

DP KONT@KT

Dva roky jezdíme do Ládví
(05)

Teplotní extrém
na tramvajových tratích
(12)

Nové zaměstnanecké jízdenky
a možnosti jejich
použití v roce 2007
(14)

Nedožité sedmdesátiny
pražských trolejbusů
(18)



Informace

Petr Malík, šéfredaktor

Žijeme v informační době. Tato skutečnost je nám servírována stále více ze všech stran. Možná si to ani neuvědomujeme, ale informace máme stále více po ruce. A podstatně se nám mění každodenní život aniž jsme si toho vědomi. Zažité zvyky mizí jako pověstná pára nad hrncem. Nevěříte?



Žijeme ve světě informačních technologií, najít si jízdní řád v mobilu je dnes samozřejmostí. Foto © Daniela Kočí

Je to zrovna deset let, co jsem se poprvé v životě připojil na internet. Samozřejmě se jednalo o telefonické vytáčené připojení. Psal se podzim roku 1996 a internet byl v Česku doslova v plenkách. Dnes už je „síť sítí“ běžnou výbavou a kdysi běžné telefonické připojení mizí závratnou rychlostí. Přes internet dnes běžně nakupujeme, vybíráme dovolené a to nejnvhodnější zboží, které si chceme koupit. Naši zákazníci si podle internetu plánují své cesty, ať již využijí služeb vyhledávače nebo si tisknou jízdní řady.

Asi před třemi týdny jsem navštívil svého kamaráda ve Vinoři. Ke svým každodenním cestám používá osobní auto, ale přesto měl doma z internetu vytištěný jízdní řád linky č. 259, aby dokázal poradit návštěvám, kdy mají vyrazit na nejbližší zastávku.

Není také tak dávno doba, kdy jízdní řady mizely ze zastávek jako pevnina pod přílivem. Dnes, když přijedete na zastávku a nenajdete tam jízdní řád, je to většinou výjimka. Moderní technologie nám pomohly zlepšit standard poskytovaných služeb aniž si to uvědomujeme.

Krátce po internetu začal zlatý čas mobilních telefonů. Je to tak dva tři roky zpátky, kdy jsem měl ještě několik kamarádů, kteří nevlastnili mobilní telefony, ale i na ně „došlo“. Dnes už je mobilní telefon naprosto běžnou záležitostí, kterou vlastní od školáků po důchodce snad každý občan republiky.

Mobilní telefony – to však není jen telefonování. Nabízejí daleko širší spektrum služeb, v těch lepších si můžete zprovoznit wapové či internetové prezentace, a tak si na každém místě, i zcela neznámém, můžete zjistit, jak se dostanete domů.

To byly jen dva malé příklady, jak nám posledních deset let a přicházející informační technologie změnily život. Při tak rychlém vývoji všech věcí okolo nás se jen bojím předvídat, jak se nám změní život v dalších deseti letech. Doufám, že to bude jen příjemné.

Teď již k zářijovému číslu. Ač je září devátý měsíc v roce, pro většinu domácností, především pro ty s dětmi školou povinnými, je to většinou první měsíc „nového“ roku. Září také přináší změny v městské hromadné dopravě, o těch letošních píše Jan Přivora. Pavel Fojtík vzpomíná na to, že před sedmi desítkami let se poprvé v Praze rozjely trolejbusy. V červenci tramvaje nemohly využívat dvě vozovny, o tom jaké komplikace to přineslo píše Jan Šurovský.

Věřím, že i právě otvírané zářijové číslo vám přináší zajímavé a užitečné informace.

Ať máte září plné příjemných a radostných zpráv!



Obsah

Aktuálně
(03)

Metro
(04)

Z podniku
(07)

Tramvaje
(10)

Zajímavosti
(17)

Historie
(18)

Ptáte se...
(20)

Než vystoupíte...
(21)

Titulní strana: Autobusy před ruzyňským terminálem. 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 Kočí | Grafická úprava: MgA. Martin Procházka | Sazba: Hynek Pech
Výroba: SOFIPRIN Praha | MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 | Uzávěrka tohoto čísla: 31. srpna 2006

Sjednocení přístupových technologií a identifikačního média

Ing. Jiří Moravec,
jednotka Informační technologie

Tento projekt byl oficiálně zahájen na sklonku roku 2005 a jeho základním cílem bylo jednak sjednocení technologií, které doposud v Dopravním podniku fungovaly odděleně, a jednak vybavení všech zaměstnanců Dopravního podniku stejným typem identifikačního média (čipové karty).

Nekonzistence systému přístupových technologií byla dána historickým vývojem. V minulosti byly systémy pro řízení pohyb osob a evidenci docházky řešeny na úrovni jednotlivých odštěpných závodů respektive divizí. Zjednodušeně řečeno – existovalo zde několik samostatných, vzájemně nepropojených systémů, které používaly i rozdílná identifikační média (čipové karty). Proto bylo nutné sjednotit jak technologii, tak typ používaných chipových karet.

Projekt koordinovala jednotka Informační technologie ve spolupráci s personálním úsekem a nově vzniklým útvarem Správa přístupových systémů. Projekt sestával z několika základních fází:

- Vybavení zaměstnanců bývalé divize Autobusy novou chipovou kartou. Tento organizačně náročný úkol zajistil Personální úsek, který musel v relativně krátké době vyměnit přibližně 4 600 karet.
- Výměna čtecích zařízení v bývalé divizi Autobusy (Altex místo Motorola). Týká se terminálů pro evidenci průchodů.
- Výměna čtecích zařízení terminálů na čerpacích stanicích PHM. Chipové karty jsou používány k tankování nafty do vozidel MHD a vozidel jednotky Vnitropodniková doprava.
- Vybavení všech busů MHD novou chipovou kartou pro tankování PHM.
- Vybavení všech vozidel jednotky Vnitropodniková doprava novou chipovou kartou pro tankování PHM.
- Sjednocení technologií do jednoho funkčního celku. Výhodou je možnost jednotné správy a operativních zásahů na všech místech, kde je tato technologie nasazena. Centrální správa je obrovskou výhodou zejména pro správce celého systému, který tak může z jednoho místa dohlížet většinu klíčových zařízení a funkcí. Při případném problému pak může rychle reagovat a problém vyřešit. Dalším posunem ve správě těchto technologií je i vznik specializovaného útvaru 240300 Správa přístupových systémů, který má uvedený systém v kompetenci.
- Napojení technologie na personální a mzdový systém Elanor Global, který je jediným relevantním zdrojem informací o zaměstnancích a jejich chipových kartách. Karty jsou nyní vydávány Personálním úsekem a jejich evidence je vedena v systému Elanor Global.

• Napojení výstupů z technologie kontroly vstupu na nově implementovaný systém evidence a vyhodnocení docházky. Právě implementovaný systém pro evidenci a vyhodnocení docházky zaměstnanců umožňuje čerpat data z terminálů/píchaček a posléze je v aplikaci zpracovat.

Cíl projektu, to znamená sjednocení technologií a identifikačního média, byl naplněn. K dnešnímu dni jsou tedy všichni zaměstnanci vybaveni stejným typem chipové karty. Pomocí této jednotné karty lze projít, samozřejmě po nastavení odpovídajících přístupových oprávnění, přes libovolný terminál. Pokud je v konkrétní lokalitě terminál, umožňující označení průchodu (tzv. píchačky), lze data z tohoto terminálu využít pro vyhodnocení docházky.



Den otevřených dveří opět v Hostivaři

-bda-

Hlavní město Praha se v letošním roce opět připojilo k tradiční celoevropské akci, Evropskému týdnu mobility. Cílem Evropského týdne mobility je propagovat ke svému okolí přijatelnou dopravu, ať již pěší, cyklistickou nebo městskou hromadnou. Ve znamení těchto druhů dopravy proběhne v Praze týden od 16. do 22. září letošního roku.

Právě Den městské hromadné dopravy otevře v sobotu 16. září letošní Evropský týden mobility v Praze. V rámci Dne MHD se uskuteční již tradiční Den otevřených dveří Dopravního podniku. Zaměstnancům, jejich rodinným příslušníkům a zejména našim klientům zpřístupníme hostivařský areál, rozkládající se v sousedství nově otevřené stanice metra Depo Hostivař. Na co se můžete v Hostivaři těšit? Od 10 do 16 hodin si můžete prohlédnout areály metra, tramvají, autobusů a hasičů. Improvizované kino nabídne tři celovečerní filmy s dopravní tematikou, pokud jste sběrateli či příznivci MHD, můžete se zúčastnit burzy a blešního trhu, nebudou chybět soutěže pro malé a velké, zaměstnanci Dopravního podniku se pokusí o zápis do české knihy rekordů a samozřejmě se budou prezentovat dodavatelé a spolupracující firmy. Jedním z hlavních bodů sobotního programu by měla být propagační jízda pražských tramvají, která se uskuteční mezi Hostivaři a Palachovým náměstím mezi 13. a 14. hodinou. Ve 14 hodin bude slavnostně zahájen Evropský týden mobility na Palachově náměstí pražským primátorem a od té doby bude probíhat na Smetanově nábřeží a na Palachově náměstí bohatý kulturní program. Osm tramvajových vozů si při této příležitosti budete moci prohlédnout na Mánesově mostě. Kulturní program bude v centru probíhat také v neděli 17. září od 10 do 16 hodin.



Evropský týden mobility bude zakončen v pátek 22. září Závodem s časem, ve kterém se ukáže, zda je výhodnější po Praze cestovat na kole, autem či městskou hromadnou dopravou.

Den otevřených dveří v Letňanech

Ve dnech 19. – 23. září 2006 se uskuteční Den otevřených dveří v rozestavěné stanici metra Letňany na trati IV. C2. Návštěvníci budou mít možnost projít se ze stanice kolejištěm na počátek raženého tunelu, kde pro ně bude připravena projekce dokumentu o výstavbě tohoto úseku metra.



MHD v září 2006

Ing. Jan Přivora

Od soboty 2. září 2006 došlo v pražské městské hromadné dopravě k několika trvalým změnám.

Po dlouhodobé výluce tramvajové trati ve Střelničné ulici se obnovuje provoz linek č. 10, 17, 24 a 53 v úseku Kobylisy – Sídliště Dáblice a linky č. 25 v úseku Kobylisy – Vozovna Kobylisy. Linka č. 152 se zkracuje do trasy Kobylisy – Sídliště Čimice a ruší se náhradní doprava X-53 Kobylisy – Sídliště Dáblice.

Pro zajištění dopravní obsluhy nového justičního areálu v Praze 10 v ulici Na Míčáncích se linka č. 124 Kavkazská – Dvorce prodlužuje do trasy Želivského – Dvorce a polookružní linka č. 260 Jižní Město – Koh-i-noor – Jižní Město jede přes zastávku Na Míčáncích.

Nové spojení sídliště Barrandov s Jihozápadním Městem vzniká prodloužením linky č. 230 Sídliště Stodůlky – Řeporyjské náměstí v pracovní dny do zastávky Cháplínovo náměstí.

Na lince č. 240 Černý Most – Háje byl zaveden sobotní a nedělní provoz.

V pracovní dny je v provozu nová příměstská linka č. 330 Depo Hostivař – Koloděje – Újezd nad Lesy – Úvaly, žel. st. (dopravce Okresní autobusová doprava Kolín, s.r.o.), současně byly zrušeny některé spoje linky č. 229 Depo Hostivař – Koloděje.

Noční dopravu do Jesenice zajišťuje jedním spojem linka č. 606 Budějovická – Jesenice (dopravce Connex Praha, s. r. o.).



Aktuální opravy a údržba v metru

Jan Koutecký, Josef Čáslavský, jednotka Dopravní cesta Metro, služba Stavby a tratě

Foto: Jaroslav Kaše

Metro je zcela nepochybně nejrychlejší a nejvíce frekventovaný prostředek MHD v Praze. Aby mohlo být každý den přepraveno bezpečně, rychle a spolehlivě velké množství cestujících, je nutné, aby byla mimo jiné spolehlivá a funkční „dopravní cesta“, po které jezdí denně mnoho plně zatížených souprav metra. Po stránce stavebně-technické pod pojmem dopravní cesta rozumíme souhrnný celek, který tvoří kolejový svršek a spodek, mosty, tunely, různé účelové stavby a dále veškerá elektrotechnická, zabezpečovací a technologická zařízení, která jsou nezbytnou součástí tohoto celku.

Jednotka Dopravní cesta Metro (JDCM) se stará o správný chod a údržbu všech zařízení dopravní cesty. Součástí JDCM je služba Stavby a tratě, která v rámci své činnosti výše uvedeným způsobem obstarává stavebně-technickou část dopravní cesty metra – stanice, kolejový svršek a spodek, mosty, tunely a různé účelové stavby a dále zajišťuje pro tyto účely provoz nezávislých trakčních prostředků a tratové mechanizace.

Jednou z nejdůležitějších součástí dopravní cesty jsou koleje. Dobrý stav kolejí, tj. kolejového svršku, přívodní kolejnice a kolejového spodku, je zárukou bezpečného a spolehlivého provozu metra. Odbor měření a defektoskopie v rámci služby Stavby a tratě provádí v pravidelných intervalech měření geometrické polohy koleje a průjezdního průřezu. Na základě údajů zjištěných pomocí těchto měření služba Stavby a tratě zajišťuje odstranění příslušných závad. Mezi nejdůležitější povinnosti pracovníků služby Stavby a tratě – provoz Traťové hospodářství patří co nejodpovědněji dbát na to, aby svou pracovní a dohlédací činností:

- včas předcházeli možným závadám,
- zjištěné závady včas a co nejrychleji odstraňovali,
- nedopustili, aby se malé závady změnilly v závažná a nebezpečná poškození,
- věnovali odstraňování závad potřebnou pozornost.

Neméně důležitou součástí dopravní cesty jsou také tunely.

O údržbu tunelů se stará Provoz tunelů, který je také součástí služby Stavby a tratě. Největším problémem z hlediska údržby tunelů jsou průsaky agresivních vod do tunelového ostění. Prosakující voda negativně působí na konstrukci tunelového ostění a na další důležitá zařízení, která

se v tunelech nacházejí – vedení VKV, kabely trakčního vedení, elektrorozváděče, konstrukce kabelových lávek, na součásti kolejového svršku a další důležitá zařízení. Veškeré údržbové práce na kolejovém svršku a spodku a na přívodní kolejnici se mohou provádět pouze v noční přepravní výluce, v době, kdy je napájení přívodní kolejnice vypnuto, tj. v noci v časovém rozmezí přibližně od 1:00 do 3:30 hodin. V současné době probíhají na tratích metra kromě běžné údržby a oprav tyto práce většího rozsahu:

- výměna dřevěných pražců za betonové ve zkušebním úseku Dejvická – Hradčanská,
- jednopásová výměna ojetých kolejnic v úseku mezi stanicemi Invalidovna – Palmovka,
- zkracování boční hrany krytů PK pro zlepšení techniky měření nového měřicího vozu Plasser,
- sanační práce – výměna kolejového upevnění v úseku Zličín – Stodůlky v koleji č. 1,
- výměna pražců ve výhybkách zhlaví Depa Hostivař,
- oprava ocelových nástupištních hran ve stanicích metra,
- těsnění průsaků tunelového ostění,
- opravy větracích šachet metra.

Výměna dřevěných pražců za betonové ve zkušebním úseku Dejvická – Hradčanská

V nejstarších a nejdéle provozovaných úsecích pražského metra, tedy na lince A v úseku Dejvická – Náměstí Míru a na lince C v úseku Kačerov – Florenc jsou kolejnice upevněny k dřevěným pražcům, které jsou zapuštěny v betonovém loži. Po mnoha letech provozu dochází k jejich postupnému vysychání a velkému provoznímu opotřebení. Proto bylo rozhodnuto, že tyto pražce budou nahrazeny betonovými. V současné době provádí odborná firma náhradu dřevěných pražců za betonové ve zkušebním úseku Dejvická – Hradčanská. Pokud se tato použitá technologie osvědčí a dojde k jejímu schválení, bude následně uplatněna v dalších potřebných úsecích.

Jednopásová výměna ojetých kolejnic v úseku mezi stanicemi Invalidovna – Palmovka

Kolejnice, jakožto součásti kolejového svršku, jsou přímo pojižděny koly vlakových souprav. V důsledku velkého provozního zatížení dochází k výškovému a směrovému ojetí hlavy kolejnice a četným defektosko-



Detail na výměnu dřevěných pražců za betonové ve zkušebním úseku na trati A.

pickým vadám. Proto bylo nutno ve výše uvedeném úseku přikročit k výměně jednoho kolejnicového pasu v délce 237 m.

Zkracování boční hrany krytů přívodní kolejnice pro zlepšení techniky měření nového měřicího vozu Plasser

Napájecí přívodní kolejnice (dále PK) je z důvodu ochrany proti úrazu elektrickým proudem chráněna po celé délce příslušného úseku nevodivým ochranným krytem, a to v horní části a v bocích. Spodní část této kolejnice je obnažena a slouží jako styčná plocha pro sběrače elektrického proudu na vozových soupravách. Pro správnou funkčnost sběračů je nutné, aby přívodní kolejnice byla stabilní a v přesně stanovené geometrické poloze, kterou nový měřicí vůz zaměřuje a vyhodnocuje. Jednou z veličin geometrické polohy koleje je vzdálenost vnitřní hrany PK od osy koleje, kterou měřicí vůz zaměřuje pomocí laserového zaměřovače. Pro zajištění přesného zaměření se provádí podélné zkracování resp. seřezávání spodního okraje krytu PK o 10 mm. Seřezávání probíhá pomocí rotační kotoučové pily, která je přesně nastavena a připevněna k ručnímu pojízdnému kolejovému vozíku. Tím je zaručena rovnost a správnost řezu.

Sanační práce – výměna kolejového upevnění v úseku Zličín – Stodůlky v koleji č. 1

Jedná se o upevnění kolejnic v místě, kde kolejový spodek tvoří betonová nosná vrstva. Je třeba vyměnit staré nevyhovující kolejnicové upevnění, jehož stabilita byla narušena dlouhodobým působením příčných sil vzniklých vlivem velkého provozního zatížení.

Výměna pražců ve výhybkách zhlaví Depa Hostivař

V exteriérové části depa Hostivař tvoří nosnou vrstvu všech kolejí a výhybek šterkové lože. Kolejnice jsou zde připevněny pomocí klasického upevnění k dřevěným pražcům.

