



Letní informační materiály

-mis-

V létě, zejména v období prázdnin, se zpravidla žijí v Praze tak trochu změně. Pražané se vydávají na dovolené a město se zaplní domácími i zahraničními návštěvníky.

I to je jedním z důvodů, proč se v naší distribuční síti objevují informační materiály zaměřené trochu více než na pravidelné uživatele PID směrem k těm, kteří se v létě dostanou do hlavního města spíše jako turisté.

Před letošním létem se do tvorby informačních materiálů výrazněji promítlo především zprovoznění nové stanice metra na trati A

Depo Hostivař a na to navazující úpravy v povrchové dopravě. Takové změny se projeví prakticky ve všech vydávaných informačních materiálech, v nichž je nějakým způsobem zmiňováno linkové vedení nebo třeba obsaženo jeho grafické znázornění. Znamená to tedy například, že byla vydána nová mapa Prahy se zakresleným linkovým vedením (tentokrát bylo nově zvoleno měřítko 1:24 000 a díky tomu se podařilo zobrazit větší část území Prahy při zachované úrovni čitelnosti mapy), schémata linkového vedení nebo informační plakáty do čekáren Decaux.

Nemůžeme pominout ani další významnou akci letošního léta v Praze – XIV. Vseso-kolský slet (1. – 7. července 2006). Ve



spolupráci s pořadateli jsme připravili pro účastníky sletu informační skládačku se schématem linkového vedení a organizačními informacemi sletového týmu ČOS. Také náklady již tradičních „turistických“ informačních materiálů zaznamenaly jednu novinku. Protože se v červnu náš podnik jako čestný host účastnil Salonu veřejné dopravy v Paříži, dočkaly se (pro účely prezentace Dopravního podniku na této výstavě) brožura Průvodce MHD a skládačka S námi Prahou, kromě tradiční české, anglické a německé verze, také své francouzské jazykové mutace.

Pro turisty a návštěvníky Prahy jsou tak jako obvykle zmiňované materiály k dispozici v našich informačních střediscích a dále pak v distribuční síti, která v sobě zahrnuje vybrané hotely, restaurace a různá „turistická informační centra“.

Nabídka informačních materiálů, kterou návštěvníkům Prahy předkládáme, je poměrně pestrá a podle ohlasů a odezvy z našich distribučních míst vcelku žádaná. Zejména pro turisty totiž tyto materiály představují cennou pomoc při základní orientaci v linkovém vedení nebo výběru vhodné jízdenky.



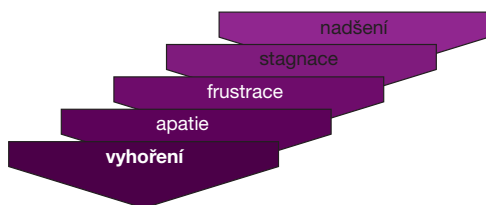
Syndrom vyhoření

Ing. Monika Dubová

Syndrom vyhoření – burnout je stav fyzického, citového a duševního vyčerpání, způsobeného dlouhodobým pobýváním v situacích, které jsou emocionálně mimořádně náročné.

U jedince se vyskytuje ztráta činnosti a poslání, pocity zklamání, hořkosti při hodnocení minulosti. Dále ztrácí zájem o svou práci, osobní rozvoj, spokojuje se s každodenním stereotypem, snaží se pouze přežít, nemít problémy. Převažují negativní pocity od sklonu k agresivitě po depresi. Všechny hlavní složky burnout syndromu vycházejí z chronického stresu.

Burnout není náhlá nečekaná situace. Jde až o závěrečné stadium pozvolného, několik měsíců až let trvajících procesu. **Jaká jsou stadia vyhoření?**



Nadšení: člověk nastupuje do zaměstnání často plný elánu, nadšení a ideálů, má velké plány a vysokou angažovanost pro svoji práci. Čas nadějí a očekávání ... ideály, nápady, představy. Práce se zpočátku daří, přináší uspokojení, stává se důležitou součástí života. Má pocit, že nic jiného nepotřebuje ke štěstí a naplnění – avšak v desítkách a stovkách dobrovolných přesčasových hodin se pomalu a nenápadně začíná vytrácet energie. Zaměstnanec se v té době pohybuje takzvaně ve „vodorovné rovině“ – práce jako taková mu stačí a nepřemýšlí o kariéře a povyšování. Věří tomu, že jeho snaha bude po zásluze odměněna.

Stagnace: realita se ale nemusí vždy shodovat s představami. Neustálé pracovní problémy a nepřijemná pracovní atmosféra může udělat své. Výsledky práce neodpovídají původní představě. Zaměstnanec se cítí být zklamán a polevuje ve své pracovní iniciativě a nadšení. Počáteční záře pozlátka zeslábla natolik, že zaměstnanec najednou vidí své okolí reálně. Začíná mít zapotřebí tu a tam něco slevit ze svých očekávání. Má pocit, že by si za svůj výkon zasloužil také patřičné ocenění. Přemýšlí o kariéře a vzestupu na profesním žebříčku.

Frustrace: člověk se začíná nad vlastní prací zamýšlet. Hlubobá nad smyslem práce vůbec a nad efektivitou toho, co sám dělá. Začíná jednat negativisticky, jakékoliv nové nápady neguje, používá čím dál tím více represivních metod a zdůrazňuje svoje

zklamání. Začínají se u něho projevovat první zdravotní obtíže, špatně spí, obtížně se soustřeďuje a častěji onemocní, třeba i banálními nemocemi. Obtíže začínají také v sociální komunikaci. Toto vše se promítá do mimopracovní, soukromé sféry, především do rodiny. Snaha o přemýšlení nad prací vede ke konfliktům s nadřízenými a také k nespokojenosti s podřízenými. Vztahy na pracovišti se mohou vyhorcovat a přerušit v emocionální a počínající fyzické obtíže.

