

Proces restrukturalizace nabírá obrátky

Přelom roku přinesl první změny v organizaci Dopravního podniku s tím, že další kroky budou následovat. Nezáčastněným se mohlo zdát, že se práce zastavily, ale naopak se zintenzivnily a jejich výsledkem je dokument Realizační fáze Transformačního projektu Dopravního podniku a rámcový harmonogram Transformačního projektu.

Dokument v polovině března vzalo na vědomí představenstvo společnosti a následně ho posvětila dozorčí rada. Vedením Transformačního projektu byl představenstvem pověřen ing. Ladislav Špitzer, dosavadní ředitel divize Autobusy. Odborným garantem byla z dvojice konzultantských firem vybrána firma CS-Project, která bude spolupracovat s firmou GMC Marketing na některých dílčích úkolech.

Transformační projekt Dopravního podniku je strukturován do jednotlivých subprojektů a časově je rozplánován na dobu dvou a půl roku, do začátku září 2006. Vzhledem ke složitosti realizačních prací budou jednotlivé subprojekty členěny do následujících etap: prováděcí projekt, zavedení nové struktury, vnitřní

optimalizace, ověřovací provoz, vyhodnocení a případné úpravy. Tato etapizace usnadní logický a účinný postup realizace každého subprojektu. Pro každý subprojekt budou stanoveny výchozí a cílové hodnoty klíčových parametrů, především ekonomických.

Na subprojektech se nebudou podílet jen zaměstnanci konzultantských firem, ale zejména zaměstnanci naší společnosti, a tak se před částí z nich otvírá možnost ovlivnit, jaká bude budoucí tvář podniku. Oslovené čeká náročný a zároveň zodpovědný úkol, ale také nová výzva v jejich profesní kariéře.

První subprojekty byly zahájeny již na sklonku března podle schváleného harmonogramu a další budou v nejbližších měsících následovat.

Ing. Milan Houfek,

předseda představenstva a generální ředitel



Foto: Petr Malík

Cíl je jednoznačný a dotkne se každého: Musíme snížit náklady

Ing. Ladislav Špitzer, ředitel divize Autobusy, byl v polovině března pověřen představenstvem společnosti náročným úkolem vést transformační proces Dopravního podniku. Několik dní poté jsme mu položili několik otázek ohledně změn, které podnik v nejbližší době čekají.

DP-K Pane inženýre, transformace Dopravního podniku je velmi náročný úkol. Co Vás vedlo k přijetí odpovědnosti za Transformační projekt?

Pane kolego, čtrnáctým rokem usiluji ve vedoucích funkcích o pozitivní změny v Dopravním podniku. Jde o dlouhé období. Hned na jeho počátku stál úkol prokázat konkurenceschopnost vedle dalších dopravců, kteří měli, a jistě někteří i nadále mají, zájem o převzetí našeho dopravního trhu. Pravda, tehdy se jednalo „pouze“ o autobusy a pouze v tuzemských podmínkách. V usilování o pozitivní změny však rozhodně nejsem sám. Naopak, za tu dobu jsem měl čest poznat poměrně početný zástup kolegů, kteří očekávají změnu a stejně

jako já ji považují za nezbytnou. A to bohužel zdaleka neznám všechny zaměstnance. Jsem proto pevně přesvědčen, že se jedná o úžasné zázemí lidského potenciálu. Věřím v lidi, v jejich tvořivé schopnosti. To mi dává potřebnou sílu, abych nejen přijal nabídku ujmout se vedení tohoto obrovského a náročného projektu, ale zejména abych usiloval společně s mnohými z vás, kteří třeba tyto řádky právě čtete, svěřenou práci dovést do úspěšného konce.

Trochu si připadám jako před náročnou expedicí, na níž jsem účast přijal dobrovolně, při plném vědomí její náročnosti, ale také s přesvědčením, že vytčeného cíle lze se správnými lidmi, za optimálních podmínek a s určitou dávkou štěstí (a zdraví) dosáhnout. Nutnou a nezbytnou podmínkou je řádná příprava a vybavení.

DP-K Jaké jsou cíle Transformačního projektu a jak jich chcete dosáhnout?

Za projektem transformace nejsou žádné vznosné

nic neříkající cíle, které by bylo možné „odehrát do ztracena“. Cíl je jednoznačný a dotkne se každého v Dopravním podniku: **Musíme snížit náklady**. Jde o logický požadavek ze strany města, které jednak nemůže, jednak ani nechce neefektivně zvyšovat objem prostředků vkládaných do MHD v Praze. Rovněž ze strany konkurenčních dopravců je více než reálnou hrozbou, že nás mohou v krátké době začít ohrožovat výhodnější nabídkou služeb. Hrozba je o to reálnější, že ve státech Evropské unie dochází k otevírání trhu MHD.

Principy Transformačního projektu (TP) byly projednány představenstvem a dozorčí radou. Dojde k rozdělení podniku na jednotky zajišťující hlavní činnost Dopravního podniku, kterou je provozování MHD (tzv. provozní jednotky), na jednotky poskytující podporu provozním jednotkám (tzv. služby) a na útvary zajišťující štábní činnosti. Nově vzniklé jednotky a útvary musí být výrazně jednodušší a efektivnější. Nastavené



Dopravní nehody v roce 2003: počty jsou srovnatelné s rokem 2002

4 a 5



Jak jsme hospodařili v roce 2003?

8 a 9



Další symbol České republiky – vlajka Evropské unie

10 a 11



Generální opravy eskalátorů: schody dostávají novou mízu

16 a 17

Jako by to bylo včera... A přece jen už je to historie. Před deseti lety, 2. dubna 1994, vznikla v Praze nejmladší autobusová garáž Dopravního podniku hlavního města Prahy. Její postavení mezi ostatními garážemi dnešní divize Autobusy je poněkud zvláštní. Nebo raději řekněme odlišné. Na autobusech, které odtud vyjíždějí především na linky ve východním a jihovýchodním sektoru města, sice vidáme nápis Garáž Hostivař, v rámci organizační struktury společnosti ji obvykle najdeme pod označením Dopravně-opravárenská základna Hostivař, zkráceně DOZ Hostivař. Právě v době, kdy se začaly autobusy z Hostivaře vypravovat, byla tehdejší

Hostivařská garáž slaví deset let

autobusů a potřebnou manipulaci, byl v březnu 1965 Dopravním podnikem převzat ještě pozemek jižně od Libeňského mostu, na kterém měla být zřízena odstavná plocha.

č. 109, 110, 115, 126, 127, 136, 141, 151, 152 a také na náhradní autobusovou linku X 24, zřízenou při rekonstrukci tramvajové tratě na Skalce.

Protože růst autobusové dopravy v Praze byl mnohem rychlejší než budování potřebné technické základny, zřizovala se další provizorní pracoviště i v jednotlivých garážích. V areálu garáží Libeň byla od 1. července 1970 například v činnosti provizorní lakovna.

V roce 1973 byla na ploše u libeňského mostu postavena montovaná hala denního ošetření, protože zázemí ve stávající opravně svojí kapacitou nestačilo. Není divu, vždyť ke konci roku 1973 bylo ve stavu libeňské garáže 186 autobusů Škoda 706 RTO, tedy o 37 více než byla kapacita odstavné plochy. Část autobusů se tedy pochopitelně odstavovala v areálu opravný.

Předpokládalo se, že libeňská garáž má vzhledem k nepříliš vyhovujícím prostorovým podmínkám pro údržbu jen provizorní charakter a počítalo se, že v sedmdesátých letech bude zrušena. Nakonec sloužila 28 roků. V roce 1975 se do ní nastěhovalo prvních 12 autobusů ŠM 11 a nakonec se v osmdesátých letech dočkala i další generace autobusů z vysokomýtské Karosy. V roce 1994 se libeňská garáž přestěhovala do areálu opravný autobusů v Hostivaři. Ačkoliv v Libni bylo ve své době ve stavu i 198 vozů (například v roce 1979), začínala hostivařská garáž s pouhými 109 vozy. Ostatní byly převedeny do jiných garáží, především na Klíčov.

Opravný autobusů v Hostivaři

O nepříznivém zázemí pro velké opravy pražských autobusů v šedesátých a sedmdesátých letech jsme se zmiňovali mnohokrát. A tak jen stručně připomeňme, že se po několika desetiletích prováděla tato činnost především v areálu ústředních dílen v Rustonce. Jednalo se ale o pracoviště vybudované, respektive adaptované, pro tramvaje. Teprve po roce 1974, když skončil provoz starých tramvajů, začaly dílny v Rustonce sloužit jen autobusům. Vzhledem k obrovskému počtu autobusů (například v roce 1975 jich bylo 1241) nemohlo toto pracoviště stačit, a tak se opravy prováděly také na Švábkách a v bývalých trolejbusových dílnách (původně šlo o vozovnu tramvajů v Košířích. Lakovna byla v Dejvicích, ale lakovalo se také v tramvajové vozovně v Hloubětíně a později i v opravně libeňské garáže. Když byla uvedena do provozu opravný tramvajů v Hostivaři, prováděly se některé opravy autobusů i tam!

Rozestavěné haly opravný autobusů v Hostivaři přibližně před 20 lety. Foto: Archiv DP



Stísněné podmínky nádvoří bývalé továrny Jawa, ve které bylo 28 let dílenské zázemí garáže Libeň.

Foto: Archiv DP

šimů odštěpnému závodu Autobusy svěřena údržba vozového parku autobusové dopravy z rušených Opraven MHD. DOZ Hostivař tedy fakticky vznikla sloučením bývalé garáže Libeň a autobusové části Opraven MHD. Novost hostivařské garáže v roce 1994 tedy nespočívala v nových budovách a novém technickém zázemí, ale především v organizačních změnách podniku.

Hostivařská garáž sice slaví desáté narozeniny, ale jak z výše uvedeného vyplývá, její historie je starší a můžeme ji sledovat hned ve dvou přímých liniích.

Garáž Libeň

Ta první linie začíná 30. července 1964 (v létě to tedy bude 40 let, takže, chcete-li, hostivařská garáž se nám z dětských let náhle dostane do středního věku), kdy byla s platností od 1. srpna 1964 vytvořena nová „provozovna Voctářova“. Než ale začala fungovat naplno, uplynula ještě řada měsíců a její funkce byla zpočátku čistě organizační. Pro novou jednotku ve struktuře pražského Dopravního podniku bylo teprve zapotřebí vytvořit potřebné zázemí. Situace v běžné údržbě a vypravování autobusů začínala být velmi nepříznivá. Pro autobusovou síť, která se začínala rychle rozvíjet, byly k dispozici jen garáže v Dejvicích a na Pankráci. Výstavba potřebných garáží na Kačerově měla velké zpoždění, a tak bylo zapotřebí najít nějaké provizorní opatření. Kromě zřízení provozovny Voctářova začalo být na podzim 1964 určité množství autobusů vypravováno také z trolejbusové vozovny Vršovice.

Ale vraťme se k libeňské garáži. Jak již bylo naznačeno, nestavěl se žádný nový objekt. Dopravní podnik převzal dvůr a starší budovy zrušené továrny Jawa v Libni mezi ulicemi Vojenovou a Voctářovou, které bylo nutné vhodným způsobem adaptovat. Protože v tovární hale nebyl dostatek místa pro odstavování

Dne 30. prosince 1965 byl vydán kolaudační výměr a povolení k užívání „provizorní opravný autobusů“ ve Voctářově ulici, jak se bývalá továrna Jawa nyní nazývala. Objekt byl upraven k provádění běžných denních prohlídek autobusů (pro běžné opravy bylo zřízeno pět šikmých pracovních kanálů), doplňování olejů, mytí v mycím rámu a k údržbě akumulátorů. Odstavná plocha u Libeňského mostu měla zpevněnou plochu 12 789 m² a mohlo na ni být umístěno až 149 autobusů. Byla vybavena vrátnicí s výpravnou a čerpací stanicí pohonných hmot.

Dne 3. ledna 1966 vyjely z odstavné plochy u Libeňského mostu první autobusy na pravidelné linky





Odstavná plocha hostivařské garáže 22. března 2004.

Foto: Marie Jílková

Právě hostivařský areál ústředních dílen DP byl určen i pro výstavbu moderního opravárenského zázemí pro autobusy. Zajímavé je, že zatím spolehlivě nevíme, kdy opravna autobusů zahájila opravdu provoz. Některé podklady naznačují, že na konci roku 1984 (to by pak letos garáž Hostivař mohla slavit i krásné dvacáté narozeniny...), ale objevují se občas i náznaky, že tomu bylo až v roce 1985. V této souvislosti se proto ptáme pamětníků: Kdy se začaly v nových dílnách autobusy opravovat?

Nový autobusový areál tvoří dvě velké opravárenské haly propojené dvorem a vybavené veškerým potřebným sociálním i kancelářským zázemím. První

desetiletí své existence areál sloužil výlučně opravám. Není bez zajímavosti, že když se v roce 1990 velmi vážně uvažovalo o znovuzavedení trolejbusové dopravy ve smíchovsko-jinonické oblasti, předpokládalo se, že velké opravy trolejbusů se budou provádět v Hostivaři.

Garáž (Dopravně-opravárenská základna) Hostivař

Jak již bylo několikrát uvedeno, 2. dubna 1994 se obě historické linie spojily v jednu. Změnil se charakter hostivařského pracoviště a k opravárenské činnosti, vykonávané pro celý závod Autobusy, přibýlo i pravidelné vypravování autobusů a jejich běžná každodenní údržba. Určitou nevýhodou bylo, že zpočátku nebyl hostivařský areál připraven na parkování většího počtu

autobusů, než to vyžadovala běžná kapacita opravy. A tak se nějaký čas parkovalo kde se dalo. Teprve na počátku května 2000 byl zahájen provoz nové odstavné plochy autobusů pro 163 autobusů (z toho 23 kloubových). V souvislosti s tím byl od 22. května 2000 umožněn manipulační průjezd autobusů Sazečskou ulicí a areálem depa metra Hostivař, což vyžádalo trvalé otevření tamní vjezdové brány, osazení nových závor a instalaci kamerového dohledu v obou vrátnicích depa. Do té doby se do autobusového areálu jezdilo pouze Karosářskou ulicí. V roce 2001 byla dána do užívání nová hala denního ošetření a denních kontrol autobusů.

K zajímavé a významné kapitole historie DOZ Hostivař patří první tři pražské nízkopodlažní autobusy Neoplan, které zde byly zkušebně smontovány na přelomu let 1994 a 1995 a naznačily pak směr, kterým by se pražská autobusová doprava měla ubírat. Našly zde také útočiště autobusy zvláštních linek pro tělesně postižené, speciálně upravené pro manipulaci s invalidními vozíky. A jak jsme již na stránkách DP-KONTAKTu psali, v DOZ Hostivař se opravovaly i tramvaje pro zahraničního zákazníka.

Zaměstnancům hostivařské garáže ke „kulatému“ výročí blahopřejeme, ať už teď v dubnu oslavují „desítku“ garáže Hostivař nebo zda koncem roku oslaví „dvacetiny“ opravy či v létě čtyřicáté výročí ustavení někdejší provozovny Libeň. Všechno jsou výročí těžce organizační jednotky divize Autobusy. **-pf-**



Interiér západní haly DOZ Hostivař. Foto: Marie Jílková



Haly DOZ Hostivař od východu, tj. od hlavní vrátnice areálu ústředních dílen DP 22. března 2004. Foto: Marie Jílková

Březen v kolektivním vyjednávání

Další měsíc v kolektivním vyjednávání utekl jako voda, jeho průběh byl tentokrát velmi odlišný od těch předcházejících, avšak svým výsledkem se zase tak neodlišuje. Nová kolektivní smlouva hned tak podepsána nebude. Ale pojďme pěkně popořádku.

První březnový týden měl poměrně konstruktivní ráz. Proběhlo několik jednání za účasti náměstka primátora pana ing. Paroubka, jejichž závěrem byla dohoda o nárůstu objemu mzdových prostředků o 5 % a příslib spuštění příspěvku zaměstnavatele na penzijní připojištění ve výši 300,- Kč měsíčně na zaměstnance. Tento nárůst je v letošním roce určitě jeden z největších v republice.

Zaměstnavatel obratem předložil návrh „mzdové dohody“, která rozpracovávala výše uvedenou ústní domluvu. Text návrhu však nebyl přijatelný pro část odborových zástupců, proto byl přepracován do jednodušší podoby, ale stejně nebyl přijat všemi odboráři. V dalším období přibližně dvou týdnů nastalo depresivní hledání východiska z této patové situace. Řešení, které zvolil zaměstnavatel, bylo avizováno již od 11. února 2004 – prodloužení účinnosti kolektivních smluv uzavřených na rok 2003. Krok, který byl zvolen

jako nejméně bolestivý pro všechny zúčastněné strany, a tudíž měl největší naději na přijetí, se však také prosažoval velmi těžce.



Foto: Petr Malík

19. března došlo ke shodě, byly podepsány všechny dodatky ke stávajícím kolektivním smlouvám a domluveno zahájení poskytování příspěvku zaměstnavatele na penzijní připojištění od 1. dubna 2004. Zaměstnavatel zároveň předložil další z řady svých návrhů: tzv. III. návrh textu nové kolektivní smlouvy, návrh plánu mzdových nákladů pro rok 2004 v objemovém vyjádření, návrh nastavení relací u jízdních profesí sjednocujících skladbu mzdy, návrh úpravy mezd u ostatních kategorií zaměstnanců (obsahuje nárůst tarifních mezd o 4 %) a návrh na sjednocení příplatků. To vše bylo předáno, jak jsem již uvedl, 19. března a zaměstnavatel očekává stanovisko odborové strany, které bude zpracováno v duchu zákona o kolektivním vyjednávání, to znamená ve vzájemné shodě odborových organizací, bez zbytečného odkladu a k těm částem návrhu, které odborová strana nepřijímá. Pokud by se to podařilo v následujících dvou týdnech, přibližně do 16. dubna, mohl by být mzdový nárůst realizován ještě od 1. dubna 2004. Roztříštěnost odborových stanovisek a záměrů však nedává velkou naději, že tomu tak bude.

Ing. Jaroslav Ďuriš,
personální ředitel

NEHODY

Ač to zní téměř neuvěřitelně, mohli bychom mezi loňský rok a rok 2002 položit z hlediska statistiky dopravní nehodovosti v celém Dopravním podniku znaménko rovnosti. Základní údaje jsou totiž téměř shodné:

	2003	2002	rozdíl 2003/2002	% 2003
celkový počet nehod v DP	2 537	2 548	- 11	99,6
- z toho: - nehody zaviněné DP	679	685	- 6	99,1
- nehody nezaviněné DP	1 858	1 863	- 5	99,7

I když provozní podmínky byly v roce 2003 mnohem příznivější (doprava se počátkem roku vyrovnala s následky povodní a došlo k její stabilizaci), přesto se nehodovost vyvíjela – jak je patrné z tabulky – téměř shodně. A i ten nepatrný rozdíl je pro nás příznivý: nedošlo totiž k nárůstu jak v celkovém počtu nehod, tak ani v počtu nehod, na kterých nesou vinu naši zaměstnanci.

Tato téměř ideální rovnost se však neprojevila v porovnání jednotlivých odštěpných závodů (dnes divizí) naší společnosti. Opět tedy statistika a grafické znázornění:

	Celkový počet nehod				zaviněné nehody			
	2003	2002	rozdíl 2003/2002	% 2003	2003	2002	rozdíl 2003/2002	% 2003
Metro	13	11	+ 2	118,2	7	1	+ 6	700,0
Elektrické dráhy	1 366	1 503	- 137	90,9	189	243	- 54	77,8
Autobusy	1 158	1 034	+ 124	112,0	483	441	+ 42	109,5



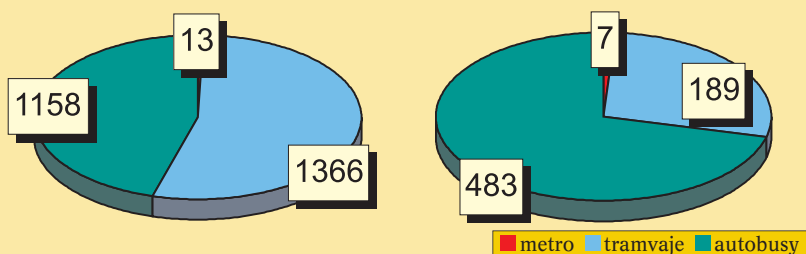
Foto: divize Autobusy

I toto grafické znázornění je velmi podobné loňskému. Největší podíl (rok 2002: 44,0 %, rok 2003: 41,7 %) má na zaviněných dopravních nehodách neodhadnutí průjezdného profilu vozidla (u tramvají 82 případů, u autobusů 188 případů). Také ostatní ukazatele (nepřiměřená rychlost, nezajištěné vozidlo, přehlédnutí postave-

Dopravní nehody v roce 2003: počty jsou srovnatelné s rokem 2002

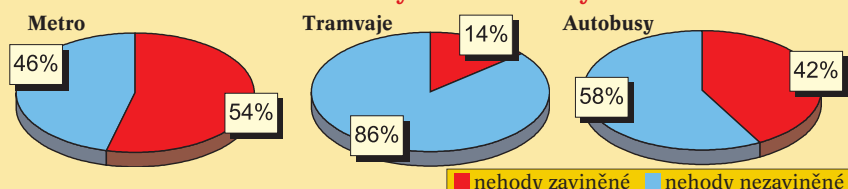
Celkový počet nehod

Zaviněné nehody



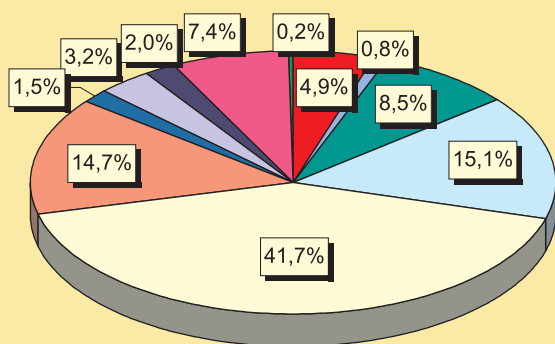
Zde se již mezi jednotlivými provozy projevují dosti podstatné rozdíly. Zatímco provoz tramvají vykázal úbytek jak celkového počtu, tak zaviněných nehod (zde dokonce téměř o jednu čtvrtinu!), byl u dvou dalších provozů v obou kategoriích nárůst. Zdůvodnění tohoto stavu bude v jednotlivých divizích předmětem podrobných rozborů, které budou jistě alespoň částečně v některém příštím čísle DP-KONTAKTU zveřejněny.

Podíl zaviněných a nezaviněných nehod



Provozní podmínky a možnost vzniku nehody nejsou u jednotlivých druhů provozu úplně stejné, přesto dobré výsledky divize Elektrické dráhy nelze v tomto znázornění přehlédnout.

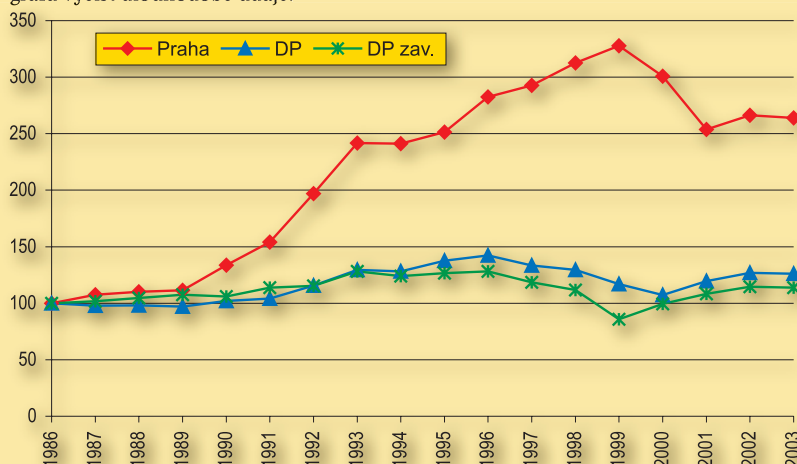
Příčiny nehod zaviněných řidičů DP



■ nepřiměřená rychlost	■ nesprávné předjíždění
■ nedání přednosti v jízdě	■ nesprávný způsob jízdy
■ neodhadnutí průjezdného profilu	■ nedodržení bezpečnostní vzdálenosti
■ nezajištěné vozidlo	■ jiné
■ přehlédnutí postav, výhybky	■ nehoda při couvání
■ nespr. postup řidiče metra	

ní výhybky) jsou dosti vysoké a nesvědčí o trvale zodpovědném přístupu k výkonu profese. I když složité podmínky, ve kterých řidiči povrchové dopravy řídí vozidla MHD, mohou působit jako polehčující okolnost, přesto by se těmto stále se opakujícím jevům měla věnovat zvýšená pozornost jak při pravidelných poučovacích, tak při sledování výkonu služby nových řidičů.