V současné době probíhá u vybraných výhybek výměna starých, vyhnílených a opotřebovaných dřevěných pražců za nové, opět dřevěné.

Oprava ocelových nástupištních hran ve stanicích metra

Oprava se provádí z důvodu utržení, případně deformace ocelové hrany nástupiště. Dochází tak k nebezpečnému vychýlení směrem do kolejíště a přiblížení se k obrysu vozidla.

Těsnění průsaků tunelového ostění

Provoz tunelů provádí vlastními silami vzhledem ke kapacitním a finančním možnostem pouze těsnění havarijních případů, kdy průsaková voda přímo ohrožuje provoz metra a hrozí nebezpečí z prodlení, dále se omezuje na organizované svedení průsakových vod do odvodňovacího systému



Sanace kolejového svršku na trati B.

metra. Průsaky mezi prstenci litinového ostění se řeší svedením vody pomocí různých klempířských prvků, svody z nehořlavého materiálu, případně odlehčujícími vrty. Tato opatření jsou pouze dočasná a nezabraňují negativním účinkům agresivních vod na konstrukce, ani nebrání samotnému zatékání průsakových vod.

Z kapacitních důvodů se většina těsnících prací provádí dodavatelsky.

Při hledání nevhodnějšího způsobu těsnění se vycházelo ze zkušeností při výstavbě metra IV. B, kde vybrané firmy předvedly svou technologii a použité materiály. Jako nejlepší se ukázala metoda dvojité bariéry, která se v současné době nejvíce využívá. Metoda spočívá v přespárování ostění a následném provedení injektáže v ložných a styčných spárách. Jako injektážní hmota se používá na základě zkušeností s již provedenými úseky plastická pryskyřice na bázi polyuretanu. Po injektáži průsaků se provede impregnační nátěr a následně druhý konečný nátěr v odlišné barvě.

Opravy větracích šachet a přilehlých vodorovných štol

Větrací šachty a štoly slouží k odvětrávání tunelů a udržování kvalitního vzduchu v prostorách metra. Nutnost provádění jejich oprav vyplývá ze skutečnosti, že tyto šachty a štoly byly často zhotovovány způsobem neodpovídajícím správné technologii a kvalita použitých materiálů nebyla dostatečná. Z těchto důvodů se zde vyskytují časté průsaky agresivních vod, které narušují zařízení instalovaná v šachtách – dochází ke korozi lezného oddělení, které pak nelze bezpečně používat, dále korodují kabelové lávky, suchovody, vzduchotechnická zařízení a tlakové závěry.

V zimním období voda zamrzá, vytváří ledové útvary, které brání uzavírání tlakového závěru a také bezpečnému přístupu

pro běžnou údržbu a případný zásah hasičů.

Ve vodorovných štolách dochází vlivem průsaků ke korozi ventilátorů, k poškození tlumících stěn, kabelových lávek, elektro-rozváděčů a jiných důležitých zařízení. Větrací šachty se na základě předchozích zkušeností v současnosti opravují provedením metalizolace. Tato technologie jako jediná dokáže zastavit pronikání průsakové vody s dostatečně dlouhou životností. Oprava spočívá ve vybudování ocelového izolačního prstence po obvodu šachty z plechů tloušťky 8 mm a následného zabetonování vzniklého prostoru mezi ostěním šachty a vlastním plechem. Současně po provedení metalizolace se provádí výměna lezného oddělení, oprava podlah a elektroinstalace šachty.

Závěrem dodáváme, že pro bezpečnost, spolehlivost a funkčnost dopravní cesty v metru je nezbytná celá řada dalších činností. Všechny tyto činnosti jsou zajišťovány vlastními silami nebo dodavatelským způsobem. V letošním roce byla přidělena službě Stavby a tratě na opravu a údržbu částka 162 milionů korun. Vzhledem k rozsahu a objemu činností byl požadavek několiknásobně vyšší.



Dva roky jezdíme do Ládví

Z podkladů DCM, PM, SVM zpracoval Ing. Viktor Baier

Foto: Viktor Baier

Jsou to dva roky, co byl zprovozněn nový úsek IV. C1 z Nádraží Holešovice přes stanici Kobylisy do Ládví. Tím byli z větší části uspokojeni obyvatelé Severního města, kteří zoufale volali po rychlém a spolehlivém spojení s centrální oblastí Prahy. Tento úsek je ze stavebního hlediska možné připomenout realizovaným unikátním podchodem pod dnem Vltavy metodou vysouvání tunelů vybetonovaných v jámě na trojském břehu v suchém doku a stanicí Kobylisy raženou jako jednodílný nebo dvoukolejný ražený tunel. Z technologií je to nové elektronické zabezpečovací zařízení, použití nové hliníkové přírodní kolejnice apod.

Při zprovoznění nového úseku musely být splněny všechny podmínky vydaného stavebního povolení. To se vydává pouze jako povolení prozatímního užívání nového úseku tratě C ke zkušebnímu provozu s cestujícími. Zkušební provoz byl stanoven na dva roky. Před jeho vypršením se musí vyhodnotit zkušební provoz tratě IV. C1 a teprve pak je podán návrh na vydání kolaudačního rozhodnutí. Zkušební provoz byl stanoven do 30. června 2006.

Stanice jsou hezké a září čistotou jako při slavnostním zahájení, pokud pomineme

útoky sprejerů. Problémem obou nových stanic je malá odolnost převažujícího obkladu stěn – keramických dlaždic proti graffiti. Tyto stěny nebyly v době zprovoznění opatřeny ochranným nátěrem proti graffiti, a proto dochází k jejich trvalému poškození. Do dnešní doby se proto graffiti odstraňovalo běžnými čistícími prostředky, což zanechává na těchto materiálech trvalé stopy. V letošním roce jsme získali finanční prostředky na důkladné odborné vyčištění a následnou ochranu proti graffiti. Specializovaná firma bude tyto práce provádět do 30. září. V případě nemožnosti vyčištění hloubkovým ani chemickým způsobem budou ve spolupráci se službou Staveb a tratí trvale poškozené dlaždice vyměněny za nové a následně také ochráněny. Následné čištění a údržbu stěn v obou stanicích bude po stránce graffiti zajišťovat specializovaná firma. Tímto se dosáhne lepších výsledků, než doposud. Obrovské prostory veřejných i služebních prostor stanic je pochopitelně nutno neustále udržovat, standardně zajišťovat očistu. Nové stanice tratě C byly, dle našeho názoru, postaveny kvalitně, bez závažnějších nedostatků. Podlahové plochy byly voleny s ohledem na co nejsnazší a nejefektivnější očistu. Projektanti akceptovali naše připomínky a prostory pro očistu, mycí mechanismy i ostatní nezbytné prostory situovali ve stanicích podle potřeb provozu. Při projektování stavební i technologické části stanic Ládví i Kobylisy byly zohledněny zkušenosti z provozu starších částí metra, stejně tak byly použity poznatky získané při obnově provozu po ničivých povodních. Nové „počítačové“ řízení jízdy a obrátů vlaků ve stanicích Ládví (ale i Nádraží Holešovice) ukazuje, jakým směrem se bude vyvíjet automatizace stavení jízdních cest pro vlaky závislé trakce a pro vlaky služební. Ten, kdo dodnes slouží ve starších stanicích na klasické „reléovce“, jen závidí, jakým obslužným komfortem jsou vybavena stanoviště samostatných provozních techniků. Za celé dva roky se navíc na zařízení vyskytlo minimum mimořádných událostí, minimum poruch. Obsluha staničního zabezpečovacího zařízení není jediným moderním technologickým prvkem, který využívá staniční personál ve stanicích Ládví a Kobylisy.

Obsluha staničního rozhlasu, kamerový dozor, signalizační a obslužné prvky eskalátorů, panely ovládání osvětlení, bezpečnostní tlačítka, požární signalizace, to vše jsou systémy s progresivní technologií, s moderním uspořádáním na stanovišti obsluhy a hlavně – sloužící bez závažnějších problémů.

Za závažný a dosud nevyřešený problém lze považovat opakované praskání podkladnic v kolejovém křížení před stanicí Ládví a praskání plastbetonových podpor a jejich odtržení od podkladového betonu kolejového svršku ve stejném místě. Musíme dodat, že kolejové křížení bylo



Po dvou letech stanice vypadají jako nové, například stanice Kobylisy. Bohužel vestibuly a venkovní stavby jsou terčem opakovaných útoků sprejerů.

naprojektováno v dispoziční sestavě, která ještě na metru nebyla použita a vlastní atypické kolejové křížení ještě nikdy nebylo pojížděno tak velkou zátěží v tak krátkých intervalech. Proto u tohoto souboru kolejového svršku bylo požádáno o prodloužení zkušebního provozu o jeden rok a zároveň se hledá optimální řešení daného problému do doby otevření nového úseku, kdy soupravy budou pokračovat v jízdě přímo. Z pohledu strojvedoucích se mnoho nezměnilo. Provoz ve stanici Ládví klade zvýšené nároky na strojvedoucí při řešení závad souprav (nemožnost odstavení vadné soupravy), a tím snadnější narušení grafikonu. To je způsobeno komplikovanějším obratem před stanicí. Tato situace je přechodná a byla určitým kompromisem při projektování IV. C1 – s otevřením nového úseku IV. C2 tento problém odpadne. Z hlediska souprav kromě vyššího počtu najetých kilometrů, a tím zkrácení časových intervalů mezi jednotlivými stupni údržby a samozřejmě zvýšení nákladů na údržbu, nepřišlo prodloužení tratě nic nového. Jsme dva roky od otevření nového úseku a dva roky před otevřením dalšího IV. C2. Na povrchu i v podzemí sídlištních celků severního okraje Prahy neustává stavební ruch, pro obyvatele těchto městských částí jistě velmi nepříjemná situace. Obyvatelé jsou omezeni v silniční i tramvajové dopravě, obtěžováni hlukem a prachem stavební činnosti. Převážná většina z nich však bere situaci s pochopením a těší se na rok 2008, rok otevření dalších tří stanic tratě C – Střížkov, Prosek a Letňany. Termín zprovoznění nových stanic linky C se blíží milovými kroky. Finišuje činnost projektových kanceláří, investorů, zintenzivňuje se práce dodavatelů stavebních celků i technologií. V procesu přípravy, projektování i realizace nové části pražského metra se plně angažují odborní pracovníci odborných služeb, a to zejména jednotky

Dopravní cesta Metro, stejně jako hlavní uživatelé stanic, tj. pracovníci jednotky Provoz Metro.

Dokončovací práce na novém úseku ovlivní i provoz v provozované části metra. V současnosti všichni zainteresovaní doladují přípravu na postupné výluky staničních a odstavných kolejí ve stanici Ládví.

V čase letních prázdnin bylo realizováno propojení stanice Ládví na traťové tunely směrem k budované stanici Střížkov. Toto propojení, kromě jiného, umožňuje budovat nezbytné kabelové trasy, jízdy pracovních vlaků z depa Kačero a zavážení materiálu „po kolejích“ do nových stanic.



Výstavba metra IV. C2

Ing. Pavel Krejčí, IDS

Nový provozní úsek trati C metra navazující na současnou konečnou stanici Ládví a vedoucí do Letňan nabírá stále více podobu blízkou provozované trati.

V ražených částech stavby je dokončeno definitivní ostění. Ke konečné podobě stavby přispívá i pokročilá fáze realizace kolejových betonů. Ty jsou na stavbě IV. C2 vybaveny v místech s předpokládaným největším přenosem negativních účinků provozu metra na okolní zástavbu antivibračními opatřeními. Konstrukci kolejového svršku, tedy vlastní koleje a kolejové betony, doplňují antivibrační rohože. Při návrhu těchto úseků vycházel projektant ze zkušeností a provozního měření předchozí etapy výstavby, nyní již provozované části metra, úseku IV. C1 Nádraží Holešovice-Ládví.

V návaznosti na realizaci kolejových betonů probíhá postupně montáž kolejového svršku. Ten je rozhodující konstrukcí nejen

pro budoucí provoz metra, ale i pro potřeby výstavby trati. První úseky realizovaného kolejového svršku můžeme již nyní vidět v traťových úsecích mezi stanicemi Střížkov a Prosek.

Stavba provozního úseku IV. C2 se již přímo dotkla provozované části trati C ve stanici Ládví. Dosavadní pevné oddělení obou úseků, tvořené ukončující železobetonovou stěnou stavby trati IV. C1, bylo nahrazeno dočasnou konstrukcí vrat. Pod nimi je vidět pokračování kolejí směrem do budovaného úseku. Je to předzvěst budoucího propojení trati C do Letňan a zároveň, v krátké budoucnosti, dopravní cesty provozního úseku IV. C2.

Na povrchu se stále konkrétněji rýsuje tvar stanice Střížkov, která bude odvážnou kombinací ocelové konstrukce a skleněného opláštění architekta Patrika Kotase. Stejně tak se rýsují budoucí obrysy nadzemních objektů trati na dalších stanicích – Prosek a Letňany. Na stanici Letňany postupně mizí veřejnosti tolik diskutované „Krkonoše“, tedy meziskládky vytěženého materiálu ze stavby, který se postupně, po úpravě drčením, používá pro zpětné zásypy. Tím také vzniká prostor pro výstavbu budoucího terminálu autobusů MHD a příměstské dopravy a parkoviště P+R.

Pokračující realizace stavby umožňuje postupně odstraňovat nutná opatření, která mají, i přes veškerou snahu o jejich minimalizaci, negativní vliv na život města. Nyní je to především obnovení provozu tramvajové trati v ulici Střelnická a komunikací v oblasti křižovatky Střelnická-Davidkova. Stejně tak jsou postupně odstraňována dopravní opatření v oblasti Proseku. Výstavba provozního úseku IV. C2 metra tak postupně začíná přinášet první vlivy zlepšení kvality života, které Praze metro rozhodně poskytuje.



Nový způsob stravování zaměstnanců

Jitka Koubková

Dnem 2. 10. 2006 bude zahájen zkušební provoz výdeje mražené stravy v prostorech stanice metra Muzeum (m. č. 217), vstup do služebního prostor za místností provozních zaměstnanců ve vestibulu.

Cena jedné porce mražené stravy je 45 Kč, úhradu lze provádět hotově nebo poukázkami Ticket restaurant. Při platbě poukázkami se bude vracet celá částka do její hodnoty.

Výdejní doba je pondělí – pátek 6.00–8.00, 11.00–13.00 a 17.00–19.00 hodin.

Své připomínky a náměty předávejte na e-mail koubkova@dpp.cz nebo tel. 99/2402. Prodej mražené stravy je další z možností stravování. Věříme, že budete spokojeni.



Prověrky BOZP v roce 2006 – nadzemní objekty

Ing. Jana Janatková, vedoucí oddělení BOZP

Ve dnech 14. března až 27. dubna proběhla v souladu s PGŘ č. 8/2006 první část prověrek BOZP, která obsáhla všechny nadzemní objekty Dopravního podniku. Druhá část prověrek se uskuteční ve dnech 3. října až 7. listopadu a bude se týkat kontroly podzemních objektů, to znamená stanic a technických center metra.

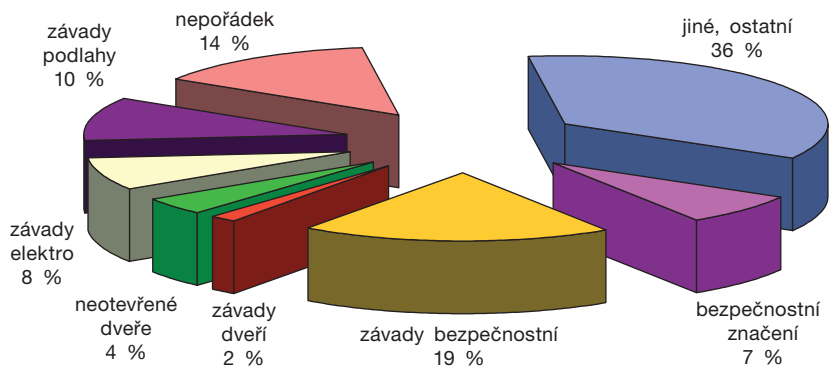
V rámci kontroly nadzemních objektů bylo zjištěno 241 závad v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Tato hodnota nezahrnuje závady nalezené při kontrole rekreačních objektů a letních dětských táborů, je však možné je spolu s ostatními výsledky jednotlivých kontrol nalézt na intranetových stránkách BOZP na adrese: <http://authors/BOZP/Proverky.htm>, kde je publikována rovněž obsáhla dílčí zpráva z prověrek BOZP. Pro čtenáře DP-KONT@KTu, kteří nemají přístup k podnikovému intranetu, si dovoluji shrnout následující fakta, která vyplynula z jarní kontroly pracovišť.

Kategorie závad	Předmět závad	Počet závad	%
1	bezpečnostní značení	18	7,5
2	závady bezpečnostní	46	19,1
3	závady dveří	4	1,7
4	neotevřené dveře	10	4,1
5	závady elektro	19	7,9
6	závady podlahy	25	10,4
7	nepořádek	33	13,7
8	jiné, ostatní	86	35,7
Celkem		241	100,0

Koláčový diagram i výše prezentovaná tabulka zobrazují procentuální i početní zastoupení závad zaznamenaných při prověrkách BOZP. Prvenství v tomto roce dosahuje se svými 36 % kategorie „jiné, ostatní“, téměř jednou pětinou je zastoupena kategorie „závady bezpečnostní“ a třetí místo se 14 % zaujala kategorie „nepořádek“.

Nejčastějšími závadami kategorie „jiné, ostatní“ jsou chybějící udání nosnosti regálů, neoznačené dveře, neoznačené, nepověšené nebo nedoplněné lékárny, chybějící okopové lišty a zábradlí, výtluhy v podnikových vozovkách a celá řada stavebních závad (omítky, obklady, střechy, ploty, zdivo, odpady). Mezi nejčastěji zaznamenané bezpečnostní závady letos patřily nedostatky na bruskách, vzdutá nebo poškozená lina a podlahy, nevhodně uspořádaný pracovní prostor na pracovišti, absence značení schodů, přisvětlení točivých strojů, bezpečnostních tabulek

Celkový přehled závad podle kategorie závad



a podobně. Třetí nejčetnější kategorie, a to „nepořádek“, zaznamenala nezměrnou potřebu obecného úklidu na pracovišti, tentokrát však ze strany zaměstnanců, nikoliv úklidových firem. Je až s podivem, co se dá během 1 roku nashromáždit „potřebného“ harampádí. Vesměs všechny závady souvisely s odklizením a vyklizením konkrétních prostor nebo nepořádku jako takového.