Apatie: zaměstnanec se vyhýbá komunikaci se spolupracovníky, řeší jen nejnnutnější problémy a uzavírá se do sebe; – marné snahy o dialog s nadřízenými a ještě marnější boj s byrokracií – zřejmě zákonitě vyústí do dalšího stádia. Dostává se do nekonečné smyčky. Z práce je trvale frustrován, už mu nepřináší potěšení ani není přesvědčen o jejím smyslu a přínosu, ale přesto ji potřebuje ke své obživě – je na ní závislý. Toto období charakterizuje snaha dělat jen to, co je nezbytné, vyhýbání se nové práci, již žádné dobrovolné přesčasy. Jde jen o to udržet si zaměstnání a moc se při tom nepředřít.

Burnout syndrom: po letech zjistí, že ho jeho práce obtěžuje a vyčerpává. Nakonec nechápe, proč svoji práci dělá. Proces je u konce za stavu úplného vyčerpání s množstvím subjektivních zdravotních problémů, hlavně v oblasti kardiovaskulárního a zažívacího aparátu. Přetrvávají pocity úzkosti a strachu s jinými neurastenickými potížemi. Nastává reakce na vyhoření a člověk se snaží vytrhnout z té nekonečné smyčky zklamání. Zde může nejvíce pomoci soukromý život, může třeba na čas cestovat, najít si nové přátele, přestěhovat se, začít se vzdělávat, najít si čas sám na sebe a konečně udělat to, na co již léta nebyl čas.

Kteří pracovníci jsou nejvíce ohroženi? Jde většinou o vysoce motivované lidi, kteří přicházejí do svého oboru s velkými cíli. Když pak nedochází k naplnění jejich cílů a okolí jim navíc „hází klacky pod nohy“, nedodržuje sliby apod., dostávají se pocit rozčarování. Původně převažovala představa, že určující charakteristikou pracovní činnosti, která může vést k vyhoření, je především práce s lidmi. Nyní se spíše zdá, že tuto základní charakteristiku je třeba kromě kontaktu s lidmi, jenž nemusí mít vždy zcela profesionální ráz, doplnit též o trvalý a nekompromisně prosazovaný požadavek na vysoký, nekolsající výkon. Pocit jedince, že již nadále nemůže těmto požadavkům dostát, ve spojení s přesvědčením, že úsilí vkládané do vykonávané činnosti je naprosto neadekvátní nízkému výslednému efektu, vede ke vzniku vyhoření.

Zdaleka **ne všichni** chronicky stresovaní jedinci trpí syndromem vyhoření. Výraznou úlohu zde hrají emotivně charakterové vlastnosti jedince, dané geneticky. **Jak se tedy zachovat a předcházet burnout syndromu?**

Nejdůležitější je, aby každý proti následkům chronického stresu aktivně bojoval způsobem svého života a životní filozofií. Předně aktivně žít s optimistickým, pozitivním myšlením, s radostí z práce a celým pozitivním životním stylem. Orientovat se spíše na přítomnost a budoucnost, než na minulost. Přejímat zodpovědnost za sebe sama a k problémům přistupovat s příslušným nadhledem.

Není nutné přestat pracovat, ale nutné je se naučit odpočívat. Rozčlenit si pracovní dobu pauzami. Podceňovat je se nevyplatí, stejně tak jako je dobré udělat, pokud to jde, uprostřed dne krátkou procházku na vzduchu. Dobré je kombinovat manuální a duševní práci, pokud to nejde, tak si tu a tam zacvičit. Odstranit alespoň částečně ze svého slovníku slovo *muset* a naučit se říkat *ne*. **Naučte se říkat „ne“, relaxovat, mít mimopracovní zájmy, umět odhadnout časovou náročnost naplánovaných úkolů. Smutné je to, že již i syndrom vyhoření je popsán a analyzován jako jakákoliv jiná nemoc** (tahle je ovšem úplně zbytečná). V Mezinárodní klasifikaci nemocí nese syndrom vyhoření kód Z73.0 a nachází se v XXI. kapitole.

A jak jste na tom vy? Hrozí vám syndrom vyhoření? Zkuste si test třeba na <http://testy.atlas.cz/test.aspx?id=27&rubrika=2>. Napište mi své názory a postřehy na dubova@dpp.cz.



Czech Raildays 2006

Text a foto: Ing. Jan Šurovský, Ph.D.

Již posedmé hostila Ostrava veletrh Czech Raildays. Ve dnech 13. až 15. června se svými výrobky prezentovalo 120 firem našich i zahraničních.

Oproti minulým letům se zlepšila možnost dopravy, vlaky SC Pendolino jezdí několikrát denně a o dost rychleji, než bývalo v této relaci zvykem. Kdo využil nabídky železnice, měl možnost si naposledy projet starou trať mezi Lupěným a Hoštejnem. Krátce poté byl zahájen provoz novými Hněvkovskými tunely. Úsek Česká Třebová – Zábřeh na Moravě byl totiž přebudován velmi významně, což má příznivý vliv především na zkracování jízdních dob. Vystavena byla celá řada exponátů. Z těch největších nás logicky nejvíce zaujaly tramvaje. Tramvajový vůz VarioLF je produktem VKV Praha, Krnovských opraven a strojřeny, Dopravního podniku Ostrava, Pragoimexu a Cegelecu a jde (formálně) o modernizaci tramvaje T3. O tomto vozidle, které už v několika kusech pravidelně brázdí tramvajové tratě v Ostravě jsme podrobně psali v DP-KONT@KTu č. 11/05. A pro doplnění: v Liberci jezdí jiné provedení této modernizace (viz foto z Horního Hanychova), které respektuje design vozu T3 a zachovány



jsou rovněž stejnosměrné motory. Liberecká verze je svým způsobem předobrazem vozů tohoto typu, které se v dohledné době objeví v naší vozovně Vokovice v počtu dvou kusů.

Stejná skupina firem však šla ještě dál a výsledkem je tramvaj VarioLF3, která rychle získala přezdívku „trojvana“. V tomto označení je řečeno zcela vše. Tříčlánková tramvaj navazuje na design VariaLF. Použity jsou čtyři otočné podvozky s asynchronními motory. Nízká podlaha je použita v každém článku a její podíl dosahuje 50 %. Nad podvozky, tj. v čelech a v obou kloubech, je podlaha ve standardní výšce 860 mm nad temenem kolejnice. Pořízení vozu lze formálně pojmenovat jako novostavbu nebo modernizaci vozu T3.