Dopravní podnik má k dispozici také základní údaje o vývoji dopravní nehodovosti na celém území hl. m. Prahy. Údaje jsou od roku 1986 (základní údaj = 100 %) a jsou doplněny údaji o vývoji celkového počtu nehod i zaviněných nehod v Dopravním podniku. Vzhledem k rozpětí 18 let lze z další tabulky a připojeného grafu vyčíst dlouhodobé údaje:



Důležité jsou i ekonomické údaje o škodě vzniklé Dopravnímu podniku: (škody vyčísleny v milionech Kč)

	celková škoda DP		škoda ze zav. nehod	
	2003	2002	2003	2002
Metro	0,1	0,0	0,1	0,0
Elektrické dráhy	10,2	24,3	4,9	18,3
Autobusy	12,5	11,0	5,9	5,3
DP Celkem	22,8	35,3	10,9	23,6

Značné částky jsou sice hrazeny na základě pojistných smluv, přesto takto vynaložené finanční prostředky budou někde chybět. Zvláště u zaviněných nehod se těch 11 miliónů korun mohlo jistě „utrátit“ účelněji.

Finanční škody jsou jistě závažným problémem, ale mnohem horší jsou škody, jejichž závažnost nelze vyčíslit, t.j. škody na zdraví, ale především na životech osob:



Nelze se v této souvislosti nezastavit u nehod, při kterých přišli o život lidé:

datum (2003)	DP	místo	usmr-ceno	popis nehody
14. 1.	A	Argentinská ulice	1	náhlé vběhnutí chodce před autobus
9. 2.	M	stanice Flora	1	pád osoby do kolejiště
6. 4.	ED	Dělnická ulice	1	náhlé vjetí os. automobilu na koleje – nedání přednosti v jízdě; řidič os. automobilu usmrčen
29. 6.	M	stanice Vyšehrad	1	pád osoby do kolejiště
23.11.	ED	Strossmayerovo nám.	1	pád chodce pod druhý vůz soupravy – příčiny nezjištěny
20.12.	ED	Černokostelecká ul.	1	náhlý vstup chodce na trať

Potěšitelné (pokud lze tohoto slova v souvislosti s úmrtím osob použít) je, že žádná z uvedených nehod nebyla zaviněna naším zaměstnancem. A to je dobře.

Na závěr dovolte několik osobních slov vám, provozním pracovníkům a zejména řidičům:

Vaše práce je denně sledována statisíci obyvateli a návštěvníky našeho hlavního města. Bez ní by se život v Praze zastavil. Pracovníci dopravního úseku ředitelství vědí dobře, v jakých podmínkách pracujete; vždyť mnozí z nich nejsou jen pouhými „úředníky“, jak je nyní módní je trochu hanlivě nazývat, ale mají mnohaleté zkušenosti s profesí, které nyní vykonáváte vy; vědí, že právě vy nesete převážně „tíhu dne i horka“ a mají skutečný zájem o vytvoření co nejlépejších podmínek pro vaši práci. Nejde jistě všechno najednou, ale mnohé se již podařilo. Kdo chce vidět, vidí.

A tak, jako soudný člověk vaši práci dokáže ocenit a ví, že občasné nepříjemnosti při cestování MHD nelze vždy svádit na řidiče ani dopravce, tak je nutno si umět přiznat i vlastní nedostatky. Naprostá většina nehod se děje před očima veřejnosti a čísla zaviněných nehod jsou stále vysoká. Uvědomme si, že každá, byť banální

nehoda si vyžádá zdržení provozu vozidla samého, v podmínkách závislých trakcí i vozidel dalších. A v každém vozidle jsou cestující, kteří jsou tak vystaveni nepříjemnému zdržení, které mnohým z nich může přinést i osobní problémy. Právem mnohdy poukazujeme na chaotickou dopravní situaci ve městě; nepřispíváme proto k jejímu zhoršení zaviněnými dopravními nehodami.

I když čísla statistiky dopravních nehod za loňský rok nejsou ve srovnání s roky minulými nijak alarmující, přesto je stále se nad čím zamýšlet. I chvilková nepozornost může mít nepříjemné následky; i zdánlivě nepatrné porušení předpisu může způsobit velkou nehodu. Zkušenosti, které máme, to potvrdí. A řidiči, který zavinil nehodu s velkou škodou nebo s ještě horšími následky, nese toto psychické trauma velmi dlouho, mnohdy celý život.

Samostatnou a velmi závažnou součástí dopravních nehod je vliv alkoholu. V loňském roce byly při šetření dopravních nehod zjištěny u řidičů Dopravního podniku 3 případy požití alkoholu. Někdo možná namítne, že v počtu 2 537 nehod se to ztratí. To se ale stát nesmí. I kdyby to byl jediný případ, je třeba se s tímto jevem jednou provždy vypořádat. Nedieme se proto, že vedení Dopravního podniku i jednotlivých divizí přistupuje v poslední době k důrazným kontrolám, které někteří z vás berou jako nemístné obtěžování. Mnohdy možná v důsledku těchto kontrol přistupujeme k míře požívání alkoholických nápojů zodpovědněji a máme v patnosti čas nastupu do služby. A o to jde. Proto budou tyto kontroly i nadále pokračovat – samozřejmě že nejen u řidičů.

Nebylo by jistě reálné chtít během krátké doby odstranit výskyt všech dopravních nehod; naše vozidla i vozidla ostatní neřídí zatím stroje, ale lidé. Proto si každý z nás musí svoji zodpovědnost trvale uvědomovat a ti z vás s větší provozní praxí by své zkušenosti měli předávat nejen služebně mladším kolegům, ale měli by jich využívat i tehdy, když u některých účastníků provozu na pozemních komunikacích vidí tristně známou nezodpovědnost, agresivitu, ale hlavně hloupost.

Snažme se proto, aby výsledky roku 2004 byly v oblasti nehodovosti příznivější než ty loňské. Udělejme pro to každý svým dílem vše, co je v našich silách.

Ing. Petr Blažek,
dopravní ředitel

Nehody a mediální realita

Dopravní nehoda – slovní spojení, které žádného účastníka silničního nebo drážního provozu netěší. Přínáši zejména těžkosti a komplikace. Plány se v mžiku hroutí a běžné starosti dostávají nový rozměr. Musíme zajistit náhradní dopravu, ale také desítky dalších drobností, abychom opět obnovili běžný provoz.

Každý den jsou řidiči vybízeni k opatrné jízdě a přesto jsou desítky nehod s různými následky na denním pořádku. Vždy se najde někdo, kdo poruší předpisy, zapomene, jedná zkratkovitě a nešťěstí je na světě. Čísla o počtech silničních nehod už snad nikoho ani nezajímají; pokud zaslechne víkendové statistiky, možná si povzdechne, jak hrozná je situace na silnicích, ale za sedm dnů slyšíme totéž, ne-li horší...

Jaká je reakce médií? Mlčí, v lepším případě statistiku zveřejní. Čtenář, divák nebo posluchač už si zvykl, stále stejná či horší čísla ho nezajímají, a že by si každý řidič odnesl ponaučení, „budu se na silnici chovat lépe“, to zatím ve zdejším krajích nehrozí.

Pokud sledujeme statistiky vozidel Dopravního podniku, nehod přibývá, ale tempo jejich růstu není takové jako u ostatních účastníků silničního provozu. Může nás taková statistika těšit? Zde už je odpověď složitější. Pokud by přibývalo pouze námi nezaviněných nehod, pak je spokojenost na místě, ale přibývají i nehody zaviněné. U této kategorie je dobré být na pozoru. Celkově však platí, že řidiči Dopravního podniku si zaslouží absolutorium, když se podobnými statistikami mohli pochlubit i ostatní lidé za volanty.

U nehod dopravních prostředků městské hromadné dopravy se však přidává ještě jeden rozměr. Většinou velký mediální zájem. Nehoda autobusu a především tramvaje je pro sdělovací prostředky vhodným soustem, na kterém si pochutnají, bohužel bez znalosti pozadí. Okamžitě se vyrobí množství spekulací, zda je městská hromadná doprava bezpečná, zda se používají vhodné vozidla a mnoho dalšího. Člověk s částečným povědomím o městské hromadné dopravě se nad některými



závěry pousměje, ale bohužel laická veřejnost, která se rozhodla médiím důvěřovat, začíná být nahlodávána, zda zvolila správný způsob dopravy za práci či zábavou.

Přitom podobné pochybnosti nejsou na místě. Stačí se jen podívat do statistik a pravda vyjde najevo. Pro současná česká média ale platí část refrénu jedné pohádkové písničky, statistika nuda je... Pokud by však užili i druhé části refrénu ...má však cenné údaje, bylo by i každodenní zpravodajství serióznější a nikoliv jen honbou za senzací.

Bohužel, někdy také pomůžeme ke spekulacím sami. Ptáte se čím? Rádoby důvěryhodnými prohlášeními a jasnými soudy několik desítek minut po nehodě. Když se k nehodě vrátíme o několik měsíců později, zjistíme, že okamžitě po ní padlo mnoho unáhlených slov, která se skutečnou příčinou nehody nemají vůbec nic společného. I v komentářích a prohlášeních mnohých odborníků by mělo platit staré a mnohokrát osvědčené, dvakrát měř a jednou řež. Pokud slova jednou padnou, těžko se berou zpátky či uvádějí na pravou míru. A navíc po několika měsících už si na daný případ málokdo vzpomene.

Úplně jiná kategorie jsou nehody v metru, na železnici nebo v letecké dopravě. Jejich počet je z dlouhodobého hlediska ve srovnání s automobilovou dopravou naprosto zanedbatelný, ale o to více jsou medializovány. V těchto případech mnohdy nestačí ani titulní strany periodik... Většinou je na několik dní o publicitu postaráno a těch soudů od „odborníků“, z těch až zrak přechází. Nikde se však neobjeví, že podobná údlost je stejně pravděpodobná jako vzácný přírodní úkaz... -bda-

Foto: divize ED

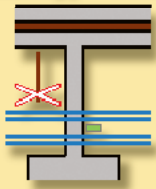


Dva zákony, dvojitý výklad, dvě města a dva praktické příklady. Kde je pravda a podle čeho se řídit? Takové a další otázky se honí hlavou pracovníkům dopravního úseku, kteří se zabývají preferencí tramvají a světelným signalizačním zařízením (SSZ).

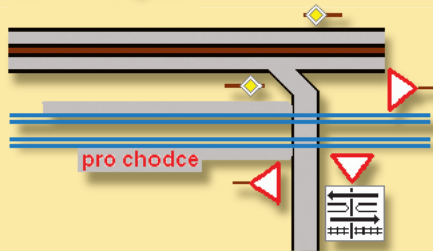
Co vyvolalo bouřlivé spory? Nová tramvajová trať na Barrandov. Tam se opět otevřela otázka přednosti v případě, když tramvaj vyjíždí ze samostatného tělesa na vozovku nebo ji křižuje. Jde o dvě světelné křižovatky, první Werichova – Do Klukovic, druhá K Barrandovu – Slivenecká. Obě jsou vybaveny SSZ s absolutní preferencí tramvají. Pokud signalizace funguje, jezdíme jako na drátkách, ale co když signalizace vypoví službu? V současnosti má přednost individuální automobilová doprava, což je navíc zdůrazněno netypickými a ne vždy dostatečně jasnými dodatkovými tabulkami.

Místo mezi

Hlubočepy – Geologická

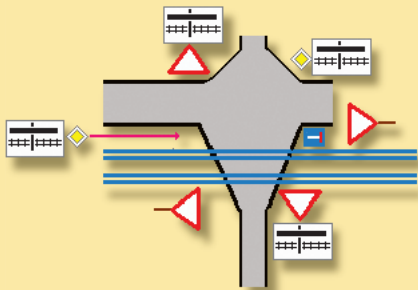


zast. Geologická



mezi zast.

Poliklinika Barrandov – Sídliště Barrandov



S popsaným stavem nesouhlasili pracovníci Drážního úřadu Magistrátu hl. m. Prahy a Dopravního podniku, a tak měl Inženýring dopravních staveb, a. s. požádat ministerstvo dopravy o výklad. Výsledek bohužel zatím není znám.

Ptáte se, z čeho vychází rozdílná stanoviska? Z dvojice zákonů. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích hovoří o tom, že tramvaj vyjíždí z místa mimo vozovku, a tak musí dávat přednost individuální dopravě (*současný stav – poznámka autora*). Naopak Zákon č. 266/1994 o dráhách bere i tramvajovou dopravu jako dráhu (železnici), a ta by měla mít při vjezdu na pozemní komunikaci nebo jejím křižování přednost (*Dopravním podnikem požadovaný stav – poznámka autora*).

Dvě křižovatky na tramvajové trati na Barrandov

Kdo má přednost? Auto nebo tramvaje?

nejdou jedinými místy v Praze, kde musí tramvaje dávat přednost individuální dopravě při výpadku SSZ na výjezdu ze samostatného tělesa, nebo kde křižují pozemní komunikace. V projednávaném dopravním řešení pro rekonstrukci SSZ na křižovatce Mariánské hradby – U Prašného mostu měla tramvaj ve verzi z října 2003 přednost. V opraveném dopravním řešení z ledna tohoto roku je tomu naopak. Stačí si jen připomenout pražský místopis. Ulice U Prašného mostu je slepá a slouží jako parkoviště. Pokud bude SSZ vypnuto, tramvaje dají přednost parkujícím automobilům.

Nevíme, jak rozhodnout? Pojďme se podívat do jiných měst s tramvajovou dopravou. Pracovníci Drážního úřadu Magistrátu hl. m. Prahy zorganizovali v únoru letošního roku exkurzi do Liberce, aby se pražské zkušenosti porovnály s těmi ve městě pod Ještědem. V souladu

se zákonem č. 266/1994 Sb. jsou tramvaje vyjíždějící ze samostatných tramvajových těles nebo křižující pozemní komunikace považovány za drážní (železniční) vozidla a je jim dáována přednost dopravními značkami. Značky jsou v řadě případů doplněny jasnými dodatkovými tabulkami, v centru i velkými informačními tabulemi.

Pokud připustíme, že obě praxe nejsou v rozporu se zákony, je logické, že se každá snaží najít pro sebe, co nejlepší výklad. Nabízí se však otázka, zda by nestálo za to sjednotit i tuzemské právní normy.

Z podkladů dopravního úseku zpracoval -bda-



Tanvaldská – Rochlická (u lékárny)

Šaldovo náměstí v centru Liberce.



Jednotka se připraví k výjezdu...

Pod tímto titulem vás seznamujeme s činností jednotky Hasičského záchranného sboru divize Metro. Toto hlášení, na základě kterého vyjíždí požární jednotka na mimořádnou událost, se ozvalo z reproduktorů na požárních stanicích Hostivař, Kačerov a Zličín Hasičského záchranného sboru divize Metro v roce 2003 celkem 391 krát. Z tohoto počtu bylo 301 výjezdů, tj. 77 % na základě hlášení zařízení elektrické požární signalizace, 90 výjezdů, tj. 23 % byly výjezdy k ostatním případům.

Vzhledem k velkému rozsahu provádění rekonstrukčních prací a oprav ve stanicích metra, které byly zasazeny povodněmi, byl největší počet výjezdů na signalizaci, která byla zapříčiněna zvýšenou prašností prostředí, zejména při bouracích pracích, těchto výjezdů bylo celkem 47. Častou příčinou výjezdů bylo nedodržení pokynů a nařízení při provádění prací spojených s vývinem kouře a dýmu (sváření, broušení,

řezání, letování a podobně), zejména v případech, kdy tyto práce pro dodavatelské organizace prováděly nejrůznější subdodavatelé a často bylo velkým problémem pro zasahující hasičskou jednotku zjistit, která firma nežádoucí výjezd způsobila. V mnohých případech tomu bránila i jazyková bariéra. Postupně se však dodavatelské organizace seznamovaly s podmínkami práce v metru a počet těchto „nežádoucích“ výjezdů následně klesal.

Z ostatních výjezdů mimo jiné hasičská jednotka v 9 případech doprovázela Policii ČR při ohlášení bomby nebo podezřelého balíčku v prostorách metra, ve třech případech se podílela na likvidaci mimořádné události spojené s vykolejením nezávislého trakčního prostředku, pětkrát vyjížděla na měření ovzduší ve stanicích metra, kdy byl ohlášen zápach plynu.

Hasiči z Metra zasahují i mimo vlastní hasební obvod. V loňském horkém létě několikrát hasiči chla-

dili tramvajové koleje, u nichž při vysokých teplotách hrozila jejich deformace. Vysoké teploty a suchá tráva byly příčinou požáru travnatého porostu na železniční trati v blízkosti areálu depa Kačerov, tento poměrně rozsáhlý požár byl likvidován ve spolupráci s hasičskou jednotkou hl. m. Prahy. Této jednotce metráctí hasiči vypomáhali i při jednom z největších požárů na území Prahy, kdy došlo k požáru plynárny Linde. Naše jednotka prováděla zásobování vodou pro zasahující sbory. V jednom případě zasahovali hasiči i na hořící osobní automobil u supermarketu Delvita v Jeremiášově ulici. Včasným zásahem se podařilo požár v zárodku uhasit.

Mezi smutnější výjezdy patří výjezdy k případům pádu osoby do kolejiště, což jsou případy pokusu o sebevraždu skokem pod jedoucí soupravu. Těchto výjezdů bylo v loňském roce sedm, pro zajímavost, v letošním roce vyjížděla jednotka do poloviny března



Foto: divize Metro

na pád osoby již pětkrát. Hasiče z Metra mrzí, že se ani jednou v novinových člancích, zprávách v rozhlasových nebo televizních stanicích neobjevila zmínka o tom, že na místě této mimořádné události zasahovali právě oni, a že o zásahu media informoval tiskový mluvčí

Hasičského záchranného sboru hl. m. Prahy bez uve-
dení skutečnosti, která jednotka na místě zasahovala.
Nezasvěcení čtenáři, posluchači nebo diváci se mohou
domnívat, že tyto mimořádné události likvidují hasiči
z pražského sboru.

V loňském roce však měla jednotka hasičů divize Metro i několik kuriozních výjezdů, mezi ně patřila likvidace náletu vos v kanceláři výpravčího depa Hostivař, nebo několik odchytů psů volně pobíhajících ve stanicích nebo v kolejišti. V jednom z hlášení se také můžeme dočíst, že vlakový dispečer vyslal jednotku na průzkum kolejiště, kde se v tomto prostoru měla vyskytovat opice. Tato však nalezena nebyla.

Co čeká hasičský záchranný sbor v letošním roce? Na přelomu měsíců dubna a května je to zajištění požární bezpečnosti stanic metra při konání mistrovství světa v hokeji, ihned po jeho skončení se jednotlivá družstva z požárních stanic Hostivař, Kačerov a Zličín budou seznamovat se stanicemi, tunely a větracími šachtami na prodloužení tratě C do Kobylis a Ládví. Jako každý rok, i letos v měsících květnu a září se uskuteční v terénním pracovišti Vojenského technického ústavu ochrany ve Vyškově teoretická příprava a praktický výcvik se zaměřením na odstraňování následků kontaminace stanic metra vysoce toxickými látkami. Při zvýšeném množství teroristických útoků je toto téma více jak vysoce aktuální. V květnu bude v prostoru lomů Mexiko a Amerika probíhat výcvik členů lezecké skupiny, která se loňském roce zúčastnila společného cvičení všech složek integrovaného záchranného systému KRAS 2003 v okolí Berouna. Činnost této skupiny byla při hodnocení cvičení označena za velmi dobrou, a ihned na místě její členové obdrželi pozvání na cvičení v tomto roce.

Ing. Michal Wovesný,
ředitel HZS divize Metro

Představenstvo projednalo

Představenstvo se v měsících únoru a březnu sešlo celkem třikrát, a to 9. a 23. února a 15. března. Své druhé únorové zasedání zahájili členové představenstva v areálu Opravny tramvají v Hostivaři u příležitosti dokončení 100. modernizované tramvaje T3 v této provozovně Dopravního podniku. Při této příležitosti byl vedoucímu provozovny Opravny tramvají předán certifikát ISO:9000 pro opravy a modernizace elektrických strojů a přístrojů trakčních vozidel, podvozků a vozových skříní tramvají, převodovek a dílů pro kolejová vozidla. Členové představenstva si společně se členy dozorčí rady prohlédli nový podpovrchový soustruh kol kolejových vozidel.

Členové představenstva dále na uvedených zasedáních kromě majetkoprávních záležitostí společnosti projednali následující materiály:

Informace o stavu řízeného provozu nízkopodlažních autobusů. Členové představenstva byli informováni o nasazování nízkopodlažních autobusů do řízeného provozu.

Zpráva o hospodaření a kalkulace nákladů MHD za rok 2003. Představenstvo schválilo hospodaření společnosti za rok 2003.

Realizační fáze Transformačního projektu. Členové představenstva projednali a následně schválili rámcový časový a věcný harmonogram restrukturalizace společnosti. Vedením procesu transformace pověřili ing. Ladislava Špitzeru.

Návrh povodňového plánu DP. Představenstvo schválilo nový Povodňový plán, jehož platnost je pro celou akciovou společnost.

Představenstvo bylo také na všech zasedáních informováno o průběhu kolektivního vyjednávání.

-red-



Vedoucí provozovny Opravna tramvají Václav Havlík s certifikátem ISO:9000
Foto: Petr Malík

Cíl je jednoduchý a dotkne se každého: Musíme snížit náklady

1 principy ekonomického řízení budou stimulat vedení jednotek k dosahování ekonomické efektivity. Přitom samozřejmou zásadou je zachování přinejmenším současné úrovně kvality a bezpečnosti provozu. Cílem však musí být její zvýšení.

DP-K Jaké úkoly máte aktuálně před sebou?

Začala realizační fáze TP, která navazuje na analýzy a zpracovaný model transformace. V současnosti se rozbíhají práce na subprojektech, které byly dle harmonogramu zařazeny do „první vlny“. Jedná se zejména o transformaci divize Autobusy, finanční řízení, personalistiku a informační technologie. Provádí se výběr klíčových pracovníků TP. Zároveň se připravují, resp. již probíhají programy odborné přípravy těchto pracovníků TP.

DP-K Na čem podle vás bude záležet úspěch nebo neúspěch TP?

Předpokladem úspěšnosti TP je, aby úspěšnou byla již výše zmíněná „první vlna“ transformace. Za klíč k úspěšnosti považují schopnosti našich zaměstnanců, kteří budou vybráni a jmenováni za členy jednotlivých týmů či pověřeni jejich vedením.

Dostanou tak obrovskou příležitost aktivně se podílet na změně naší společnosti. Jde však i o velkou zodpovědnost.

Dále bude úspěšnost záviset mimo jiné také na tom,

- aby členové týmů nehájili pozice své a svých šéfů, ale pracovali na skutečné transformaci;
- aby všichni zúčastnění usilovali o dodržení časových harmonogramů a nehledali důvody pro různé odklady a prodloužení termínů. Pevně věřím, že vysoká výkonnost, kterou chceme v podniku transformačním projektem dosáhnout, se projeví už při práci řešitelských týmů;
- aby řešitelské týmy nešly cestou hledání bezbolestných kompromisů a „vzájemného pochopení“, ale cestou radikálního nastolení nové organizace a vnitřní kultury v Dopravním podniku;
- aby pracovníci Dopravního podniku porozuměli cílům TP a způsobu provádění transformace. Pak můžeme počítat s jejich podporou. Proto uspořádáme v nejbližších dvou – třech týdnech několik diskusních setkání s našimi kolegy z Dopravního

podniku, kde je chceme s podstatou a cíli blíže seznámit.

DP-K Chcete uvést něco na závěr?

Ano. Rád bych využil této příležitosti a upřímně poděkoval zaměstnancům divize Autobusy, zejména pak těm, kteří se stali nejen mojí oporou, za to, čeho se nám společně podařilo dosáhnout. Mnohé plány, které se nám zatím nepodařilo realizovat, máme možnost naplnit při této nové příležitosti. Proto bych na úplný závěr chtěl sdělit, že transformace je výbornou příležitostí pro mladé pracovníky Dopravního podniku.

Jejich zapojení do akčních týmů subprojektů pro ně může znamenat, že se „za pochodu“ naučí moderní metodě řízení a organizace podniku, týmové práci a pocítí ten skvělý pocit, když se společně o něco pereme. Mají možnost na sebe upozornit – DP bude potřebovat omladit i na vedoucích pozicích. Osvědčení mladíci a mladice z prací na TP budou těmi nejlepšími kandidáty. A proto je vyzývám – kdo se rád „perete“ a máte zájem o svůj odborný a kariéerní růst, kontaktujte mne. Hledáme mladé členy pro doplnění řešitelských týmů.