Ve srovnání s uplynulým rokem 2005 došlo nejen k mírnému nárůstu závad, ale také ke změnám v početním zastoupení jednotlivých závad. Z níže uvedené tabulky je patrný výrazný nárůst zastoupení kategorie „jiné, ostatní“ a „závady bezpečnostní“, naopak nezanedbatelný je pokles výskytu kategorií „závady elektro“, „bezpečnostní značení“ a „nepořádek“.

Kategorie závad	Předmět závad	Počet závad 2005	Počet závad 2006
1	bezpečnostní značení	28	18
2	závady bezpečnostní	37	46
3	závady dveří	11	4
4	neotevřené dveře	10	10
5	závady elektro	38	19
6	závady podlahy	25	25
7	nepořádek	49	33
8	jiné, ostatní	38	86
Celkem		236	241

Srovnáme-li výsledky letošní kontroly BOZP v kategorii „nepořádek“ s uplynulou prověrkou nadzemních objektů, je možno s uspokojením konstatovat, že došlo ke snížení četnosti této kategorie o 33 %. Nejčastějším nedostatkem bylo zjištění nepořádku na pracovišti, nutnost vyklidit

nepotřebné věci, uspořádat materiál a zpřístupnit prostory před regály, elektrickými rozvaděči apod. V porovnání s předchozím obdobím není možno přikládat vinu úklidovým firmám, neboť pojetí nepořádku je v tomto případě míněno jako nedostatek jednotlivých zaměstnanců pracujících na daném pracovišti.

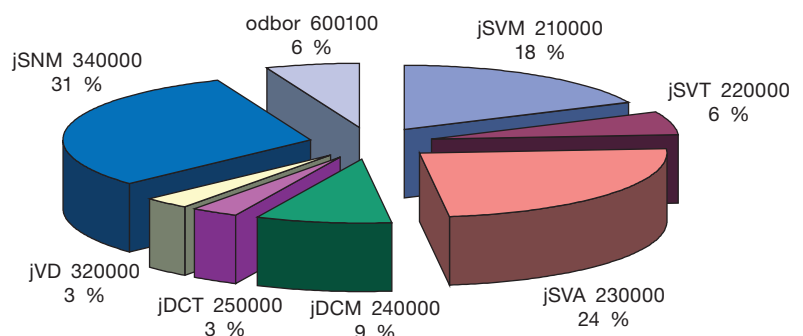
Závěrem lze konstatovat, že první část prověrek BOZP v roce 2006 proběhla bez větších organizačních problémů a s hojnou účastí zástupců odborových organizací. Bylo shledáno 241 závad, z toho v 10 případech se jednalo o nezpřístupněné prostory, ať už odborových organizací, nebo předané nájemci či jinému uživateli bez aktuálního označení odpovědného útvaru na dveřích.

Z nalezených závad lze usuzovat, že se zlepšila úroveň pořádku na pracovištích a ve společných prostorách, ale zároveň došlo k výraznému nárůstu kategorie závad „jiné, ostatní“, která v sobě skrývá především závady stavebního charakteru. Pro vysoké finanční nároky na odstranění některých závad byly tyto zaznamenány bez uvedení termínu odstranění a předloženy poradě vedení jako součást dílčí zprávy o prověrkách nadzemních objektů, abychom tak mohli apelovat za oblast bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na nalezení rezervních finančních zdrojů pro tyto stále odkládané investice.

Podrobný přehled všech zjištěných závad je publikován na stránkách BOZP na adrese: <http://authors/BOZP/Nález2006-jaro.xls>, data o průběžném odstraňování závad je možno nalézt na adrese: <http://authors/BOZP/SOU-HRN2006.xls>.



Zastoupení jednotek (odborů) na celkovém počtu závad kategorie „nepořádek“



Přepavní kontrola v 1. polovině roku 2006

Josef Hocek,
vedoucí odboru Přepavní kontrola

První polovina roku 2006 byla z pohledu vedení přepavní kontroly vzhledem k úkolům, které byly na revizory kladeny, velmi náročná. Pojďme se ve stručném souhrnu ohlédnout za činnost přepavní kontroly v prvním pololetí.

Již konec roku 2005 zaznamenal zvýšenou aktivitu ve spolupráci přepavních kontrolorů s městskou policií a Policií České republiky, vedenou snahou o posílení bezpečnosti a prevence kriminality v provozu PID. Tato aktivita pokračovala i v prvním pololetí roku 2006. A tak za zmínku stojí nastínit přehled těchto společných akcí za prosinec 2005 a leden 2006. Uskutečnilo se jich 23 na 157 stanovištích při účasti 690 revizorů a 305 policistů.

Na začátku roku byly přehodnoceny i počty revizorů, které Dopravní podnik zaměstnával, a tak na základě výběrového řízení, dvou kurzů a závěrečných zkoušek byl od 20. dubna 2006 navýšen stav revizorů přibližně o 30 % na celkem 151, což je nejvyšší počet revizorů v historii Dopravního podniku. Zájem o tuto práci byl velký, neboť se přihlásilo přes 900 uchazečů, z kterých se fyzicky přišlo prezentovat 650. Výběrového řízení se mimo personalisty a vedení přepavní kontroly zúčastnil i psycholog. Nakonec bylo po závěrečných zkouškách vyřazeno 33 nových revizorů, kteří posílili řady pracovníků přepavní kontroly. V této souvislosti došlo na pracovišti přepavní kontroly k úpravě pracovní doby v blokové pokladně pro revizory i doplňkové pokladně pro veřejnost. Zároveň se přizpůsobila i pracovní doba na pracovišti námitek, stížností a reklamací cestujících tak, aby vyhovovala především našim zákazníkům.

Pohled do statistiky výsledků přepavní kontroly za prvé pololetí tohoto roku je jednoznačný. Vzhledem k navýšení počtu revizorů bylo zkontrolováno zhruba o 600 000 cestujících více než ve srovnatelném období minulého roku a zároveň bylo uloženo přibližně o 3 300 postihů navíc. Zároveň je nutné zdůraznit, že s podstatným zvýšením počtu revizorů dochází i ke zvýšení počtu zjišťovaných nevymahatelných případů, u kterých je vymáhání zaplacení přírážky velmi problematické či nemožné. Kategorie problematických cestujících, kteří se placení vyhýbají všemi možnými způsoby, a současná legislativa neumožňující jejich účinný postih, je největším problémem v práci přepavní kontroly a tento problém nevyřeší, bohužel, ani několikanásobné navýšení počtu kontrolorů.

Přehled činnosti přepavní kontroly za I. pololetí roku 2006:

Počet zkontrolovaných cestujících	přibližně 3,4 milionu
Počet uložených přírážek	celkem 133 899
Počet přírážek zaplacených na místě kontroly	50 894 (38 %)
Počet napadení revizorů cestujícími	26
Počet mimořádných hromadných kontrolních akcí s policií	76
Vybráno na postizích ve spolupráci s advokátní kanceláří	54,2 milionu Kč



Vzdělávání zaměstnanců Dopravního podniku s podporou Evropského sociálního fondu

Ing. Jarmila Macková, Jana Červenková

Evropský sociální fond (ESF) je jedním ze čtyř strukturálních fondů, kterými Evropská unie (EU) podporuje politiku soudržnosti. Tato politika je zaměřena na odstraňování rozdílů v sociálním a ekonomickém postavení mezi jednotlivými regiony v rámci EU. Primárním posláním ESF je rozvíjení zaměstnanosti, snižování nezaměstnanosti a podpora sociální integrace.

Děje se tak prostřednictvím rozvoje lidských zdrojů, tedy zejména podporou vzdělávání, modernizace služeb zaměstnanosti, spolupráce mezi vzdělávacími a výzkumnými institucemi. Podrobné informace o Evropském sociálním fondu lze získat na internetové adrese www.esfcr.cz.

Na základě jednotného programového dokumentu pro CÍL 3 regionu NUTS II, kterým je poskytována podpora rozvoji lidských zdrojů na území hlavního města Prahy s využitím prostředků Evropského sociálního fondu, požádal odbor Výchova a vzdělávání zaměstnanců v roce 2005 o finanční podporu ze strukturálních fondů EU na projekt „Rozvoj manažerů střední úrovně a zvyšování znalostí zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti v oblasti IT“.

Projekt se týká:

Vzdělávání manažerů střední a vyšší úrovně v oblasti manažerských dovedností. Program je zaměřen zejména na problematiku vedení zaměstnanců, komunikaci včetně řešení konfliktních situací, motivaci a hodnocení zaměstnanců. Cílem je zajištění efektivního řízení organizace prostřednictvím kvalifikovaných manažerů, kteří budou zárukou vysoké a stabilní úrovně.

Školení zaměstnanců v oblasti informačních technologií. Školení bude zaměřeno zejména na produkty MS Office. Cílem bude zvýšení počítačových znalostí a dovedností zaměstnanců, zejména v oblasti kancelářského software a adaptability



zaměstnanců na změny v oblasti technologických podmínek.

Žádost o finanční podporu byla schválena v březnu 2006. Z celkového počtu 80 hodnocených žádostí se projekt Dopravního podniku umístil na 6. místě se ziskem 72 bodů (pro srovnání nejúspěšnější žadatel získal 77 bodů). V květnu 2006 byla podepsána Dohoda o poskytnutí příspěvku na uvedený projekt. V současné době již proběhlo výběrové řízení na dodavatele výše uvedených školení, respektive kurzů. Vlastní realizace se uskuteční v období září 2006 až květen 2008.

Program vzdělávání manažerů je určen konkrétní cílové skupině – vedoucím jednotek, jejich zástupcům, vedoucím odborů přímo řízených odbornými řediteli, vedoucím provozoven a služeb atd. Účastníci, kterých se bude program vzdělávání týkat, budou o organizaci kurzů informováni individuálně. Cílovou skupinou programu vzdělávání v oblasti IT jsou ti zaměstnanci Dopravního podniku, kteří potřebují ke své práci získat nové znalosti, nebo se potřebují v oblasti IT zdokonalit. Organizace těchto kurzů bude zajišťována standardním způsobem: Zájemci o školení se mohou přihlašovat tak, jak tomu bylo v minulém období. Vyplněnou šablonu „Žádost o zajištění školení výpočetní techniky“, umístěnou ve veřejných složkách/šablonách dokumentů/šablonou obecné, odsouhlasenou přímým nadřízeným zaměstnancem, předají jednotce IT. Následně bude požadavek zpracován a zaměstnanec bude vyrozuměn o termínu konání kurzů.

Předmětem výuky IT bude tato nabídka školení:

Základy Windows a Microsoft Outlook v rozsahu 2 dny

Základy Microsoft Word v rozsahu 4 dny

Základy Microsoft Excel v rozsahu 4 dny

Pokročilí Microsoft Word v rozsahu 4 dny

Pokročilí Microsoft Excel v rozsahu 4 dny

Makra Word v rozsahu 4 dny

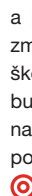
Makra Excel v rozsahu 4 dny

Microsoft PowerPoint v rozsahu 2 dny

Microsoft Access v rozsahu 4 dny

Tvorba www stránek v rozsahu 4 dny

Veškeré informace o realizaci projektu a průběhu vzdělávání (včetně případných změn, například ve způsobu objednávání školení IT) z obou programových oblastí budou k dispozici a průběžně aktualizovány na intranetových stránkách Dopravního podniku.



Dětský tábor Rustonka

Petr Fenik, Jaroslav Knytl

V letošním roce ve dnech 1. 7. – 15. 7. 2006 uspořádal ZV DP-ED Letní dětský tábor na chatě Rustonka ve Velké Úpě.

Program tohoto tábora byl zaměřen na horskou turistiku a pro starší děti, které mají horská kola, na cykloturistiku. O cykloturistický oddíl se staral hlavní vedoucí tábora Petr Fenik a oddílový vedoucí Lukáš Novotný. Mimo jiné s oddílem navštívili Hnědý vrch, Pražskou boudu, Ekofarmu „SOSNA“, kde je možnost občerstvení



ekoprodukty vlastní výroby. Společná část programu byla tvořena sportovními hrami, celotáborovou hrou, karnevalem a výlety jako např. Spálený mlýn, Janovy boudy a Malá Úpa.

Počasí nebylo zcela ideální, letošní extrémní vedra i na horách byla nepříjemná, ale i tak jsme vystoupali na Sněžku a zpět jsme se vrátili přes „Luční“ a „Výrovku“. Nejzajímavějším momentem tábora byla návštěva ZOO Dvůr Králové nad Labem. Závěrem bych rád poděkoval za dobrou práci a porozumění dětem, všem zúčastněným vedoucím a zvláště za podporu ZV DP-ED a personálu chaty, který nám při organizaci tábora vyšel vstříc.



Představenstvo projednalo

-red-

Od posledního vydání DP-KONT@KTu se představenstvo sešlo na dvou zasedáních, a to 17. července a 14. srpna, na kterých kromě majetkoprávních záležitostí společnosti projednali následující materiály:

Zpráva o hospodaření a kalkulace nákladů MHD za 1. čtvrtletí 2006. Představenstvo schválilo hospodaření Dopravního podniku

hl. m. Prahy, akciové společnosti za první pololetí 2006.

Stanovení organizace zabezpečení požární ochrany. Členové představenstva odsouhlasili vydání novely směrnice generálního ředitele – Stanovení organizace zabezpečení požární ochrany.

Rozbor nehodovosti. Představenstvo bylo seznámeno s rozbořem nehodovosti za měsíce červen a červenec 2006.

Informace o návrhu osnovy vyhodnocení dosavadního průběhu a výsledků Transformačního projektu Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Členové představenstva vzali na vědomí návrh osnovy a uložili generálnímu řediteli zpracovat vyhodnocení a výsledky TP do konce měsíce září.

Poskytnutí půjčky pro zajištění redislokace Pražské strojírny, a. s. Představenstvo schválilo poskytnutí překlenovací půjčky ve výši 60 mil. Kč Pražské strojírny, a. s. se splatností do konce roku 2006.

Členům představenstva je pravidelně předkládána informace o aktuální situaci v cash flow.



Školní linky 2006/2007

Ing. Jan Přivora

Prázdniny jsou již za námi, a tak přinášíme přehled školních linek provozovaných v právě zahájeném školním roce.

Ve školním roce 2006/2007 jsou provozovány školní linky č. 551 až 555, 557 až 565 a 567 až 571. V minulém školním roce byla od 9. listopadu 2005 zavedena linka č. 569 Benice – Picassova (1 spoj ráno TAM), od 1. listopadu 2005 byla prodloužena linka č. 570 do trasy Pitkovice – Picassova a zaveden na ní odpolední spoj v trase Sídliště Petrovice – Pitkovice. Od 9. května 2006 je v provozu linka č. 553 U Slunce – Škola Dubeč (1 spoj ráno TAM, 2 spoje odpoledne ZPĚT). K 1. červenci 2006 byly zrušeny linky č. 556 Za Horou – Škola Kyje a 566

Škola Kolovraty – Picassova, ke 4. září 2006 byl zrušen odpolední spoj linky č. 570.

V souvislosti s rekonstrukcí školy ve Weberově ulici je od 4. září do 30. října 2006 linka č. 565 vedena ze zastávky Weberova zpět přes Kavalírku a Klamovku do zastávky Nad Klamovkou, v úseku Weberova – Nad Klamovkou jedou dva posilové spoje. Výstavba kanalizace v Šáreckém údolí je důvodem dočasné změny trasy linky č. 555 Na Mlýnku – Žákovská a zavedení linky č. 573 Žezulka – Žákovská od 4. září do 31. října 2006. S rekonstrukcí Broumarské ulice souvisí dočasné zkrácení linky č. 557 do trasy Dolní Počernice – Jiráskova čtvrť a linky č. 559 do trasy Jahodnice II – Jiráskova čtvrť od 4. září do 31. října 2006. Současně se zřizuje náhradní linka číslo 703 Černý Most – Nádraží Kyje – Žárská.

Následující přehled zahrnuje provoz školních linek ke dni 4. září 2006. V závorce za názvem zastávky jsou uvedeny časy odjezdu nebo příjezdu.

- 551 Opatov (7.40) – Brechtova (7.44)
 - 552 Náměstí Míru (7.40) – Karlov (7.47)
 - 553 U Slunce (7.37) – Škola Dubeč (7.45); Škola Dubeč (11.50, 12.50) – U Slunce (11.58, 12.58)
 - 554 Ronešova (7.50) – Sídliště Lehovec (7.55)
 - 555 Na mlýnku (7.28) – Žákovská (7.44)
 - 557 Dolní Počernice (7.20) – Jiráskova čtvrť (7.33)
 - 558 Bazovského (7.17) – Nádraží Veleslavin (7.43)
 - 559 Jahodnice II (7.26) – Jiráskova čtvrť (7.33)
 - 560 Bílá hora (7.30) – Na Okrají (7.42)
 - 561 Sídliště Zbraslav (7.17) – Velká Chuchle (7.40)
 - 562 Sídliště Rohožník (6.59) – Smržovská (7.08) – Čertousy (7.28) – Horní Počernice (7.36); Horní Počernice (14.05) – Čertousy (14.12) – Smržovská (14.32) – Sídliště Rohožník (14.41)
 - 563 Divoká Šárka (7.35) – Červený vrch (7.40)
 - 564 Sídliště Rohožník (7.15, 7.23, 7.30) – Hulická (7.23, 7.31, 7.38); Polesná (12.45, 13.40, 14.02) – Sídliště Rohožník (12.51, 13.46, 14.08)
 - 565 Stadion Strahov (7.25) – Weberova (7.36, 7.38, 7.40) – Nad Klamovkou (7.42, 7.44, 7.46)
 - 567 Habrová (7.33) – Olšanské nám. (7.41)
 - 568 Sídliště Zličín (7.35) – Za Slánskou silnicí (7.43)
 - 569 Benice (7.39) – Picassova (7.45)
 - 570 Pitkovice (7.22) – Picassova (7.45)
 - 571 Správa soc. zabezpečení (7.30) – Škola Radlice (7.40)
 - 573 Žezulka (7.37) – Žákovská (7.47)
 - 703 Černý Most (7.28) – Nádraží Kyje (7.40) – Žárská (7.47)
- Uvedené linky jsou v provozu pouze ve dnech školního vyučování a jsou přednostně určeny pro žáky 1. stupně základních škol.