Z oboru MHD byl ještě vystaven článkový trolejbus Solaris č. 3801 pro DP Ostrava o délce 18 m, který využívá skříň tzv. třetí generace.

Dostáváme se k železničním exponátům, z nichž vybíráme pouze malý zlomek. V expozici Pars nova a. s. bylo možné vidět Regionovu, kterou již jistě každý ze čtenářů DP-KONT@KTU zná. Velice praktickým se jistě stane řídicí vůz 954, který vznikl přestavbou poštovního vozu Postw. Poštovních vozů je totiž přebytek a velkým kladem jsou jejich původní podvozky GP 200, které jsou vhodné i pro vyšší rychlosti. Ostatní uspořádání je analogické s motorovým vozem 854, který můžeme v hojně míře potkávat například v Podkrkonoší na tratích 032 a 040.

Dětem se velmi líbil funkční model parní lokomotivy 1:10 s několika plošinovými vagónky, na nichž se bylo možné povozit, dále opravený parní vůz Komarek (také jsme o něm psali), salonní vůz a podobně. Milovníky motorových lokomotiv pak určitě zaujala rekonstrukce „čmeláka“ na řadu 774 od ČMKMS Holdingu, je to opravdu mohutný stroj.

Pro ty, kdo budou mít zájem navštívit příští ročník, doporučujeme sledovat časopisy Železniční nebo Dopravní magazín a případně www.railvolution.net, což je mediální partner Czech Railways.



Důchodová problematika

Helena Bajerová, zaměstnanecký odbor

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

Je výhodnější požádat o důchod ještě letos, mám nárok 28. listopadu 2006, nebo až od 1. ledna 2007?

Každoročně dostávám stejné dotazy na výhodnost či nevýhodnost pobírat důchod ještě letos – tedy v roce 2006, nebo až v roce 2007. Odpověď je stále stejná. Ve většině případů je výhodnější pobírat starobní důchod až od roku 2007.

Nové výpočtové koeficienty, podle kterých bude počítán důchod od 1. ledna 2007 a dále, budou známé až po zveřejnění ve Sbírce zákonů začátkem listopadu (počítají se z průměrné mzdy v Česku za 1. – 3. čtvrtletí 2006). Současně bude ve Sbírce zákonů zveřejněno i procento zvýšení (valorizace) již vyplacených důchodů. Budete-li pak znát své výdělky od roku 1986 do konce roku 2005 + leden až září či listopad 2006, lze již důchod pro rok 2006 podle nových koeficientů vypočítat. Schválenou valorizací se dozvíte až v prosincovém čísle DP-KONT@KTU.

Vysvětlení: Požádáte-li si o výplatu důchodu ještě v roce 2006 (nejedná se však o datum sepsání žádosti, ale o skutečné datum, od kterého chcete důchod pobírat, například od 28. listopadu 2006, od 1. prosince 2006 a podobně), budou pro váš důchod hodnoceny výdělky od roku 1986 do roku 2005, tedy 20 výdělkových roků a pro výpočet důchodu budou použity koeficienty pro rok 2006. Výdělek roku 2006 se nebude pro výpočet tohoto důchodu započítávat. V lednu 2007 pak bude důchod zvalorizován.

Požádáte-li si o výplatu důchodu od 1. ledna 2007 a kdykoliv později, budou vám hodnoceny výdělky od roku 1986 do roku 2006, tedy 21 výdělkových roků a budou použity koeficienty pro rok 2007, které již obsahují valorizaci. Výpočet důchodu bude tedy výhodnější, neboť veškeré koeficienty i veškerá procenta se budou počítat z vyššího výpočtového základu (tedy včetně hrubého výdělku za rok 2006), důchod by tedy měl být vyšší než ten, který je vyměřen v roce 2006 a pak v lednu 2007 zvalorizován.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet svého důchodu pro rok 2006, případně i o přepočtení již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecký odbor. **Osobní návštěvy v pracovní dny pouze od 15.00 – 18.00 hodin, ale vždy po předchozí telefonické domluvě.** Pokud budete mít roční hrubé výdělky od roku 1986 do roku 2005, včetně vyloučených dob (nemoci a podobně), a celkovou dobu svého pojištění, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Celkovou dobu svého pojištění najdete na „Výpisu pojištěných dob“ od

České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25. Nemáte-li tento výpis, požádejte si písemně ČSSZ v Praze 5, Křížová 25 o jeho zaslání – nezapomeňte uvést své rodné číslo. Případně můžete o tento výpis požádat osobně přímo na ČSSZ, kde jej na počkání obdržíte. Především výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení.

Upozornění: Od 1. ledna 2006 vydává ČSSZ v Praze 5, Křížová 25, každému 1x ročně na požádání (písemně či osobně) výpis pojištěných dob včetně výdělků, aby měl každý přehled o pojištěné době a výdělcích pro svůj budoucí důchod. Doporučuji každému (nemusíte být ještě v důchodovém věku) si o tento výpis požádat.

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, ve 3. patře, číslo dveří 319, (přímou u stanice metra B – Vysočanská). Telefon: 296 193 361, mobil: 724 237 528, e-mail: bajerovah@dpp.cz.



Prodej družstevního bytu a osvobození od daně z příjmu

Ing. Alena Vaňková, úsek služeb

Prodej bytu v družstevním vlastnictví představuje pro poplatníka příjmem ke zdanění. Za určitých podmínek je tento příjem ale od daně osvobozen.

K družstevnímu bytu nemá člen družstva vlastnické právo, ale práva odvozená z členského podílu (právo užívání bytu na základě nájemní smlouvy s družstvem). Ve své podstatě prodává družstevník členský podíl. A v daňovém zákoně jsou pro prodej družstevního členského podílu speciální ustanovení.