-bda-

Čalouněná textiltem potažená nebo plastová sedadla? Tak zněla otázka, na kterou odpovídali respondenti marketingového průzkumu zadaného Dopravním podnikem v úvodu letošního roku. Výsledek je poměrně jednoznačný, naši klienti ve vozidlech městské hromadné dopravy preferují čalouněná sedadla.

Již v minulém čísle DP-KONTAKTu jste byli informováni o tom, že Dopravní podnik zakoupil na konci roku 2003 třicet standardních autobusů Karosa B951. Ve dvou vozech s evidenčními čísly 4068 a 4069 byla zkušebně instalována sedadla typu Vogel Pino, a to tak, že polovina sedadel je textilních a druhá plastových. Uvedené uspořádání bylo zvoleno záměrně, abychom mohli zmapovat preference našich zákazníků.

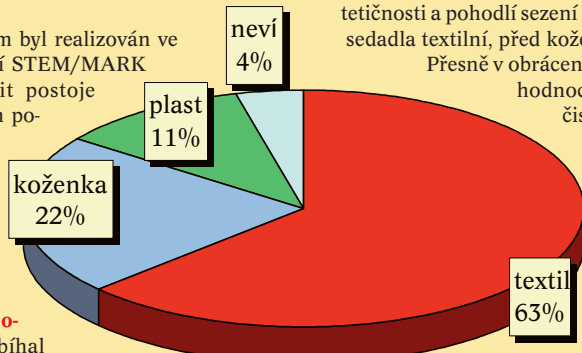
Marketingový výzkum byl realizován ve spolupráci se společností STEM/MARK a jeho cílem bylo zjistit postoje cestujících k používaným povrchům sedadel. Výzkum probíhal od 13. ledna do 16. února letošního roku a byl rozdělen do tří částí, při kterých byly použity rozdílné marketingové postupy.

1. Telefonické dotazování

– výzkum probíhal z moderně vybaveného telefonického centra společnosti STEM/MARK a v jeho rámci bylo osloveno 401 obyvatel Prahy. Výběr byl zvolen tak, aby v něm byly zastoupeny rovnoměrně jednotlivé skupiny obyvatel podle pohlaví, věku, vzdělání a sociálního postavení a jeho cílem bylo zjistit preference povrchů sedadel používaných v prostředcích veřejné dopravy. Za ideální povrch sedadel v prostředcích MHD označilo 63 % dotázaných textilní, 22 % koženkovou a 11 % plas-

tovej. Zbývající 4 % oslovených nedokázalo odpovědět. Pokud bychom se podívali na výsledky v jednotlivých prostředcích, tak ve vozech metra za optimální povrch označilo textilní sedadla 58 % dotázaných, koženková 31% a plastová 7 %. V tramvajích by 62 % preferovalo sedadla textilní, 21 % sedadla plastová a 13 % koženková a v autobusech bylo 68 % oslovených pro textilní, 21 % pro koženkovou a 6 % plastová. Z hlediska estetické a pohodlí sezení byla nejlépe hodnocena sedadla textilní, před koženkovými a plastovými.

Přesně v obráceném pořadí byly povrchy hodnoceny z hlediska údržby, čistoty a hygieny.



skupiny obyvatel. Výsledky této části je třeba vnímat z kvalitativního hlediska a nelze je kvantifikovat. Respondenti měli možnost se seznámit s výše uvedeným typem autobusu s kombinovaným uspořádáním sedadel (textilní a plastová). V následné diskusi vyjadřovali své dojmy a pocity z jednotlivých povrchů a hodnotili jejich možné výhody a nevýhody. Z estetického hlediska a hlediska pohodlí bylo lépe hodnoceno sedadlo textil-

ní, z hlediska údržby sedadlo plastové. Negativně bylo hodnoceno, že se sedadla v části zad prohýbají a budí pocit nebezpečí, dále že sedadla s opěrkami zad proti sobě „vržou“ a hrozí u nich riziko úrazu spojené se skřípnutím prstů mezi sedadla. Plastová sedadla byla také negativně hodnocena i z důvodu, že působí chladně. V případě dalšího rozšiřování plastového povrchu bylo doporučeno použít „teplejší“ barvu. V této části byly diskutovány i jiné otázky spojené s cestováním v prostředcích MHD a službou poskytovanou Dopravním podnikem. Za zmínku stojí závěrečné hodnocení, v rámci kterého všichni účastníci diskuse kladně ohodnotili posun v kvalitě poskytované služby oproti předchozím rokům.

3. Dotazování přímo v autobusech (Face-To-Face)

– výzkum byl proveden přímo na linkách, na které jsou oba autobusy s kombinovaným typem sedadel nasazovány. Osloveno bylo celkem 320 cestujících, přičemž tentokrát bylo při výběru dotazovaných kromě výše zmíněných aspektů přihlédnuto i k tomu, na kterém sedadle dotazovaná osoba sedí, aby byli rovnoměrně osloveni cestující sedící na obou typech sedadel. Dvě třetiny dotázaných ovlivnil při výběru sedadla jeho povrch. Z výzkumu vyplynulo, že pokud by cestující měli volný výběr sedadla, 80 % z nich by dalo přednost sedadlu s textilním povrchem.

Výsledky výzkumu jsou poměrně jednoznačné. Negativní názory k nehygieničnosti textilního povrchu sedadel lze zmírnit zvýšením informovanosti cestujících o jeho údržbě a pravidelným důkladným čištěním.

Ing. Petr Vítke, asistent generálního ředitele

Cestující preferují textilní sedadla

Jak jsme hospodařili v roce 2003?



Foto: Petr Malík

V roce 2003 obchodně-ekonomický úsek Dopravního podniku řešil především likvidaci následků živelné pohromy, která nás postihla v roce předešlém. Oproti ostatním úsekům, které již prvotní nápor problémů a mimořádného pracovního vytížení ustály, nás čekala optimalizace této oblasti finančně a ekonomicky. Zejména v oblasti zdrojů na krytí zvýšených nákladů jsme řešili vícezdrojový tok dotací, s kterým souvisí přísná evidence účelu, ke kterému byly finance poskytnuty.

Vzhledem ke specifickému financování obnovy metra ze zdrojů (stát, Evropská investiční banka, hlavní město Praha, vlastní zdroje) byly založeny již v roce 2002 tzv. samostatné povodňové účty a zároveň byl oddělen mimořádný výsledek hospodaření z povodně od „běžného“ hospodaření. Rok 2002 jsme ukončili s kladným výsledkem hospodaření za běžnou činnost. V mimořádném výsledku hospodaření byla vykázána ztráta ve výši 2 157 221 000 Kč (pouze povodně). Důvodem bylo obdržení zdrojů na financování následků povodně až v roce 2003.

Dne 17. března 2003 byl postup účtování potvrzen výrokiem auditora, který konstatoval: „Podle našeho názoru účetní závěrka podává ve všech významných

ohledech věrný a poctivý obraz aktiv, závazků, vlastního kapitálu a finanční situace společnosti Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost k 31. 12. 2002 a výsledku hospodaření za rok 2002 v souladu se zákonem o účetnictví a příslušnými předpisy České republiky.“

V roce 2003 jsme tedy postupovali a účtovali stejným způsobem a i nadále řešili mimo běžné hospodaření zejména krytí nákladů na povodňové škody. K tomuto účelu byly Dopravnímu podniku poskytnuty dotace z Fondu solidarity EU ve výši 747 386 400 Kč, dotace ze státního rozpočtu ve výši 2,8 miliardy Kč a dotace 80 tisíc Kč od hlavního města Prahy (provoz ochranných systémů). Dalším zdrojem na provedení rekonstrukce a obnovy metra byly dotace hlavního města Prahy z úvěru Evropské investiční banky ve výši 1 539 680 000 Kč. Tyto dotace podléhaly konečnému vyúčtování. Zanedbatelné částky byly vráceny poskytovateli, protože ne všechny náklady splňovaly podmínky k čerpání. V mimořádném výsledku hospodaření je za rok 2003 vykázán zisk ve výši 1 834 769 000 Kč.

Z hlediska vývoje celkové dotace na úhradu nákladů na provoz v roce 2003 byl průběh následující:

Dopravnímu podniku byla na rok 2003 schválena dotace na úhradu nákladů na provoz z rozpočtu hlavního města Prahy ve výši 6 864 363 000 Kč. To představuje 2 % snížení proti původní dotaci roku 2002 – a to ve výši 140 089 000 Kč. Tuto částku se zavázal Dopravní podnik i přes veškeré obtíže řešit vlastními úsporami a v plánu bylo snížení promítnuto především do položky oprav a udržování. Následně byla 1. dubna 2003 dotace na úhradu nákladů roku 2003 upravena o 148 099 000 Kč na dorovnání mzdového nárůstu v roce 2002, které nebylo pro stanovení dotace roku 2003 vzato v úvahu a o 74 101 000 Kč na 6,5 % nárůst mezd včetně nákladů na sociální zabezpečení a ostatních sociálních nákladů. Dotace na úhradu nákladů tak dosáhla výše 7 086 563 000 Kč.

Dne 9. června 2003 byla dotace na úhradu nákladů Dopravního podniku zvýšena o 351 480 000 Kč na provedení rekonstrukce a obnovy metra v důsledku záplav v srpnu 2002 – tj. na 7 438 043 000 Kč, z toho na provoz veřejné silniční MHD 6 346 211 000 Kč.

Další úprava dotace na úhradu nákladů Dopravního podniku o 214 929 000 Kč proběhla 26. června 2003. Z toho činilo navýšení dopravních výkonů 34 929 000 Kč a uvolnění rezervy 180 000 000 Kč s účelovým určením pro pokrytí nárůstu mzdových nákladů v roce 2003. Dotace na úhradu nákladů Dopravního podniku z rozpočtu hlavního města Prahy se tak pro rok 2003 zvýšila na 7 652 972 000 Kč. Došlo zároveň k navýšení z Fondu solidarity EU na obnovu území postiženého povodněmi o 494 834 500 Kč za současného snížení dotace na provoz ve stejné výši.

Dne 12. srpna 2003 byla dotace na úhradu nákladů Dopravního podniku navýšena o 45 000 000 Kč na provoz ochranných systémů a dne 11. září 2003 o 1 188 200 000 Kč na obnovu metra po povodních, tj. celkem na 8 886 172 000 Kč

– v tom 494 834 000 Kč Fond solidarity EU, 1 539 680 000 Kč úvěr Evropské investiční banky.

Další změny dotace 30. října a 18. listopadu 2003 se týkaly Dopravního podniku takto:

- navýšení rozpočtu běžných výdajů o 70 996 800 Kč z Fondu solidarity EU určeného na náklady na záchranné a likvidační práce po povodních,
- navýšení rozpočtu běžných výdajů o 105 659 900 Kč z Fondu solidarity EU určeného na náklady na obnovu území postiženého povodněmi (Karlín),
- snížení rozpočtu běžných výdajů o 176 656 700 Kč,
- navýšení z Fondu solidarity EU o 75 895 200 Kč, za současného snížení dotace na provoz ve stejné výši.

Celková dotace k úhradě nákladů zůstala nezměněna ve výši 8 886 172 000 Kč.

Konečnou úpravou bylo 23. prosince 2003 navýšení dotace na provoz o 812 000 000 Kč a současné snížení investiční dotace o stejnou výši. Celková výše dotace k úhradě nákladů se tak zvýšila na 9 698 172 000 Kč, z toho 7 411 105 600 Kč na provoz, 1 539 680 000 Kč dotace z úvěru Evropské investiční banky na obnovu v důsledku záplav a 747 386 400 Kč z Fondu solidarity EU.

Dále byla pro odštěpný závod Autobusy poskytnuta dotace v celoroční výši 40 334 000 Kč, v tom:

- 29 500 000 Kč na příměstské linky vedené na území hlavního města Prahy (pásmo 0 – PID),
- 4 838 000 Kč na linky na vnější pásma 1, 2 – PID od obcí,
- 5 996 000 Kč na linky na vnější pásma 1, 2 – PID od Krajského úřadu Středočeského kraje.

Tato dotace také podléhá konečnému vyúčtování a skutečné čerpání této dotace činilo 39 458 000 Kč.

Na finanční situaci v roce 2003 měly zásadní vliv dvě skutečnosti. První z nich byla likvidace následků povodně roku 2002, kdy největší část oprav byla fakturována právě v loňském roce. Na tento účel byly nárokovány dotace ze státního rozpočtu, z rozpočtu hlavního města Prahy a z Fondu solidarity, takže finanční situace Dopravního podniku zůstala téměř po celý rok 2003 příznivá. K přechodnému snížení finančních prostředků došlo pouze v prvním čtvrtletí, než byly uvolněny státní dotace a dotace hlavního města Prahy na likvidaci následků povodně.

Druhým zásadním faktorem ovlivňujícím finanční situaci Dopravního podniku je úvěr na nové vlaky metra, který postupně narůstá. V současné době platí Dopravní podnik jen za zajištění úvěru a úroky z již vyčerpané části úvěru. K 31. prosinci 2003 byl vyčerpán úvěr ve výši 3,3 miliardy Kč (1,095 miliardy Kč a 68 milionů EUR).

Celkově lze hodnotit finanční situaci Dopravního podniku v roce 2003 jako příznivou.

Pro rok 2003 byla tedy plánem rozepsána celková dotace k úhradě nákladů do výsledku hospodaření ve výši 9 698 172 000 Kč. Přepravní tržby včetně přírůžek k jízdě dosáhly v roce 2003 částky 2 764 685 000 Kč. Výše tržeb se tak díky kvalitě poskytovaných služeb dostala po „povodňovém“ roce 2002 (2 526 867 000 Kč) nad úroveň roku 2001 (2 621 749 000 Kč). Ve výsledku hospodaření za rok 2003 byl vykázán zisk ve výši 1 834 769 000 Kč, který zcela ovlivnil mimořádný výsledek z povodní. Celkové náklady činily 14 902 630 000 Kč a celkové výnosy 16 737 399 000 Kč.

Úkoly Dopravního podniku zajišťovalo 12 991 zaměstnanců – průměrný přepočtený stav (z toho 4 112 řidičů MHD). Na mzdách těchto zaměstnanců, bez ostatních osobních nákladů a včetně mzdových nákladů na odstranění následků povodně, bylo vyplaceno celkem 3 093 605 000 Kč.

Dopravní výkony ve vztahu k plnění smlouvy s hlavním městem Prahou jsou splněny ve vozových km na 99,82 %, v místových km na 99,46 %. Celkem bylo za rok 2003 přepraveno 1 130 788 249 osob, z toho ve vnějších pásmech 22 421 218 osob.

Zdroje financování investic

v roce 2003 je možno shrnout takto:

● **finanční prostředky z rozpočtu hl. m. Prahy**, které v průběhu roku 2003 doznaly ve vztahu k Dopravnímu podniku řady úprav. Dotace na pořízení dlouhodobého majetku byla přidělena ve výši 6 138 058 500 Kč, z toho:

- **běžné výdaje z rozpočtu hl. m. Prahy** 1 795 178 800 Kč
- I. provozní úsek tratě D metra 5 000 000 Kč
- prověření TT Václavské náměstí 3 000 000 Kč
- rekonstrukce tram. tratě Senovážné náměstí 87 412 000 Kč
- rekonstrukce tram. tratě Na Poříčí – Těšnov 83 256 000 Kč
- rekonstrukce tram. tratě Českomoravská – Harfa 19 600 000 Kč
- technické centrum II. B (TC 4) 5 000 000 Kč
- stanice metra v depu Hostivař 50 000 000 Kč
- obnova vozů metra – modernizace 750 000 000 Kč

• nákup autobusů kloubových standard	42 830 000 Kč
• nákup 30 kusů autobusů standard	126 317 000 Kč
• nákup 30 kusů nízkopodlažních autobusů	52 123 800 Kč
• nákup autobusů kloubových nízkopodlažních	85 640 000 Kč
• modernizace tramvají	140 000 000 Kč
• rekonstrukce zabezpečovacího systému na trati A metra	150 000 000 Kč
• IV. provozní úsek tratě C metra – 1. etapa	185 000 000 Kč
• IV. provozní úsek tratě C metra – 2. etapa	10 000 000 Kč
• obligace – II. emise tram. trať Hlubočepy – Barrandov	88 473 000 Kč
• emise obligací – EMTN program (střednědobý dluhopisový program)	
• tram. trať Hlubočepy – Barrandov	707 251 000 Kč
• úvěry od Evropské investiční banky	3 249 417 500 Kč
• rekonstrukce tram. tratě Sokolovská	183 075 000 Kč
• IV. provozní úsek tratě C metra – 1. etapa	2 066 342 500 Kč
• rekonstrukce metra v důsledku záplav	1 000 000 000 Kč
• návratná finanční výpomoc ze státního rozpočtu	242 199 000 Kč
• rekonstrukce tram. tratě Českomoravská	229 549 000 Kč
• autobusový terminál u stanice metra Českomoravská	12 650 000 Kč
• dotace z Fondu solidarity EU	55 539 200 Kč
• Skutečné čerpání prostředků z rozpočtu hlavního města Prahy v roce 2003 dosáhlo výše	6 116 913 000 Kč



Foto: Petr Malík

• **finanční prostředky ze státního rozpočtu**, které byly vyčerpány v plné výši:

• IV. provozní úsek tratě C metra – 1. etapa	485 000 000 Kč
• nákup autobusů kloubových standard	900 000 Kč
• nákup autobusů kloubových nízkopodlažních	24 000 000 Kč
• Celkem činila dotace ze státního rozpočtu	509 900 000 Kč

• **vlastní zdroje Dopravního podniku**

Plán odpisů roku 2003 byl zpracován ve výši 2 305 580 000 Kč, z toho:

• odpisy 2 038 865 000 Kč, odložená daň 266 715 000 Kč.	
• Skutečná tvorba vlastních zdrojů činí za rok 2003	2 289 027 000 Kč,
z toho:	
• odpisy 2 039 848 000 Kč, odložená daň 249 179 000 Kč.	
• Plnění plánu tvorby odpisů za rok 2003 je ve výši	99,3%.

Skutečné čerpání vlastních zdrojů na investiční výstavbu Dopravního podniku k 31. prosinci 2003 činí 2 433 447 000 Kč; rozdíl mezi vytvořenými vlastními zdroji a skutečným čerpáním je 144 420 000 Kč – bude kryt z finančních prostředků nasporených na nákup nových vozů metra; rozpuštění části těchto finančních prostředků na krytí plánu investic na rok 2003 bylo schváleno představenstvem Dopravního podniku 15. září 2003.

● **úvěr na nákup 20 souprav nových vozů metra** ve výši 1 971 000 000 Kč, čerpání v roce 2003 bylo 1 975 403 300 Kč.

V tomto odlišném prostředí financování jsme obstáli a chtěl bych proto poděkovat za odpovědný přístup k hospodaření mému týmu pracovníků, ale také pracovníkům na jednotlivých odštěpných závodech (divizích) a pracovníkům ostatních úseků ředitelství společnosti.

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

DP-KONTAKT oslavoval

Foto: Petr Malík



• Svátečně laděné bylo úterý 9. března pro současné, ale i bývalé členy redakční rady a časté přispěvatele podnikového měsíčníku. U příležitosti vydání 100. čísla DP-KONTAKTu se sešli ve velkém konferenčním sále budovy v Sokolovské ulici, aby zhodnotili vývoj podnikového periodika v jeho více než osmileté historii a také se zamysleli nad jeho dalším směřováním. Zúčastněným poděkoval předseda představenstva a generální ředitel ing. Milan Houfek, který také sdělil, že DP-KONTAKT se stal inspirací pro další Dopravní podniky v České republice ve zlepšení či vydávání podnikových periodik, jako důležitého nástroje podnikové komunikace.

-bda-



V květnu 2004 se stává Česká republika členským státem Evropské unie. Již delší dobu se setkáváme s vlajkou tohoto nadstátního uskupení. Upřímně řečeno, až dosud se jednalo spíš o módní záležitost, i když nelze upřít v některých případech i upřímnou snahu vyjádřit uživateli kladný vztah k Evropské unii. Od 1. května je však situace poněkud jiná a evropská vlajka se stává oficiálně jedním z našich symbolů.

Vzhled a symbolika vlajky

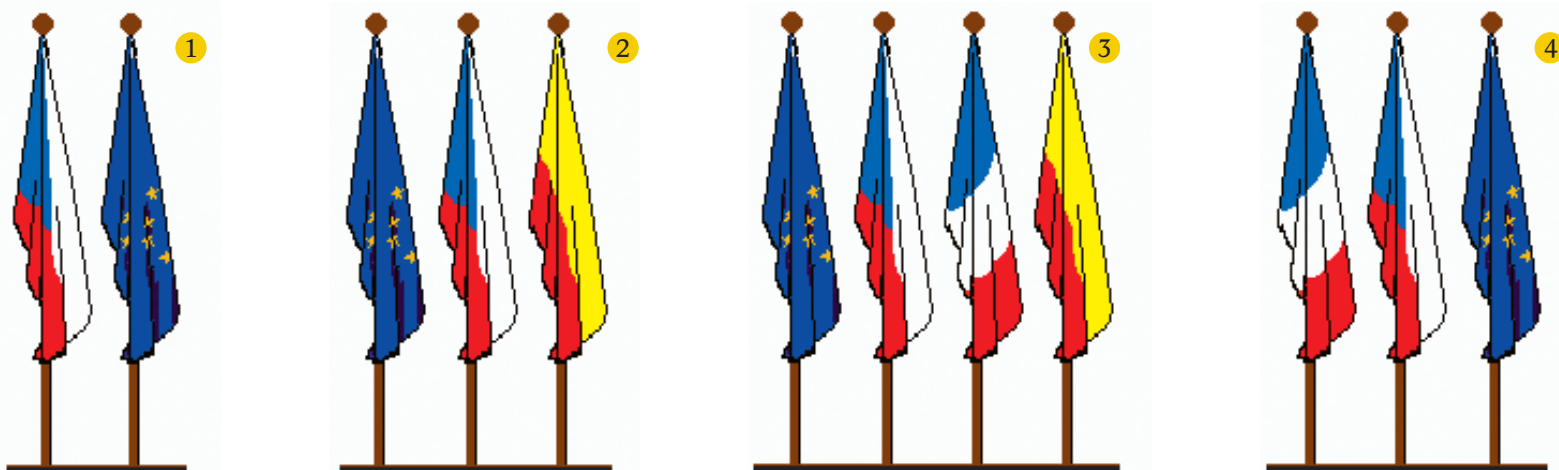
Vlajka Evropské unie je modrá s kruhem dvanácti žlutých hvězd. Poloměr kruhu odpovídá jedné třetině šířky vlajky, hvězdy jsou vepsány do pomyslných kružnic o poloměru jedné osmnáctiny šířky listu a jsou uspořádány tak, že vždy dvě hvězdy kruhu jsou na svislé a dvě na vodorovné ose, tedy podobně jako na ciferníku hodin. Horní cíp každé hvězdy vždy směřuje k hornímu okraji. Každé jiné rozmístění či orientace hvězd (například jedním cípem ke středu, či naopak od středu kruhu) je chybné.

Podoba vlajky i její symbolika byly oficiálně stanoveny už 8. prosince 1955 rozhodnutím ministerského výboru. Na modrém nebi západního světa symbolizují

Další symbol České republiky – vlajka Evropské unie

Na rozdíl od české vlajky má vlajka Evropské unie přesně kodifikované barevné odstíny. Modrá barva je definována jako PANTONE REFLEX BLUE, což ve čtyřbarevném procesu míchání barev (CMYK) přibližně odpovídá hodnotám C – 100 %, M – 80 %, Y – 0 %, K – 0 %. Žlutá je definována jako PANTONE YELLOW (C – 0 %, M – 0 %, Y – 100 %, K – 0 %). V mezinárodní praxi se často modrá barva státních vlajek některých členských zemí Evropské unie přizpůsobuje z výrobních důvodů modré barvě vlajky EU. Je-li tedy při výrobě české státní vlajky použit stejný odstín modré jako má vlajka Evropské unie, není to v rozporu s českými

Protože v České republice neexistuje předpis, který by upravoval pravidla pro vyvěšování vlajek různé hierarchie (máme u nás vlajky státní, krajské, obecní, a podobně), musíme v praxi aplikovat nejen výše uvedený zákon, ale také mezinárodní zvyklosti. Jen některé státy výslovně ve svém právu kodifikovaly postavení vlajky EU (například Itálie). V mezinárodní praxi se uznává, že vlajka státní je v hierarchii vlajek vždy nadřazena vlajce Evropské unie. Státní vlajka domácí země je tedy vždy na čestném místě. Vyvěšuje-li se více různých státních vlajek, mají vždy přednost před vlajkou EU. Následují za českou vlajkou v abecedním



hvězdy národy Evropy ve tvaru kruhu, znamením jednoty. Počet hvězd stanovený na dvanáct je neměnný. Je symbolem dokonalosti a úplnosti. To, že evropská vlajka existuje už téměř půl století, možná někoho překvapí. Musíme však vzít v úvahu, že Evropská unie má svůj původ ve třech regionálních evropských uskupeních. Jedná se o Evropské společenství uhlí a oceli (tzv. Montánní unie, založená v roce 1952), Evropské hospodářské společenství (EHS, založené v roce 1957) a Evropské společenství pro atomovou energii (tzv. Euratom, 1957). Původně samostatné organizace se 1. července 1967 spojily v Evropské společenství. Tehdy vznikl také Evropský parlament, komise ES, Rada ministrů ES a Soudní dvůr.