Nová tramvajová trať na obzoru

Text: Ing. David Dohnal

Foto: Útvar rozvoje hl. m. Prahy

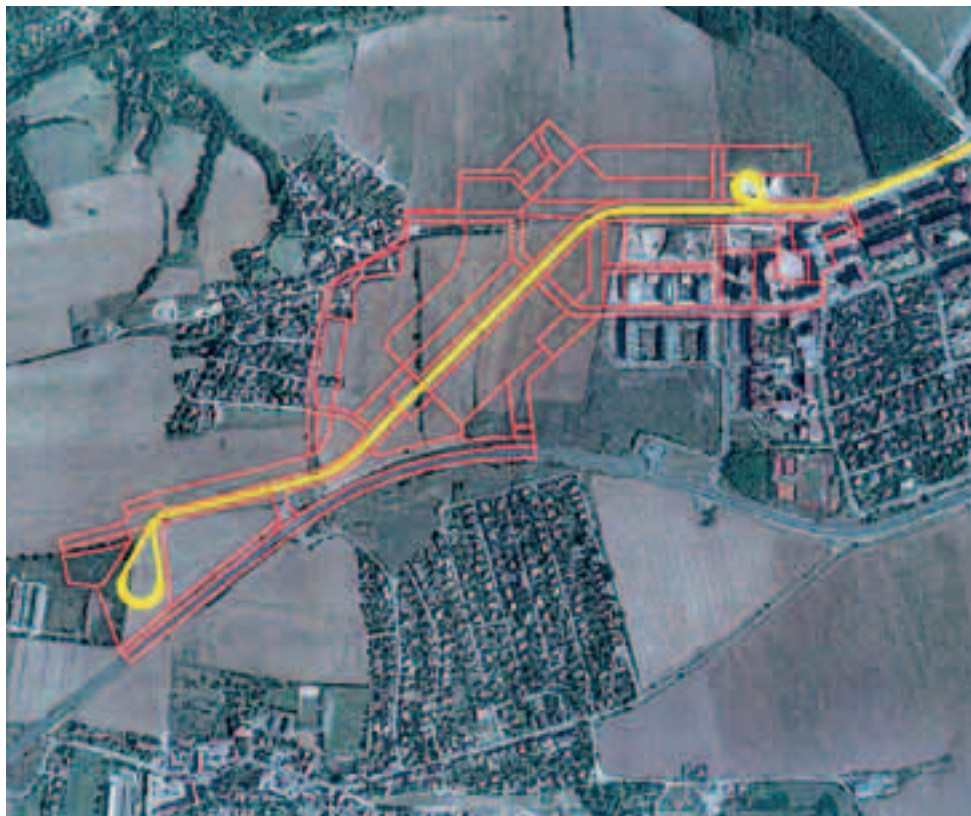
Koncem letošního roku uplynou tři roky od zprovoznění tramvajové tratě Hlubočepy – Barrandov. Je možné, že za další tři roky již bude ve výstavbě její pokračování ve směru do Slivence.

Z oblasti předpokládaného rozvoje tramvajové sítě měli čtenáři možnost se v posledním roce všeobecně seznámit se studijně prověřenými tramvajovými tratěmi v článku „Významné strategické projekty na přelomu roku“ (DP-KONT@KT 2/06) a v článku „Prodloužení tramvajové trati v Radlické“ (DP-KONTAKT 10/05). Kromě této tramvajové tratě je v pomyslném startovním poli nejdále tramvajová trať Barrandov – Holyně – Slivenec, u které je v současné době již objednáno zpracování dokumentace pro územní řízení.

Rozsah území, které by mělo být touto tramvajovou tratí obsluhováno, je vymezen na západě Pražským okruhem, na severu okrajem přírodního parku Prokopské a Dalejské údolí, na východě tvoří hranici svahy nad Velkou a Malou Chuchlí a na jihu pak čára kopírující jižní okraj zástavby Slivence. Kromě vysokopodlažní zástavby jižně při stávající smyčce Barrandov a drobné zástavby v oblasti Holyně a Slivence je dnes na většině území v bezprostředním pásu podél budoucí tramvajové tratě pole. V krátké budoucnosti však dojde nejen k dostavbě západního okraje Barrandovského sídliště, ale i k rozsáhlé výstavbě ve Slivenci po obou stranách ulice K Barrandovu, mezi historickým jádrem Slivence a Pražským okruhem a k dostavbě rodinných domků v Holyni. V budoucnu by tak mělo dojít na výše vymezených lokalitách k nárůstu počtu obyvatel téměř o 10 tis. osob.

Z Barrandova do Slivence

Začátek doporučené varianty nové tramvajové trati navazuje na stávající zastávku Sídliště Barrandov u dnešní tramvajové smyčky. Její pokračování ulicí Werichovou kříží budoucí prodloužení ulice Wasser-mannovy. V této souvislosti je nutné poznamenat, že všechna křížení tramvajové trati s vozovkami byla zvolena úrovňová, a to zejména vzhledem k malým zátěžím na budoucích komunikacích v sídlišti. Dále trasa vede cca 300 m přímým směrem podél rozestavěné vozovky na severní straně objektu Kaskády. Za severozápadním rohem objektu Kaskád se trasa stáčí levostranným obloukem šikmo přes dnešní pole ve směru na volný prostor jižně od Holyně a severně od ulice K Barrandovu. Zástavba v prostoru oblouku bude vytvářet náměstí.



Hned za obloukem je první tramvajová zastávka s pracovním názvem **Kaskády** s dvojicí vstřičných nástupišť. Následuje přibližně 400 m dlouhý přímý úsek mezi bloky plánované zástavby s dvěma úrovňovými kříženími komunikační sítě. Šířka uličního prostoru mezi fasádami domů se předpokládá 34 m a tramvajová trať by měla být vedena v ose komunikace. Před koncem zástavby a přímého úseku bude umístěna druhá tramvajová zastávka, pracovníě nazvaná **Holyně**. Na konci přímého úseku křížuje tramvajová trať novou komunikaci odbočující do Holyně. Za odbočkou komunikace do Holyně se trasa tramvajové tratě stáčí pravostranným obloukem západním směrem do volného prostoru mezi Holyní a ulic K Barrandovu. V místě dnešní křižovatky ulic K Barrandovu a U Náhonu bude provedeno nové komunikační propojení páteřní sídlištní komunikace s ulicí K Barrandovu. Trať pokračuje přímým směrem přibližně 200 m. Na konci tohoto úseku se trasa stáčí levostranným obloukem do prostoru tramvajové smyčky. Zde bude umístěna třetí zastávka, pracovníě nazvaná **Slivenec**. Příchod k zastávce ze strany od Slivence bude navazovat na stávající podchod pod ulicí K Barrandovu. Výstupní i nástupní ostrůvek konečné zastávky Slivenec je navržen uvnitř smyčky, délka ostrůvků umožňuje zastavení dvou tramvajových souprav. Za zastávkou se koleje rozvíjejí do tří větví s kapacitou odstavů odpovídající stávající smyčce Barrandov, tedy 3 odstavy na vnější a prostřední koleji a 4 odstavy na koleji vnitřní. Toto uspořádání smyčky umožňuje

výhodnou přestupní vazbu mezi tramvajemi a autobusy MHD. Smyčka je umístěna v zářezu.

Dořešit pár problémů

V průběhu připomínkového řízení ke zpracovaným studiím byl většinou připomínkujícími vysloven zásadní nesouhlas s okružními křižovatkami, které byly navrženy u některých křižovatek tramvajové tratě s příčnými komunikacemi. Zásadním problémem zůstává problematika tramvajových smyček. Stávající tramvajová smyčka na sídlišti Barrandov byla realizována jako dočasná s tím, že po prodloužení tramvajové trati bude zrušena. Kapacita smyčky je při současném ukončení čtyř linek plně vytížena. Při postupném naplňování rozvojových ploch by však jednorázový přesun všech linek do nového ukončení nezaručoval potřebnou efektivitu provozu. To je dáno tím, že hustota zástavby a hodnoty využití území ve směru na západ postupně klesají. Tím klesá i potřebná efektivita provozu koncového úseku tramvajové trati. Z tohoto důvodu se předpokládá, že v časově omezené etapové provozní fázi mohou být současně využívány obě tramvajové smyčky v režimu pásmování. Doufejme, že všechny zmiňované problémy budou zdárně vyřešeny a najdou se i finanční prostředky pro včasnou realizaci této tratě. Mohlo by tak dojít v Praze k ojedinělé situaci, kdy rozsáhlá bytová zástavba bude dokončena ve stejném časovém horizontu jako tramvajová trať zajišťující její obsluhu.



Současná výlučka dvou vozoven

Text: Ing. Jan Šurovský, Ph.D.

Foto: Daniela Kočí

Uzavřít nějakou vozovnu vždycky byl, je a bude veliký malér. Taková událost byla dříve téměř nemyslitelná. Vždy byl hledán a obvykle nalezen způsob jak vozovnu udržet v provozu, většinou za využití různých provizorií, jízdy po nesprávné koleji a jiných opatření.

Připomeňme v této souvislosti řadu provizorií při stavbě dnešní Evropské ulice v roce 1967, vrcholným dílem pak byla provizorní tramvajová trať Motol – Vypich ve druhé polovině 70. let 20. století. Od té doby se zvyky poněkud změnily, ale pořád se dařilo koncentrovat uzávěry vozoven do prázdninových měsíců. Postupem tak došlo na všechny vozovny s výjimkou Strašnic, které mají napojení do dvou směrů a vždy alespoň jeden vjezd zůstává v provozu. Napojení do dvou směrů má i Hloubětín, ale při časté uzavírci úseku Balabenka – U Balabanky musí hledat útočiště jinde, jako například vloni na jaře. Tehdy vozovna Hloubětín působila dílem v mateřské vozovně (vypravovala okružní linky Lehovec – Balabenka – Lehovec), z větší části však vypravovala z Ústředních dílen a Pankráce. Po prázdninách 2005 pak byla úplná uzávěra vozovny Kobylisy. To vše kladlo na jednotku Provoz Tramvaje a Správa vozidel Tramvaje velice náročné úkoly. Velmi zajímavé se vyvinula situace i letos. Poměrně jasná byla uzávěra vozovny Žižkov; rekonstrukce křižovatky a navazujících úseků na Ohradě je letošním stěžejní akcí na poli oprav a rekonstrukcí tramvajových tratí. Řidiči, vozy i výkony se kompletně přesunuly do Hloubětína. Dále se letos předpokládaly výluky vozovny Pankrác (v letních měsících) a vozovny Vokovice v listopadu. Z výluky vozovny Vokovice tentokrát sešlo, akce se omezila jen na lokální opravy smyček Divoká Šárka a Červený vrch. Nakonec od 8. července do 29. července proběhla výlučka vozovny Pankrác. Tato vozovna „trpí“ výlukami velice často. V devadesátých letech byla důvodem rekonstrukce trati v ulici Na Veselí, včetně smyčky před vozovnou. V létě roku 2002 se rekonstruoval trojúhelník Nuselská – Vladimírova a již dva roky poté došlo k další výluce. Ta byla způsobena úplnou rekonstrukcí dvora, což je velmi pádný důvod, navíc byla zdařile koordinována s výlukou Výtoně, čímž se velká část výkonů přesunula do „vozovny“ Nádraží Braník. Letošním důvodem k výluce byla oprava trati v Táborské ulici mezi Paloučkem a Pražského povstání. Vzhledem k současné výluce vozovny Žižkov byla náhradní



dislokace více než složitá. Osazenstvo z Pankráce se především přestěhovalo do Motola (část denních výkonů v pracovní dny, o víkendech všechny denní výkony), dále do Strašnic (zbytek přidělených denních výkonů v pracovní den) a Kobylis (noční vlaky). Dva vlaky linky 16 v pracovní den vypravovala vozovna Vokovice, tamtéž se také přesunuly školní vozy. Při výlukách vozoven vždy vyvstane nedostatek řidičů. Předně je nutno navíc aktivovat zastupující výpravčí do náhradních vozoven, dále obvykle vzroste nemocnost a je zvýšený zájem o dovolenou. Délka nájezdových a zatahovacích tras se prodlouží nezřídka i o 30 minut v jednom směru. Letos do potřebného počtu řidičů také vstoupil nový, jednoznačně pozitivní způsob organizace prázdninových jízdních řádů, kdy už na rozdíl od minulosti není nijak omezen sedlový a víkendový provoz tramvají. Celkovou bilanci počtu řidičů také ovlivňuje PGŘ 4/2006, který mnohdy razantně omezil činnost řidičů brigádníků. Jednotka Provoz Tramvaje může s rozhodností prohlásit, že o prázdninách obstála, byť při současné výluce vozoven Pankrác a Žižkov to bylo s vypětím všech sil. Připočteme-li nutnost stěhování vozů, personálu jednotky Správa vozidel Tramvaje, zřizování náhradních pracovišť vybavených telefony a výpočetní technikou, tak je otázka, zda tyto náklady jsou adekvátní opravě 2 x 400 metrů tratě v Táborské ulici, nebo zda existuje jiné, pro všechny zúčastněné výhodnější řešení, které by umožnilo alespoň manipulační provoz v části dne.



Co dělá jednotka Provoz Tramvaje?

Ing. Jan Šurovský, Ph.D.

Ačkoliv jednotka Provoz Tramvaje (JPT) existuje již více než rok a půl, stále trvá (možná někdy i záměrně) neinformovanost o tom, co zajišťuje JPT a co jiné útvary Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

Ukázkovým příkladem neznalosti je příspěvek č. 268 autora –mik– uveřejněný na www.dp-arena.cz. Autor zde obviňuje vedení JPT z formy a rozsahu zón noční omezené rychlosti tramvají. A přitom míří úplně vedle. Denně se setkáváme s obviněními, že JPT udělala špatné jízdní řády, špatné linkové vedení v trvalém i výlukovém stavu, špatně informujeme na zastávkách při výlukách a navíc výluky špatně koordinujeme a spoustu dalších nespravedlivých obvinění. Přitom to je skoro všechno jinak. Co tedy vlastně dělá JPT? Především **zajišťuje přímý výkon služby**, jinak řečeno dodává řidiče tramvají na najatý vůz od jednotky Správa vozidel Tramvaje. Řidiči poté jezdí po kolejích (a pod trolejemi), které má na starosti jednotka Dopravní cesta Tramvaje. Tím je jasné řečeno, že těžiště JPT se nalézá ve vozovnách. Specifická situace je u provozovny LD Petřín, která se stará o provoz lanovky v plném rozsahu. Jediný nástroj pro řízení dopravy, který JPT převzala od bývalé divize Elektrické dráhy, jsou

dispečinky (Provozní, Energetický a Technologický). Podpůrným útvarům pro činnost JPT je pak odbor Zabezpečení provozu. Pak zbývá oddělení Provozně-správní a to už je opravdu všechno.

Velké nedorozumění plyne z toho, že se celá řada útvarů domnívá, že JPT vznikla z bývalého dopravního úseku divize Elektrické dráhy, možná i proto, že JPT sídlí v prostorách bývalého DÚ-ED. Ale to je právě hlavní omyl. Jízdní řady a „oběžníkáři“ jsou nyní v jednotném dopravním úseku, zastávková služba je u jednotky Dopravní cesta Tramvaje, linkové vedení má na starosti již dlouhá léta ROPID, výlukovou činnost řeší dopravní úsek a jednotka Dopravní cesta Tramvaje, výcvik nových řidičů má na starosti Vzdělávání – Tramvaje, které nalezneme v úseku personálním a podobně.

Procesně vzato, je JPT především „výrobním“ podnikem, jehož těžiště je především práce s lidmi, našimi řidiči. Paradoxně lze říci, že hlavní úkoly nejsou klasicky dopravní, ale zejména manažerské. Proto se dnes může JPT plně koncentrovat na svoji hlavní náplň, tedy zajistit provoz. Díky jednotnému řízení provozoven začala loni fungovat výrazná spolupráce mezi vozovkami, spočívající například v zapůjčování řidičů. To se výrazně využívá i o letošních prázdninách a velmi se to osvědčuje. Někteří řidiči mají možnost poznat praxi v jiných vozovkách, poznají jiné vozy i jiné tratě, jde o velmi kooperativní věc. Spolupráce je výhodná nejen pro vozovnu s okamžitým nedostatkem řidičů, ale i pro tu s přebytkem. V součtu za JPT se i díky této spolupráci daří snižovat počet nejen přesčasových, ale i režijních hodin. JPT tedy neprojektuje dopravní řešení, nýbrž musí zajistit, aby bylo řádně dle všech předpisů efektivně vykonáno. Je jasné, že činnost všech tří provozních jednotek je nejvíce vidět našimi cestujícími. Vždyť zejména v počátku transformace bylo zřejmelně definováno, že provozní jednotky (JPA,



Koleje v letošních vedrech musely čelit teplotním extrémům. Foto © Daniela Kočí

JPT, JPM) jsou klíčové pro hlavní obchodní činnost Dopravního podniku.

Závěrem uvedeme takové přirovnání: JPT je orchestr, jehož úkolem je co nejlépe zahrát podle poskytnutých not. Za noty je zodpovědný skladatel, JPT noty plně respektuje.



Teplotní extrém na tramvajových tratích

Jednotka Dopravní cesta Tramvaje

V průběhu letošního června a července se teploty okolo 30 stupňů Celsia vyšplhaly zhruba třicetkrát. Jaké problémy tyto extrémně vysoké teploty způsobují na tramvajových tratích?

Fyzikální zákony, mezi něž patří i teplotní roztažnost oceli, jsou ve všeobecném povědomí. Málokdo si však již uvědomí, že 10 m dlouhá kolejnice zvětší svou délku při teplotním rozdílu 50 °C o 6 mm, stometrový pás o 6 cm.

Běžné rozdíly teplot v Praze mezi létem a zimou dosahují 80 °C. Pohybují se od -20 do +60 °C, nejvyšších teplot dosáhne kolejnice na otevřeném svršku na přímém slunci.