Podle § 4 odst. 1 písm. r) a u) daňového zákona je od daně osvobozen prodej členského podílu v bytovém družstvu za podmínky, že **mezi nabytím a převodem členských práv a povinností za úplatu** na někoho jiného **uplynulo 5 let**.

Pokud test není splněn, je možné využít osvobození od daně v případě, že při úplatném převodu členského podílu je současně zrušena nájemní smlouva k bytu a zároveň obdržený **příjem je použit na uspokojení bytové potřeby nejpozději do 1 roku** následujícího po roce přijetí příjmu. **Nebo musí být** částka odpovídající příjmu z prodeje podílu použita na obstarání bytové potřeby **během 1 roku** před jejím obdržením.



Pražský dopravní zeměpis V – 6. část

Vysoký Újezd, Lužce, Bubovice

Mgr. Pavel Fojtík, Ing. František Prošek

Další část Pražského dopravního zeměpisu nás opět zavede do okresu Beroun. Ačkoliv v názvu kapitoly čteme jen tři jména malých obcí, díky správnímu vývoji této oblasti si vlastně všimneme i dalších dvou kdysi samostatných obcí – Kozolup a Kuchař. Také tato skupina obcí má mnoho společného ve své dopravní historii.

Vysoký Újezd (1158 ha, 517 obyv.)

Vysoký Újezd je mezi dosud popisovanými obcemi kuriózitou, protože ho tvoří dvě spolu nehraničící katastrální území, která jsou od sebe oddělena územím obce Lužce. Je to pozůstatek dřívějšího správního vývoje. Ve vlastním Vysokém Újezdě žije zhruba polovina obyvatel celé obce. Na tomto katastrálním území se ještě nachází **Kuchař**, ve kterém žije asi 80 obyvatel. Třetí částí Vysokého Újezdu jsou **Kozolupy**, které tvoří zmíněné oddělené samostatné katastrální území. Zde žije asi 170 obyvatel. Nejstarší zmínka o Vysokém Újezdu pochází z roku 1353, v minulosti se v držení obce vystřídaly církevní instituce (klášter sv. Jiří na Pražském hradě či Strahovský klášter) i celá řada světských držitelů, z nichž mezi nejvýznamnější patří i Šlikové, kteří tu z dob svého panování ponechali zámek s kaplí, upravený z původní tvrze. V závěru 19. století byl novorenesančně přestavěn. Vede tudy zelená turistická značka z Černošic do Loděnice.

Kuchař (dříve se ves jmenovala Velké Kuchaře) kdysi patřival z části Pražskému hradu a druhou polovici kostelu sv. Jiljí, později byl součástí karlístejnského panství. Když vznikly v roce 1849 samostatné obce, býval Kuchař i samostatným katastrálním územím. V roce 1869 ke Kuchaři patřil i nedaleký Trněný Újezd. Od 1. ledna 1986 je součástí Vysokého Újezdu. Ve vsi nenajdeme žádné významné památky, ale vede tudy cykloturistická stezka Praha – Karlštejn. Od 1. ledna 1986 jsou součástí Vysokého Újezdu i Kozolupy. Původně bývaly rozděleny na čtyři díly – jeden patřil pražskému klášteru sv. Tomáše, druhý karlístejnskému panství, třetí k Tachlovicím a čtvrtý klášteru sv. Jana pod Skalou. V jednotlivých dílech se později střídali různí držitelé.

Lužce (301 ha, 88 obyvatel)

Malá obec Lužce kdysi mívala mnohem více obyvatel než dnes. Například v roce

1930 tu bydlelo 252 lidí! Vznikl tu i zámek s kostelem sv. Michala z roku 1697. Zdejší statek patřival augustiniánům u sv. Tomáše, později přešel na světské držitele. V letech 1869 – 1890 jsou při sčítáních lidu Lužce uváděny jako součást Kozolup, později se opět osamostatnily. Od 1. ledna 1980 byly připojeny k Vysokému Újezdu, ale v roce 1990 využily nového zákona o obcích a od 24. listopadu 1990 se opět osamostatnily. Protože mezitím (v roce 1986) byly k Vysokému Újezdu připojeny i Kozolupy, bylo oddělením Lužců území Vysokého Újezdu roztrženo na dvě oddělené části.

Bubovice (410 ha, 221 obyvatel)

Bubovice leží západně od Kozolup. Byly založeny na sv. Jiří roku 1333 vysazovací listinou vladky Jindřicha z Malovar. Později patřily ke klášteru sv. Jana pod Skalou, podobně jako část Kozolup. Od roku 1849 jsou samostatnou obcí, ale podobně jako u mnohých ostatních vesnic v okolí počet bubovických obyvatel klesá. V roce 1930 tu bydlelo 404 lidí. Přímou v Bubovicích nenajdeme žádné významné památky, ale je odtud po značené cestě nejlépe přístupný skanzen Solwayovy lomy (leží na katastru sousední obce Svatý Jan pod Skalou) s Muzeem těžby a dopravy vápence v Českém krasu, které jistě ocení především příznivci průmyslových železnic. Celá popisovaná oblast leží stranou hlavních silničních tahů a je obsluhována jen vedlejšími silnicemi. V blízkosti neexistovala ani železnice, pomíneme-li již několikrát zmíněnou Kladensko-nučickou dráhu (dnes vlečku) do Mořiny, vedoucí částečně přes katastr Kozolup, a která nikdy nesloužila osobní dopravě.