Čas od času se objevuje chybná informace, že se letos po rozšíření Evropské unie počet hvězd na vlajce rozšíří. Není to pravda. Jak jsem již uvedl, vlajka EU symbolizuje jednotu, úplnost a dokonalost, nikoliv konkrétní členské země. Původní Evropské společenství tvořily jen Belgie, Francie, Itálie, Lucembursko, Nizozemsko a Spolková republika Německo – tedy pouhých 6 zemí – a přesto na vlajce bylo 12 hvězd). V roce 1973 přistoupily Dánsko, Irsko a Velká Británie (tj. celkem 9 členů), v roce 1981 Řecko (10 členů). Už v té době, od dubna 1983, bylo dohodnuto, že dosavadní evropská vlajka bude vlajkou Evropského společenství. Teprve v roce 1986, po vstupu Španělska a Portugalska, bylo v ES 12 členů. Vlastní smlouva o Evropské unii byla podepsána 7. února 1992 a vstoupila v platnost po ratifikaci parlamenty členských zemí 1. listopadu 1993. V roce 1995 k Unii přistoupily Finsko, Rakousko a Švédsko (celkem tedy 15 členů). Již z uvedeného vyplývá, že počet hvězd na evropské vlajce se neměnil. Nyní do EU vstupují Česko, Estonsko, Kypr, Litva, Lotyšsko, Maďarsko, Malta, Polsko, Slovensko a Slovinsko, čímž počet členských zemí vzrůstá na 25. Jak je vidět, počet hvězd neměl nikdy nic společného s počtem členů ES či EU. Pokud jde o „dvanáctku“, často se v souvislosti s ní neoficiálně uvádí, že číslo 12 má jakousi magickou moc – je 12 znamení zvěrokruhu, 12 měsíců v roce, 12 apoštolů, 12 desek římského práva a podobně.

právními předpisy a je to možné dokonce označit za velmi praktické.

Používání vlajky EU

Abychom vlajku Evropské unie správně používali, musíme si uvědomit, že se z hierarchického hlediska nejedná o státní vlajku, ale o symbol mezinárodního společenství specifického typu. Jednotlivé státy EU jsou i nadále samostatnými a nezávislými subjekty mezinárodního práva. Proto státním vlajkám členských zemí na jejich území logicky nejen podle mezinárodních zvyklostí, ale i vnitrostátních předpisů, přísluší čestné místo. U nás je čestné místo pro českou státní vlajku stanoveno v § 8 zákona č. 352/2001 Sb., o užívání státních symbolů České republiky a o změně některých zákonů.

Vyvěšují-li se státní vlajkou současně státní vlajky jiných států, umístí se státní vlajka vždy na nejčestnější místo; to je z čelního pohledu na objekt

- vlevo při vyvěšení 2 státních vlajek,
- uprostřed při vyvěšení lichého počtu státních vlajek, nebo
- v prostřední dvojici vlevo při vyvěšení sudého počtu státních vlajek.

Toto strohé konstatování zákona zdaleka nevystihuje všechny možnosti, které mohou v běžné mezinárodní praxi nastat (vlajkové aleje, tj. řady kolmé na budovu, uspořádání do kruhu, půlkruhu a podobně). Nemůžeme jít do podrobností, jsme nuceni aplikovat nepříliš šťastně navržený zákon, který nerespektuje zcela mezinárodní praxi. Ve té je nejrozšířenější zcela jednoduchý způsob, ve kterém je čestné místo vlevo na začátku řady (při pohledu na objekt) a ostatní jsou řazeny abecedně zleva doprava bez ohledu, jde-li o sudý či lichý počet. U nás při lichém počtu vlajek musíme v duchu zákona a vexilologických zvyklostí postupovat tak, že druhá vlajka musí být vlevo, třetí vpravo od české a střídavě se pak pokračuje dál. Jde-li o sudý počet vlajek, je druhá vlajka vpravo od české, třetí vlevo od české, čtvrtá vpravo od druhé, pátá vlevo od třetí atd. Upřímně lituji případné české pořadatele mistrovství světa či Evropy, budou-li muset takto vyvěšovat desítky vlajek.

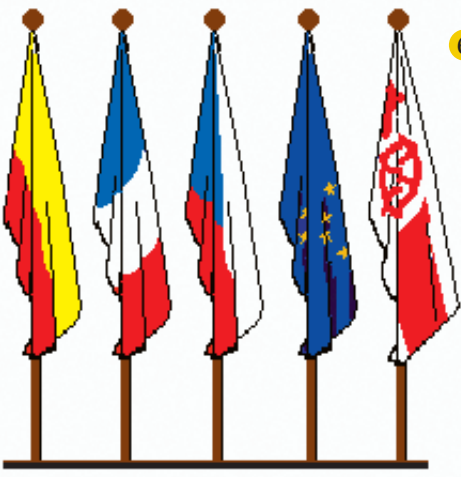
pořadí, u nás logicky podle české abecedy a při použití běžných zeměpisných jmen, nikoliv úředních názvů (tj. Německo, nikoliv například Spolková republika Německo). Jen v případě, že se při určité příležitosti vyvěšují společně vlajky všech 25 členských států EU (nikoliv však současně s vlajkami nečlenů EU), může vlajka EU v duchu mezinárodní praxe zaujmout čestné místo, např. uprostřed kruhu. Vlajka EU se v hierarchii vlajek obvykle v mezinárodní praxi řadí nad vlajky vyšších územně správních celků, vlajky vyšších územně správních celků (krajů) mají přednost před vlajkami obcí.

Uvedme si na schématu několik příkladů správného způsobu vyvěšování vlajky EU na našem území společně s různými dalšími vlajkami. Vždy máme na mysli pohled na budovu, objekt, průčelí zasedací místnosti, stěnu ve vestibulu, foyeru či atriu a podobně.

- Vlajka EU společně s vlajkou státní: *Vlajka ČR je vždy vlevo od vlajky EU.*
- Vlajka EU v kombinaci s vlajkou ČR a hlavního města Prahy (tj. lichý počet vlajek). *Vlajka ČR je uprostřed, vlajka EU na druhém místě vlevo od ní, vlajka Prahy je na třetím místě – vpravo od české.*
- Vlajka EU v kombinaci s vlajkou ČR, cizí státní vlajkou (zahraniční návštěva) a s vlajkou Prahy



6



(tj. sudý počet vlajek): *Vlajka ČR na čestném místě v prostřední dvojici vlevo, vlajka EU na druhém místě vpravo od ní, vlajka Prahy na třetím místě vlevo od české a vlajka firemní by byla na čtvrtém místě vpravo od evropské.*

4. Vlajka EU v kombinaci s vlajkou ČR a cizí státní vlajkou (lichý počet): *Česká vlajka je na čestném místě uprostřed, cizí státní vlajka je na druhém místě vlevo od české a vlajka EU je na třetím místě vpravo od české.*

Pokud by se vyvěšovala vlajka firemní, v našem případě vlajka Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti (dosud neexistuje, ve schématu se jedná jen o pracovní symbolickou vlajku) mohou nastat například následující případy:

5. Vlajka EU v kombinaci s vlajkou ČR, Prahy a DP (sudý počet): *Vlajka ČR je na čestném místě v prostřední dvojici vlevo, vlajka EU na druhém místě vpravo od ní, vlajka Prahy na třetím místě vlevo od české a vlajka firemní by byla na čtvrtém místě vpravo od evropské.*

6. Pokud by se v této kombinaci vyvěšovala ještě vlajka cizího státu (tj. výsledkem je lichý počet vlajek) je pořadí následující: *Česká vlajka je na čestném místě uprostřed, vlajka cizího státu na druhém místě vlevo od české, vlajka EU na třetím místě vlevo od české, vlajka Prahy na čtvrtém místě vlevo od cizí státní a vlajka DP na posledním místě vpravo od evropské.*

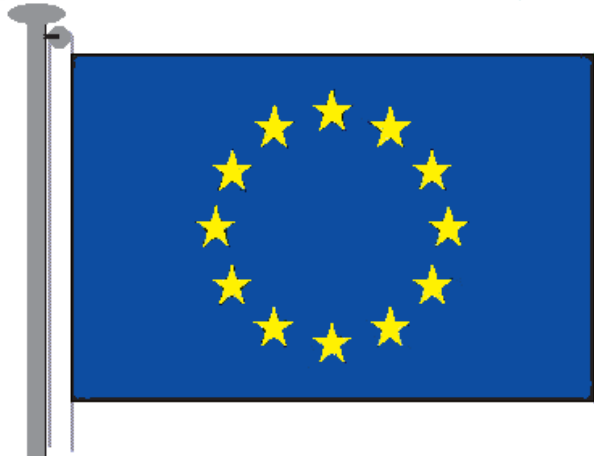
Všechny vlajky musí mít stejnou velikost a poměr stran se určuje podle české státní vlajky, tj. 2 : 3. Svislé vyvěšování vlajek na vlajkových stožárech je chybné!!! Hovoří-li český zákon o případném svislém vyvěšení vlajky, má se na mysli její vyvěšení bez žerdí! Mělo by být jen výjimečné.

Uvedená pravidla platí bez ohledu na to, zda se typologicky jedná o vlajku či prapor. Vlajka se vztahuje na stožár pomocí lanka, ke kterému je připevněna úvazy nebo karabinkami. Musí bezpodmínečně dodržet zákonem stanovený poměr stran. Prapor je pevně spojen s žerdí, na kterou je navlečen rukávem. Žerd se obvykle instaluje do tulejí či držáků na zdech budov, na stožárech veřejného osvětlení či ve stojanech v interiérech místností.

Možná, že právníci, pokud dočetli až do těchto míst, zaregistrovali, že používám pojem **vlajka** hlavního města Prahy, ačkoliv v zákoně o hlavním městě Praze č. 131/2000 Sb. i ve Vyhlášce hl. m. Prahy č. 1/1992 Sb.

hl. m. Prahy, o znaku a praporu hl. m. Prahy a jejich užívání, se užívá výrazu **prapor**. Z vexilologického hlediska je to z mé strany zcela v pořádku, protože v praxi nemůžeme důstojným způsobem vyvěsit současně prapor (například Prahy) a státní vlajku. Technicky to prostě nejde. Dne 9. března 2004 schválila Poslanecká sněmovna zákon, kterým se v zákonech č. 128/2000 Sb. o obcích, č. 129/2000 Sb. o krajích a č. 131/2000 Sb. o hlavním městě Praze nahrazuje v příslušných článcích nevhodný pojem prapor pojmem vlajka. V době uzávěrky byl zákon v Senátu.

Mgr. Pavel Fojtík,
expert podvýboru pro heraldiku a vexilologii
Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky



Co je v archivu nového?

listiny nejen kvůli jejich obsahu, ale mnohé z nich jsou krásné i napohled. Jen to písmo... Je vidět, že se dříve ve školách učili krasopis.

Zatím do archivu chodí naši zaměstnanci zpravidla tehdy, když potřebují něco najít. Samozřejmě se snažíme každému vyhovět, ale někdy to přes veškerou snahu nejde. Vezmete chlup na dlaně, když tam není. Záleží totiž na tom, jestli tu určitou požadovanou písemnost kdysi někdo do archivu uložil. Obvykle najdeme spíš listiny z doby před druhou světovou válkou, než z doby šedesátých až osmdesátých let 20. století. Tehdy zřejmě archiv nebral nikdo moc vážně. Proto jsem ráda, že v současné době už podnikový archiv neopomíjíte a písemný materiál nekončí ve sběru, aby se proměnil za... (no, raději ani nechci napsat za co) jako dřív. A byla bych ještě raději, kdybyste si vzpomněli, až budete mít něco zajímavého z historie městské hromadné dopravy buď sami, nebo třeba někdo z vašich známých. Určitě bychom se o nové archiváře postarali jako o své vlastní. A bývalý majitel by se na ně mohl přijít kdykoli podívat... Ale opravdu bychom byli rádi, kdyby případné zajímavosti, ať už písemné materiály, fotografie nebo cokoli jiného, co by se týkalo historie naší organizace nebo pražské MHD, neskončily někde v nenávratnu, pokud by bylo možné je získat. Vždyť je to potom ra-

di, když přijde třeba student, chce psát diplomovou práci, a najde u nás spoustu materiálu, který může použít. A můžu vám říci, že už do archivu nechodí pouze čeští badatelé. V nedávné době nás navštívili i zájemci z Německa, kteří byli v Dopravním podniku na exkurzi, a podle internetu si nás našli i polští studenti, kteří měli velký zájem o historii městské hromadné dopravy v Praze. Jeden z nich se chce do archivu dokonce vrátit – chce psát diplomovou práci na téma pražské MHD, neboť je podle jeho mínění „doskonala“ – promiňte přízvuk, přeče jen to přes papír tak nevyzní.

Doufám, že jsem vás alespoň trošičku nalákala k návštěvě našeho archivu, nejen když k nám budete muset jít služebně, ale i ze zájmu o historii organizace, ve které jste zaměstnáni. Abych vás nalákala ještě víc, přikládám nějaké fotografie. A pro ty, kterým je archiv v Hostivaři přeče jen trochu moc daleko, mám ještě jednu nabídku. Výběr toho nejlepšího uvidíte v expozici Muzea městské hromadné dopravy v Praze, kterou najdete ve střešoviccké vozovně a která již zahájila svou další sezónu. Uvidíte i unikátní sbírku historických vozů, které jezdily pražskými ulicemi a další zajímavosti. Máte na to čas až do poloviny listopadu.

Takže – přijďte?

-MJ-



No to je otázka. Každý přeče ví, že v archivu jsou samé staré věci, pochopitelně kromě personálu. Ten musí být alespoň duševně mladý, aby všechny ty staré věci v archivu zvládl, uspořádal a posléze je i našel. A také plný síly, protože kartony s archiváliemi nejsou zrovna lehké. A že jich je! Však se také na jejich shromažďování podílely celé generace pražských dopraváků. Víte například, že máme v archivu protokoly správní rady Elektrických podniků královského hlavního města Prahy z roku 1897? A právě tak různé smlouvy. A co teprve krásné vázané podací deníky od samého počátku Elektrických podniků. Zde jsou zaznamenány všechny dopisy, které do podniku došly, komu byly předány k vyřízení, jak byly vyřízeny a také, kde nakonec skončily – ve kterém šanonu a na které polici.

Znáte přeče starý film s Vlastou Burianem „Katakomby“. Jak byl zavalen listinami v suterénních prostorách velké kancelářské budovy – to byl typický archiv z doby první republiky. My máme větší štěstí. Z kanceláře se nedíváme na úroveň chodníku a naše archiválie jsou uloženy v odpovídajících prostorách, které vzduchotechnika udržuje ve správné teplotě. Říkám naše, protože k nim máme nejbližší, ale patří nám všem, kteří se zajímají o historii vlastního podniku. Vážně stojí za to, abychom ji znali. A stojí za to i občas zajít do podnikového archivu a prohlédnout si některé



Od roku 1996 prodávají řidiči autobusů veškeré jízdenky na příměstských linkách a od roku 2000 doplňkové jízdenky v nominální hodnotě 9,- Kč a 15,- Kč. V předchozích letech jsme podali základní informace o prodeji jízdenek a dnešním článkem podáváme informace o dalším vývoji prodeje jízdenek.

Od června roku 1996 prodávají řidiči autobusů jízdenky na příměstských linkách prostřednictvím

Prodej jízdenek řidiči autobusů

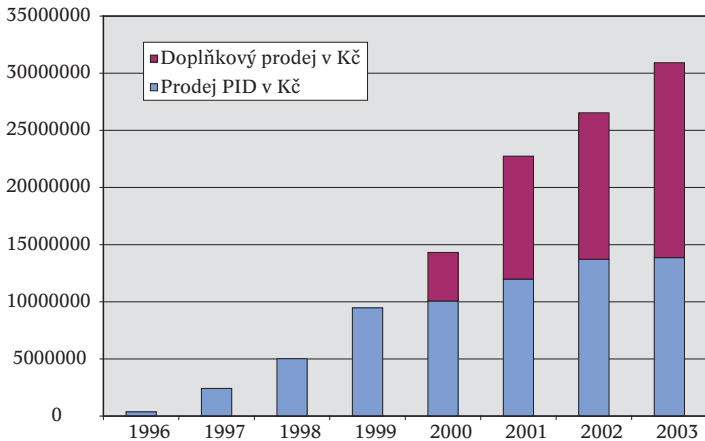
17 054 826 Kč. Došlo tak k největšímu meziročnímu nárůstu prodeje jízdenek o téměř 292 tisíc kusů a o více než 4,233 milionu Kč.

Nejnižší prodej byl zaznamenán v měsíci únoru, kdy celková tržba činila 830 238 Kč, nejvyšší prodej jízdenek pak byl zaznamenán v měsíci srpnu, kdy tržba za jízdenky dosáhla hodnoty 1 897 848 Kč. V roce 2003 činil prodej uvedených jízdenek v průměru 3 252 kusů za kalendářní den a průměrná denní tržba dosáhla hodnoty 46 726 Kč.

Prodej jízdenek je možné hodnotit velmi pozitivně, a to jak z pohledu cestující veřejnosti, tak i z pohledu naší společnosti. V loňském roce jsme však zaznamenali i napadení našeho kolegy, který byl neoprávněně osouzen ze špatného vracení na bankovku vysoké nominální hodnoty. Touto cestou si dovoluji poděkovat všem našim řidičům za zabezpečení samotného

prodeje jízdenek a ostatním kolegům za činnosti spojené s přípravou prodeje jízdenek.

Graf prodeje jízdenek za období 1996 až 2003 v Kč



zařízení MYPOL, které zabezpečuje označení jízdenek veškerými předepsanými údaji. Počet prodaných jízdenek a vybrané tržby v dosavadní historii zatím vždy meziročně stoupaly, v prvních letech se jednalo o téměř dvojnásobky, při porovnání posledních meziročních údajů již vykazujeme stagnaci. Za rok 2003 bylo prodáno 1 409 570 kusů jízdenek zařízením MYPOL v celkové hodnotě 13 868 302 Kč. Nejvyšší prodej byl zaznamenán v měsíci říjnu, kdy celková hodnota prodaných jízdenek dosáhla 1 243 400 Kč. Průměrný denní prodej jízdenek v loňském roce činil 3 862 kusů za každý kalendářní den a průměrná denní tržba byla v hodnotě 37 995 Kč.

V květnu roku 2000 byl zaveden doplňkový prodej základních přestupních zvýhodněných jízdenek a základních přestupních plnocenných jízdenek. Největší odběr jízdenek v nominální hodnotě 9,- Kč a 15,- Kč byl zaznamenán v roce 2003, kdy jsme prodali celkem 1 179 598 kusů jízdenek v celkové hodnotě

Celkový přehled prodeje jízdenek je popsán v následující tabulce a zobrazen též graficky.

Druh prodeje	Měrná jednotka	Celkem
PID 1996 – 2003	Kč	66 931 257
PID 1996 – 2003	ks	7 012 150
Doplňkový – pásmo P 2000 – 2003	Kč	44 888 316
Doplňkový – pásmo P 2000 – 2003	ks	3 093 892
Celkem	Kč	111 819 573
Celkem	ks	10 106 042

Ing. Jiří Pařízek,
ekonomický náměstek divize Autobusy

Poznámka redakce: V uplynulém roce bylo prodáno téměř 97 milionů kusů jednotlivých jízdenek bez ohledu na to, zda se jednalo o jízdenky přestupní či nikoliv. Pokud si sečtete údaje uvedené v článku ing. Pařízka, zjistíte, že řidiči autobusů prodali více než 2,5 milionu kusů jízdenek. Podíl řidičů na prodeji tedy činí více než 2,5 %. Podle našeho názoru se nejedná o malé procento, a tak podle nás nastal čas začít se seriózně bavit o tom, zda nerozšířit prodej jednotlivých jízdenek i o další provozní zaměstnance našeho podniku. -bda-

Smutná zpráva

V životě lidském jsou dny naplněné starostmi i pohodou, štěstím i neštěstím, úspěchem i neúspěchem, zdravím i nemocí tak dlouho, dokud nepřijde ten poslední den, den kdy všechny předcházející jsou zapomenuty. Pak již pouze přijde zpráva, že blízký člověk, kamarád a dlouholetý spolupracovník již není mezi námi.

Ve čtvrtek 26. února 2004 zemřel náhle ve věku nedožitých 52 let pan Richard Kukla.

Po ukončení střední školy nastoupil do našeho podniku jako průvodčí a dále pak působil až do roku 1980 jako řidič tramvaje. Od konce roku 1980 až po

poslední den spojil svůj život se zastávkami a sociálními zařízeními. V oddělení Zastávkové péče pracoval jako technik a posledních pět let zastával funkci vedoucího oddělení. Díky svým dlouholetým zkušenostem v této oblasti pracoval vždy s nadhledem a byl živoucím archívem problematiky zastávkové péče.

Nakonec již jen zbývá – Richarde, budeš nám chybět a nikdy na Tebe nezapomeneme!

Za technický úsek divize Autobusy
ing. Milan Lacina



Obnova vozového parku autobusů

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost vyhlásil 21. ledna letošního roku v souladu se zákonem č. 199/1994 Sb. v úplném znění obchodní veřejnou

soutěž o nejvhodnější nabídku na koupi 100 kusů autobusů, z toho 50 kusů standardních nízkopodlažních, 20 kusů kloubových nízkopodlažních a 30 kusů standardních s termínem dodání do konce listopadu 2004. Soutěžní lhůta skončila 26. února ve 13.00 hodin otevřením obálek s nabídkami v technickém úseku ředitelství Dopravního podniku.

Pro obchodní veřejnou soutěž, vyhlášenou 21. ledna v Obchodním věstníku a na Centrální adrese, si zadávací dokumentaci pro autobusy vyzvedly celkem 2 firmy (Karosa, a. s., Volvo TRUCK CZECH, s. r. o.). Nabídku předložili oba uchazeči, kteří se též zúčastnili otevření obálek s nabídkami.

Komise pro posouzení a hodnocení nabídek se sešla 15. března v zasedací místnosti předsedy představenstva a generálního ředitele Dopravního podniku a provedla hodnocení nabídek. Po seznámení s nabídkami komise konstatovala, že

nabídka firmy Karosa, a. s. splňuje všechny povinné zadávací podmínky a nabídka firmy Volvo TRUCK CZECH, s. r. o. neplní povinné podmínky v osmi bodech. Proto komise ve své zprávě navrhla zadavateli tuto nabídku k vyřazení ze soutěže a doporučila nabídku Karosy a. s. jako nejvhodnější.

Zadavatel rozhodl o tomto pořadí:

Obchodní veřejná soutěž na autobusy

1. Karosa, a. s., Vysoké Mýto

Pro informaci uvádíme nabídkové ceny vítěze soutěže:

Nabídková cena Karosa, a. s. v Kč	
Nízkopodlažní standardní autobus	6 022 740,00
Nízkopodlažní kloubový autobus	8 020 400,00
Standardní autobus	4 310 100,00
Nabídka celkem	590 848 000,00

Ing. Jiří Pavlíček,
technický úsek ředitelství



Foto: Petr Malík

S tramvají na Barrandově panuje spokojenost

Slova chvály se valí na tramvajovou trať na Barrandově. Čtyři měsíce už mohou využívat obyvatelé jednoho z nejmladších pražských sídlišť tramvajovou novinku a jsou s ní maximálně spokojeni.

Jen občas zaslechnete na zastávkách kritiku nebo návrhy na případná vylepšení současného stavu. Na zastávce K Barrandově čekal na tramvaj jeden ze studentů, který byl nespokojen s nedokončením stavby. „Je škoda, že zastávky zůstaly nedokončeny a při

sněhové nadílce to nebylo ideální s úklidem sněhu. Na schodišti musely být vyndány kovové pruhy, neboť byly nebezpečné,“ slyšíme asi nejvážnější kritiku při naší cestě na Barrandově.