Pokud nemají kolejnice možnost volného pohybu (a to při upevnění k podkladu nemají), nedochází k prodlužování a zkracování materiálu, ale ke změně napětí uvnitř materiálu. Toto napětí může dosáhnout takové hodnoty (zvláště v případě, kdy kolejnice byly upevněny k podkladu za extrémních teplot), že v případě teplotního výkyvu dojde k porušení materiálu (lom kolejnice) nebo k tzv. vybočení koleje. Vybočením koleje nebo lomem dojde k uvolnění nahromaděné energie, současně ovšem i k deformaci kolejového svršku. Aby kolejnice mohly alespoň částečně svoji délku prodlužovat a zkracovat, zřizují se

tzv. dilatační zařízení. Osazují se především na mostech, na otevřeném kolejovém svršku, před dlouhými úseky ve velkoplošných panelech.

Vybočení a vzdutí kolejnic

Problém vybočení a vzdutí kolejnic ve velkoplošných panelech nebo na otevřeném kolejovém svršku se vyskytl například na několika místech v Zenklově ulici, v Lidické ulici, na Libeňském mostě, na Karlově náměstí, v ulicích Křesomyslově, Jaromírově, Plzeňské, Modřanské, na otevřeném kolejovém svršku Přístaviště – Braník. Vybočená nebo vzdutá kolejnice byla vždy i díky pozorným řidičům tramvají včas identifikována, a tak mohla být učiněna opatření pro zachování bezpečného tramvajového provozu. Kolejnice byla chlazena vodou, případně správce vytipoval místo pro řez kolejnice a vytvoření provizorní dilatační spáry. Ve většině případů se současně i omezila rychlost tramvají.

Směrové vychýlení

„Ujetí“ tramvajového tělesa ve velkoplošných panelech v obloucích, kdy vzniká podélná spára na vnitřní straně oblouku a vzdutí materiálu na vnější straně oblouku, se vyskytlo např. na Bubenském nábreží – Komunardů, Nábreží E. Beneše, Ostrčilově náměstí. Bylo řešeno omezením rychlosti tramvají, na Ostrčilově náměstí operativním odbouráním vzduté živice.

Správce tramvajových tratí věnoval v době nejvyšších teplotních výkyvů prohlídkám tramvajové trati zvýšenou pozornost, včetně mimořádných směn pochůzkářů v sobotu a v neděli. Pro tyto dny byla rovněž zajištěna pohotovost řidičů cisterny a paliče. Díky těmto opatřením a díky pozornosti řidičů tramvají nedošlo na tramvajové trati k žádné mimořádné události způsobené nadměrným horkem.



Foto © Daniela Kočí



MOTTO MĚSÍCE: Humor není pro mne odvětvím divadelního umění, nýbrž samotnou podstatou života.

Vlasta Burian, český herec

ODDĚLENÍ VNITŘNÍ KOMUNIKACE

Na základě usnesení Řídicí rady Transformačního projektu se zřizuje ke dni 1. srpna 2006 oddělení Vnitřní komunikace.

Oddělení je v přímé podřízenosti personálního ředitele.

Činnost nově vzniklého útvaru je zaměřena na zvýšení efektivnosti předávání informací uvnitř společnosti. Její prioritou je, aby se informace dostala včas a v ucelené podobě ke konečným uživatelům. Dobře fungující interní komunikace zcela zásadně rozhoduje o úspěšném zvládnutí problémů v současné atmosféře. Základní podmínkou je standardizovat komunikační styk souborem pevných pravidel a jednoznačným vymezením odpovědnosti za dílčí kroky v toku komunikovaných informací. Je nutné stanovit pevná pravidla co a jak sdělovat a určit osoby za tyto informace odpovědné – garanti informací, správci kanálů apod. To vše za využití normy ČSN EN ISO 9001:2001. Zaměstnanci jsou největším kapitálem každé společnosti. Do značné míry oni rozhodují o úspěchu nebo neúspěchu celé firmy, proto je nutné vnitřní komunikaci věnovat náležitou pozornost. Pro drtivou většinu zaměstnanců jsou velmi důležité informace o dění ve firmě, dále pocit, že se osobně podílejí na rozvoji firmy a v neposlední řadě ocenění jejich práce. Jen tak může zaměstnanec získat pocit sounáležitosti s firmou. Hlavními nástroji k dosažení těchto cílů jsou vnitropodniková **intranetová síť, komunikační body, firemní kultura a poradenský servis pro zaměstnance.** **Intranet**, který byl dosud provozován na

čtyřech samostatných platformách, v současné době prochází rekonstrukcí. V blízké době by měl v dynamické formě představovat hlavní komunikační kanál v DP.

Komunikační body (například nástěnky, informační stojany) budou zabezpečovat přísun informací k zaměstnancům, kteří mají omezenou možnost přístupu k intranetové síti.

Oblast **firemní kultury** teď, v době transformace, nabývá nových rozměrů. Postupně jsou zaváděny nové prvky a postupy, které dotváří image moderní dopravní firmy. Firemní kultura každé organizace charakterizuje jednak způsob jednání a vzájemných vztahů, které vytváří kontext, ve kterém se v organizaci pra-

cuje a rovněž způsob, jakým se organizace prezentuje navenek. Zdravá firemní kultura působí jako činitel, který sblíží stanoviska zaměstnanců a vedení firmy. **Poradenský servis** pro zaměstnance je novou formou komunikace v horizontální i vertikální rovině. Jeho činnost je zaměřena na řešení nestandardních situací v oblasti komunikace a pracovních vztahů, čímž nabízíme pomoc pro zaměstnance i odborové organizace. Vnitřní komunikace se dotýká všech zaměstnanců naší společnosti. Předpokladem pro úspěšnou činnost nového útvaru je spolupráce se všemi subjekty napříč celým spektrem DP.

Jan Pospíchal



Foto: Daniela Kočí

AKTUALITY Z JEDNÁNÍ ŘÍDICÍ RADY A ŘÍDICÍHO TÝMU

➡ V návaznosti na schválenou Konceptci systému řízení jakosti v Dopravním podniku (usnesení Řídicí rady ze dne 28. června 2006) a na základě schváleného převodu činnosti systemizace pracovních míst z oddělení Organizace a technika řízení (OTŘ) v odboru Strategie a řízení do personálního úseku do odboru Zaměstnaneckého (usnesení Řídicí rady ze dne 19. července 2006) bylo v rámci porady vedení akciové společnosti v pátek 18. srpna 2006 schváleno zrušení oddělení Orga-

nizace a technika řízení k 30. září 2006 a zřízení oddělení Kvalita a technika řízení v odboru Strategie a řízení a navýšení počtu pracovních míst v odboru Zaměstnaneckém k 1. říjnu 2006.

➡ Řídicí rada na jednání ve středu 30. srpna 2006 projednala souhrnnou informaci o plnění jmenovitých transformačních úkolů (JTÚ) k 25. srpnu 2006. Plnění jmenovitých transformačních úkolů bude v dalším období sledováno v rámci porady vedení.

-red-

Nové zaměstnanecké jízdenky a možnosti jejich použití v roce 2007

Ing. Marie Lásková,
odbor jízdní doklady a tržby

Základní zásady poskytování zaměstnaneckého jízdného zaměstnancům Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, jejich rodinným příslušníkům a důchodcům a jejich rodinným příslušníkům jsou uvedeny v platné kolektivní smlouvě. Jedná se o otázku nároku na poskytování jízdních výhod, stanovení výše zaměstnaneckého jízdného, finanční náhrada za neodevzdanou zaměstnaneckou jízdenku, možnost vystavení duplikátu zaměstnanecké jízdenky, poskytování výjimek souvisejících s nárokem na zaměstnanecké jízdné.

Bližší pokyny a otázky související s poskytováním zaměstnaneckých jízdenek (například podmínky pro poskytování zaměstnanecké jízdenky, zánik nároku na zaměstnaneckou jízdenku platnost zaměstnanecké jízdenky a další) řeší směrnice generálního ředitele č. 1/2006 „Tarifní zásady pro poskytování zaměstnaneckého jízdného“.

Při transformaci Dopravního podniku došlo i k centralizaci činností, které se dotkly výdeje zaměstnaneckých jízdenek. Původní lístkárny na jednotlivých odštěpných závodech byly zrušeny a byla vytvořena jedna centrální lístkárna se dvěma výdejními místy, a to v budově Centrálního dispečinku v ulici Na Bojišti a v budově Sokolovská. Centrální lístkárny byly ponechány činnosti související s evidencí zaměstnanců a jejich rodinných příslušníků, s evidencí důchodců a jejich rodinných příslušníků a činnosti související s vystavováním a distribucí zaměstnaneckých průkazek. Pro prodej „prolongačních kuponů“ bude využita stávající prodejní síť jízdních dokladů. Zaměstnanecké kupony zaměstnancům, jejich rodinným příslušníkům a důchodcům a jejich rodinným příslušníkům se budou každoročně prodávat v předprodejních místech ve stanicích metra a v budově Centrálního dispečinku v ulici Na Bojišti 5, Praha 2.

Nová zaměstnanecká jízdenka se bude skládat ze dvou částí – zaměstnanecké průkazky a zaměstnaneckého kuponu. **Zaměstnanecká průkazka** je personifikovaná, je vybavena elektronickým nosičem dat, která jsou nutná pro vystavení zaměstnaneckého kuponu a dále obsahuje číselný kód příslušné tarifní kategorie. Výdej zaměstnaneckých průkazek zajišťuje příslušná lístkárna útvaru 400340 – oddělení Lístkárenská činnost. V současné době probíhá vlastní výroba zaměstnaneckých

průkazek a vyrobené průkazky jsou postupně distribuovány podle jednotlivých organizačních útvarů. Manipulační poplatky za vyrobení zaměstnanecké průkazky činí 15 Kč, cena normalizovaného pouzdra, do kterého se jízdní doklady vkládají, je 10 Kč. Tato nová pouzdra obdrželi držitelé zaměstnanecké jízdenky již při distribuci „prolongačních kuponů“ na rok 2006. Platnost zaměstnaneckých průkazek je u žáků a studentů 5 let, u důchodců 15 let a ostatních 10 let.

Zaměstnanecký kupon je nedílnou součástí zaměstnanecké průkazky a je platný na příslušné období (jeden rok). Identifikační číslo uvedené na kuponu je shodné s identifikačním číslem uvedeným na průkazce a bude na kupon tištěno při jeho prodeji. **Pouze nová zaměstnanecká průkazka umožní zakoupení zaměstnaneckého kuponu.** Jak je již výše uvedeno, zaměstnanecké kupony se budou každoročně prodávat ve stávající prodejní síti. To znamená, že již od tohoto roku nebudou lístkárny zaměstnanecké kupony vydávat. Zaměstnanecké kupony na



rok 2007 budou v prodejní síti od 1. do 30. listopadu 2006. Po tomto termínu, ve zvláštních případech, vystaví zaměstnanecký kupon lístkárna. Lístkárna vystaví zaměstnanecký kupon i při vystavování zaměstnanecké průkazky v průběhu roku a v případě vystavování duplikátů. Čtenářům DP-KONT@KTu – zaměstnancům Dopravního podniku dále připomínáme, **jak budeme v systému pražské integrované dopravy jezdit na zaměstnaneckou jízdenku v roce 2007.** Zaměstnanecká jízdenka zaměstnanců, jejich rodinných příslušníků a důchodců a jejich rodinných příslušníků **platí** na všech linkách pražské integrované dopravy na území hl. m. Prahy (v **tarifních pásmech P a 0**), tj. v metru, tramvajích, lanové dráze na Petřín a autobusech včetně příměstských autobusových linek (provozovaných Dopravním podnikem i ostatními dopravci). Držitel zaměstnanecké jízdenky má právo vzít s sebou do vozidla bezplatně zavazadlo, kočárek s dítětem, jízdní kolo (pouze v metru) a psa. Zaměstnanecké jízdenky jsou uznávány i na dvou přívozech, které byly v rámci Pražské integrované dopravy zprovozněny, sedlecký přívoz (zajišťuje spojení Sedlce a Zámků na severním okraji Prahy) a přívoz V Podbabě – Podhoří (dříve nazývaný lysolajský, který zajišťuje spojení oblastí Prahy 6 a Troje). Zaměstnanecká jízdenka **neplatí** ve vnějších tarifních pásmech, to jsou pásma za hrani-

cemí hl. m. Prahy (pásma 1, 2, 3, 4 a 5) a **neplatí ve vlacích Českých drah**, a to ani ve vlacích zapojených do systému pražské integrované dopravy a na lanové dráze v ZOO Praha.

Pro jízdu ve vnějších tarifních pásmech je nutno si kupovat buď jízdenky pro jednotlivou jízdu nebo doplňkové kupony pro příslušný počet vnějších tarifních pásem: **a.** doplňkové časové kupony Českých drah určené pro vnější pásma – tyto kupony platí pouze v kombinaci s časovým kuponem pro pásma P a 0 (zaměstnanecká jízdenka neplatí ve vlacích ČD ani v pásmu P a 0).

b. doplňkové časové kupony pro použití v příměstských autobusech i ve vlacích Českých drah – tyto kupony lze použít i samostatně bez kombinace s kuponem pro pásma P a 0 (zaměstnanecká jízdenka neplatí ve vlacích ČD ani v pásmu P a 0). Podmínkou k nákupu doplňkových časových kuponů je vystavení průkazky pražské integrované dopravy.

Zaměstnanecká jízdenka neopravňuje držitele k přepravě dopravními prostředky dopravních podniků v jiných městech České republiky.



Okurková sezóna ... aneb Když není o čem točit

Ing. Antonín Dub, řidič tramvaje

Když média postihne okurková sezóna, každá reportáž dobrá. Redaktor ráno dostane za úkol natočit reportáž a ber, kde ber. Ve středu 9. srpna nebo snad ve čtvrtek 10. srpna televize Nova několik hodin (údajně 5 hodin) natáčela skrytou kamerou průjezd tramvajů přes náměstí I. P. Pavlova.

Redaktorka Michaela Urbanová si vyložila zákon o provozu na pozemních komunikacích po svém, červenou barvu tříbarevné soustavy postavila významově na úroveň signálu „Stůj“ a pořádná slátanina je na světě. Tramvajáci jsou podle ní řidiči, kteří si s červenou hlavu nelámou. Za 3 hodiny jich prý bylo 17, tedy těch, kteří projeli křižovatkou na červenou.

První reportáž televize Nova odvysílala v sobotu 12. srpna a v neděli přidala druhou, ve které se zaměřila na to, že řidiči tramvajů nespádají pod bodový systém. Tramvajáci nemohou spadat pod bodový systém, protože jim není vedena karta řidiče, neboť přestože jsou zákonem nazýváni jako „řidiči“, řidičský průkaz nemají. Když tramvajáci před třemi roky problém řidičáků otevřeli, stávkovali za zrovnoprávnění řidičů tramvajů a řidičů autobusů a to jak po stránce finanční, tak i po stránce zrovnoprávnění v oblasti legislativní – zřetelně jsme žádali, abychom



byli považováni za rovnoprávné řidiče, byla to právě televize Nova, která nejvíce štvála veřejnost proti nám. Tehdy se redaktor Radek John nestyděl sprostě nás nazvat vyděrači. Nyní se Nova strašně podivuje, že nemáme body.

Netvrdím, že jsou všichni tramvajáci svatí, ostatně i z uvedené reportáže bylo vidět, že minimálně jeden řidič projel křižovatkou tak, že ohrozil nejen sebe, cestující, ale i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Kromě oné jízdy „na červenou“ evidentně nedodržel ani bezpečnou vzdálenost za před ním jedoucí tramvajovou soupravou. Nicméně většina z těch, kteří měli projet křižovatkou v rozporu se zákonem, nic neporušila. Nejvíce mě ale pobavilo odpočítávání dopravního experta Stanislava Humla tři sekund na prstech ruky. Až doposud jsem ho považoval za férového chlapa a dopravního odborníka. Po jeho vystoupení už o tom přesvědčen nejsem a budu si muset opravit názor. Chápu, že pan Huml tramvaj nikdy neřídil a určitě relevantní dobu pro bezpečné zastavení tramvaje je pro něj jako laika problém, pak měl ale televizi Nova odkázat jinam. Za tři sekundy tramvaj z rychlosti vyšší než 10 km/h nezastavím, ani kdybych brzdil očima. K tomuto zjištění dojdou nejen zkušenostmi z řízení tramvají, ale i pouhým výpočtem, pokud tedy o sobě chci říkat, že jsem dopravní expert. Jestliže odečtu reakci řidiče na změnu signálu v délce 1 sekundy, zůstávají mi na fyzické zastavení tramvaje pouhé sekundy dvě. Kdyby si pan Huml vzal k ruce základní tramvajáckou normu – ČSN 28 1300 Tramvajová vozidla – Technické požadavky a zkoušky, na poslední straně má rozsáhlou tabulku maximálních zábrzdňných drah pro všechny druhy brzdění v rozsahu rychlostí od 30 km/h do 60 km/h s krokem 0,5 km/h. Následující matematickou úvahou lze dokladovat, jak dalece Nova svou reportáží přestřelila, a že pan Stanislav Huml rozhodně není tak erudovaný, jak by se mohlo zdát.

Pojďme si udělat matematický model toho, kolik řidič tramvaje potřebuje času pro bezpečné zastavení tramvaje z výchozí rychlosti 30 km/h. Pomijím skutečnost, že na křižovatce, kde Nova natáčela, je nejvyšší dovolená rychlost stanovena na 50 km/h.

Vezmu-li tedy výchozí rychlost tramvaje:
 $v_0 = 30 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1} = 8,3 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$

Zábrzdňná dráha při provozním brzdění tramvaje z rychlosti 30 km/h je dle normy ČSN 28 1300 (viz. str. 25):

$$L = 31 \text{ m (což je délka dvou tramvajových vozů)}$$

Střední zpomalení vypočtené podle vzorce z normy ČSN 28 1300 (viz. str. 23):

$$a_{\text{str}} = v_0^2 / (2 \cdot L) = 8,3 / (2 \cdot 31,0) = 1,12 \text{ m}\cdot\text{s}^{-2}$$

Čas potřebný pro provozní zastavení tramvaje z rychlosti 30 km/h bez reakční doby řidiče:

$$t = v_0 / a_{\text{str}} = 8,3 / 1,12 = 7,4 \text{ s}$$

Na bezpečné zastavení tramvaje z rychlosti 30 km/h potřebuji minimálně 8,3 s po překlopení signálu „Volno“ na signál „Stůj“. Stále uvažujeme prázdnou tramvaj na trati se sklonem nejvýše 5 ‰ (0,5 ‰). Nyní se pojďme podívat, z jaké rychlosti lze bezpečně zastavit za 3 sekundy podle Stanislava Humla.