Vysoký Újezd, Kuchař, Kozolupy, Bubovice, a Lužce tedy byly v moderní době odkázány jen na autobusovou dopravu. Také zde se jako první objevila v roce 1931 soukromá autobusová linka Autodopravní akciové společnosti Praha – Mořina, která ale z popisovaných vesnic obsluhovala jen Kuchař. Cestu z Kuchaře do Košíř k tramvaji absolvoval autobus za 75 minut. Patrně z této linky vznikla i první poválečná autobusová linka č. 3499 ze Stroupežnického ulice na Smíchově přes Radlice, Řeporyje, Ořech a další obce do Mořiny, doložená spolehlivě v roce 1948. Měla zastávky v Kuchaři, v Kozolupech a u bubovického rozcestí (dlouho bývalo zvykem chodit z okolních obcí k autobusu pěšky i několik kilometrů). V roce 1949 byla linka znárodněna a začleněna do podniku ČSAD a během let zaznamenala nejen dílčí změny trasy, ale především číselného označení – například č. 01310 v roce 1950, 01110 od roku 1961, či 11530 od roku 1974. V té době už neměla zastávku Bubovice, rozcestí. Linka existovala až do roku 1983, kdy byla zrušena.

Jezdila tu i řada dalších linek ČSAD, které se během let střídaly v obsluze jednot-

livých obcí, takže jejich vývoj z hlediska zastávek a dílčích variant tras je poměrně složitý. V roce 1978 byla například do Vysokého Újezdu prodloužena linka č. 11660, jezdící původně ze Smíchova přes Řeporyje do Nučic. Od prosince 1979 do poloviny roku 1980 dočasně jezdila přes Lužce a Kozolupy, pak opět jen přes Vysoký Újezd. V roce 1988 byla na pražské straně zkrácena k nové stanici metra Dukelská (Nové Butovice) a současně částečně začala opět obsluhovat Lužce i Kozolupy. V roce 1992 byla prodloužena až do Bubovic. V roce 1997 v souvislosti s rozšiřováním linek Pražské integrované dopravy byla zrušena. V roce 1988 byla současně zavedena i linka č. 11661



z Dukelské do Mořiny, která měla mimo jiné i zastávky Vysoký Újezd, u sokolovny; Kuchař, u váhy a Vysoký Újezd. V roce 1991 začala obsluhovat i Lužce a Kozolupy (Lužce později na čas odpadly) a v roce 1994 zajistila i spojení Bubovic. Zanikla rovněž v roce 1997.

Od roku 1957 jezdila ze Smíchova přes Rudnou a Nučice na Mořinu i linka č. 01121, později známá pod číslem 01165, resp. 11650. Také ona obsluhovala Vysoký Újezd, Lužce, Kozolupy a Kuchař. V letech 1969–1981 jezdila jen v úseku Rudná – Mořina, pak se vrátila na Smíchov, ale v roce 1982 byla zrušena.

Zdejší obce byly obsluhovány i autobusovými linkami ČSAD ve směru od Berouna (01568), případně až z Králova Dvora (01571). Kuchař měl obsluhu již v minulých dílech zmíněnou linkou z Prahy přes Kosoř a Třebotov do Černošic (01113, později 01175, resp. 11570).

I zde přineslo zásadní změnu v dopravní obsluze zavedení systému Pražské integrované dopravy od roku 1996. Jako první se od 1. května 1996 dočkal linky PID Kuchař. Jednalo se o linku č. 313 od radotínského nádraží přes Třebotov do Černošic. Po dílčích úpravách trasy a změnách dopravce zde jezdí dosud.

Od 1. a 3. června téhož roku začaly jezdit i linky č. 309 od stanice metra Zličín přes Vysoký Újezd, Kozolupy, Bubovice a Mořinu do Hlásné Třebáně a č. 311 ze Zličína přes všechny popisované obce (vyjma Kuchaře) do Mořiny, v roce 2001 prodloužená do Řevnic.

Linka č. 309 byla v roce 2003 zrušena a nahrazena novou stejného čísla, ale v odlišné trase Zličín – Nádraží Radotín, která z uvedených obcí obsloužila jen Kuchař. Systém PID neopomenul ani tradiční vazby obcí na Beroun. Od 1. března 2002 je v provozu linka č. 425 spojující všechny popsané obce a jejich části (a Mořinu a Mořinku) s Berounem přes Loděnici a Vráž.



NEŽ VYSTOUPÍTE...

Genius loci – 7. část

Holešovický pivovar

Marek Šebeš

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

Rozpálené chodníky, ostré slunko a všudy přítomný odér opalovacího krému. Letošní léto vysokými teplotami rozhodně nešetří a ruce si tak mohou spokojeně mnout majitelé plováren, výrobci zmrzliny a prodavači osvěžujících nápojů. V dalším pokračování putování po zajímavých pražských místech a zákoutích sice nezamíříme ani do bazénu, ani si neposedíme v zahradní restauraci s chladivou sklenicí v ruce, přesto se vodě a studeným nápojům příliš nevdálíme. Podíváme se, co se stalo s místem, kde ještě nedávno vznikaly statisíce hektolitřů tekutého osvěžení ročně. Příběh holešovického pivovaru je tak trochu charakteristický pro celou čtvrť, v níž se nachází.

Holešovický pivovar neboli První pražský měšťanský pivovar býval svého času mezi milovníky piva pojmem. Silný světlý ležák Primátor si brzy oblíbili návštěvníci restaurací a hospod v Evropě i Americe, stejně jako tmavý Kardinál, přejmenovaný později na Měšťan. Pivovar poblíž holešovického přístavu byl založen na sklonku devatenáctého století a rychle se dostal mezi největší pivovarské domy v Čechách. Právě v době, kdy slavil sto let své existence, přišla nečekaná rána shůry – v lednu roku 1998 se vlastník pivovaru rozhodl výrobu piva v Holešovicích ukončit a pivovar uzavřít. Podobný osud je společný mnoha holešovickým budovám. Celá čtvrť kdysi bývala zaplněna továrnami a výrobkami všeho druhu – od přádelny bavlny a tiskáren, přes továrny na nábytek či plechové plakáty až po pekárny a jatka. Z tehdejších provozů se jich zachovalo jen pár, mnohé původní budovy však stojí dodnes na svém místě a slouží jako kanceláře, obchody, sklady nebo galerie. Některé průmyslové objekty na kýžené vdechnutí nového života zatím



Současná podoba holešovického pivovaru, sídlo vydavatelství Ringier. Foto © Petr Malík

čekají (kupříkladu mohutný parní mlýn, nacházející se kousek za pivovarem v ulici U Uranie), jiné procesem rekonstrukcí a obnovy právě procházejí. Jedním z nich je i holešovický pivovar.