Studentovi musíme dát za pravdu. Na stanici K Barrandově najdeme skutečně několik nedodělků a také úklid na schodištích nepatří k silným stránkám. Nedodělků by měly zmizet v průběhu připravované výluky, vřdy i definitivní dokončení stavby má datum léto

letošního roku. Poté by trať měla zářit v plném lesku.

Slova chvály padají především na rychlost dopravy. „Současná doprava je daleko rychlejší než předtím autobusy, hlavně nestojíme nikde v zácpě,“ pochvaluje si student Josef. Jeho slova potvrzuje i podnikatelka Eva. „Je to perfektní a nic mi nevádí.“

Další pochvalná slova slyšíme i na Chaplinově náměstí. „S tramvají jsem spokojená a ještě lepší pocit mám, když se najdou dobří lidé a pustí mě sednout,“



sděluje jedna ze starších cestujících. Její vrstevnice se k nám velice ochotně přitočí a začne si stěžovat. Bydlí ve „starých“ Hlubočepích, v okolí autobusové zastávky Na Srpečku. „Tramvaj je velice hlučná a nám znehodnocuje bydlení. Přemostění Růžičkovy rokle nám nepomohlo, po dálnici je to další přítěž. Doufám, že se po plánované výluce tramvaje alespoň ztlší.“

Jak je vidět, ani tramvajová trať, která zlepšila cestování stovkám, ne-li tisícům obyvatel Barrandova, se nesetkává se stoprocentní podporou.

Mladší cestující si tramvaj jen pochvalují. „Nemusím přestupovat, jedu přímo až do práce. Je to super,“ sděluje Lucie, kterou jsme vyrušili při vyhledávání spojení na obrazovce. Libuše se ptáme, zda má nějaké výhody k tramvajové trati a odpověď nás těší. „Nemám, jezdím každý den a jsem spokojená.“

Na stanici Poliklinika Barrandov potkáváme staršího muže s lékařským kufříkem. „Tramvajová trať je malý zázrak tohoto sídliště,“ rozpovídává se MUDr. Jiří Kotátko. „Já pamatuji, když sídliště začínalo a vystupovali jsme z autobusů přímo do bláta. Tramvaj je taková třetí noha na dortu a navíc se na ni mohu stoprocentně spolehnout. Jezdím z Malostranského náměstí a vím, že za 22 minut budu vystupovat u polikliniky, kde pracuji. Tramvaj mi usnadnila práci a navíc musím pochválit rukopis architekta Kotase.“ Ve stejném duchu mluví i paní Jana. „Našla jsem si na internetu jízdní řády a tramvaje podle nich jezdí. Já směřuji na Strossmayerovo náměstí, a tak mohu využívat dvě linky. Je to dobré a celá rodina jsme spokojeni. Navíc se nám líbí i barevné odlišné zastávky.“

Tramvaj se stala součástí sídliště, lidé ji berou za svou, což nás může těšit. Jen



Názory na novou tramvajovou trať zjišťoval Petr Malík

Provoz po trati na Barrandov

Tramvajová trať na Barrandov má za sebou první měsíce provozu a tak není divu, že existuje určitý „hlad po informacích“. Po oslavných článkách v denním tisku (a nakonec i na stránkách DP-KONTAKTU, protože skutečně bylo co oslavovat) nastalo období klidu. Prvotní zájem opadl, nastalo období rutinního provozu. Až v poslední době zaznamenáváme změnu – trať čeká plánovaná výlučka, o které se psalo od samého začátku. Tak teď čteme polemiky, zda je taková výlučka vůbec nutná, zda by třetí podbití nešlo udělat v kratší době nebo jen za určitého omezení provozu a podobně. Každý, kdo se někdy svezl tramvají, je nejednou nezastupitelný odborník a ví perfektně, co dělat. Nechme je být: podle skutečných odborníků je toto přerušení provozu

nutné a pro zajištění plynulého, pravidelného a hlavně bezpečného provozu nezbytné; spíše si položíme otázku, proč tolik nářků? Odpověď je jednoduchá. Protože trať se plně osvědčila, protože se nevyplnily škarohlídské představy, protože si zkrátka po tom půlroce už neumíme představit, že bychom mohli na Barrandov jezdit jinak. A to je moc dobře.

Zmínil jsem zde skutečné odborníky. Obešel jsem je všechny a nikdo z nich nechtěl o zkušenostech s tratí hovořit. Prý až po oné plánované výlučce. Bylo mi to divné – vždyť ohlasy veřejnosti, i té odborné, a zejména provozních pracovníků jsou více než příznivé – několik si mi jich dokonce postěžovalo, že se na novou trať podívají málokdy, dalo by se říct, že služba na ní se

přiděluje jen „za odměnu“. Tak proč se nepochlubit dobrým dílem? Až pak jsem pochopil. Protože ti odborníci jsou opravdu skuteční, nechtějí „chválit den před večerem“. Jeden z nich mi řekl doslova: „poznatky v provozu tramvají nejsou žádné, tím chci říct žádné negativní, vše funguje, jak má“. A víc nic, ostatní až po výlučce. Přesto jsem se alespoň dozvěděl, že i při likvidaci jedné mimořádné události jezdily tramvaje podle předpokladů a od jiného zase, že došlo k jedné kabelové závadě (ale „nic moc“). A tak jedinou podstatnou a ověřenou informací, o kterou se s vámi mohu podělit, je ta, že asi o prázdninách proběhnou další zkušební s vozy KT8, aby mohly být i ty nasazeny do rutinního provozu po nové trati.

Takže na článek o zkušenostech s provozem si budeme muset ještě nějaký čas počkat.

-jzs-



Stejně tak, jako tomu bývá každý rok, i letos s nástupem příznivého jarního počasí přestává platit v tramvajovém provozu pravidelné linkové vedení. Důvody pro plánované výluky jsou stále neměnné: nezbytné opravy tramvajových tratí a kolejových křižovatek, rekonstrukce trolejového vedení, investiční akce v kolejové síti, opravy inženýrských sítí pod tramvajovou tratí, výstavba nové komunikační sítě a další.

Každá výluka v síti tramvajových linek je jiná a neopakovatelná. I když v určitém místě kolejové sítě byla výluka před několika málo lety, jen málokdy jsou dopravní opatření v organizaci dopravy stejná – zpravidla je jiné linkové vedení, je jiná organizace individuální dopravy, je jiné dopravní značení.

Základem pro organizaci výlukové činnosti je „Harmonogram výluk“ pro příslušný kalendářní rok, jehož „první“ vydání je zpracováno až s půlročním předstihem.

Podle zatím poslední platné verze „Harmonogramu výluk v tramvajové síti pro rok 2004“ bylo, je nebo bude realizováno celkem 20 investičních nebo rekonstrukčních akcí.

A nyní podrobněji k jednotlivým akcím:

1. Radlická

Přerušení provozu v úseku Ženské domovy – Laurová až do 13. října letošního roku za stávajících dopravních opatření.

2. Českomoravská

V souvislosti s dokončením výstavby vozovky a prakticky nové tramvajové tratí byl již provoz tramvajů v úseku Balabenka – Harfa (Nádraží Libeň) obnoven v sobotu 27. března. Vedle zcela nového řešení uliční úrovně a zastávek u Sazka Areny je přemístěna zastávka Nádraží Libeň (dříve Harfa) směrem do centra před nádražní budovou Českých drah.

3. KOMOKO (úsek Dvorce – Sídliště Modřany)

Oprava již skončila k 2. březnu.

4. Ječná

Oprava skončila k 28. březnu. Vzhledem ke stísněným poměrům uliční úrovně, zatížení individuální dopravou, nedostatku objízdných tras pro nekolejovou i kolejovou dopravu se jednalo o jedno z nejsložitějších dopravních opatření v letošním roce vůbec. Specifikem akce byla víkendová přerušování provozu v ulici Legerově a Sokolské na náměstí I. P. Pavlova při křížení tratí s magistrálou.

5. Bělohorská

Vyloučení provozu tramvajů v úseku Vypich – Bílá Hora je v termínu 31. března až 10. dubna při zavedení náhradní dopravy. Je opravována vlastní tramvajová smyčka Bílá Hora a trať v úseku Malý Břevnov – Bílá Hora.

6. Starostraňnická – V Olšinách

Z důvodu opravy tramvajové tratě od spodního výjezdu z vozovny Straňnice ke křižovatce Průběžná – V Olšinách od 15. dubna do 5. května je přerušena tramvajový provoz mezi Vinicí a Průběžnou. Vzhledem k úplné uzavěře Starostraňnické ulice bude náhradní autobusová doprava zavedena oproti tramvajové trati se změněným sledem zastávek: Vozovna Straňnice – Průběžná – Straňnická (metro).

Výluky v síti tramvajů v letošním roce

7. Spálená – Národní

Jedna z akcí, kde vlastní oprava tramvajové trati je z hlediska stavebních prací menšího rozsahu. Hlavním důvodem výluky v termínu 15. dubna až 20. května je rekonstrukce vodovodního řádu v bezprostřední blízkosti tramvajové tratě ve Spálené ulici a na křižovatce Perštýn. Na tramvajové trati dojde pouze k výměně zbývajících výhybek ve Spálené ulici u křižovatky s Lazarskou a výměně kolejového oblouku na Perštýně. Bez tramvajové dopravy zůstává úsek Lazarská – Národní divadlo – Újezd. Náhradní doprava není zavedena.

8. Obratiště Florenc

Z důvodu výstavby nové měničny a napojení silnoproudých kabelů Dopravního podniku bude na dobu 3 až 4 měsíců v létě mimo provoz manipulační smyčka Florenc pro tramvajovou dopravu.

9. Jana Želivského, křižovatka Nákladové nádraží

Od 20. května do 1. července bude přerušena tramvajový provoz mezi Ohradou a zastávkou Želivského. V ulici Olšanské bude pro obracení vlaků ve směru od Olšanského náměstí u zastávky Nákladové nádraží Žižkov instalován provizorní přejezd „Californien“. Vzhledem k charakteru stavebních prací při rekonstrukci kolejové křižovatky u Nákladového nádraží bude ulice Olšanská zaslepena a náhradní doprava bude zavedena v úsecích Vápenka – Flora a Vápenka – Olšanské náměstí (po trase linky č. 136). V ulici Jana Želivského budou prováděny opravy tramvajových tratí a rekonstrukce trolejového vedení.

10. Nádražní, tramvajová trať Barrandov

Zřejmě nejdůležitější akce letošního roku. V rámci jediného dopravního opatření od 20. května do 1. července 2004 bude opravena tramvajová trať v Nádražní ulici mezi Knížecí a Plzeňskou, vyměněno kolejové křížení Za Ženskými domovy – Nádražní a zrušeno kolejový přejezd na vlečce ČD u Lihovaru. Dále budou prováděny dokončovací stavební práce na nové tramvajové trati do Sídliště Barrandov (tato trať je zatím ve zkušebním provozu).

Vzhledem k jedinému možnému ukončení tramvajových linek v oblasti Prahy 5 (jsou k dispozici pouze obratiště Kotlářka a Sídliště Řepy) dojde k řadě změn ve vedení tramvajových linek. Tato akce je koordinována se souběžnou akcí Želivského v témže termínu.

Budou zavedeny dvě náhradní dopravy: Anděl – Sídliště Barrandov a Smíchovské nádraží – Sídliště Barrandov. Obě linky pojedou Hlubočepským údolím. Po výstupní Barrandovské bude ke Smíchovskému nádraží prodloužen autobus č. 247.

11. Čotkova

Náročná akce, zahrnující opravu vozovek, podpěrných zdí se spoluúčastí investora TSK i rekonstrukci tramvajové tratě bude realizována o prázdninách od 1. července do 1. září. Náhradní autobusová doprava není a ani nemůže být zavedena. Vzhledem k abnormálně délce objízdné trasy přes Strossmayerovo náměstí bude linka č. 18 rozdělena s ukončením na Špejchaře a v oblasti Malostranské objezdem přes Mánesův a Čechův most.



12. Masarykovo a Rašínovo nábřeží, křižovatka Výtoň, Podolské nábřeží

V termínu od 1. července do 1. září budou na souvislém tramvajovém tahu od Národního divadla až po obratiště Dvorce prováděny následující stavební práce:

- opravy tramvajové tratě a trolejového vedení na Rašínově a Masarykově nábřeží,
- výměny kolejových křížení u Mánesa, u Podolské vodárny,
- opravy tramvajové trati a trolejového vedení na Podolském nábřeží,
- rekonstrukce kolejového trojúhelníku Výtoň.

Bez tramvajového provozu je úsek Národní divadlo – Palackého náměstí – Výtoň – Podolská vodárna – Dvorce (od 23. července bude zprovozněn úsek Podolská vodárna – Dvorce). V úseku Dvorce (resp. Podolská vodárna) – Modřany bude zavedena zvláštní tramvajová linka. V úseku Lazarská – Karlovo náměstí – Botanická zahrada – Výtoň – Podolská vodárna (Dvorce) bude zavedena náhradní autobusová doprava (přujezd křižovatkou Výtoň a po nábřeží bude omezen). Bez tramvajového provozu bude i úsek Albertov – Výtoň.



Foto: Jan Šurovský

13. Vozovna Pankrác

Od 1. července po dobu čtyř měsíců bude mimo provoz vozovna Pankrác, v níž bude vyměněna celá kolejová harfa. Pravidelný provoz tramvajů v úseku Náměstí bratří Syneků – vozovna Pankrác zůstává bez omezení.

14. Obratiště Kubánské náměstí

Pro rekonstrukci teplovodu, umístěného pod tramvajovou smyčkou, bude od 1. července do 23. července vyřazena z provozu smyčka Kubánské náměstí. Provoz tramvajů v ulici V Olšinách a Vršovická zůstává zachován.

15. Seifertova

Od 4. srpna do 1. září bude opět vyloučen tramvajový provoz v Seifertově ulici – tentokrát mezi Senovážným náměstím a Florou (respektive Nákladovým nádražím). Hlavním důvodem je napojení nové definitivní tramvajové tratě pod mosty ČD u Bulhara na stávající kolejovou síť při předchozím odstranění současné splítkové tratě. Těto výluky využije Dopravní podnik i pro opravu tramvajové tratě v úseku Olšanské náměstí – Husinecká. Náhradní autobusová doprava bude zavedena v úseku Masarykovo nádraží – Olšanské hřbitovy a Masarykovo nádraží – Nákladové nádraží Žižkov. Vzhledem k neprůjezdnosti Seifertovy ulice v oblasti „dolního“ Žižkova budou autobusy odkloněny po souběžných komunikacích.

16. Kolejová křižovatka

Za Ženskými domovy x Radlická

V době od 1. září do 13. října bude provedena výměna kolejové konstrukce na této křižovatce. Vzhledem k dlouhodobému vyloučení tramvajového provozu do Radlic bude akce bez dopadů na pravidelný provoz. Ke změně linkového vedení však dojde v provozu pravidelných autobusových linek – průjezd křižovatkou nebude umožněn ve všech současně poježděných směrech.

17. Ohrada – Palmovka

Periodická běžná údržba tramvajové tratě na mostě bude s vyloučením tramvajové dopravy prováděna za obvyklých dopravních opatření od 9. do 13. října.

18. Nuselská – Chodovská

Místní opravy tramvajové tratě a výměna trolejového vedení v úseku Náměstí bratří Synků – Spořilov v termínu od 13. do 23. října. Ve vyloučeném úseku bude zavedena náhradní autobusová doprava.

19. Klappova

Rekonstrukce trolejového vedení při výluce tramvají v úseku Štřelnická – Vozovna Kobylisy od 23. října do 3. listopadu 2004. Ve vyloučeném úseku bude zaveden náhradní autobus – nepřijemným důsledkem je „odpojení“ vozovny Kobylisy od ostatní kolejové sítě po uvedenou dobu.

20. Lanová dráha Petřín

Jarní výluka již proběhla, podzimní výluka bude v termínu od 11. do 30. října 2004.

A ještě závěrem

Každá výluka v kolejové síti znamená bezpochyby dočasné komplikace v dopravě. Všichni pracovníci Dopravního podniku i pracovníci ostatních organizací jsou si toho vědomi a v rámci daných možností se snaží, aby negativní dopady na cestující veřejnost byly co nejmenší.

Že „harmonogram 2004“ není věc neměnná, dokazují i dodatečně uplatněné nároky na výluky v době zpracování tohoto článku. Konkrétně: investor VIS uplatnil požadavek na 3 až 4 denní výluky v Plzeňské ulici mezi Andělem a Bertramkou pro odstranění podpůrných konstrukcí na novém silničním mostě do tunelu Mrázovka. Výluka bude začátkem července v době čtyřdenního pracovního volna. V úseku Anděl – Sídliště Řepy bude zavedena náhradní autobusová doprava. Další výluka bude mezi Slávií a Koh-i-noorem, kde v souvislosti s výstavbou nového obchodního centra „Eden“ bude změněn tvar křižovatky Kodaňská x Vršovická a vybudováno nové signalizační zařízení (předpoklad 7 až 10 dní ve druhém pololetí letošního roku).

Ing. Vladimír Plecítý, dopravní úsek ředitelství

Foto: Petr Malík

Časté výpadky proudu aneb O trakčním napájení Plzeňské třídy

Časté výpadky proudu na Plzeňské třídě neblaze ovlivňují grafikon tramvajové dopravy. Kritická je část Plzeňské třídy v rozsahu Kavalírka – Bertramka, která je napájena z bývalé trolejbusové měniřny Hřebenka, kde je v provozu ještě část technologie 34 let stará z doby provozu trolejbusů a dvounápravových vozů (přibližně 60 % výkonové potřeby stavu roku 2004). V současné době je tato měniřna jako jediná svého druhu vybavena pouze jedním usměrňovacím blokem o výkonu 1650 kVA (všech ostatních 39 měřen má dvě a více soustrojí), transformátorem vlastní spotřeby, napájeným ze sekundárního vinutí trakčního transformátoru a starým napáječovým i zpětným rozváděčem. V této podobě je bez výkonové rezervy napájen výše uvedený úsek do traťového intervalu 120 vteřin. Linkové vedení, které obsahuje linky č. 4, 7, 10 v osmiminutovém a linku č. 9 ve čtyřminutovém intervalu, stlačuje v ideálním stavu průměrný interval pod 100 vteřin. V případě drobných nepravidelností (soudobé rozjezdy na světelných křižovatkách, jízdy mimo grafikon, jízda vlaků v kolonách a podobně) dochází k přetěžování jednotlivých úseků i celé oblasti a následným

krátkodobým výpadkům. Z údajů řídicího systému Energetického dispečinku tramvají (EDT) vyplývá, že v době od 18. září 2003 do 18. února 2004 došlo celkem ke 371 výpadkům úseku Kavalírka – Klamovka a ke 1410 výpadkům úseku U Zvonu – Bertramka.

Situaci je nutno řešit po etapách, přičemž v 1. etapě dojde ještě v tomto roce vlastními prostředky divize Elektrické dráhy k dílčím úpravám napájecího a zpětného rozváděče. Ve 2. etapě půjde o kompletní rekonstrukci a posílení kabelového rozvodu z měniřny Hřebenka (dle již zpracované projektové dokumentace) v investičním objemu přibližně 22 milionů Kč. Ve 3. etapě, v objemu přibližně 28 milionů Kč, je zahrnuta komplexní rekonstrukce a obnova technologie měniřny Hřebenka – nová rozvodna 22 kV, dvě nová soustrojí, každé o výkonu 1650 kVA, nový napáječ a zpětný rozváděč, včetně nového rozváděče vlastní spotřeby.

V současné době, kdy končí zimní období, věnuje technická provozovna 12 810 zvýšenou péči údržbě technologie měniřny Hřebenka, kabeláři provádějí preventivní měření kabelů nad rámec plánu údržby s cílem udržení stávajícího stavu. Vyzýváme naše ko-

legy řidiče a dopravní dispečery k energetické kázní, zejména zabránění soudobým rozjezdům a dodržování předpisů o omezování vytápění tramvají v této oblasti. Současně chci vyjádřit naději, že se najdou potřebné investiční prostředky k rekonstrukcím 2. a 3. etapy, tj. zkrácení napájecích úseků č. 202 a 203 včetně rekonstrukce měniřny Hřebenka.

Miroslav Rokyta, energetický dispečink tramvají



Foto: Petr Malík

Program LibeRTiN – Light Rail Thematic Network

Tento program se zabývá standardizací vozidel lehké kolejové dopravy, standardizací zařízení, která s nimi přicházejí do kontaktu a s tím související standardizací legislativy. Cílem této standardizace je snížení pořizovacích nákladů a zjednodušení údržby provozovatelů kolejové dopravy. Je financován Evropskou komisí. LibeRTiN je součástí tzv. rámcového programu 5 (Frame Programme 5) pro trvale udržitelný rozvoj.

Samotný program byl zahájen v roce 2002, práce v jednotlivých komisích bude ukončena v letošním roce, aby mohly být na jaře roku 2005 vydány závěrečné dokumenty. Program řídí konsorcium LibeRTiN, které zabezpečuje setkání jednotlivých komisí, tvorbu dokumentů a koordinuje činnost. Konsorcium je tvořeno organizacemi UNIFE (unie evropských dodavatelů kolejové techniky), UITP (asociace provozovatelů veřejné dopravy) a pěti konzultačními firmami v oboru kolejové techniky.

Jsou řešeny následující tematické celky (skupiny):

- požární bezpečnost,
- parametry zatížení,
- vykolejení a kvalita jízdy,
- struktura konstrukce,
- řízení údržby,



- hluk a vibrace,
- elektromagnetická kompatibilita,
- přístupnost,
- vytápění, větrání a klimatizace,
- výběrové řízení.

Každý tematický celek má jednoho nebo více koordinátorů z řad konsorcia, kteří odpovídají za práci v příslušné komisi.

Na programu se podílí téměř stovka expertů z 16 evropských států. Jde o pracovníky dopravních podniků, nezávislé odborníky i zástupce dodavatelů kolejové techniky. Každý z expertů se účastní práce obvykle ve 2 až 4 komisích.

Práce na tomto programu probíhá třemi způsoby. Prvním způsobem je setkání členů skupiny, kdy se pomocí moderátora řízené diskuse rozhoduje o další podobě dokumentů a dochází samozřejmě i k přímé

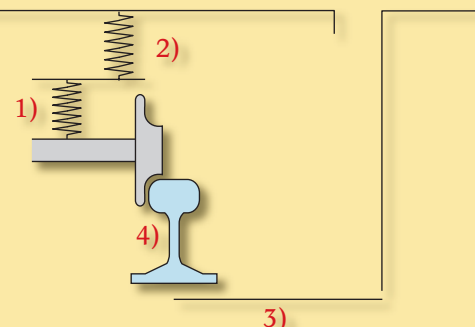
výměně názorů. Druhým, nejčastějším způsobem práce, je průběžné sledování existujících dokumentů pomocí specializované internetové stránky a pomocí e-mailu. Poslední možností je zaslání vlastních dokumentů (zpravidla stávající legislativy nebo obvyklých technických parametrů), které bylo důležité zejména na počátku projektu, kdy se sestavovala kostra budoucí práce.

Výsledkem činnosti tohoto programu budou jak závazné směrnice, tak i nezávazná doporučení. Závěrečné dokumenty mají sloužit jak k přibližování jednotlivých existujících systémů lehké kolejové dopravy, tak i současně k usnadnění pozice těch měst, která se zavedením lehké kolejové dopravy zabývají.

Ing. Miroslav Penc, technický úsek ředitelství

Vodorovná mezera

Stát	Dokument	Hodnota [m]
Germany	VDV p114	0,050
Netherlands	Tram p5	0,100
France	Colitrah p4	0,050
USA	ADA p2	0,076
UK	SI1998.23	0,075





Cestující proudí po eskalátorech na nástupiště stanice Mústek na trati B nebo směrem opačným. Dvojice pohyblivých schodů je v plné permanentci. Třetí je na obou koncích přehrazen šedivým zábohem se žlutou cedulí, informující o generální opravě. Pohyblivé schody procházejí omlazovací kúrou, a tak můžeme nahlédnout hlouběji do podzemí než obvykle.

Za pohybu po eskalátoru mnoho pracovního ruchu nespátíme. „K vidění jsme pouze v případě, kdy brousíme pojízdné dráhy,“ sděluje Pavel Šulc, zámečnický tým ze skupin provádějící generální opravy eskalátorů. „V tom případě jiskry létají po konstrukci eskalátoru,“ doplňuje. Právě Šulcův dopis z přelomu roku vyprovokoval naši návštěvu na pracovišti generálních oprav eskalátorů.