Čas na zastavení tramvaje podle Humla:

$$t_{\text{HUML}} = 3 \text{ s}$$

Reakční doba řidiče:

$$t_{\text{re}} = 1 \text{ s}$$

Korekce času na reakční dobu řidiče:

$$t_{\text{kor}} = t_{\text{HUML}} - t_{\text{re}} = 3 - 1 = 2 \text{ s}$$

Maximální možná rychlost tramvaje pro bezpečné provozní zastavení podle Humla:

$$v_{0\text{HUML}} = t_{\text{kor}} \cdot a_{\text{str}} = 2 \cdot 1,12 = 2,24 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$$

Řidič tramvaje by musel jet maximálně rychlostí 8,06 km/h, aby stačil zastavit tramvaj do 3 sekund od okamžiku, kdy se na návěstidle rozsvítil signál „Stůj“. Při

této rychlosti by však projížděl křižovatkou neúměrně dlouho a mohlo by dojít k tomu, že se vozidla v kolizních směrech rozjedou v okamžiku, kdy se čelo tramvaje bude nacházet přesně v polovině křižovatky a to i tehdy, vjížděl-li řidič tramvaje do křižovatky při signálu „Volno“.

Za tři hodiny jeden řidič prokazatelně porušil zákon. Stát by se to nemělo. Ale kolik je to procent řidičů při několikahodinovém natáčení v nejexponovanějším tramvajovém uzlu?

Televize Nova tímto otevřela Pandořinu skříňku. To, že v kolizních směrech svítí signál „Volno“, přestože tramvaj vjíždí do křižovatky nebo ji ještě nestačila opustit, není v dřívě míře chybou tramvajáků, ale na vině je nedostačující vyklizovací doba mezi okamžikem, kdy se tramvaji rozsvítí signál „Stůj“ a v kolizních směrech signál „Volno“. Na mnohých křižovatkách v Praze to jsou dokonce jen 3 sekundy, v lepším případě 4 sekundy. Křižovatky na I. P. Pavlova jsou těmi, kde čas rozhodně chybí. Za velmi nebezpečné lze označit křižovatky např.: nám. Míru x Francouzská, Karlovo náměstí x Odborů, Vršovická x Bělocerkevská nebo Bělohorská x Kukulova. A mohl bych pokračovat. Největším problémem se stávají dynamicky řízené křižovatky, kde nelze překlopení signálu podle ničeho včas odhadnout, a tím získat několik cenných sekund navíc pro včasné a bezpečné zastavení.

Průjezd řadou pražských křižovatek pro řidiče tramvají připomíná ruskou ruletu. Reportáž televize Nova pobouřila řidiče tramvají natolik, že se hromadně podepisují pod Petici za bezpečné světelné návěsti pro tramvaje, kde požadují zavedení třetího světelného signálu „Pozor“ pro tramvaje, který bude řidiče tramvaje při respektování zábrzdňných drah tramvajových vozidel včas informovat o tom, že dojde ke změně signálu „Volno“ na signál „Stůj“. Za první tři dny Petici již podepsaly stovky pražských tramvajáků.



Jak jsme hospodařili v 1. pololetí roku 2006

Ing. Václav Pomazal, CSc., obchodně-ekonomický ředitel

Pro rok 2006 byla Dopravnímu podniku usnesením ZHMP č. 32/01 ze dne 24. listopadu 2005 schválena dotace na úhradu nákladů na provoz z rozpočtu hl. m. Prahy ve výši 7 969 541 400 Kč.

Pro stanovení této dotace byla opět vzata jako základna původní výše z počátku roku 2005, což sice v porovnání činí nárůst o 3,9 % (300 milionů Kč), ale **oproti skutečně přidělené dotaci v roce 2005 (8 090 199 400 Kč) je to o 120 658 000 Kč,**



Foto © Daniela Kočí

tedy o 1,5 % méně. Dále byly pro Dopravní podnik přiděleny **účelově vázané** dotace na provoz ochranného systému metra ve výši 40 000 000 Kč a pro příměstské linky autobusové dopravy v systému PID dotace v celoroční výši 43 000 000 Kč.

Nárůsty některých nákladových položek byly stanoveny odborným odhadem, na základě předpokládaných nárůstů a ze znalosti smluvních vztahů, a jsou zpřesňovány očekávanou skutečností, z nichž první byla zpracována za 1. pololetí. Vývoj nákladů je průběžně sledován a pokud by došlo k mimořádným výkyvům zejména vlivem vnějších podnětů, budou přijata v rámci rozpočtu Dopravního podniku restriktivní opatření. Nárůsty jednotlivých položek jsou v plánu promítnuty takto:

- nárůst osobních nákladů 160 000 000 Kč
 - nárůst energií 125 000 000 Kč
 - snížení ostatních tržeb 75 000 000 Kč
- (například nelze předpokládat prodej pozemků ve výši jako v roce 2005)

celkem nárůst nákladů 360 000 000 Kč

- vytvoření rezervy na opravy a udržování 100 000 000 Kč
- vytvoření rezervy na mimořádné události 30 000 000 Kč (z toho bylo již 20 milionů Kč vyčerpáno)

Předpokládané nárůsty vyjmenovaných položek jsou kryty v rámci rozpočtu Dopravního podniku.

Disproporce je v plánu pro rok 2006 promítnuta do položek odpisů (účet 551), spotřeby materiálu (účet 501), oprav a udržování (účet 511) a služeb nemateriální povahy (518).

V prvotně přidělené dotaci ve výši 7 969 541 400 Kč pro rok 2006 nebyla zahrnuta dotace na pokrytí nárůstu odpisů ve výši 450 000 000 Kč – bude řešeno ve 2. pololetí (375 000 000 Kč z roku 2005 a 75 000 000 Kč očekávaného nárůstu v roce 2006).

Od počátku roku došlo k nárůstu cen tepelné energie. Díky zavedení efektivního využívání médií byly vytvořeny úspory, které

částečně pokryly vyšší náklady. Zůstává nepokryta částka ve výši 85 000 000 Kč. Dalším nákladem, který Dopravní podnik nemohl odhadnout, je náklad na pořízení nafty. Zvyšování ceny přinese nárůst nákladů na naftu ve výši 35 000 000 Kč. Lze konstatovat, že dotace na úhradu nákladů na provoz přidělená pro rok 2006 je nedostačující a nepokrývá reálně očekávané nákladové položky.

Rekapitulace chybějících nákladů:

nárůst odpisů	450 000 000 Kč
nárůst tepelné energie	85 000 000 Kč
nárůst ceny nafty	35 000 000 Kč
Celkem	570 000 000 Kč

Pro 1. pololetí 2006 bylo plánem rozepsáno z dotace na úhradu nákladů na provoz do výsledku hospodaření **3 772 907 000 Kč**. Tento rozpis (pouze ve výši 47,1 %) je ovlivněn očekávaným finančním plněním plánovaných oprav velkého rozsahu, při snížení dopravních výkonů, v prázdninovém období (tedy až ve 3. čtvrtletí) u jednotek DCM a DCT.

Za hodnocené období bylo dosaženo ztráty ve výši 3 962 059 000 Kč, což znamená **překročení plánované ztráty o 189 152 000 Kč**. Toto plnění výsledku hospodaření je důsledkem překročení primárních nákladů o 234 149 000 Kč a primárních výnosů o 44 997 000 Kč. V hospodaření Dopravního podniku jsou v 1. pololetí překročeny položky nekryté v plné míře plánem – překročení plánovaných nákladů v položce odpisy ve výši 116 450 000 Kč, nákladů na opravy a udržování ve výši 55 866 000 Kč a nákladů na ostatní služby (+37 220 000 Kč). U aktivace je vykázan rozdíl ve výši 29 561 000 Kč. Z dalších rozdílů skutečnosti oproti plánu lze zmínit tržby z prodeje dlouhodobého majetku a materiálu (+10 057 000 Kč) a související zůstatkovou cenu prodaného dlouhodobého majetku a materiálu (+8 917 000 Kč), které ovlivnily pozitivně výsledek hospodaření hodnotou 1 140 000 Kč.

Rok 2006 přinesl zásadní změnu z hlediska přiřazení finančních zdrojů vnitřním organizačním jednotkám v oblastech energií. Dosažené výsledky jednotek jsou ovlivněny především letošní delší zimou. Ve spolupráci s odborem Energetika bude docházet v dalším období ke zpřesňování požadavků uvedených jednotek s cílem využití vytvořených zdrojů případným převodem mezi jednotlivými komoditami.

Spotřeba motorové nafty byla přiřazena jednotce Provoz Autobusy s tím, že cenu jednoho litru motorové nafty pokrývá rozpočet v průměrné roční výši 21,37 Kč. Skutečně dosahovaná cena vykazovala od měsíce ledna 2006 do konce 1. čtvrtletí postupný vzestup z 21,27 Kč na 21,84 Kč/litr. Od počátku 2. čtvrtletí 2006 pokračuje vzrůstající trend ceny motorové nafty, který kulminoval na přelomu měsíce dubna a května s cenou 23,27 Kč/litr a v současné době se cena opět pohybuje nad 23,10 Kč/litr.

Finanční situace roku 2006 je v položkách oprav a udržování výrazně ovlivněna sníženou dotací roku 2005 s tím, že vzniklý rozdíl měl být původně pokryt předpokládaným zdražením jízdného již od počátku roku 2005. Z hlediska dalšího období je možné konstatovat, že u jednotek zajišťujících kolejovou dopravu je možné očekávat největší rozdíly mezi požadovanými zdroji a stanoveným rozpočtem. Na úrovni Dopravního podniku bylo dohodnuto, že je nutné přijmout taková opatření, která při zajištění plynulosti a bezpečnosti provozu negativně neovlivní rozsah MHD. Úsporná opatření budou dále směřována především do oblastí, kde to umožňuje využití nové techniky či nových technologií. Nedostatek finančních prostředků v této nákladové položce však po delší časové období prohlubuje vnitřní dluh společnosti, a tím především úroveň naší činnosti – rozvoj služby cestujícím. Tento vnitřní dluh je z minulých období vyčíslen na 256 milionů Kč a spolu s nevykrytou částkou za rok 2005 činí téměř 500 milionů Kč.

Oblast služeb je v Dopravním podniku zabezpečována především jednotkou Správa nemovitého majetku, kde také došlo k překročení plánovaných nákladů. Prioritně bude v dalším období letošního roku řešena problematika tepla a energetických služeb s ohledem na vývoj přepravních tržeb. Výše mzdových nákladů bude odpovídat uzavřené Kolektivní smlouvě pro rok 2006 s tím, že plánovaný počet zaměstnanců vychází z předpokládaného snížení v rámci transformace společnosti.

Disproporci se snaží Dopravní podnik řešit vlastními úspornými opatřeními, finančním řízením v rámci striktně stanoveného rozpočtu ve všech úrovních řízení a stanovením motivačních faktorů k jeho dodržování. Je však zřejmé, že po zpřesnění nárůstových položek nákladů v průběhu 2. pololetí dojde k jednáním o navýšení dotace na pokrytí odpisů, růstu cen energie a nafty.



Hlásí se radiostanice OK1KZ

Petr Čepelák

Asi mnohým tato značka nic neříká, ale již 40 let ji vlastní pracovník Dopravního podniku, Pavel Konvalinka. Nyní, téměř po třiceti letech práce u služby Sdělovací a zabezpečovací odchází do důchodu a doufá, že bude i nadále v rádiové sportovní činnosti pokračovat.

Za dobu své práce na krátkovlnných i VKV pásmech reprezentoval značku OK (Česká republika) v mnoha národních i mezinárodních závodech. Počet těchto závodů přesáhl 2 000 a množství navázaných rádiových spojení se blíží k půl milionu. Rádiovou komunikaci provádí jak telegrafním provozem, tak mluveným slovem a hovořil již s převážnou většinou zemí světa. Ze světových jazyků se vyhýbá pouze francouzštině. Mimo desítky tisíc potvrzení rádiových spojení (QSL karty), má mnoho diplomů a plaket za vítězství v rádiových závodech. Zvláště si cení evropského prvenství ve venezuelském závodě, za který diplom s plaketou převzal na velvyslanectví Venezuely. V minulém roce vyhrál za Českou republiku mistrovství světa v závodě CQ World Wide – VHF Contest. Pořadatelé závodu SMIRK již předali Pavlovi diplom a udělili členství za evropské vítězství ve světovém závodě, který se konal letos v červenci. Vzhledem k časově náročnému zpracování výsledků ze světových rádiových závodů, nejsou tyto uváděny v denním tisku.

Pavel je i vedoucím radioklubu v Praze 8, který pod značkou OK1KCF patří mezi nejaktivnější v Česku. Za mnoho let práce s mládeží vychoval řadu nástupců v tomto technicko-sportovním a zájmovém odvětví. Do další činnosti přejeme Pavlovi hodně elánu i úspěchů a jako důchodci především zdraví.



Pavel Konvalinka s pohárem za soutěž OK MARATON.

Zahradní tramvaj

Pavel Ďuran

Je nevelká obec nedaleko Prahy, kam se dostanete pouze jedinou autobusovou linkou Pražské integrované dopravy. I tak si tu na jedné ze zahrad můžete připadat jako v centru metropole – jezdí tu totiž tramvaje.

Pan Aleš Zach je elektroinženýr, fanda, milovník a obdivovatel tramvajové dopravy, modelář. Na jeho zahrádce tak mohla vyrůst unikátní tramvajová trať, která se sice s tou pražskou co do velikosti nedá srovnávat (výhybek bys tu napočítal na prstech jedné ruky), ale prohánějí se po ní zcela reálně vypadající tramvaje. Ty jsou, pravda, menší než ty, které známe z ulic hlavního města (modely jsou v poměru 1:22), nicméně nechybí jim sedačky, jejich světla svítí a blinkry pomrkávají do směru, kam tramvaj odbočuje. „Té šestka“ umí otevřít i dveře.

U pana Zacha můžete v tuto chvíli spatřit tři typy tramvají: T1, KT8D5 a T6. „Té trojka“ se zatím staví, přičemž termín dokončení není znám. Model nové plzeňské tramvaje postaven prý ani nebude, a když jsem se konkrétně na nejnovější pražskou tramvaj ptal, pan inženýr jen rozpačitě pokrčil rameny – žádné nadšení... inu, proti gustu žádný dišputát...

„Mým problémem je hlavně nedostatek času,“ říká pan inženýr, a když se ptám, jak dlouho stavba jednoho takového modelu trvá, pak asi jeden rok. A co na to paní Zachová? Bývalo to prý horší, směje se.

Pokud jde o rozšíření kolejiště – dnes má dvě smyčky („horní“ a „dolní“), několikametrový úsek vedoucí kolem plotu s jednou výhybnou – tak plány jsou, v horním obratišti by měla například přibýt odstavná kolej, ale tady se pan inženýr vyjadřuje velmi opatrně. Původně měl v úmyslu položit koleje jen tak na nějaký štěrka, nicméně jsou v betonu. „Poničili mi to vandalovalové,“ vypráví, „koleje zohýbané, sloupy trolejového vedení ohnuté a zapíchnuté do země...“ V úmyslu má také rozdělit trať (elektricky) na několik úseků, aby po ní mohly jet třeba dvě tramvaje zároveň. Jak už však řekl, chybí mu čas, čas a zase čas.

„Té jedničku“, která byla první tramvaj, již pro svou zahradní trať postavil, odkládá stranou a z domku přináší tři podlouhlé krabice – opatrně na koleje pokládá a sestavuje tu „kátéčko“. A zatímco předchozí stroj měl v mírném stoupání k „horní“ smyčce tak trochu problémy, tahle tramvaj převýšení zvládá s bravurou. Přes kolejové křížení se sice prožene nesmyslnou rychlostí (být to v Praze v reálu, patrně by to špatně dopadlo), ale tahle tramvaj sedí ve svých kolejích jako přibitá.

Ptám se, co je potřeba k tomu, aby takový model vznikl. „Nějaké plánky, obrázky,“ říká ing. Zach, „když jsem například stavěl tohle ‚kátéčko‘, byl jsem na Bílé Hoře (tehdy tam ještě jezdila osmička) a poprosil jsem řidiče, jestli by mě nenechal na konečné v tramvaji. A zatímco si odběhl něco koupit, já běhal po tramvaji s metrem, s fotákem a s kamerou.“ A nebylo to prý jedenkrát. Tramvajáci byli k tomuto sympatickému „podivínovi“ vstřícní a nakonec má mezi nimi i celou řadu přátel.

Zlatým hřebem odpoledne stráveného na této zahradě pak byla souprava vozů T6. Polstrované sedačky uvnitř soupravy, v kabině řidiče i šofér, podsvícený transparent... „To je model reálné soupravy, když ještě čtyřka jezdila do Řep,“ představuje zmenšenou repliku vlaku motolské vozovny. Ptám se, zda pan inženýr neplánuje také vystavbu nějaké městské zástavby kolem tramvajové trati. I když už i v Praze máme pár kilometrů kolejí v pažitě, tady je té



trávy kolem nepoměrně víc. „Snad kolem plotu, možná to budu řešit nějakým obrázkem,“ říká pan inženýr a potvrzuje mi tím, že na to už také myslí.

Tramvaj T6 brázdí zahradní kolejiště a mně přijde líto, že něco takového je ukryto v nevelké zahrádce jedné obce nedaleko Prahy. Ing. Aleš Zach tu stvořil jedinečné dílo a určitě je škoda, že neslouží potěše oka širokého okruhu lidí. Já tak alespoň touto cestou nádheru, již jsem měl možnost na vlastní oči spatřit, zprostředkovávám. Dobrá zpráva pro fandly tramvajové dopravy je myslím ta, že byl pan Zach vedením jednotky Provoz Tramvaje pozván i se svými modely do Prahy, kde by je měl v hostivašském areálu prezentovat v rámci Dne otevřených dveří v sobotu 16. září. Doufám, že tentokrát jeho úhlavní nepřítel, o němž jsme už hovořili, tedy čas, nebude stát proti němu a pana Zacha a jeho nádherné tramvaje uvítáme na půdě Dopravního podniku.