Areál pivovaru se rozkládá na rozlehlém území mezi ulicemi U Průhonu, Komunnardů, U Uranie a Na Manínách a je prakticky celý obehnan cihlovou zdí. Hlavní pivovarské budovy, které jsou zapsány na seznamu kulturních památek, jsou soustředěny na jihu a západě areálu a některé z nich se již nyní mohou pochlubit novou bílou fasádou a rekonstruovaným interiérem. Jsou zčásti veřejně přístupné (najdete zde supermarket a sídlo jednoho velkého vydavatele novin a časopisů), a tak si každý návštěvník může proměnu pivovaru prohlédnout na vlastní oči. A není to proměna ledajaká – do několika let se má z pivovarského areálu stát tzv. Arena A7, nové centrum Holešovic, kde budou opravené pivovarské stavby doplňovat moderní budovy s kancelářemi, restauracemi a byty. Prostoru k realizaci takového záměru je zde dostatek, rozloha celého území činí přes 35 000 m² a jeho velká část dnes zeje prázdnotou. Na volném prostranství za budovami pivovaru se kdysi nalézala například pivovarská zahrada, v níž sídlilo až do roku 1946 dřevěné divadlo Uranie (odtud i název přiléhající ulice).

Zajímavá není jen návštěva pivovaru samotného, ale také jeho okolí. Široké a udržované ulice jsou vzorově zarovnané do pravouhlé sítě, ve vzduchu je cítit blízkost řeky a přístavu a i přes převažující obytný ráz čtvrti na vás stále dýchá atmosféra někdejších průmyslových podniků. Co je ale nejpodivuhodnější: nedaleký Karlín, svou polohou, industriální minulostí i současností plnou přestaveb a rekonstrukcí bývalých průmyslových areálů velmi podobný Holešovicím, působí na návštěvníka naprosto odlišným dojmem. Snad tento specifický genius loci Holešovic a jejich pivovaru zůstane zachován i v příštích desetiletích.



Napsali o nás

Vybral ing. Jan Urban

MF Dnes (14. 7. 2006)

Vedra dávají zabrat i tramvajím

Úmorná vedra dělají z vozů hromadné dopravy veřejnou saunu, v níž je doslova na padnutí. Cestující se v neklimatizovaných a špatně větratelných vozech hodně zapotí. Jenže netrpí jenom oni, ale pořádně zabrat dostane i interiér vozu, v němž to po celodenním provozu vypadá spíše jako v tělocvičně. Zápach a propocené sedačky nejsou ničím výjimečným. Všechny vozy proto procházejí pravidelnou očištěnou. „Běžný úklid interiérů se provádí každý den, podle potřeby i vícekrát,“ uvedla mluvčí Dopravního podniku Michaela Kuchařová s tím, že jednou za dva měsíce se dezinfikuje celý interiér, čistí se sedačky a vnitřní obložení.

MF Dnes (8. 7. 2006)

Na trati metra B už jezdí první moderní soupravy

Na trati metra B se cestující konečně vozí prvními modernizovanými soupravami. „Jejich počet se bude postupně zvyšovat,“ řekla mluvčí Dopravního podniku hlavního města Prahy Michaela Kuchařová. Dosud na této lince vozily cestující výhradně původní ruské vlaky. Podnik má na lince potíže s dodávkou nového zabezpečovacího zařízení, soutěže na zakázku zhruba za miliardu korun byly zrušeny. Některým ruským soupravám končí kvůli najetým kilometrům životnost. Podnik se proto rozhodl, že do modernizovaných souprav bude dávat přenosné zabezpečení. Je to provizorní řešení. Zcela jiná situace je na tratích A a C. Na lince C jezdí už delší dobu výhradně nové soupravy. Na trať A jsou nasazovány modernizované vlaky – přestavěné původní ruské soupravy.

Aha (7. 7. 2006)

Tramvaj T3 končí!

Hlavní město potřebuje nové tramvaje! Průměrně stáří tramvaj je totiž 15,88 roku! A většinu vozového parku tvoří staré tramvaje T3, které slouží od roku 1962! Dopravní podnik proto bude rekonstruovat starší modely tramvaj. Letos půjde na obnovu vozového parku 412 milionů korun, do roku 2011 by to mělo být 2,408 miliardy korun. Dopravní podnik má nyní 954 vozů a po kolejkách se prohání osm různých typů tramvaj. Z toho je 520 takzvaných „té trojek“, které vyjely na koleje poprvé už v roce 1962! S jejich modernizací se začalo v roce 2000 a dodnes jich bylo upraveno přes dvě stovky. „I letos s jejich modernizací Dopravní podnik počítá,“ sdělil radní pro dopravu Radovan Šteiner. Stejně jako „té trojky“ bude také pokračovat modernizace kloubové „hranaté“ tramvaje KT8D5, která jezdí na linkách číslo 3 nebo 24. Postupně bude opraveno všech 47 vozů, které budou po rekonstrukci nízkopodlažní.



Kulturní tipy na srpen

-mis-

V tipech na druhý prázdninový měsíc zůstaneme vlastně v Praze. Podíváme se na letní scénu divadla Ungelt (poměrně příjemný prostor, když vyjde počasí tak jako začátkem července), hudební festival plný zvukných jmen zahraničních kapel a do „chládku“ kin se budeme moci vydat za jedním celkem lenošným kocourem.

Film Garfield 2

Po úspěšném prvním dílu se kocour Garfield vrací v rodinném „akčním“ pokračování, v němž odjíždí do Evropy. Cestuje společně se svým věrným parťákem psem Odie, aby překvapil svého pánička Jona, který je právě s přítelkyní Liz v Londýně.