Praha se teprve pomalu probouzí do nového dne, intervaly metra mají ke špičkovým ještě daleko, ale o patro níže, kam oko cestujícího nedohlédne, už začíná pracovní den. Četa pracovníků generálních oprav se pouští do práce podle předem daného plánu. „Četa se skládá ze čtrnácti pracovníků. Bohužel, v zázemí tratě B jsme nenašli vhodné prostory k převlékání, a tak pracovníci docházejí z tratě A,“ přibližuje nám zázemí pracovníků služby technologických zařízení Jiří Jindra, vedoucí provozu a náš průvodce generálními opravami.

„Generálkáři“, jak se provozním zámečnickům, pracujícím na generálních opravách eskalátorů, přezdívá, jsou kočovníci pražského podzemí. Maximálně rok v jedné stanici a opět sbalit nejen bedny s náradím, ale i veškeré nádobíčko a vyrazit jinam. Čeká další šatna a jiné sociální zázemí. Žádnou stálou základnu tito zaměstnanci nemají. „Snažíme se něco zajistit, ale stále vhodný prostor nemůžeme najít,“ přiznává Jindra. I pro ztížené pracovní podmínky patří činnost „generálkářů“ k nejnáročnějším v podniku. „Je jen málo profesí, které to mají těžší, než tito pracovníci,“ uznává ing. Viktor Baier, vedoucí referátu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci divize Metro.

Generálky pro úzkostlivě čistou čistotu rozhodně nejsou. Několik let sloužící zařízení, do kterého si každý cestující rád očistí svou obuv, rozhodně nezáří blýskavými barvami, spíše naopak. Navíc přičítáte stále mazání a je vám jasné, že „rozborka“ eskalátorů není prací pro bílé rukavičky. Generální oprava znamená podle Jindry významný zásah do života každé stanice. „Je jasné, že nás v oblíbě nemají uklízečky, stěhování špinavých součástí čistotu nezvyšují, ani stabilní personál stanic, neboť s námi přichází rozruch a zprerthání dosavadních zvyklostí.“

Ještě máme v paměti odpoledne 17. února minulého roku. Stanice Mústek na trati B začíná opět po šesti měsících sloužit veřejnosti. Vlaky na trati B

Generální opravy eskalátorů: schody dostávají novou mízu

už opět jezdí ze Zličína na Černý Most. Cestujícím vyhrává skupina Spřáhlo, ale údržba eskalátorů má napilno. Dozorčí nám sděluje, že poruchy eskalátorů při obnovené premiéře nejsou nic výjimečného. „Už to ani nepočítám, dnes byly stále problémy.“

Ve stanici Mústek neprošly pohyblivé schody před zprovozněním po povodni zásadnější opravou jako v jiných stanicích, a to se bohužel projevilo. Netrvalo dlouho a četa „generálkářů“ nastoupila. „Když jsme viděli, jak zařízení vypadá po povodni, bylo nám jasné, že zlepšení mohou přinést pouze generálky,“ doplní náš průvodce. Jedno rameno po druhém, každé čtyři měsíce. Začátkem dubna letošního roku budou eskalátory na Mústku hotovy. „Pracujeme podle technologických postupů, eskalátory typu ET takovou dobu při generální opravě vyžadují,“ seznamuje nás Jindra. V době naší návštěvy už nechybí ke zprovozněním mnoho.

Dostáváme se i k námi navrhovanému, práci na více směn. „Se současným počtem pracovníků je to nemožné. Čtrnáctičlenný kolektiv, když rozdělíte na dvě poloviny, máte dvě skupiny po sedmi a při nemocnosti vám taky vyjde, že přijdou tři lidé na směnu a to je při generálních opravách málo,“ vypočítává Jiří

jednu směnu, od šesti od rána do dvou odpoledne.

Stejně jako všechny činnosti v podzemí je i oprava eskalátorů závislá na kvalitním zásobování materiálem. Náš průvodce nám bryskně odvětlí. „Není to jednoduché, zvláště pokud si uvědomíte, že se hodné stanic nachází v naprostém centru, kam není jednoduchý vjezd. Snažíme se zásobovat co nejdříve ráno, a proto je naše pracovní doba již od šesti ráno.“ K dopravě některých částí se také využívá noční výluky, a tak jednou za čas „generálkáři“ nastupují i na noční směny, což samozřejmě není mezi osazenstvem příliš oblíbené.

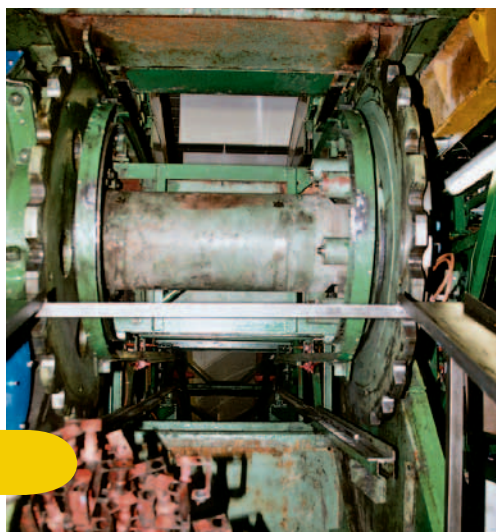
Generální opravy bývalých sovětských eskalátorů jsou doménou „generálkářů“ ze služby technologických zařízení. „Kromě pohyblivých schodů ET 3 a ET 4 opravujeme ještě kratší české,“ vypočítává Jindra. Moderní, kterými jsou vybaveny nové stanice na trati B nebo rekonstruované na „áčku“, mají na starosti zatím jejich výrobci. Zda se pracovníci Dopravního podniku budou podílet na jejich větších opravách, zatím není rozhodnuto. „Samozřejmě moderní techniku sledujeme, abychom byli schopni se na opravách podílet.“

V současnosti se o zásadní rekonstrukce důležité spojnice povrchu s podzemím starají tři čety. Dvě mají



Jindra. Jak práci zámečnicků sledujeme, dáváme jejich vedoucímu za pravdu. Oprava pohyblivých schodů je skutečně týmovou prací, kde jednotlivci bez pomoci kolektivu zmůže velmi málo. Demontáže hlavního hřídele a hlavní převodovky jsou velmi náročné nejen proto, že jednotlivé části váží i několik set kilogramů.

Dva měsíce byl dvousměnný provoz zkoušen, ale nebyl kladně vyhodnocen, a tak se stále pracuje na



na starosti schody sovětské provenience a jedna tuzemské. „Velkých ruských schodů se nám podaří opravit šest za rok, menších dvanáct až šestnáct, záleží na rozsahu prováděných prací,“ sděluje Jindra. Pracovní čety na opravu ruských schodů jsou početnější než skupina tuzemská. Pokud chceme znát celkový počet pracovníků, kteří se o generálky starají, musíme připočítat elektrikáře, také rozdělené na ty starající se o zahraniční a tuzemské eskalátory, a samozřejmě madlaře, pracovníky starající se o stav pohyblivých madel. „Ty nerozdělujeme, starají se o všechny typy madel, je jedno, jestli u našich nebo cizích schodů.“ Od povodni pomáhají zámečnickům Dopravního podniku také kolegové z Ruska. „Střídají se tady pracovníci z moskevského a petrohradského metra. Nyní opravují eskalátory ve stanici Českomoravská.“

Zahraniční pomoc by měla vydržet v Praze až do poloviny roku 2006, kdy budou všechny pohyblivé schody uvedeny do stavu před povodněmi v roce 2002. „Potom se zase vrhne na pravidelný scénář oprav, tak jak byl naplánován dopředu. Tou dobou bychom měli rekonstruovat stanici Jinočice,“ doplňuje Jindra.

Jak často se musí eskalátory typu ET opravovat? Dovídáme se, že přibližně po 40 tisících provozních

hodinách. Tento údaj nám nic neříká, a tak náš průvodce upřesňujeme, že zhruba 40 tisíc hodin odslouží pohyblivé schody za 7 až 8 let. Samozřejmě záleží na využitelnosti stanice.

Po prvních čtyřiceti tisících následuje oprava 1. stupně, pokud eskalátory zvládnou ještě jednu takovou porci, absolvují opravu 2. stupně s provedením rekonstrukce pojezdových drah, vratného a hlavního hřídele s opravou havarijní brzdy.

Mnozí se asi budou ptát, jak jsou pohyblivé schody v současnosti modernizovány, zda původními ruskými náhradními díly nebo novými. „Z Ruska už moc dílů nemáme, většinu jsme nahradili od tuzemských nebo jiných zahraničních dodavatelů, což představuje další zlepšení,“ přiznává Jindra. Laicky by se dalo říci, že z původních schodů zbyl jen „skelet“.

Práce v chladném prostředí za chvíli zalézá za

nehty, navíc přičtete pravidelný a hodně hlasitý chod dvou funkčních eskalátorů. V takovém prostředí tráví „generálkáři“ celou pracovní směnu. Navíc stísněné prostory a mnohdy pořádná vlhkost. „Tady je to dobré a je tu vcelku teplo,“ pochvaluje si Mústek Pavel Šulc a dodává. „Někdy pracujeme venku ve sněhu, a to skutečně není nic moc.“

Generální opravu eskalátoru ve stanici Mústek sledoval Petr Malík

Rekuperace u tramvají

Využívání rekuperace zábrzděné energie umožňuje spolu s již dříve zavedenou pulzní regulací podstatně snížit energetickou náročnost vozidel elektrické trakce. Princip rekuperace je znám již prakticky od počátku rozvoje el. trakce, ale vzhledem k některým technickým problémům se v minulosti tohoto způsobu úspory el. energie prakticky vůbec nevyužívalo.

První pokus o zavedení rekuperace se u nás uskutečnil v padesátých letech minulého století u trolejbusů typu Tatra T 400 vybavených kompaundními motory. Z důvodu různých technických potíží se však od rekuperace později upustilo. Teprve zavedení pulzní regulace otáček trakčních motorů umožnilo úspěšné řešení problémů spojených s rekuperací. Ve druhé polovině sedmdesátých let byla rekuperace zkoušena u prototypu tramvajového vozu T3M vybaveného pulzní regulací, ale pro nezáměr ze strany dopravních podniků nedošlo ani tehdy k jejímu rozšíření. Byla to velká chyba, neboť se promarnila příležitost snížit poměrně značnou energetickou náročnost tramvajové dopravy. Využívání rekuperace se tak zpozdilo přibližně o 20 let. Na sklonku 20. století se rekuperace začala všeobecně používat u všech nových nebo rekonstruovaných tramvajových vozů a také u nových typů trolejbusů.

V pražské tramvajové dopravě umožňují v současné době rekuperaci pouze modernizované vozy typu T3R.P s trakční výzbrojí TV Progress. Stejná výzbroj bude použita i při modernizaci vozů typu KT8 D5. Rekuperovat budou pochopitelně i nové nízkopodlažní vozy od firmy Škoda s asynchronními motory.

Podstata rekuperace spočívá ve zpětné dodávce elektrické energie vyrobené v režimu elektrodynamického brzdění. Trakční motory pracují v tomto případě jako generátory a dodávají el. energii zpět do napájecí sítě. K regulaci brzděné síly slouží pulzní měnič, který umožňuje přizpůsobit proměnné napětí trakčních motorů stálému napětí napájecí sítě v celém rozsahu otáček. Část vyrobené el. energie se využije pro napájení pomocných spotřebičů rekuperujícího vozidla, zbytek se pak prostřednictvím napájecí sítě použije k napájení ostatních vozidel. Problémy nastávají ve chvíli, kdy v síti není odběr pro rekuperovanou energii, nebo když rekuperovaná energie je větší než energie odebraná. V takovém případě by došlo k úplnému nebo částečnému vysazení rekuperační brzdy a nepřipustnému zvýšení napětí v napájecí síti. Toto byl jeden z důvodů, pro který se dříve rekuperace nepoužívala. V současné době se tento problém řeší připojením náhradní odporové zátěže pomocí tzv. záskokového měniče. Záskokový měnič se automaticky uvede do činnosti při dosažení napětí 780 - 820 V a je schopen pojmout celou zábrzděnou energii vozu až do zastavení. Z rekuperačního brzdění se tak plynule přejde na el. odporové brzdění. Díky rychlému působení pulzní regulace, která je schopna okamžitě reagovat na různé mimořádné a přechodové stavy v napájecí síti (výpadek měničů, zkrat, skoková změna napětí a podobně), lze zajistit spolehlivost rekuperační brzdy v každé situaci. Dříve používaná stykačová výzbroj by řešení těchto problémů vůbec neumožňovala. Popsaný systém rekuperačního brzdění byl vypracován po déletrvajícím vývoji a v současné době již pracuje celkem uspokojivě. Při rekuperaci lze vrátit zpět do napájecí sítě 25 až 40 % z odebrané el. energie.

Největší množství rekuperované energie je možné získat na traťových úsecích o větším sklonu, kterých je v Praze víc než dost. Na rovinatých úsecích je množství rekuperované energie podstatně menší. Pro názornost možno uvést konkrétní příklad. Středně

zatížená tramvajová souprava o hmotnosti 45 tun vrátí při jízdě v úseku mezi zastávkami Geologická - Hlubočepy (nová tramvajová trať na Barrandov) zpět do sítě přibližně 6 kWh el. energie. Při zabrzdění na rovině z rychlosti 40 km/hod vrátí stejně zatížená souprava pouze 0,8 kWh.



Foto: Petr Malík

Využití rekuperované energie ve značné míře závisí na schopnosti trakční sítě tuto energii spotřebovat. Za současného stavu mohou rekuperovanou energii spotřebovat pouze jiné vozy, které se nacházejí v oblasti stejné měničnice jako vůz rekuperující. Toto platí při napájení trakčního vedení z diodové měničnice. Při napájení z tyristorové měničnice je situace podstatně horší, neboť tam mohou rekuperovanou energii převzít pouze vozy, které se nacházejí ve stejném úseku trakčního vedení. V současné době se v pražské tramvajové síti používá 40 měničnic a z toho je 7 tyristorových (17,5 %). Ke zlepšení podmínek pro rekuperaci by proto bylo vhodné tyristorové měničnice postupně zrekonstruovat na diodové.

Podle předběžných výsledků měření provedeného na voze č. 6554 dosahuje v současné době průměrná návratnost rekuperace přibližně 23 % z odebrané energie. Na základě těchto měření lze usuzovat, že z celkového množství el. energie, kterou při brzdění vyrobí trakční motory, skončí přibližně třetina v záskokovém odporu rekuperační brzdy. K situacím, kdy není pro rekuperovanou energii dostatečný odběr, dochází především při polonočních a nočních provozu a také při méně intenzivním víkendovém provozu.

Za stávajícího stavu zůstává přibližně třetina rekuperované energie nevyužita, a proto se hledají možnosti, jak tuto energii zužitkovat. V úvahu přichází navrácení energie do střídavé napájecí sítě pomocí invertoru, akumulace energie do zásobníku na bázi setrvačnicku nebo ultrakapacitních kondenzátorů a případně též napájení některých speciálních spotřebičů (vytápění měničnice, ohřev vody). Z těchto několika možností se jako nejschůdnější jeví ukládání rekuperované energie do zásobníku a její opětovné využití při následném odběru. Toto řešení by mělo i tu výhodu,

že by se zásobník využil i ke krytí proudových špiček v napájecí síti, a tím by přispěl ke snížení poplatků za překročení tzv. proudového maxima. Další přínos spočívá ve zmírnění kolísání napětí sítě. V současné době se proto zvažuje možnost instalace zásobníku na nové tramvajové trati na Barrandov, kde v oblasti měničnice Hlubočepy dosahuje převýšení přibližně 100 m a množství rekuperované energie je zde proto poměrně velké. K dispozici jsou v současné době zásobníky el. energie na bázi setrvačnicku nebo ultrakapacitních

kondenzátorů. Setrvačnickový zásobník firmy Piller používá setrvačnick o hmotnosti 2950 kg a otáčivě rychlosti 1800 - 3300 ot/min. Může nahromadit energii až 4,6 kWh. K roztáčení setrvačnicku slouží střídavý třífázový motor napájený přes střídač ze sítě 600 V. Při odběru energie ze zásobníku působí motor jako generátor a po usměrnění dodává el. energii zpět do sítě 600 V. Zásobník na bázi ultrakapacitních kondenzátorů systému SITRAS® SES používá kondenzátory o kapacitě 2600 F a na napětí 2,5 V. Celkový počet kondenzátorů dosahuje 1300 kusů, výsledná kapacita činí 64 F a jmenovité napětí 750 V. K vyrovnání rozdílu mezi napětím sítě a napětím kondenzátorů, které při jejich nabíjení a vybití dosti kolísá, slouží pulzní měnič. Kondenzátorový zásobník může nahromadit přibližně stejné množství energie jako zásobník setrvačnickový.

Spotřeba el. energie se v pražské tramvajové dopravě v posledních letech pohybuje mezi 3,3 - 3,4 kWh/vozkm (kilowatthodin/vozikilometr). V porovnání s jinými městy provozujícími tramvajovou dopravu a také v porovnání s dopravou autobusovou patří tato hodnota mezi nejvyšší, a je proto žádoucí spotřebu tramvají snížit. Plně využití rekuperace k tomu může nejvíce přispět, ale není to jediná možnost. Mezi další možnosti patří například zvýšení trakčního napětí na 750 V, použití řízené ventilace trakčních motorů, použití hydraulického ovládní mechanických brzd a řada dalších opatření. Důsledným uplatněním všech možností vedoucích ke snížení energetické náročnosti tramvajové dopravy by bylo možné snížit spotřebu el. energie až na přibližně 2,2 kWh/vozkm. K dosažení tohoto cíle je ovšem nutné věnovat této otázce více pozornosti, než tomu bylo doposud.

Ivan Levora, divize Elektrické dráhy

V roce 2003 bylo revizory přistiženo 268 754 cestujících, kteří porušili přepravně – tarifní podmínky při cestování v PID. Z toho 3 575 cestujících porušilo smluvní přepravní podmínky (SPP) tím, že porušilo svým jednáním zásady bezpečnosti své i ostatních osob, nebo vzalo s sebou do vozidla či přepravního prostoru věci a zavazadla, jejichž přeprava je zakázána nebo vyloučena. Mezi ně patří i ti, kteří nezaplatili přepravné za zavazadla nebo psa bez schránky, za které je povinnost zaplatit. Tím přispěli na účet postihů Dopravnímu podniku částkou přesahující 256 000 Kč. Za tyto jednotlivé prohřešky je postih 200,- nebo 50,- Kč. V případech, že cestující zaplatí postih na místě nebo do 15 dní po kontrole (na základě poskytnutých osobních údajů), vyšší postih se snižuje na 100,- Kč.

Statistika, která by přesně určovala, za jaké porušení SPP byly postihy uděleny se nevede (vyjma jízdy bez platné jízdenky), ale největším a nejčastějším problémem je přeprava psů.

Pes, jako jediné zvíře, může být přepravováno bez schránky za podmínky, že je opatřen náhubkem a je držen na krátkém vodítku. Cestující, který přepravuje psa bez schránky nesmí připustit ohrožení bezpečnosti jakékoli osoby a plně odpovídá za každou škodu, která z důvodu přepravy psa vznikla a dále je povinen neprodleně odstranit každé znečištění, které pes způsobil. Tolik litera zákonných opatření. Od 1. července 2000 je však povolena přeprava psů mimo schránku i v metru a tento fakt, bohužel, zvýraznil porušování SPP při jejich přepravě. Mnoho cestujících se psem totiž nerespektuje základní fakt, že za psa bez schránky je nutné vždy zaplatit podle tarifu PID. Přepravné za psa bez schránky v systému PID jednotné není, je stanoveno

Dodržování smluvních přepravních podmínek cestujícími

v závislosti na počtu tarifních pásem a je shodné s výši přestupného jízdného pro jednotlivou jízdu dětí od 6 do 15 let. Tento poněkud kostrbatý tarif bývá pro cestující se psy mnohdy základním kamenem úrazu. Při respektování všech výjimek, jako je přeprava vodícího psa nevidomé osoby nebo služebního psa Ministerstva vnitra ČR, Ministerstva obrany ČR, Hasičského záchranného sboru hl. m. Prahy, Vězeňské služby ČR a Městské policie hl. m. Prahy (tito psi se přepravují zdarma a nelze je dokonce odmítnout ani je nelze vyloučit z přepravy), však revizoři přistihnou až 16 % cestujících se psy, kteří SPP nedodržují.

S ostatním porušováním SPP a nedodržováním povinností cestujících obsažených v článku 7. SPP se revizoři samozřejmě také setkávají, avšak v mnohém využívají možnosti cestujícího na chybu upozornit a nepokutovat v případě, že může dojít k bezprostřednímu nebezpečí. Zákon o Silniční dopravě a Dráhách jim to beze zbytku umožňují. Mám na mysli drobnější prohřešky, jako je nevhodné chování a vystupování v dopravních prostředcích nebo přepravním prostoru.

V opačném případě, kdy dochází k vandalským projevům cestujících, vedení přepravní kontroly na revizorech vyžaduje důslednost, nekompromisní jednání, které je dotaženo, třeba i ve spolupráci s policií, v příslušných postihů. Možná výše postihu je v těchto případech pouze slabou náplastí na škodu, kterou vandal

nebo vandalové způsobili, a proto spolupráce s policií bývá i po postihu nezbytností. Mnohdy je potřeba najít odvahu postavit se takovým „cestujícím“, ale mezi povinnostmi přepravních kontrolorů to prostě patří a zvažování rizika či postupu vůči nim je na nich samotných. Agresivitu dnešních vandalů mnohdy umožňuje naše lhostejnost, kterou si prostě revizoři nemohou dovolit, a proto dochází čas od času nejen k jejich verbálnímu, ale i fyzickému napadení.

Samostatnou kapitolou, kdy dochází k porušování SPP, je přeprava zavazadel podléhajících placení přepravného a zavazadel vyloučených z přepravy. Tady dochází k největším problémům na linkách spojující vlaková nádraží a letiště. Vzhledem k tomu, že hříšníci jsou většinou cizinci, i zde dochází při posuzování přestupků k časté toleranci ze strany našich revizorů. I když případů, kdy cestující je vyloučen z přepravy z důvodu nadměrnosti zavazadla, je málo, postihů za tento přestupek je naopak poměrně hodně. Vždy se však posuzuje celý komplex okolností, za kterých k porušení SPP dochází. V žádném případě však nejsou tolerovány případy, kdy cestující přepravuje nebezpečné látky a předměty, které mohou způsobit výbuch, oheň, poškození vozidla nebo úraz.

Z pohledu statistiky – 1,3 % ze všech zkontrolovaných cestujících bylo v roce 2003 pokutováno za porušení SPP v tomto smyslu.

Josef Hocek, vedoucí odboru přepravní kontroly

Vliv rekuperace elektřiny na spotřebu trakční elektrické energie

Staré sovětské vozy metra, provozované v síti pražského metra od zahájení provozu v roce 1974, mařily

elektřinu při brzdění v odporcích, tj. měnily ji bez užítka na teplo.



Foto: divize Metro

Jednou ze zadávacích podmínek pro konstrukci nových vozů metra i pro rekonstrukci sovětských vozů byla možnost rekuperace, tj. vracení elektřiny vznikající při brzdění do elektrické sítě tak, aby ji bylo možno využít pro jízdu ostatních vozů na trati. Zahraniční literatura i cizí zkušenosti uvádějí možnost úspory elektřiny rekuperací kolem 25 % trakční energie.

Před uvedením nových vozů do provozu tuto úsporu potvrzovaly

u vozů M1 i rekonstrukcí jak teoretické výpočty, tak počítačová simulace i zkušební jízdy. Nové vozy M1 a rekonstrukce byly postupně zprovoznovány na trati C v průběhu roku 2002, kdy byla i napájecí síť přizpůsobena rekuperaci. Průběžné vyhodnocování úspor rekuperací však bylo v tomto roce ztíženo omezením provozu vlivem povodní.

Plného obsazení tratě C vozy s rekuperací bylo dosaženo v průběhu roku 2003. Porovnáním měrných spotřeb trakční elektrické energie v kWh/vozkm na trati C v roce 2003 proti spotřebě v roce 2001 plyne fakticky dosahovaná úspora elektřiny ve výši přes 30 %.

Tím se potvrdila teoretická úspora rekuperací ve výši přibližně 25 %. Další úspora je dána bezeztrátovým rozjezdem (pulzní regulace) a menší hmotností vozů M1. Přesně bude možno vyhodnotit vliv rekuperace na úsporu trakční elektrické energie až v letošním roce, kdy je trať C již od počátku roku plně obsluhována vozy s rekuperací.

Ing. Milena Malíková, divize Metro

Rekonstrukce stanice Můstek na trati A

Po provedené rekonstrukci podchodu stanice Můstek na trati A uprostřed Václavského náměstí v roce 2002 byla následně připravována rekonstrukce druhého podchodu této stanice v oblasti dolní části Václavského náměstí. Tato rekonstrukce byla pojata jako komplexní a mimo Dopravní podnik se účastnili i cizí investoři. Projektně zabezpečil celou akci Metroprojekt, a.s. a inženýrskou činnost včetně přípravy, výkonu funkce technického dozoru investora i koordinace prováděl Inženýring dopravních staveb, a.s.