Je totiž opravdu nač se dívat!



Blesk ve vozovnách

-red-

Od května letošního roku je postupně do všech vozoven Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti dodáváno denní periodikum Blesk.

Distribuce deníku Blesk ve vozovnách je marketingovou akcí společnosti Ringier. Deník Blesk byl nejprve distribuován do vozovny Žižkov, a to již v měsíci květnu. Vozovna Žižkov je rovněž domovskou vozovnou tramvaje s reklamou na deník Blesk, jejíž reklamní polepení zajišťovala společnost Rencar Praha, a. s. Následně se společnost Ringier obrátila na Dopravní podnik se žádostí, zda by mohla bezplatně distribuovat deník Blesk do všech vozoven a vzhledem k tomu, že nabídka nebyla a není podmíněna žádným finančním ani jiným protiplněním, vyšlo vedení Dopravního podniku společnosti Ringier vstříc a umožnilo distribuci deníku. V současné době je denně do vozoven distribuováno zhruba dva tisíce výtisků. Do budoucna, po dalším vyhodnocení, uvažuje společnost Ringier rozšířit tuto svoji marketingovou akci i na autobusové garáže.



HISTORIE

Nedožitě sedmdesátiny pražských trolejbusů

Text: Mgr. Pavel Fojtík

Foto autor a archiv DP

Ve vozovně Střešovice, v depozitáři Muzea městské hromadné dopravy v Praze, odpočívá v šeru třetí haly notně zrezivělý pamětník významné kapitoly v historii pražské veřejné dopravy. Jednou se zcela jistě zaskví opět v celé své kráse. Je to trolejbus Praga č. 303, dodaný v roce 1936 továrnou ČKD pražským Elektrickým podnikům pro zahájení provozu zcela nového dopravního prostředku.

Trolejbusy si dnes pamatuje střední, ale spíše už jen starší generace. Přimo v expozici střešovického muzea mohou návštěvníci vidět trolejbus 8 Tr, před kterým se mnozí mladší diví, že v Praze „něco takového“ jezdilo. Je tomu právě sedmdesát let, co se obyvatelé Ořechovky a Hanspaulky mohli jako první z Pražanů svězt novým dopravním prostředkem. Trolejbusy vídali už od 5. června 1936 při zkušebních jízdách, ale trvalo ještě mnoho týdnů, než se s novým dopravním prostředkem a novým



Trolejbus Praga č. 303 zatím stojí v šeru depozitáře. Na první pohled je patrné, že se do expozice ještě nehodí. Je to malý zázrak, že se jeden z prvních tří trolejbusů různých značek dochoval do dnešních dnů.

způsobem jízdy seznámil provozní personál. Na první lince od střešovické vozovny přes Bořislavku ke kostelu sv. Matěje v Dejvicích, označené písmenem K, byl slavnostně zahájen provoz 28. srpna 1936 a o den později se už jezdilo pravidelně. Linka byla dlouhá 3,6 km a trolejbusy na ní bez potíží překonávaly stoupání až 8,47 %. Střešovicko-dejvickou oblast si Elektrické podniky hlavního města Prahy (přímý předchůdce dnešního Dopravního podniku) z několika možností vybraly proto, že navržená trasa měla potřebný kopcovitý profil, optimální délku z hlediska zkušebního provozu, nově zřízené kvalitní vozovky, snadno dosažitel-

nou opravárenskou základnu a přiměřené přepravní zatížení. V případě potřeby bylo snadné linku nahradit autobusy z nedaleké dejvické garáže. (Ostatně z Bořislavky ke sv. Matěji původně autobusová linka jezdila.) Protože Praha byla prvním českým městem, které moderní trolejbusy zavádělo, hledal se nejvhodnější výrobce vozidel. Ve výběrovém řízení Elektrické podniky oslovily tři významné české podniky – Škoda, ČKD a Tatra – aby na zkoušku vyrobily po jednom vozidle.

Nový dopravní prostředek se osvědčil, a proto v roce 1939 Elektrické podniky postavily další trať od Anděla k jinonické



Tak vypadal zbrusu nový trolejbus Praga č. 303 v červnu 1936 při zkušebních jízdách. Zažil dokonce i období, kdy se v ulicích ještě jezdilo vlevo.

Walterově továrně. Tady byl úkol trolejbusové dopravy mnohem náročnější než v klidných Dejvicích. Každý den bylo zapotřebí spolehlivě dostat do továrny mnoho zaměstnanců. Shodou okolností, právě v den, kdy druhá pražská linka, W, zahájila provoz, 1. října 1939, musely Elektrické podniky v Praze drasticky omezit autobusovou dopravu, protože po vypuknutí druhé světové války nastal katastrofální nedostatek pohonných hmot. Nový dopravní prostředek byl v Jinonicích k dispozici tedy právě včas. Přesto se i trolejbusy během války potýkaly s nedostatkem náhradních dílů, především pneumatik, a tak se právě první linka K dočkala v roce 1942 zkrácení do úseku Bořislavka – sv. Matěj, kde byla výrazně větší přepravní poptávka. Přes Ořechovku jezdily trolejbusy od té doby jen manipulačně. Zdejší obyvatelé se městské hromadné dopravy znovu dočkali až v roce 1964 v podobě autobusové linky č. 132. Po skončení války začalo doslova zlaté období trolejbusů a od roku 1947 se intenzivně stavěly nové tratě. Jestliže první dvě linky sloužily jako napáječe tramvají, nové tratě se stavěly až do středu města, kde významným způsobem odlehčily přetíženým tramvajím. Typickými se v pražských ulicích Prahy staly trolejbusy Tatra T400. Trolejbusové linky vedly na Strahov, na Pankrác, do Vršovic, do Strašnic, na Žižkov, do Vysočan a dvě z tratí dokonce vedly i za hranice tehdejší Prahy – do Čakovic a do Velké Chuchle. V roce 1959 pražská trolejbusová síť dosáhla své maximální délky – 56,8 km stavební délky – a jezdilo v ní 11 linek. Ve stejném roce ale byla zrušena první trať – právě ta střešovicko-dejvická, která navzdory zůstala stavebně i provozně zcela oddělená od ostatní trolejbusové sítě. V šedesátých letech 20. století se změnila koncepce městské hromadné dopravy v Praze a pro trolejbusy v ní nebylo místo. Ekologie byla v dopravě ještě zcela neznámým pojmem a pro rozvoj nekolejové dopravy byla výhodná především orientace na tehdejší levnou sovětskou ropu, což nahrávalo rozvoji autobusových systémů. Nemalou roli hrála v období studené války i potřeba autobusů pro mobilizační a evakuační potřeby. A tak byly postupně rušeny jedna trať za druhou a pozdě večer 15. října 1972 se Pražané svezli trolejbusem naposledy. Ohlédneme-li se za trolejbusovou kapitolou pražské historie, zjistíme, že trolejbusy Pražanům sloužily 36 let. Nejdéle jezdily do oblasti Malvazinek a k Motorletu (Waltrovce) – 30 let. Čtvrt století obsluhovaly Vinohrady a Vršovice, na Hanspaulku jezdily 23 let, do Jinonic 21 let. Do Vysočan se trolejbusy jezdilo 15 let, přes Žižkov 13 let a z Libně do Čakovic 13 let. Nejkratší dobu jezdily trolejbusy s cestujícími přes Ořechovku (jen 6 let) a také do Velké Chuchle (necelých 6 let). To, že se v roce 1972 Pražané s trolejbusy rozloučili, neznamenalo, že se



V depozitáři střešovického muzea se zatím před zraky veřejnosti skrývá další pražský trolejbus, Tatra T400, který připomíná nejslavnější období pražské trolejbusové historie. V dohledné době z něho bude provozuschopný exponát.

na ně v hlavním městě zapomeno. Už v roce 1979 *Komplexní studie integrovaného systému hromadné dopravy v Praze* konstatovala, že v Praze je nutné trolejbusy (znovu) zavést. V pozdějších letech se objevilo několik studií, které s tímto dopravním prostředkem počítaly. Na přelomu 80. a 90. let se vážně uvažovalo o trolejbusové síti v oblasti sídliště Severního Města. Nejreálněji pak vypadal v roce 1991 vypracovaný projekt označený jako *Trolejbusy Anděl – Jinonice*. S trolejbusy se v té době počítalo tak vážně, že se dokonce označení tohoto

dopravního prostředku objevilo i v názvu organizační jednotky Dopravního podniku *Trolejbusy a Opravy MHD*! Nakonec se i od tohoto záměru upustilo, i když ještě nějaký čas se opět jednalo o oblasti Severního Města.

Jak tento dopravní prostředek v Praze vypadal, si tak mohou dnes připomenout už jen návštěvníci Muzea městské hromadné dopravy v Praze, které se nachází shodou okolností právě v té vozovně, ze které první pražské trolejbusy do ulic před sedmi desítkami let vyjely.



Zatím mohou návštěvníci Muzea MHD v Praze v expozici vidět jen trolejbus Škoda 8 Tr z roku 1960, který připomíná poslední období trolejbusové dopravy v Praze.

Důchodová problematika

Helena Bajarová, zaměstnanecský odbor

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

Můžete, prosím, napsat znovu o úpravách dříve přiznaných vdovských důchodů? Byli jsme na dovolené a nemáme k dispozici červencové číslo DP-KONT@KTU, kde jste o vdovských důchodech informovala a z ústního podání nám to není jasné.

Zákonem č. 267/2006 Sb., ze dne 25. dubna 2006 byla provedena změna mimo jiné i zákona č. 155/1995 Sb., o důchodovém pojištění. Týká se žen, které ovdověly před 1. lednem 1996, nebo kterým znovu vznikl nárok na vdovský důchod po 31. prosinci 1995 a kterým byla omezena případně zastavena výplata vdovského důchodu pro souběh s důchodem starobním nebo invalidním podle předpisů o sociálním zabezpečení, které platily před 1. lednem 1996. Bude jim zvýšena procentní výměra vdovského důchodu o částku odpovídající rozdílu mezi vyplácenou výší a výší bez omezení, včetně zvýšení podle předpisů o zvýšení důchodů náležejících od přiznání vdovského důchodu do dne, od kterého se úprava provede.

Upozornění: Zvýšení vdovského důchodu o částku rozdílu **nebude** Česká správa sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25, provádět automaticky, ale pouze na žádost vdovy, a to nejdříve od splátky důchodu splatné po 1. červenci 2006.

Tiskopis – „Žádost:

a. o zvýšení vdovského důchodu vypláceného v omezené výši
b. o uvolnění výplaty vdovského důchodu“ je k dispozici na Okresních správách sociálního zabezpečení, v Praze na Pražských správách sociálního zabezpečení. Žádost se podává příslušné správě sociálního zabezpečení dle místa trvalého bydliště žadatelky, nebo si ji můžete vyzvednout v zaměstnanecském odboru na Sokolovské 217/42, číslo dveří 319.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet svého důchodu pro rok 2006, případně i o přepočítání již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecský odbor.

Osobní návštěvy v pracovní dny pouze od 15.00 do 18.00 hodin, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít

roční hrubé výděly od roku 1986 do roku 2005, včetně vyloučených dob (nemoci apod.), 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. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení. Od 1. ledna 2006 vydává ČSSZ v Praze 5, Křížová 25, každému 1x ročně na požádání (písemně či osobně) výpis pojištěných dob včetně výdělků, aby měl každý přehled o pojištění době a výdělcích pro svůj budoucí důchod. **Chcete-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecský odbor Dopravního podniku. Najdete nás v budově Dopravního podniku, Praha 9, Sokolovská 217/42, nyní ve 3. patře, číslo dveří 319, (přímo u stanice metra B – Vysočanská). Telefon 296 193 361, mobil 724 237 528, e-mail: bajarovah@dpp.cz.**



Centrální registrační místa – vstřícný krok k podnikatelům

Ing. Alena Vaňková, úsek služeb

Od 1. srpna 2006 fungují na všech obecních živnostenských úřadech v ČR tzv. Centrální registrační místa, která přinášejí zásadní změnu přístupu státu k podnikatelům. Místo podnikatelů by naopak měly mezi úřady obíhat informace. Tento nový systém předpokládá úsporu času i peněz podnikatelům i státu.

Na Centrálním registračním místě (CRM) může klient zároveň při ohlášení živnosti nebo podání žádosti o koncesi rovněž učinit oznámení i vůči dalším správním úřadům – finančnímu úřadu, správě sociálního zabezpečení, zdravotní pojišťovně, úřadu práce.

Novela živnostenského zákona (č. 214/2006 Sb., o živnostenském podnikání, ve znění pozdějších zákonů) zavádí pro tato oznámení tzv. Jednotný registrační formulář.

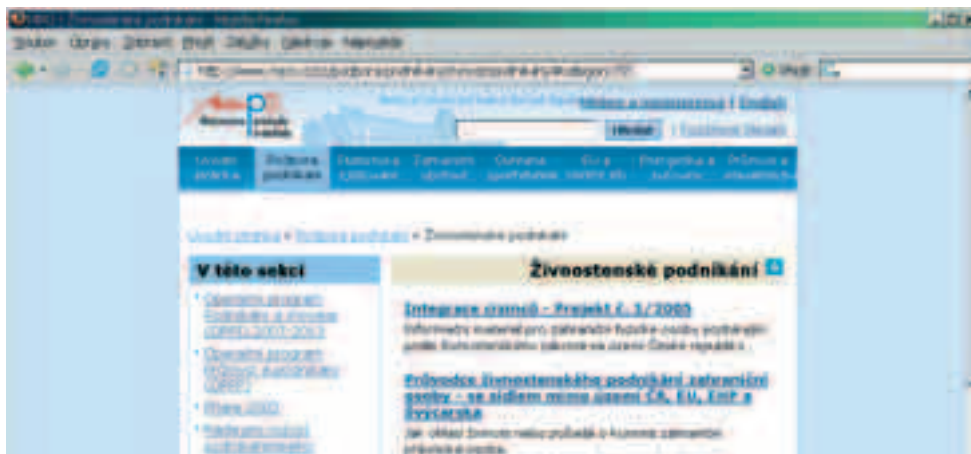
Požadované náležitosti z jednotlivých úřadů se sjednotily a zřehlednily do jednoho formuláře. Současně bylo odstraněno opakované vyplňování totožných, zejména identifikačních údajů. Formulář je v prove-

dení pro fyzickou a právnickou osobu a je k dispozici na všech CRM, nebo na internetových stránkách www.mpo.cz: Podpora podnikání/Živnostenské podnikání/Centrální registrační místa.

Další významnou změnou, kterou nová právní úprava přinesla, je zavedení systému, kdy živnostenské úřady nebudou vyžadovat od podnikatelů, pokud je sami nedoloží, některé informace, které již existují v databázi jiného orgánu státní správy nebo instituce. V současné době se jedná o výpis z Rejstříku trestů, doklad o daňové bezdlužnosti z podnikání nebo vůči orgánům sociálního pojištění.

Pomocí jednotného registračního formuláře je možné realizovat tyto registrace:

- Ve vztahu k živnostenskému úřadu:
 - Ohlášení živnosti/Žádost o koncesi
 - Oznámení změny, resp. doplnění údajů podle § 49, resp. 56 živnostenského zákona
 - Žádost o zrušení živnostenského oprávnění
 - Oznámení o zahájení/ukončení provozování živnosti v provozovně
 - Oznámení o přerušení provozování živnosti
 - Oznámení o pokračování v provozování živnosti před uplynutím doby, na kterou bylo přerušeno
- Ve vztahu k finančnímu úřadu:
 - Přihláška k registraci k dani z příjmů fyzických/právnických osob, k DPH, k dani z nemovitosti, k dani silniční, k dani ze závislé činnosti a funkčních požitků
 - Přihláška k registraci – odštěpné závody a provozovny
 - Přihláška k registraci plátcovy pokladny
- Ve vztahu k České správě sociálního zabezpečení:
 - Oznámení o zahájení samostatně výdělečné činnosti OSVČ
 - Přihláška k důchodovému a nemocenskému pojištění OSVČ
- Ve vztahu k úřadu práce:
 - Hlášení volného pracovního místa, resp. jeho obsazení
- Ve vztahu k zdravotní pojišťovně:
 - Oznámení pojištěnce o zahájení/ukončení samostatně výdělečné činnosti



Genius loci – 8. část

Ládví

Text: Marek Šebeš

Foto: Daniela Kočí

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

Název dnešního dílu genia loci by mohl svádět k domněnce, že tentokrát se budeme držet dopravního kopyta a pustíme se do prozkoumání jedné z nových stanic pražského metra a jejího nejbližšího okolí. My však necháme podzemní dráhu za zády a vydáme se strmě vzhůru o půldruhý kilometr dále. Vrch či hora Ládví, tyčící se v Ďáblickém háji do výšky 359 metrů nad mořem, je jednou z dominant pravého břehu Vltavy a skrývá velmi zajímavou a cennou přírodní lokalitu. Připočteme-li další pozoruhodná a dokonce i unikátní místa v blízkém okolí, máme hned dostatek důvodů pro svižnou podzemní procházku.

Lesopark zvaný Ďáblický háj nemůžete na hranici Kobyliš a Ďáblic minout. Nejen že výrazně vystupuje nad okolní zástavbu, ale zejména na víkendech sem míří zástupy místních obyvatel, pro které se stinné lesy staly vyhledávaným výletním a sportovním útočištěm. Těžko říci, kolik z procházejících se rodin či ztěžka oddechujících běžců nahlédlo do několika malých zarostlých lomů, rozkládajících se jen kousek od vrcholu kopce mezi zelenou a žlutou turistickou značkou. Kdo tak učinil, tomu se otevřel pohled do historie staré sto milionů let.

Právě v této době (podle dnešních odhadů před 98 milióny let) zalilo území Prahy na zhruba dvanáct miliónů let moře. Z něj jako ostrovy vyčuhovaly vrcholky pražských kopců. Dle představ geologů docházelo na svazích těchto vyvýšenin k mocné činnosti přibojových vln, jejíž výsledek můžeme vidět právě v opuštěných lomech nedaleko vrcholu Ládví: ve stěnách se nacházejí opracované, prastarými vodami omlené valouny, od malých kamínek až po dvoumetrové balvany, a mezery mezi nimi vyplňují vápnité jílovce se zkamenělými skořápkami mořských živočichů. Přírodní památka Ládví patří mezi vůbec nejlépe dochované ukázky činnosti druhohorního moře na území České republiky.