A právě tam začíná Garfieldovo skutečné dobrodružství, když dojde k jeho záměně za Prince, královskou kočku (vypadá náhodou úplně stejně jako Garfield), která po své zesnulé paničce Lady Eleanor právě zdědila zámek Carlyle. To je ale obrovské zklamání pro jejího synovce Lorda Dargise, jenž si na veškerý její majetek dělal záložku. Garfield si žije královsky jako „Kočka z Carlyle“, má vlastního komorníka Smi-theeho a poddané ze všech koutů světa jako Winstona, (velmi) anglického buldoga, McBunnyho, jinak skotského zajíce, Nigela, fretku z Pandžábu, španělského býka Bolero, myš s podivným jménem Já, Claudius, která cituje Shakespeara, a nakonec francouzskou husičku Christophe.

Zatím si pravý Prince užívá obyčejného životha a líbí se mu to čím dál víc. Lord Dargis se chce pochopitelně Prince/Garfielda za každou cenu zbavit. Garfieldův nový, krásný a lepší svět se tak brzo změní na místo, v němž síly dobra a zla svedou rozhodující bitvu o právo na důstojný kočičí život.

Divadlo

Letní scéna Divadla Ungelt na Hradčanském Novém Světě v malebném prostředí pod Loretou nabídne v srpnu svým návštěvníkům např. hru Richarda Alfieriho **Šest tanečních hodin v šesti týdnech** v režii Zdeňka Duška. V hereckém duetu o lidské opuštěnosti a nikdy neumírající naději se divákům představí Chantal Poullain v roli opuštěné Lily Harrison, která si najímá učitele tance v podání Oldřicha Kaisera, aby ji naučil swing, tango, valčík, foxtrot, ča-ču a moderní tanec. Podívat se tu ale budete moci také třeba na hru Joe Penhalla **Láska a porozumění**, která je hereckou příležitostí pro tři mladé herce: Martinu Delišovou / Lindu Rybovou, Davida Švehlíka a Richarda Krajča.

Více o programu na www.divadlounge.cz

Hudba

Další ročník **Open Air Festivalu Love Planet** měl původně proběhnout jako v loňském roce na letišti Aeroklubu Tábor. Pořadatelé jej ale nakonec přestěhovali do Prahy, a tak si ve dnech 11. a 12. srpna budeme moci v areálu holešovického Výstaviště vychutnat koncertní bloky takových kapel jako jsou například Pet Shop Boys, Franz Ferdinand, Ministry, Body Count feat. Ice-T, The Rasmus, Hooverphonic, I Am X a množství domácích hudebních souborů. Více na www.loveplanet.cz



SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V srpnu 2006 oslavuje 68. narozeniny:
František Štrobil – PM, odb. Správa stanic (11).

V srpnu 2006 oslavuje 67. narozeniny:
Adolf Vondra – PA, provozovna Řepy (11).

V srpnu 2006 oslavuje 66. narozeniny:
Ing. Jiří Šubrt – B, ref. Bezpečnostní programy (13).

V srpnu 2006 oslavuje 65. narozeniny:
Vladimír Kloubek – SVT, odb. Technicko-provozní (47).

V srpnu 2006 oslavují 60. narozeniny:
Arne Bayer – DCM, odb. Technika (20),

Miroslav Bortl – DCT, prov. Vrchní stavba (37),
Alena Bubeníková – SVT, provozovna Žižkov (27),
Václav Hlavinka – B, Hasičský záchranný sbor (32),
Jan Kaftan – SVT, prov. Vokovice (35),
Jiří Klouda – PT, provozovna Žižkov (32),
Miroslav Kratochvíl – DCT, provozovna Vrchní stavba (37),
Pavel Mareš – DCM, odb. Provoz (25),
Jaroslav Mráz – PT, prov. Vokovice (36),
Václav Navrátil – SVT, prov. Motol (41),
Josef Pilař – PM, provoz Trať C a depo Kačerov (18),
Jozef Rusňák – VD, provozovna Osobní vozidla (30),
Karel Šmíd – DCM, provoz Elektronická technika (23),
Jaroslav Šrédl – Z, odb. Plán MTZ a smluvní vztahy (27),
Karel Talužek – SVA, provozovna Řepy (10).

V srpnu 2006 oslavují 50. narozeniny:
Petr Burgerstein – DCT, provozovna Vrchní stavba (10),
Jiří Čech – DCM, provoz Trať B (31),
Zdeněk Doležal – SVT, prov. Motol (31),
Oldřich Háp – PT, prov. Vršovice (25),
Miroslav Holub – Z, odb. Plán MTZ a smluvní vztahy (28),
Václav Chodura – SVA, prov. Vršovice (22),
Miroslav Jelínek – SVT, provozovna Opravná tramvaj (31),
Vlasta Jungová – SVT, prov. Hloubětín (21),
Arnošt Jün – SNM, odb. Technická správa objektů (31),
Vít Kárník – DCT, prov. Vrchní stavba (27),
Jiří Kobr – PM, provoz Obsluha vozidel A (26),
Dalibor Kokeš – PT, prov. Strašnice (14),
Václav Ledinský – SNM, odb. Technická správa objektů (31),
Jaroslav Málek – PM, provoz Obsluha vozidel C (28),
Josef Mihál – PT, provozovna Pankrác (10),
Pavel Pachta – SVA, prov. Klíčov (24),
Milan Petráček – DCM, provoz Tunely (27),
Karel Práda – DCT, prov. Vrchní stavba (30),
Jiří Ret – DCM, provoz Trať C (20),
Eva Zámyslická – SVT, provozovna Opravná tramvaj (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 zveřejněni) srdečně blahopřejeme!

Do starobního důchodu odešla:
Helena Pechová – PA, prov. Hostivař (13).

Do invalidního důchodu odešel:
Stanislav Kubásek – PA, prov. Hostivař (27).
Upřímně děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

Oprava místa pracoviště: v červnovém čísle jsme uvedli špatně místo pracoviště pana Pavla Růžičky, který správně pracuje v jednotce Správa nemovitého majetku v odboru Technická správa objektů. Za chybu se omlouváme.