Součástí rekonstrukce bylo zejména úplné vybudování nové obchodní vybavenosti v podchodu. Mimo malé obchody na východní a západní straně podchodu byl vybudován nový supermarket Albert obchodního řetězce AHOLD o podlahové ploše přes 800 m², který je vybaven veškerým potřebným zařízením včetně zázemí velkoobchodu, sociálního zařízení pro zaměstnance a technologického zařízení na současné technické úrovni.

Součástí rekonstrukce podchodu bylo také odstranění průsaků vody, zjištěných při provádění rekonstrukčních prací. Tyto práce byly prováděny pomocí chemické injektáže bez nároků na omezení provozu na povrchu. Řešení odpovídá současným požadavkům předpisů, zejména pokud se týká požární bezpečnosti.



Další rozsáhlou stavební akcí bylo vybudování nového výstupu cestujících do Provoznické ulice včetně instalace nového eskalátoru a současně zrušení dosavadního výstupu v přízemí domu č.p. 388 v ulici Na Můstku. Současně probíhá celková rekonstrukce tohoto domu (dříve ČKD), kde jeho současný majitel předpokládá postupné zprovoznování obchodů a ostatních prostor od dubna do července 2004.

Dodavatelem stavebních i montážních prací byla



firma IN.ORG a její subdodavatelé, z nichž nejdůležitější byli Metrostav, a. s., BRE-MA, s. r. o., ELTODO, a. s., JANUS, s. r. o. a řada dalších. Rekonstrukce a veškeré stavební práce probíhaly za provozu s jedinou výjimkou, kdy byl omezen provoz v tomto vestibulu po dobu jednoho víkendu. Jinak dílčí omezení záborů v podchodu byla operativně řešena s odborem dopravy MHMP za účasti Dopravního podniku.

Podstatná část akce byla stavebním úřadem zkolaudována v prosinci 2003. Zbytek prací způsobený zejména nutnými sanacemi železobetonových stropních konstrukcí bude probíhat v období ledna až června letošního roku.

Závěrem je třeba ocenit rozhodnutí managementu Dopravního podniku vybudovat v těchto prostorách velkokapacitní supermarket, o čemž svědčí celodenní zájem zákazníků.

Josef Kalíšek, Inženýring dopravních staveb, a. s.

Foto: Petr Malík

Pokračující opravy WC v metru

Dopravní podnik pokračuje v nasaženém trendu oprav WC v metru, to znamená podle finančních možností opravit ročně 1 až 2 toalety.

Situace v minulých dvou letech byla zkomplikována zatopením částí metra, a tím i některých WC. Většina takto postižených WC byla po opadnutí vody pouze vyčištěna, vydezinfikována a vysušena, následně pak s drobnými úpravami a po výměně elektroinstalace uvedena do provozu v původním stavu. U nejhůře postižených WC ve stanici Florenc kromě nové elektroinstalace jsou nové i obklady stěn a veškeré zařizovací předměty, pro veřejnost byly tyto toalety zpřístupněny v říjnu minulého roku v ná-



Foto: Petr Malík

vaznosti na opravu přilehlé části podchodu.

Rekonstrukcí prošly i WC ve východním vestibulu stanice Palmovka. Zde byla zcela změněna dispozice vnitřního uspořádání, byly nově zřízeny samostatné kabiny pro imobilní osoby, pro muže i ženy, nově byl vyřešen samostatný přístup do technických prostor metra (dříve přes WC), vznikl zde i prostor pro komerční využití. Zkolaudovány byly v únoru letošního roku a kolaudační orgán hodnotil tuto rekonstrukci WC jako velmi zdařilou.

V současné době probíhá rekonstrukce WC ve stanici Želivského, kolaudace se předpokládá v květnu letošního roku. V přípravě je i oprava WC ve stanici Strašnická, vlastní oprava by měla proběhnout ještě v letošním roce.

Zpracovalo oddělení pozemních staveb technického úseku ředitelství

Dodávky nových vozů metra plynule pokračují

Je to již rok, kdy v úterý 29. dubna výjezdem z depa Kačerov ve 14.27 hodin souprava typu M1 č. 23 (čelní vozy inventurní číslo 4145 – 4146) zahájila jako první souprava z druhé dodávky/série svůj provoz s cestujícími.

Po první dodávce 22 souprav M1, které v té době již získaly nezastupitelné místo v „provozním koloritu“ linky C, tak byla zahájena další etapa obnovy a modernizace vozového parku elektrických vozů metra, nyní dodávkou 20 souprav tohoto typu.

Z obchodního hlediska lze stručně konstatovat, že Dopravní podnik dostal jednoho partnera/dodavatele, a to firmu Siemens Praha, oproti dřívějšímu Konzorciu firem ČKD – Siemens – Bombardier, výroba dále probíhala, vlastně stále probíhá, v závodě Siemens Kolečová vozidla (SKV) v Praze – Zličíně.

Z technického hlediska pak na 2. sérii je realizováno proti 1. sérii zhruba 40 úprav. Nejedná se o zásadní změny základních uzlů vozidla, které by vyžadovaly změnu typu vozidla, spíše jde o reakci na poznatky z provozu první dodávky, a to jak od provozního personálu, technického personálu, tak i v neposlední řadě od cestujících.

Pro rychlou orientaci mezi oběma sériemi mohou uvést několik vnějších rozdílných znaků. Pro osoby znalé systému číslování vozidel metra stačí pohled na číslo kteréhokoliv vozu typu M1, dále je třeba umět rychle násobit a dělit dvěma a třemi, než souprava odjede a číslo je zapomenuto. Proto rychlejší asi bude pohled na čelo soupravy, čelní vozy 2. série mají okolo čelních reflektorů černé rámečky.

Nyní opět vážně. Největší rozdíl, který cestující ihned postřehnou, je podélné uspořádání sedadel ve střední mezidveřní sekci na pravé i levé straně interiéru. V průzkumu veřejnosti, kdy bylo toto uspořádání sedadel i zkušebně představeno, jednoznačně „zvítězilo“ kombinované uspořádání, tedy příčné i podélné. Rychlou reakcí výrobce pak byla možná realizace již od první soupravy 2. série. Dále sedadla mají svisleji situovanou opěradla. Pohodlí se tím nezvýšilo, ale důvodem je, že rozhodující kóta vzdálenosti mezi protilehlými sedadly se zvýšila přibližně o 10 cm, což není v interiéru vozidel hromadné dopravy zanedbatelný parametr

a otázka úprav sedadel byla vyvolána stížnostmi cestujících právě na malý prostor mezi sedadly. Přitom byla zvažována i okolnost velmi rychlé obměny cestujících ve vozech metra a průměrné doby jízdy v metru, která nepřesáhla 15 minut.

Zásadní změnou prošla ventilace prostoru pro cestující, kdy byly použity zcela nové ventilační jednotky německého výrobce a byl změněn i systém napájení nouzové ventilace. Pro úplnost je třeba uvést, že obdobně byla rekonstruována i ventilace na vozech 1. série. Další změnou je i instalace sklopných sedaček a bezpečnostních pásů do prostoru určeného pro přepravu invalidních spoluobčanů s vozíky.

Harmonogram dodávek druhé série určil v roce 2003 dodat 9 souprav – bylo splněno. V tomto roce by

v taktu 1 soupravy měsíčně měla dodávka pokračovat, takže do konce roku by měla být naplněna. V současné době se posuzuje, jak dodávka může ovlivnit úplná výluka depa Hostivař v prázdninových měsících, kdy nebude možno provádět komplexní zkoušky a provizorní přejímku zabezpečovacího zařízení PA 135 na zkušební trati.

Závěrem stručného zhodnocení postupu dodávek dvaceti nových souprav typu M1 lze konstatovat, že by bylo naivní předpokládat, že více jak čtyřmiliardový kontrakt „bude klouzat jak po másle“, ale řečeno téměř klasicky – „problémy jsou řešeny v pracovním pořádku“.

Ing. Vladimír Bílek, technický úsek divize Metro



Foto: divize Metro

V letošním roce si připomeneme 30 let od zahájení provozu pražského metra. V období začínající transformace našeho podniku není mnoho myšlenek na oslavy, a tak přípravy třicátého výročí zahájení provozu metra jsou trochu v pozadí. To však neznamená, že by se na jubileum zapomnělo. Již dnes vám můžeme naservírovat nástín akcí, které jsou k výročí připravovány. V dalším čísle bude jejich podrobný rozpis.



Oslavy budou zahájeny 27. a 28. dubna ve Vinohradském divadle, kde budou moci zaměstnanci shlédnout činoherní představení Dáma od Maxima. Na pátek 7. května se připravuje v depu Kačerov odborný seminář o pražském metru. Přednášející a vybraná témata by měly být zárukou odborného a fundovaného rozměru semináře.

30. výročí zahájení provozu metra

O víkendu 8. a 9. května bude na trati C zařazena do běžného provozu historická třívozová souprava typu Ečs. Určitě si mnoho cestujících nenechá ujít příležitost po letech se s ní znovu svést a zavzpomínat, jak jsme cestovali pražským podzemím před třiceti lety... Mladší generace pojedje třívozovou soupravou poprvé v životě. Strojvedoucí vyjedou v původních uniformách, jenom od myšlenky ponechat původní hlášení stanic jsme museli z technických a legislativních důvodů ustoupit.

O víkendu se uskuteční Den otevřených dveří (přesný termín zatím není znám) v depu Kačerov. Kromě seznámení se stávající technikou si návštěvník bude moci prohlédnout výstavu z historie pražského metra, zhlédnout některé filmové dokumenty a určitě bude zajímavá i expozice výrobce nové vyráběných souprav metra. Záměrce o zhlédnutí Dne otevřených dveří bude do depa Kačerov přivážet do haly souprava M1 ze stejnojmenné stanice.

Metro má hodně společného se železnicí. Pokud připadne Den otevřených dveří na neděli, bude možností do depa přijet také historickou soupravou taženou naší největší rychlíkovou lokomotivou Albatros. První jízda by byla určena pro zaměstnance metra a měla by vyjet z hlavního nádraží. Ostatní jízdy budou určeny pro veřejnost a budou vyjíždět z nádraží v Braníku.

V Muzeu hl. města Prahy na Florenci bude připravena jedinečná výstava o pražském metru. Připravuje se i nové vydání publikace o pražském metru s pracovním názvem „30 let pražského metra“. Pohledem zaměstnanců metra se natáčí krátký filmový dokument o metru. K výročí budou připraveny také propagační předměty a soutěže. Připravuje se i mediální propagace celé akce. Je pravděpodobné, že hudební skupiny, kde tvoří základ zaměstnanci metra, zahrají na společné akci. Přejme si, aby se vše vydařilo a byli jsme spokojeni my i veřejnost.

Ing. Viktor Baier, divize Metro

Jarní výluka lanové dráhy

Kdyby byla ve všem taková pravidelnost, jako v člancích o výluce lanové dráhy na Petřín, bylo by to dobré. Pravidelně dvakrát v roce, vždy na jaře a na podzim, vás informujeme o všem, co se musí na lanovce udělat, aby byl na další sezónu, teď konkrétně letní, zajištěn bezpečný provoz. A stejně pravidelně přinášíme jakési vyhodnocení uplynulého období. To bývá obsáhlejší na podzim, protože letní sezona je vždy na události bohatší. Takže se v tuto chvíli můžeme, aniž bychom vás chtěli ošidit o informace, omezit na konstatování, že sněhové přívally letošní zimy se nevyhnuly pochopitelně ani lanové dráze a zajistit její sjízdnost bylo mnohdy stejně obtížné, jako je tomu třeba u tramvajových tratí. V té souvislosti se znovu vnučuje otázka, zda by nebylo možné provozovat dráhu jako turistickou atrakci s odpovídajícím ekonomickým jízdovým, když ji využívají třeba i lyžaři, než jako dotovanou součást systému PID. To však my nevyřešíme, a tak se pojďme podívat, co vše se v letošní výluce udělalo.

Hlavní akcí byla výměna vyložených lanovnic pohonu, jak se odborně říká práci, při níž se 13 mm segmenty lepí po obvodu „toho velkého kola“, které můžeme vidět ve strojovně a jež má průměr přes 3 me-

try. Až se to udělá, tak se musí u hlavní lanovnice ještě přetěsnit její ložisko. Když už jsme ve strojovně, tak provedeme i revizi elektročásti včetně trafostanice, revizi osvětlení, zkontrolujeme rozváděče v rozvodně nízkého napětí a provedeme přeprogramování řídicího počítače na letní provoz, přičemž nezapomeneme nastavit rychlost. Pak se vydáme na trať, zkontrolujeme stav jejího osvětlení (to je to nejmenší), ale hlavně po pečlivém zjišťování rozhodneme, které kladky bude třeba vyměnit a které jen vyčistit. Když jsme u čistění: niky kladkových baterií je potřebují také! Jednou z vlastností petřínské strany je neustálý pohyb. Takže ke slovu pravidelně přicházejí i geodeti, kteří musí trať opět zaměřit.

Že už je to práce až nad hlavu? Ještě zdaleka ne. Necháme si zajít chuť na odpočinek a když máme za sebou trať, podíváme se do podzemí na Újezdě, kde zjistíme stav napínaví komory včetně lan a když z ní budeme vycházet, tak zkontrolujeme i vjezdová vrata. Pak zbývají už jen „maličkosti“, jako třeba důkladná revize obou vozů, doplnění prvků informačního systému a hlavně kontroly všeho, co musí spolehlivě sloužit do podzimní výluky a o čem se nezmiňujeme, protože se to pokaždé provádí automaticky. Jak je z pouhého výčtu toho nejdůležitějšího vidět, měli lanovkáři opět pořádně co dělat. A nezapomeňme na zdánlivé maličkosti, které kolikrát dají zabrat i na leccos zvyklým chlapům, jakými bezesporu jsou – třeba generální úklid. To vše ve svém souhrnu dává konečný výsledek: celkový příznivý pohled na lanovou dráhu a lidí kolem ní. A o to jde především.



Foto: Petr Malík



Foto: Petr Malík

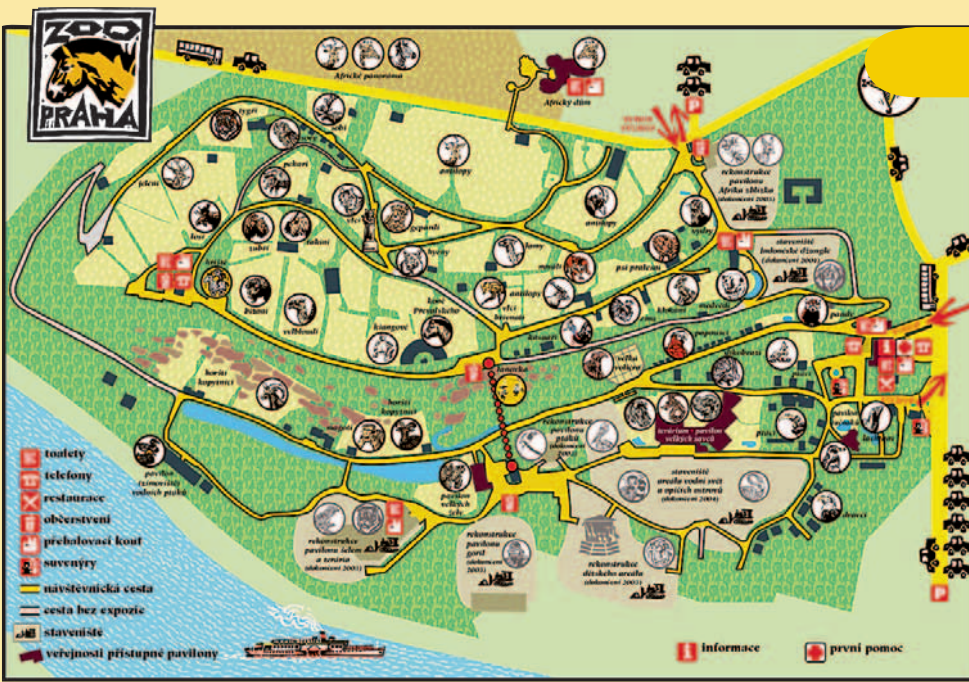
Lanovka v ZOO opět jezdí

Dříve než v minulém roce, již v sobotu 3. dubna se rozjela lanová dráha v pražské ZOO. V loňském roce lanovka zahájila provoz až 1. května po dokončení úprav v poničené dolní části zahrady a jezdila do 12. října. Přestože okolní dolní stanice lanovky připomínalo více stavení než zoologickou zahradu, přepravila během 118 dní provozu 133 325 cestujících. Velmi dobrá spolupráce ZOO Praha s divizí Metro při obnově lanové dráhy a dolní části zahrady se ukázala i v nárůstu procenta přepravených návštěvníků. Průměrný podíl 43 % přepravených osob lanovou dráhou vztážený k počtu návštěvníků ZOO v provozní dny lanovky dokladuje její oblíbenost.

Zimní období bylo vyhrazeno pro každoroční údržbu a lanovka nejezdila. Před jejím dubnovým zprovozněním se uskutečnilly potřebné проверки, reví-

ze, prohlídky, zkoušky a další úkoly spojené s provozem lanovky tak, aby byla schopna bezpečného provozu s cestujícími den před slavnostním zahájením jarní sezony v zoologické zahradě. Stejně jako v minulosti provoz lanovky zajišťuje služba technologických zařízení divize Metro.

Jízdní řád lanovky zůstává stejný jako v loňském roce. Mimo provoz je lanovka v pondělí a v pátek, kdy se provádí pravidelná údržba. V ostatní dny se můžete svést za příznivých povětrnostních podmínek od 10.00 hodin do 18.00 hodin. Jízdy s cestujícími se řídí podle schválených podmínek provozu lanové dráhy. V případě sníženého zájmu o přepravu je náčelník lanovky oprávněn přerušit provoz do doby, než bude ve stanicích alespoň 10 cestujících.



Jízdné na lanové dráze je i pro rok 2004 ponecháno ve stejné výši jako v minulosti, a to 15,- Kč pro jednotlivou jízdu cestujícího staršího 6 let. Pro rychlejší odbavení větších skupin cestujících byly zavedeny hromadné jízdenky. Tyto jízdenky lze zakoupit pro skupiny 6 a více návštěvníků zahrady. Důležité je také upozornění, že jízdné na lanovce platí v plné výši všichni návštěvníci ZOO včetně zaměstnanců Dopravního podniku, neboť lanovka není součástí jednotného dopravního systému.

Zahájení provozu lanovky proběhlo v sobotu 3. dubna a o den později byla slavnostně zahájena jarní sezona, kdy je o návštěvě větší zájem než v zimě. Při této příležitosti zahradu navštívili mnohé celebrity a byly představeny nové přírůstky.

Zoologická zahrada je otevřena každý den do května od 9.00 do 18.00 hodin. Od června do srpna se můžete měnitím se areálem procházet až do 19.00 hodin, od září se návštěvní doba zkracuje opět do 18.00 hodin.

Josef Dotlačil, Karel Raba,
služba technologických zařízení divize Metro

Změny v Pražské integrované dopravě od 29. února

V souvislosti s celostátním termínem změn jízdních řádů v **neděli 29. února** došlo k následujícím změnám v provozu Pražské integrované dopravy (PID).

Na území hl. m. Prahy byl na základě výsledků přepravních průzkumů posílen provoz linky č. 225 (Nové Butovice – Letiště Ruzyně) v ranní přepravní špičce. S ohledem na zajištění koordinace jízdních řádů ve společném úseku byl ve stejném období upraven interval linky č. 142 (Nové Butovice – Nad Malou Ohradou).

V **příměstské dopravě** došlo na základě zájmu obcí k prodloužení noční linky č. 601 (Chaplinovo náměstí – Černošice, Vráž) z Černošic přes Dobřichovice a Lety do Řevnic. Rozsah provozu v novém úseku je shodný s dřívějším provozem této linky s tím, že na území hl. m. Prahy byl rozšířen provoz linky č. 514 (Chaplinovo náměstí – Sídliště Radotín).

Od uvedeného termínu došlo ke změnám v provozu linek v oblasti Dolních Břežan.

Provoz linky č. 389 (Budějovická – Dolní Břežany, škola) je omezen pouze na ranní období pracovního dne, provoz linek č. 331 (Budějovická – Jílové u Prahy, náměstí) a 333 (Budějovická – Březová-Oleško, Oleško) je posílen v pracovní den (ráno souhrnný interval 10 až 15 minut a odpoledne 20 minut) a v sobotu odpoledne v úseku Budějovická – Zvolnovice. V souvislosti s výše uvedenými změnami došlo k posunutí spojů linek č. 341 (Belárie – Jílové u Prahy, náměstí) a 342 (Belárie – Jesenice, škola).

V oblasti Českého Brodu došlo v souvislosti s vyhodnocením provozu nových autobusových linek ke změnám tras linek č. 422 (Český Brod, žel. st. – Kouřim), jejíž trasa je nyní vedena přes zastávku „Český Brod, Jana Kouly“ a č. 435 (Hradešín, ObÚ – Chrástany, Chotouň), která byla prodloužena z Chotouně do obce Skramník.

V oblasti Čelákovice bylo s ohledem na zlepšení přestupních vazeb na vlaky ČD zrušeno zajištění linky č. 443 (Čelákovice, žel. st. – Sadská) do obce Sedlčanky. Dopravní obsluhu této obce zajišťuje ve stejném rozsahu linka č. 412 (Český Brod, žel. st. – Čelákovice, nám.).

Od 29. února je posílen provoz na následujících autobusových linkách:

303 (Černý Most – Říčany, Wolkerova) – byl posílen provoz v ranní přepravní špičce pracovního dne v úseku a směru „Šestajovice, u školy – Černý Most“ a byl zaveden provoz v sobotu a v neděli odpoledne v úseku „Černý Most – Nádraží Klánovice, sever“.

304 (Černý Most – Úvaly, žel. st.) – posílen byl provoz v ranní přepravní špičce pracovního dne v úseku „Jirny, Nové Jirny II – Černý Most“.

340 (Dejvická – Velké Přílepy) – posílení v ranní přepravní špičce pracovního dne.

370 (Nádr. Holešovice – Kralupy n. Vlt., žel. st.) – posílení v pracovní den.

371 (Nádr. Holešovice – Klecany, Klecánky) – posílení v ranní přepravní špičce pracovního dne.

373 (Nádr. Holešovice – Neratovice, Korycany) – posílení v ranní přepravní špičce pracovního dne a v podvečer.

408 (Brandýs n. L. – St. Boleslav, nádraží – Úvaly, žel. st.) – byl rozšířen provoz v odpolední přepravní špičce a ve večerním období pracovního dne zavedením spojů v trase „Brandýs n. L.-St. Boleslav, nádraží – Zápý, U pomníku“.

496 (Škvorec, nám. – Říčany, Wolkerova) – rozšířen provoz v dopoledním období a odpolední přepravní špičce pracovního dne.

Pro zlepšení dopravní obslužnosti vybraných lokalit byly zřízeny následující autobusové zastávky:

- Sídliště Horní Měcholupy (Praha 15) – pro linku č. 111 ve směru do Pitkovic,

- Brumlovka (Praha 4) – pro linky č. 118, 121, 124 a 205 ve směru na Spořilov,
- Sídliště Malešice (Praha 10) – pro linky č. 155 a 239 ve směru od Želivského,
- Avia Letňany (Praha – Letňany) – pro linku č. 195 ve směru z Jesenické,
- Jesenice – pro linku č. 342 ve směru Jesenice, škola,
- Veleň, Obecní úřad – pro linky č. 365 a 366 v obou směrech,
- Zápý, U Pomníku – pro linku č. 408 v obou směrech,
- Říčany, K žel. st. a Říčany, Spojovací, ZŠ – pro linku č. 496 ve směru do Škvorce.

Od 29. února došlo k přejmenování následujících zastávek:

Současný název	Nový název	Dotčené linky
Harfa (Praha 9)	Nádraží Libeň	3, 52, 136, 145, 177, 195
Lokomotivka (Praha 9)	Sazka arena	3, 52
Jeneč	Jeneč, Lidická	306, 319
Jeneč, Karlovarská	Jeneč	306, 319
Dobřichovice, lékárna	Dobřichovice, Pod Viničí	415
Veleň, ZD	Veleň, Obecní úřad	417

V Praze byla v souvislosti s dokončením rekonstrukce Poděbradské ulice a zahájením provozu tramvají v úseku Balabenka – Nádraží Libeň od soboty 27. března kromě přejmenování výše uvedených zastávek „Harfa“ a „Lokomotivka“ rovněž zrušena zastávka „Mostárna“. Dále byla zrušena zastávka „Staré Bohnice“ ve směru z centra města pro linku č. 102.