Na exkurzi do dávné minulosti lze navázat návštěvou ještě jedné geologické pozoruhodnosti, kterou je možno nalézt u Kobylišské vozovny v sedle mezi Ládvím a vrcholem Čimického háje. Ač to nezkušené oko hned nerozpozná, sedlo je na rozdíl od obou kopců tvořeno štěrkopisovými nánosy. Vysvětlení této skutečnosti



Ďáblický hřbitov je jediným kubistickým hřbitovem na světě.

je prosté a překvapivé zároveň – právě v těchto místech se před čtyřmi až pěti miliony let nacházelo dno řeky, která předcházela dnešní Vltavě. Jen pro ilustraci: dnešní hladina pražského veletoku je o nějakých 120 výškových metrů níže. Zajímavými místy obohatila okolí Ládví i minulost mnohem mladší. Opravdovou raritou je nedaleký Ďáblický hřbitov, po Olšanech druhý největší hřbitov v celé metropoli. Jeho zeď, hlavní brána a vstupní kiosky byly postaveny v letech 1912 až 1914 podle projektu mladého architekta Vlastislava Hofmana v kubistickém slohu. Jelikož se kubismus dočkal architektonického vyjádření pouze v českých zemích (a Hofman byl údajně první, kdo prvky z kubistických obrazů v architektuře použil), je Ďáblický



hřbitov jediným kubistickým hřbitovem na světě. A v samotných Ďáblicích nalezneme další vzácný kousek moderní architektury, tentokrát již poválečné – vůbec první panelový dům v tehdejší Československu. Stojí v ulici U Přefy (č. p. 771) a jeho stavba byla dokončena v roce 1955. Není od věci podívat se na „průkopníka“ stavebního stylu, který se již o pár let později rozšířil po celé republice.



Napsali o nás

Vybral Jan Urban

Právo (19. 8. 2006)

Tramvajáci chtějí světla i s „oranžovou“

Pražští řidiči tramvají razantně žádají změnu signalizace. Podepisují petici, která jim má pomoci k zavedení třetího světelného signálu „Pozor“, jímž se řídí například automobilisté. Krevním tlakem řidičům zahýbala podle odborového poradce Odborového sdružení pracovníků elektrických drah a autobusové dopravy a člena petičního výboru Antonína Duba reportáž, kterou nedávno odvysílala televize Nova. Zpráva, jež upozorňovala na porušování zákona řidiči tramvají, když projíždějí na křižovatce u I. P. Pavlova v Praze 2 na „červenou“, podle něj obsahovala nepřesnosti. Řidiči tramvají se při provozu na křižovatkách řídí dvousignální soustavou, kterou ředitel Dopravního podniku Tomáš Jílek přirovnal k signalizačním světlům u přechodů pro chodce, také nemají oranžové světlo „Pozor“. A v tom spočívá podle Duba jádro problému, řidiči tramvají mohou totiž v určitých případech na signál „Stůj“ křižovatkami ještě projíždět. „Tramvaj jedoucí rychlostí třicet kilometrů za hodinu potřebuje k zastavení osm sekund,“ popsal Dub. Není tedy někdy schopna okamžitě na křižovatce zastavit.

Dnes (18. 8. 2006)

Vláda: Na metro nedáme ani halíř

Hodně studenou sprchu zažilo vedení magistrátu. V návrhu rozpočtu na příští rok, který projednala vláda, totiž není ani koruna na výstavbu metra. Ministři Pražanům vzkázali: Pomozte si sami! „Je nám líto, ale ministerstvo financí nám tolik seškrtnalo rozpočet, že peníze na metro prostě nemáme,“ potvrdila mluvčí ministerstva dopravy Marcela Žížková. „To si děláte legraci,“ reagoval náměstek primátora Petr Hulinský, když ho MF Dnes včera kontaktovala. „Není možné, aby město samo financovalo tak obrovské projekty celostátního významu, jako je metro,“ zlobí

se. Pokud by tento návrh rozpočtu prošel Sněmovnou, což je podle představitelů magistrátu nepravděpodobné, město by se dostalo do úzkých. Sice by nebyla ohrožena dostavba trati metra C do Letňan, kterou mají první cestující využít už za dva roky, ale patrně by se zpomalila výstavba pražského silničního okruhu nebo by město opravilo méně ulic.

Dnes (11. 8. 2006)

Doprava za 8,3 miliardy korun

Severočeský spor mezi úřadem Ústeckého kraje a místním provozovatelem hromadné dopravy, který způsobil, že na své pravidelné linky nevyjely desítky autobusů, vyvolal po celé zemi otázku, zda se podobná situace nemůže opakovat i jinde. V Praze je to prý vyloučeno, shoduje se vedení města i dopravci. Praha má totiž oproti severočeské metropoli velkou výhodu. Je jediným vlastníkem majoritního dopravce – Dopravního podniku – který zajišťuje zhruba 96 procent celé přepravy ve městě. Garantem spolehlivosti dopravy je i silný konkurenční boj mezi malými dopravci. „O přepravu cestujících je v Praze velký zájem. Když autobusy jednoho z dopravců nevyjedou, na jejich linky okamžitě vyrazí autobusy konkurence. Stávka by ho stála místo na trhu,“ tvrdí shodně většina z patnácti malých dopravců.



Kulturní tipy na září

-mís-

Ani jsme se nenadáli a období prázdnin máme za sebou. Hned na září se do kin chystají nové české filmy (jeden z nich si tu připomeneme), cestu k nám si našly opravdové hudební osobnosti, nezapomeneme ani na divadelní premiéru a přidáme zjištění, že aspoň my, kteří sídlíme v budově Centrálního dispečinku, máme jednu výstavu téměř za rohem.

Kino

Kráska v nesnázích

Inspiračním zdrojem Petru Jarchovskému a Janu Hřebejkovi k jejich nové filmové tragikomedii byla stejnojmenná báseň Roberta Gravesa. Divákům předkládají milostný příběh mladé ženy (Aňa Geislerová) řešící dilema lásky ke dvěma mužům (Roman Luknár a Josef Abrhám), dilema mezi sexuální závislostí a zajištěnou budoucností pro sebe a své děti (Adam Mišík a Michaela Mrvíková), dilema vztahů ke své matce (Jana Brejchová) a otčimovi (Jiří Schmitzer) a ke své tchýni (Emília Vášáryová). Film *Kráska v nesnázích*, jak praví oficiální propagační materiály, je plný vypjatých zvrátů i komických a paradoxních rozuzlení se strhujícími hereckými výkony a vynikající hudbou. Nechme se tedy překvapit.

V kinech od 7. 9. 2006.

Divadlo

Molière

Divadlo v Dlouhé připravilo na září (konkrétně 12. 9.) premiéru hry Michaila Bulgakova *Molière*. Základním tématem je Molièrův boj za tvůrčí seberealizaci a za lidskou důstojnost, vztah umělce a moci, reprezentované francouzským králem Ludvíkem XIV. Proto si Bulgakov zvolil pro svoje drama poslední období Molièrova života a jeho boj za *Tartuffa*, vedený proti mocným tehdejšího světa – králi a církvi. Bulgakov vybral několik nejdramatičtějších uzlových bodů Molièrova života, kdy je v sázce jeho tvorba a dokonce i život. Nezapomíná ale ani na jeho vztah k mnohem mladší Armandě (Klára Sedláčková), aby ukázal, že Molière nenašel spočinutí ani v rodinném zázemí a žil v neustálém stresu, který vyvrcholil záchvatem mrtvice při představení *Zdravého nemocného*. Hra, napsaná moderní montážní stříhovou metodou, v níž se scény komické střídají s vážnými až tragickými, má nadčasovou platnost – je to současně drama o tragédii stárnutí, o tragédii nerovné lásky, o strachu ze smrti. Pod režijním vedením Sergeje Fedotova se v hlavní roli představí Miroslav Táborský.

Výstava

Až do konce října můžete v Kateřinské zahradě v areálu Psychiatrické a Neurologické kliniky Všeobecné fakultní nemocnice v Praze 2 zhlédnout třetí ročník výstavy pod širým nebem nazvané **Nic na odív?** Letos zde svá díla vystavují jak studenti, tak i mladí absolventi a pedagogové uměleckých škol. K vidění je 19 instalací, z přírodních i umělých materiálů, vytvořených většinou přímo pro prostor Kateřinské zahrady. Za prohlídku určitě stojí, zvláště když to máme skutečně „hned vedle“.



SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V září 2006 oslavuje 67. narozeniny:

Ing. Zdeněk Vais – DCM, odb. Provoz ESZ a sítě (39).

V září 2006 oslavují 66. narozeniny:

Zděnek Kameš – VD, provozovna Nákladní vozidla (46),

Drahomír Schmidt – PA, prov. Řepy (11).

V září 2006 oslavují 65. narozeniny:

Jiří Čížek – PA, provozovna Kačerov (39),
Miloslav Fouček – SVM, odb. Údržba vozů (32),
Josef Žáček – PM, provoz Obsluha vozidel A (32).

V září 2006 oslavují 60. narozeniny:

Josef Bejček – PA, prov. Kačerov (31),
Ing. Zdeněk Bukovský – Z, odb. Skladové hospodářství (19),
Jindřich Fus – SVA, prov. Kačerov (31),
Věra Honsová – Z, odb. Skladové hospodářství (35),
Václav Hrdina – PA, prov. Vršovice (10),
Alexandr Klika – DCM, provoz Tunely (21),

Miloslav Kořínek – SVA, provozovna Ústřední dílny BUS (39),

Ludmila Kotyzová – PM, provoz Trať B a DZ (13),

Jan Kralčíak – PA, provozovna Klíčov (11),

Josef Kysela – VD, prov. Oprávněnost (14),

Václav Levý – DCT, provozovna Měšinny a kabelová síť (31),

Josef Netáhalo – DCM, provoz Elektrické stanice (31),

Ivan Novák – VD, prov. Nákladní vozidla (38),

Václav Novák – SVM, odb. Údržba vozů (42),

Ladislav Rajský – DCM, provoz Rozvodné sítě a osvětlení (28),

Jan Riegel – PM, odb. Řízení provozu (32),

Jindřich Serbus – SVA, prov. Kačerov (37),

Jaroslav Šafařík – D, odb. Přepravní kontroly (10).

V září 2006 oslavují 50. narozeniny:

Miroslav Bečvář – DCM, provoz Traťová mechanizace (29),

Dana Cvrčková – OE, odb. Financování (29),

Stanislav Červenka – PT, prov. Motol (10),

Zdenka Gajdošová – SVM, odb. Údržba vozů (19),

Ladislav Hoos – PA, prov. Klíčov (11),

Ivan Horák – SVT, prov. Hloubětín (10),

Leoš Jelínek – SVA, provozovna Ústřední dílny BUS (10),

Rudolf Johančík – PA, prov. Hostivař (20),

Jaroslav Kortus – DCM, odb. Provoz (28),

Ladislav Kravčíšin – DCM, provoz Trať B (18),

František Motl – DCM, provoz Trať B (18),

Pavel Roll – HV, stř. Dopravně-ekonomické (28),

Viktor Siegel – DCM, provoz Elektrické stanice (30),

Ivan Stejskal – PA, provozovna Řepy (26),

Petr Šimáček – PM, provoz Trať C a depo Kačerov (24),

Marie Vršinská – DCM, provoz Účelová zařízení (20),

Zdeněk Zavázal – DCM, provoz Elektrické stanice (22),

Miroslav Zouplna – DCM, provoz Trať C (29).

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

Do starobního důchodu odešli:

Vratislav Beránek – SNM, odbor Technická správa objektů (19),

Karel Hrdlic – PA, provozovna Kačerov (41),

Josef Maršálek – SVA, prov. Vršovice (37),

Jaroslav Mysliveček – SVA, provozovna Ústřední dílny BUS (48),

Jan Pištěk – PA, provozovna Řepy (17),

Věra Zahrádková – SNM, odbor Technická správa objektů (12).

Do invalidního důchodu odešel:

Josef Karel – PA, provozovna Vršovice (14).

Upřímně děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

Omluva:

Pan František Štrobl z jednotky Provoz Metro je zaměstnán u DP 27 let, za chybně uvedený údaj se omlouváme.



Poslední zastávka

Rozmary nejen počasí

Daniela Kočí

Letošní léto bylo vskutku originální. Několik týdnů jsme se smažili v ukrutných vedrech, které lámaly rekordy. Kdo měl v těchto dnech dovolenou a vyrazil na kola, do hor nebo k rybníkům a přehradám v Čechách, určitě neprohloupil, kdo naopak v těchto teplotních rekordech vyrazil k moři, asi žádný moc velký rozdíl nepoznal.

Ale jsou i tací jedinci, kteří extrémní počasí vysloveně přitahovali. Na jaře jsem odjela do Egypta, u nás v té době zrovna zase hrozily povodně, a tak jsem se jela s očekáváním ohřát. Letadlo mělo osmihodinové zpoždění kvůli velké písečné bouři v letovisku, po našem příchodu do hotelu bylo všechno zasypáno pískem tak, že jsme se nedostali ani na balkon. Byla to prý největší písečná bouře za poslední půlrok a následovalo upozornění, že po ní nastává několik dní deště a chladu. A to doslova. Na moře jsme se dívali ve svetrech, které jsme usmlouvali za „úžasnou“ cenu u místních prodejců. Navíc tři dny přišlo tak vydatně, že lidé v přízemí měli vodu v pokojích. Počasí se umoudřilo v den odletu, a tak jsme u moře strávili jedno pěkné odpoledne. No což, opalování stejně není zdravé a voda je slaná, uklidňovala jsem se, hlavně že jsme v pořádku doletěli domů.

Celý červenec jsem ve vedrech chodila do práce, když jsem si konečně naplánovala pár dní volna a odjela do jižních Čech. Jako suvenýr jsem si přivezla krásné modré holínky a v téže barvě slušivou pláštěnku! Asi dvacet kilometrů za Prahou nám začalo pršet a tento společník s námi cestoval z jednoho města do druhého, ať jsme se hnuli kamkoliv. Nakonec se mi ale naše dovolená v dešti líbila, zejména to, jak jsme autem honili parní vlak na jindřichohradecké úzkokolejce, že jsme si stihli prohlédnout tři hrady, dva zámky a jednu zříceninu a také to, že prakticky všechny věci v obsáhlém kufříku zůstaly nedotčeny, a tak se doma šatičky a botičky jen přeskládaly do skříně.

Srpen už tak výjimečný z hlediska počasí nebyl, a tak novináři už nemohli psát o extrémních počasí působících negativně na lidský organismus a na veškeré činnosti každodenního života, takže si z rozmaru prostě vycucali reportáž. Když nevíš, o čem psát, najdi si problém, znělo mi v uších na fakultě žurnalistiky jako noční můra. Zřejmě se tím někteří posluchači řídí doslova, a proto vznikla reportáž o tramvajících jezdících na „červenou“!

Když jdu dělat reportáž, zjistím si objektivně obě stránky věci, zní určitý novinářský

kodeks, abych získala komplexní pohled na věc. Zjistila bych si, že tramvaje mají dva signály jako například chodci, a tudíž když začnou projíždět křižovatku na signál volno a skočí jim tam signál stůj, nemohou na to dupnout a zlákat žebra všem cestujícím. S pár sekundami na projetí se přitom počítá stejně tak, jako se chodce nevrátí zpět nebo nezůstane stát na přechodu, když mu tam náhle skočí červený panáček. Ale o tom zřejmě už paní redaktorka tak

hluboce nepřemýšlela a zkrácená informace byla na světě. Reálně uvažující vědci nebo si zjistí, co je brzdná dráha tramvaje, jaké jsou její signály a o reportáži si pomyslí pouze to, že rumunský management komerční televize neměl kam sáhnout... A jaký z toho plyne závěr? Rozmary počasí ovlivnit nemůžeme stejně tak jako lidské chování. Ale pokud to druhé ubližuje ostatním, měli bychom proti tomu určitě bojovat...



Písmenná křížovka

Vyluštění z čísla 8/2006: ...lanové dráhy na Petřín.

ENUI, KERE, TERN, YA	OBVOD. SPRÁVA POŠT	ORGÁN ZRAKU		PLOUTVO-NOŽCI	DEN V TÝDNU		PŘELUD	ŠLECHTIC	CIZÍ MUŽ. JMÉNO	ZNAČKA TELURU
OZNAČENÍ TOALET			CITOSLOV. TROUBENÍ ODŘÍKAVÝ ČLOVĚK				ZPŮSOB DŽEZOVÉHO ZPĚVU			
TÁBORNÍK							NĚMECKY KONEC ŠLECHTIC. PŘÍDOMEK			
1. DÍL TAJENKY									2. DÍL TAJENKY	ODPŮRCE ŽIDU
	CEL. KÓD UKRAJINY	AFR. KMEN V ZAIRE 3. DÍL TAJENKY					ŽÁK. TURNAJ ATLETŮ SLOV. MUŽ. JMÉNO			
OPRACOVANÝ KOUREM							ŠPANĚLSKÉ PLATIDLO HAZARDNÍ KARET. HRA			
PROTI LATINSKY					CEL. KÓD FINSKA ZÁPOR			OTEC KNIŽNĚ PŘEDLOŽKA		
	AUTORSKÝ ARCH PTÁK ZPĚVNÝ			SPOJKA ČÁST TĚLA ZVĚŘE						
ZKR. NAŠÍ MĚNY			ŘÍMSKÝ KRÁL VYJÁDŘIT OMLUVU							
ČESKÝ HRAD					CITOSLOV. ODPORU RUSKÁ ŘEKA			EXISTUJE SOUHLAS		
EMBLÉM							POČÍTAČ. FIRMA PRVNÍ ŽENA			
	HLEN ČESKÝ MALÍŘ MIKOLÁŠ						PLANETKA NEMOCNÝ			
OSTRÝ PŘÍZVUK					OHON KUJNÝ MATERIÁL					
HON				MOUČKA Z KURKUMY ZÁJMENO				KOREJ. JED. DÉLKY		
VYDAVATEL										
ODĚVNÍ										

...byly dodány do Prahy
v letech 1959–1960.