Poslední zastávka

Změna je život

Daniela Tůmová – Kočí

V poslední době je celkem běžnou záležitostí, že se věci mění rychleji, než si na ně stačíme zvyknout. Vždyť kolikrát jsme šli okolo jednoho obchodu, kde se za minulých pár let vystřídaly potraviny, butik s oblečením, sekáč a nakonec tam zakotvili naši staří dobří Vietnamci.

Mé pocity jsou již takové, že to jsou jediní obchodníci, kteří se dokáží v naší zemi udržet zuby nehty všude a dlouho. Sice na ně mnozí nadávají, ale většina u nich občas nakupuje, jinak by jim tu tolik pšenka nekvetla. A proč by ne? Občas k nim ráda zajdu, většinou jsou totiž ve zboží o krok napřed, tak přinejmenším o inspiraci je postaráno. A kde jinde se vám stane, aby vám odpustili těch pár drobných? Obdivuji jejich snahu a boj o každého zákazníka, což se o některých luxusních prodejnách, kde je vyumělkovaná, značně otrávená prodáváčka bavící se s druhou a evidentně ji obtěžuje, že párkrát za den vůbec někdo přijde, říci rozhodně nedá.

Jsem asi nostalgická, a tak mě trochu mrzí, že některé věci mizí z mého života, i když vím, že pokrok si žádá své. Tak například nedávno jsem měla se svým kolegou debatu o sedačkách v tramvajích. Zatímco já jsem se vyznávala ze své náklonnosti k těm starým dobrým plastovým v barvách šedé a červené, on mi sděloval, že nějaký nedávný průzkum potvrdil, že lidé se přiklánějí k polstrovaným. Souhlasím s tím, že jsou modernější, pohodlnější a měkčí. Tyto argumenty jsou jistě pádné, ale mě nepřesvědčí o tom, že jsou lepší.

Nedávno jsem měla opět štěstí na bezdomovce v tramvaji, což už není bohužel ani za bílého dne žádnou vzácností. Seděl na krásném čistém polstrovaném sedadle, v ruce držel láhev s pivem a vedle sebe měl dvě igelitky s prázdnými lahvemi, které se mu před stanicí Anděl v zatáčce rozkutálely po podlaze. U Smíchovského nádraží vystoupil, ale cítit byl ještě mnoho stanic potom. U Lihovaru nastoupila paní v bílé sukni a nic netušíc si sedla na volné místo. V tu chvíli mně napadlo, že možná na mé sedačce seděl před chvílí také někdo špinavý a v tu chvíli bych bývala velmi ocenila plastové předchůdkyně jistého komfortu. Navíc polstrované sedačky jsou mnohem více zranitelnější, a tak jsou i větším lákadlem pro vandaly.

Myslím si, že každá změna nemusí být nutně dobrá, je třeba si určit, jaká úskalí s sebou přinese. Navíc i pro dopravce jsou

plastové sedačky ekonomicky nenáročné, snadno se udržují. Pro cestujícího nejsou tolik pohodlné, ale nehrozí tu riziko přenosu nejen nečistot, ale i zdravotních problémů, protože se v potahové látce může dobře dařit vším, blechám a v neposlední řadě hrozí i riziko zabodnuté jehly od feťáka. Možná jsem problematiku trochu vyhotila, ale chtěla jsem ukázat, že všechno má své mouchy. Já si v zimě vždycky tak ráda sednu do tramvaje, kde mě to zespoda

krásně hřeje a budu moc smutná, až rekonstrukcí tramvají tyhle pozitivky navždy zmizí...

Zkrátka, změna je život. A tak pevně věřím, že moje osobní změna v životě nebude tak diskutabilní, a že na ní nenajdu žádné velké mouchy. A tak se teď budete na stránkách DP-KONT@KTU setkávat s novým jménem – Daniela Kočí. Ale nemáme novou redaktorku. Jsem to pořád já...



Písmenná křížovka

Tajenka z čísla 7/2006: ... metra na prvním úseku trasy C.

POMŮCKA: DEED	REVOLVER	EURO- ASUSKÉ POHOŘÍ	ZÁPOR	HORSKÝ SKŘÍTEK		MILENEC (ZAST.)	MISTR MEČE	MUŽSKÉ JMÉNO	1. DÍL TAJENKY	POHÁDKOVÁ POSTAVA
LESNÍ SELMA					VLK Z KNIH DŽUNGLE					
KRÁL PTACTVA					ASUSKÝ JELEN ITALSKÉ PLATIDLO					
POPĚVEK			DRAHÝ KOV LISTNATÝ STROM							
PRKENNÝ STROP				CHEM. ZN. INDIA ZÁJMENO OSOBNÍ			PSOHLAVEC OSVĚDČENÍ			
	PISEMNOST	ODRŮDA 2. DÍL TAJENKY						ŘÍMSKÁ SESTKA PYSK		
SLOVENSKÉ MĚSTO						VOZATAJ- STVO DOSAH				
ALPAKA					ANGLICKÝ „SKUTEK“ NĚMECKÝ LÉKAR					LIHOVINA Z RÝŽE
IZOLAČNÍ LEPENKA				SKELET DOMÁCÍ ZVÍŘE						
ZVRATNÉ ZÁJMENO			SAZE ITALSKÁ ŘEKA					SLOVENSKÝ 0,01 HA KOZÁČKÝ NÁČELNÍK		
	MALÉ MNOŽSTVÍ ČÍSLOVKA ZÁKLADNÍ						SLŮVKO POCHOPENÍ PRIMÁT			
NÁDOBA NA UMYVÁNÍ NÁDOBÍ					DOTKNUTÍ HUDEBNÍ ZNAČKA					
SŮL KYSELINY VINNÉ						DĚTSKÝ POZDRAV 24 HODIN			SYMETRÁLY	DO KTERÉHO MÍSTA
SOUHLAS				PŘEDLOŽKA			DOBŘÝ NAPOJ SPZ ROKYCAN			
Při Všeobecné výstavě v roce 1891 byl zahájen provoz...				PLOCHÁ STŘECHA						
				NEZNÁMÝ AUTOR						



CHAPLINOVO
NÁMĚSTÍ

12

13

14

20

54