Z podkladů ROPIDu zpracoval -bda-

Co nás čeká v MHD ve 2. čtvrtletí?

Po nedávném otevření tramvajové trati na Barandov se koncem června letošního roku dočkáme dokončení další významné dopravní stavby. V sobotu 26. června bude zahájen provoz metra v úseku Nádraží Holešovice – Ládví.

Na novém úseku trati C jsou dvě stanice – Kobylisy a Ládví. Stanice Kobylisy má dva vstupy, západní vstup je napojen na podchod pod Kobyliským náměstím, východní vstup navazuje na podchod pod ulicí Pod Sídlištěm u křižovatky s Klapkovou ulicí. Stanice Ládví je přístupná ze starého podchodu pod Střelničnou ulicí u stejnojmenné tramvajové zastávky. Jízdní doba ze stanice Nádraží Holešovice do stanice Ládví je 4,5 minuty, v opačném směru o 10 vteřin méně.

Tramvajové linky č. 10, 14, 15, 17, 24 a 25 budou

navazovat na metro v nové zastávce Kobylisy zřízené mezi zastávkami Ke Stírce a Střelničná u východního vstupu do stanice metra. Přestup na metro z linek č. 10, 17 a 24 bude též v zastávce Ládví. Zastávka Střelničná v Klapkové ulici ponese název Březiněveská, výstupní zastávka Střelničná bude zrušena. Změny tras tramvajových linek se nepřipravují, tramvajová doprava do Kobylis byla omezena již od 30. srpna minulého roku zkrácením linky č. 5 na Výstaviště a snížením kapacity linky č. 25, z níž se vyčlenila linka č. 15.

U stanice Kobylisy budou ukončeny autobusové linky č. 144 od polikliniky Mazurská, 152 ze sídliště Čimice, 162 z Dolních Chaber, 175 ze Šimůnkovy, 200 ze sídliště Bohnice a příměstské linky č. 370, 371, 373 a 374. Ke stanici Ládví budou odkloněny linky č. 103

z Březiněvsí a Ďáblic, 145 ze Zahradního Města, Malešic a Vysočan, 156 z Letňan, 187 z Palmovky a příměstská linka č. 345. Linky č. 127 Českomoravská – Sídliště Bohnice a 146 Černý Most – Satalická obora – Poliklinika Prosek budou zrušeny. Linka č. 186 pojedje v úseku Třebeňická – Letňanská přes zastávky Poliklinika Prosek a Českolipská a bude v provozu celodenně po celý týden, linka č. 210 pojedje v úseku Teplická – Letňanská přes zastávky Liberecká, Sídliště Prosek, Prosek a Nozý Prosek. Autobusové zastávky Ke Stírce (v ulici Nad Šutkou) a Střelničná změní název na Kobylisy, zastávka Kobyliské náměstí se bude jmenovat Služská.

Změnou místního významu, pro dotčenou oblast však nepochybně důležitou, je úprava trasy polookružní linky č. 245 Nádraží Radotín – Lahovská – Nádraží Radotín přes zastávky Otěšinská, Solná a Plánická. Od 11. května tak bude zajištěna doprava do odlehlé části Radotína poblíž Lochkova.

Ing. Jan Přívora, dopravní úsek ředitelství

Na sklonku léta loňského roku doznala tramvajová doprava ve čtvrtém největším polském městě podstatné změny: od 1. září byl zrušen provoz nočních tramvají. Provoz denních linek zůstal zachován (linky č. 0 – 24, čísla 13, 18 a 19 neobsazena), noční linky 30 – 37 a 40 se staly minulostí. Denní linky jezdí nyní o hodinu déle a úlohu nočních tramvají převzaly autobusy. Lze se domnívat, že cestující tuto změnu vesměs přivítali: noční tramvaje jezdily v nepravidelných intervalech (linka č. 40 jezdila zhruba v pětadvacetiminutovém intervalu, ostatní linky měly interval od čtyřiceti do osmdesáti minut bez jakýchkoli návazností), kdežto u nočních autobusů byl uplatněn jednotný interval 60 minut se styčným bodem u nádraží (Dworzec Główny).

Noční tramvajový provoz ve Wroclawi rozlišoval dvě období: neděle – čtvrtek a pátek – sobota. Toto rozlišování bylo nutné vzhledem k tomu, že o víkendů začínají jezdit denní linky o hodinu později. Všechny noční vlaky byly vypravovány v podobě šestnáctiřadových článkových vozů 102N z vozovny Borek; výjimkou byla jedna souprava na lince č. 32, která patřila vozovně GAJ a vypravována na ni byla souprava 2x 105N. Další

Tramvajové zajímavosti z Wroclawi

zajímavost wroclawského nočního tramvajového provozu spočívala ve skutečnosti, že všechny služby byly obsazeny stálými řidiči. Zatímco v našich podmínkách bere některý kolega noční službu jako „trest“, ve Wroclawi tomu bylo jinak: o stálou noční službu byl dosti velký zájem a „zasloužili“ si ji jen ti, kdo měli u dopravního podniku odejžděno nejméně patnáct let.

Elektrická dráha ve Wroclawi zahájila svůj provoz 15. června 1893. Při příležitosti 110. výročí této události se 21. září loňského roku konala ve městě „Parada tramwajów“. Těto přehlídky se zúčastnila souprava motorového a vlečného vozu z roku 1901, motorový vůz LHB z roku 1929, motorový vůz typu N z roku 1949, článkový vůz typu 102N Konstal – prototyp z roku 1969 a třívozový vlak 105 Na. Vlaky 3x 105N (čtyřnápravové vozy z let 1974 – 1991) jezdily na některých kurzech

linek č. 3, 4, 10 a 12 do roku 1997. Přehlídku doplňoval improvizovaný provoz koňky.

Vozový park wroclawských tramvají tvoří v současné době převážně čtyřnápravové vozy 105N Konstal, menší část pak postupně vyřazované článkové vozy 102Na z let 1969 až 1973. Nákup nízkopodlažních tramvají je z finančních důvodů odložen na neurčito. Zvláštností wroclawské kolejové sítě je jednosměrně pojižděná trať vedoucí ulicí Szewska. Trať je dnes ve špatném technickém stavu a někteří radní uvažují o jejím zrušení. Proti tomuto záměru se prostřednictvím petice postavila řada obyvatel města. Výsledkem je, že tramvaje ulicí Szewska zatím jezdí, budoucnost této tratě je však stále nejistá.

Text a foto: František Zahnáš (redakčně zkráceno a upraveno)

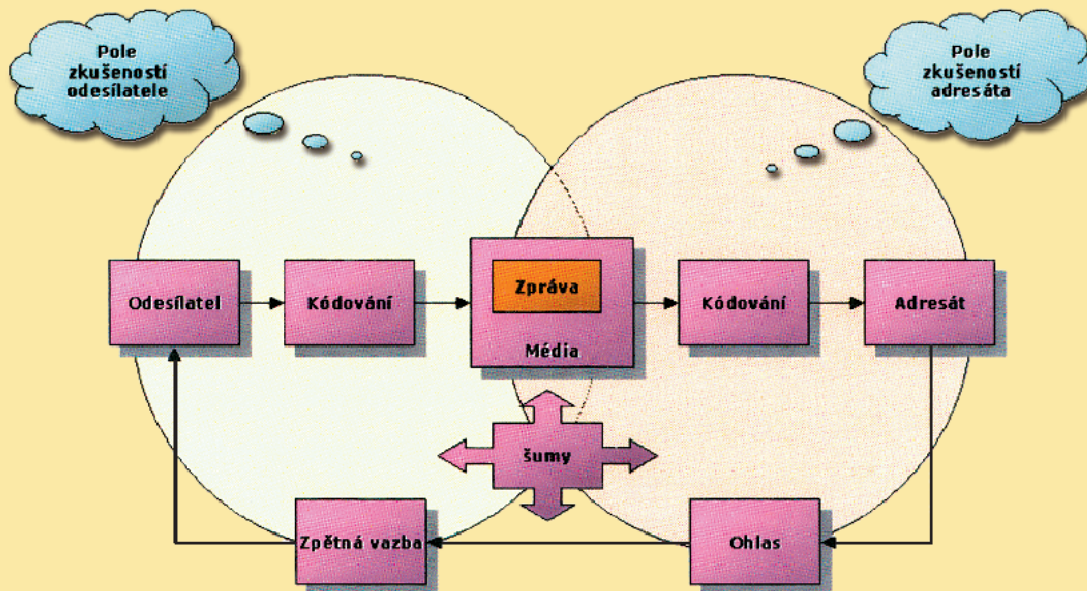


Článkový vůz 102N na lince č. 7 projíždí jednosměrně pojižděným jednokolejným úsekem v ulici Szewska. Linkové číslo na ceduli v bílém poli označuje, že linka č. 7 jede svojí pravidelnou trasu.



Provoz koňky v ulici Teatralna. Vůz 161 je replikou postavenou dle původní dokumentace z roku 1877.

Komunikujeme spolu dobře?



V březnovém čísle DP-KONTAKTu jsme vás informovali o výsledcích průzkumu společnosti Alphamedia, které přinesly zajímavá fakta o kvalitě komunikace naší společnosti se stávajícími i potenciálními klienty. Druhou část tohoto průzkumu tvořila analýza stavu naší interní, vnitropodnikové komunikace. S výsledky, k nimž společnost Alphamedia došla, vás seznámíme dnes.

Z hlediska užívaných prostředků lze komunikaci uvnitř firmy rozdělit na osobní, elektronickou a písemnou. Mezi osobní komunikační prostředky patří zejména porady a osobní vyjednávání. Z průzkumu, jehož se zúčastnilo 85 respondentů, vyplývá, že systém našich porad a způsob šíření informací z těchto porad nejsou v současnosti jednoznačně určeny a velice často se stává, že informace nejsou předány tak, jak by měly. K některým pracovníkům se pak celá informace o poradě dostane pouze v podobě ne zcela jasně definovaného úkolu. Tato skutečnost jen posiluje hlavní neformální prostředek osobní komunikace, tzv. chodbové tamtamy. Autoři studie konstatují, že i v dnešním světě elektronické komunikace zůstává tento způsob šíření informací uvnitř podniku tím nejzásadnějším a nejlivnější (podle posledních průzkumů probíhá touto formou až 75 % informací, které zaměstnanci obdrží).

Elektronickou komunikaci obstarává intranet a elektronická pošta. Podle společnosti Alphamedia by bylo záhodno upravit současnou strukturu čtyř vnitropodnikových sítí a zavést jako centrální intranet vedení společnosti, kde by měly být ukládány a publikovány klíčové informace. Co se emailové komunikace týče, dle názoru zaměstnanců je přesyrcena nepotřebnými informacemi.

Mezi prostředky písemné komunikace patří dokumenty, nástěnky a taktéž vnitropodnikový časopis

DP-KONTAKT. Úroveň všech těchto složek je v průzkumu hodnocena kladně, ale zároveň jsou zde naznačeny možnosti dalšího zlepšování.

Jak z průzkumu vyplývá, v současné době panuje v našem podniku určitá roztržitost v získávání informací, jejich předávání i v jejich formě. U řady zaměstnanců tak může vzniknout pocit neinformovanosti, pocit jednostranného toku informací „cenzurovaných“ vedením, bez jakékoli možnosti si je ověřit či doplnit. Společnost Alphamedia proto mimo jiné navrhuje

zřídit obecně přístupné úložiště všech důležitých dat (normy, zápisy z porad, výnosy generálního ředitele, elektronická podoba DP-KONTAKTu, evidence marketingových materiálů a podobně). Navrhuje také sjednocení intranetu společnosti, vytvoření systému porad a zřízení pozice specialisty interní komunikace. Tento pracovník by měl zajišťovat jednotný způsob distribuce informací po celé firmě a navíc by zastával funkci zpětné vazby.

-mš-

Možnosti letní rekreace v zařízeních Dopravního podniku

Čas letních dovolených se kvapem blíží, pokud nevíte, kde strávit letní čas, můžete využít nabídku rekreačních středisek Dopravního podniku.

Rekreační středisko Lučanka

Naším zaměstnancům a jejich rodinným příslušníkům, ale nejen jim, nabízíme týdenní (je možno i delší) pobyty v rekreačním středisku Lučanka v Lučanech nad Nisou v Jizerských horách nedaleko Jablonce nad Nisou.

Středisko je vhodné pro celoroční rodinnou rekreaci a v mezisezóně i pro školy a školky v přírodě. Nabízíme padesát lůžek ve dvou až pětilůžkových pokojích s ústředním topením a umyvadlem se studenou a teplou vodou. Společné sprchy a WC jsou na patře.

Stravování je zajištěno formou plné penze a polopenze ve vlastní jídelně (výborná domácí kuchyně). Pro školy a školky v přírodě je stravování zajištěno pětkrát za den.

V objektu se nachází stylová vinárna s krbem, kde lze trávit příjemné večery. Okolí je vhodné pro procházky i výlety na horských kolech, které je možno si vypůjčit přímo ve středisku. Poblíž rekreačního střediska je lesní koupaliště a možnost koupání je i na přehradě v Jablonci nad Nisou nebo v aquaparku v Liberci.

Doprava do tohoto střediska je individuální, příjezd k chatě je možný pro osobní automobily i autobusy v každém ročním období. Parkování je přímo u chaty.

Srdečně zveme naše zaměstnance i jejich rodinné příslušníky a známé a přejeme všem krásný a ničím nerušený pobyt v našem rekreačním středisku.



Od letošního roku byly stanoveny jednotné ceny pro všechny zaměstnance našeho podniku.

1. Ceny v Kč v mezisezóně (jaro), tj. od 20. března do 26. června 2004 (ceny za osobu a den):

Zaměstnanci Dopravního podniku		
Plná penze	dospělí	děti do 10 let
Pokoj č. 1	190	160
Pokoj č. 2 až 13	180	150
Polopenze		
Pokoj č. 1	130	110
Pokoj č. 2 až 13	120	100

2. Ceny v Kč v letní sezóně, tj. od 26. června do 4. září 2004:

Zaměstnanci Dopravního podniku		
Plná penze	dospělí	děti do 10 let
Pokoj č. 1	260	225
Pokoj č. 2 až 13	250	215
Polopenze		
Pokoj č. 1	195	170
Pokoj č. 2 až 13	185	160

3. Ceny v Kč v mezisezóně (podzim), tj. od 4. září do 18. prosince 2004:

Zaměstnanci Dopravního podniku		
Plná penze	dospělí	děti do 10 let
Pokoj č. 1	230	195
Pokoj č. 2 až 13	220	185
Polopenze		
Pokoj č. 1	165	140
Pokoj č. 2 až 13	155	130

Cena pro III. až XI. turnus je pro zaměstnance 2300,- Kč a cena pro ostatní rekreaty je 3000,- Kč. Cena XIII. turnusu je pro zaměstnance 1200,- Kč a pro ostatní rekreaty je 2500,- Kč. Všechny uvedené ceny jsou včetně DPH.

Jednotlivé termíny je možno objednat u paní Jírovcové, telefonické spojení je 296 124 802, která též poskytne bližší informace.

Rekreační středisko Radava

Rekreační středisko Radava, které je ve správě technické provozovny Trakční vedení, se nachází v oblasti přehrady Orlík. Jedná se o stanový tábor (12 stanů) se zázemím ve srubové chatě. Cena za stan je 1300,- Kč/týden/4 osoby. Dále je tu k dispozici 5 karavanů. Cena jednoho karavanu v sezóně je 1800,- Kč/týden/4 osoby. Mimo sezónu, tj. květen, červen, září a říjen stojí jeden karavan 1600,- Kč/týden/4 osoby. Tábor je provozován v období červenec – srpen.



4. Ceník pro školy a školky v přírodě:

– mateřské školky	210,-
– základní školky	240,-
– střední školy a odborná učiliště	260,-
– pedagogický dozor	260,-

na každých 10 dětí 1 člen pedagogického dozoru zdarma
V případě zájmu o rekreaci na Lučance volejte tel. čísla 296 13 33 20 až 21.

Rekreační středisko Vesna I + II

Pensiony se nacházejí v obci Nová Ves nad Nisou v Jizerských horách. Rekreační středisko je v ekonomickém pronájmu, nájemcem je pan Jiří Papoušek. Na základě smlouvy o nájmu nemovitostí poskytuje ubytovací a hostinské služby a prodej občerstvení, zajišťuje dětskou a rodinnou rekreaci. Zaměstnanci si rekreační pobyt zajišťují u pana Papouška sami, bez zprostředkování divizí. Nájemce si určuje sám ceny pobytu i podmínky storna. Cena na léto 2004 je pro zaměstnance 450,- Kč/den s polopenzí a pro cizí 480,- Kč/den s polopenzí. Telefonické spojení na pana Papouška: 483 721 005.

Rekreační středisko Hlavatce

Rekreační středisko je umístěno u obce Hlavatce v Jižních Čechách mezi Planou nad Lužnicí a Soběslaví. Středisko provozuje dopravní provozovna Žižkov; má kapacitu 20 chatek po 4 lůžkách na každý turnus. Středisko je provozováno pouze v letní sezóně v týdenních turnusech; pronajímá se celá chatka, nikoliv jednotlivá lůžka.

Cena I., II. a XII. turnusu je pro zaměstnance 1100,- Kč a cena pro ostatní rekreaty je 2500,- Kč.

Rekreační středisko je v ekonomickém pronájmu, nájemcem je pan Bohumil Kureš. Zaměstnanci si rekreační pobyt zajišťují u pana Kureše sami, bez zprostředkování divizí. Telefonické spojení na pana Kureše je 296 125 038.

Rekreační středisko Těně – Smolárna

Rekreační středisko leží přibližně 60 km od Prahy v západním cípu Brd mimo hlavní trasu Praha – Plzeň, obklopené poměrně nedotčenými lesy brdského pásma. Vlastní zařízení leží v malé osadě Smolárna, která formálně spadá pod středočeskou, rovněž nevelkou obec Těně. Necelé dva kilometry směrem na západ leží již západočeský městyš Strašice, který je spádovým místem pro celou oblast. Zde také najdeme obchody, lékaře, policii.

Turistické možnosti : v okolí zařízení jsou hluboké lesy, převážně jehličnaté, které jsou součástí Brd a umožňují sběr lesních plodů. Pokud příroda přeje, velkou radost si udělají houbaři...

Ubytování je zajištěno ve dvoulůžkových pokojích, čtyřlůžkových pokojích, třílůžkových chatkách a čtyřlůžkových chatkách. Celková kapacita je 24 lůžek. Na vaření je možno využít společnou kuchyni.

Rekreační sezona začíná 29. května a končí 25. září. Cena za ubytování za osobu a den:

	zaměstnanci	cizí
	dospělí	děti
pokoje a chaty	82,-	54,-
		dospělí
		děti
	96,-	62,-

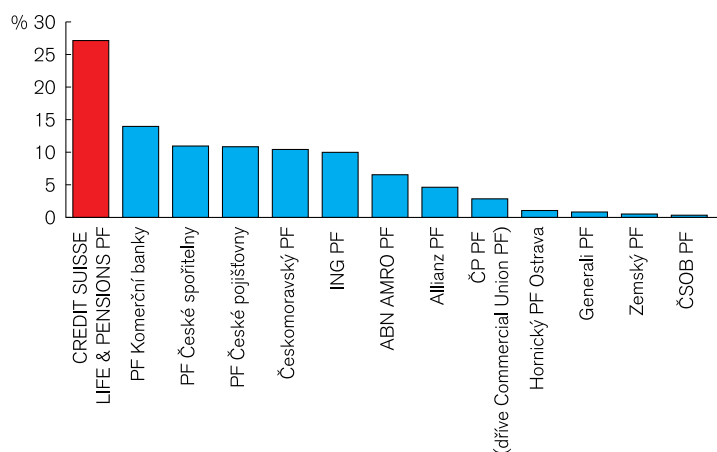
O volných termínech je možno se informovat na telefonním čísle 222 672 934, v případě vyššího zájmu o rekreaci mají přednost zaměstnanci divize Metro.

Z podkladů divizí zpracoval -bda-

UŽIJTE SI PENZI S CREDIT SUISSE LIFE & PENSIONS

CREDIT SUISSE LIFE & PENSIONS je jedničkou

v oblasti penzijního připojištění a předním poskytovatelem životního pojištění. Svým klientům nabízí na míru připravené řešení obou produktů. Skupina CSLP neustále upevňuje svou pozici silné finanční instituce a to se samozřejmě odráží v dobrých hospodářských výsledcích, které společnost vykazuje. Cílem společnosti je rozvoj společné obchodní struktury a užší propojení penzijního fondu



a pojišťovny se záměrem dalšího zkvalitňování portfolia produktů. Krédem společnosti je v oblasti vztahu k zákazníkovi **tvorba hodnot pro klienty**. Stejně jako životní pojištění, tak i penzijní připojištění totiž není jen otázkou zajištění budoucnosti, ale investicí do ní.

Credit Suisse Life & Pensions má největší domácí penzijní fond

Rok 2002 Credit Suisse Life & Pensions penzijní fond a. s. zakončil **s rekordním ziskem 611 mil. Kč.**

V prvním pololetí 2003 tento penzijní fond **dosáhl zisku ve výši 582 mil. Kč**, což ve srovnání s rokem 2002 představuje **zlepšení o 117 mil. Kč (25% nárůst)**. Na jaře roku 2002 a 2003 získal penzijní fond Credit Suisse Life & Pensions prestižní cenu za image Rhodos

CREDIT SUISSE LIFE & PENSIONS POJIŠŤOVNA A.S.

Lazarská 13/8
120 00 Praha 2

Informační linky CREDIT SUISSE LIFE & PENSIONS

225 021 178, Miroslava Charvátová
225 021 286, Vladimíra Urbanová

www.cslife.cz

a na podzim byl ekonomickou veřejností zvolen **Penzijním fondem roku 2003 a 2002**. V dubnu 2003 byl produkt Penzijní připojištění Credit Suisse Life & Pensions penzijního fondu oceněn Finanční akademií Zlatou korunou v kategorii penzijního připojištění.

Užijte si penzi!

Výše důchodu od státu zdaleka nestačí k tomu, abychom si v penzi zachovali „předdůchodovou“ životní úroveň. A to přesto, že od nás stát vybírá značnou část peněz na sociálním zabezpečení. A je pravděpodobné, že i v budoucnosti tomu bude podobně. Proto je i na každém z nás, abychom hledali způsob, jak se sami zajistit. Penzijní připojištění je produkt, který je k tomu přímo určen. Pokud si ho pořídíte tak navíc získáte zpět část svých odvodů státu – ve formě státního příspěvku a daňových zvýhodnění. Těmito daňovými výhodami jsou především **státní příspěvky ve výši až 150 Kč měsíčně**, které jsou nárokovány po celou dobu spoření ve stejné výši a **snížení daňového základu daně z příjmu až o 12 000 Kč ročně**, pokud spoříte více než 500 Kč měsíčně. Příspěvek od zaměstnavatele se nedaní a je osvobozen od plateb sociálního a zdravotního pojištění. Také zaměstnavatel, který přispívá svým zaměstnancům na jejich penzijní připojištění si může o tyto příspěvky snížit svůj základ daně z příjmů až do výše 3% z hrubé mzdy zaměstnance. **Navíc každý účastník penzijního připojištění je bezplatně úrazově pojištěn pro případ smrti následkem úrazu a pro případ úrazu s trvalými následky.** Pokud jste navíc klienty VZP, můžete využít zvýhodněných sazeb cestovního zdravotního pojištění.

Vstup do penzijního připojištění je řešením, které stát přímo podporuje a na které dohlíží. Tento krok se stává nezbytností, pro každého, který přemýšlí o své budoucnosti.

Životní pojištění s Credit Suisse Life & Pensions

Credit Suisse Life & Pensions poskytuje propracované, promyšlené portfolio produktů i pro nejnáročnější klientelu. Jedná se o **kapitálové a rizikové životní pojištění, investiční životní pojištění či úrazové pojištění**. V tradicích švýcarské skupiny pojišťovna nabízí individuálním i firemním klientům na míru šité životní pojištění, a to nejčastěji ve společné nabídce s penzijním připojištěním.

Banka roku



**Penzijní
fond roku
2002**

Banka roku



**Penzijní
fond roku
2003**



Znásobte své peníze a zajistěte si pohodlné stáří

Nabídka pro zaměstnance Dopravního podniku hlavního města Prahy

Jsou různé způsoby, jak se zajistit na stáří. Někteří lidé schovávají peníze pod matrace, jiní investují do podílových fondů nebo dávají přednost vkladům u bank. Existují ale i možnosti, které jsou přímo určeny na zajištění v období klidného stáří a jsou podporované státem i Vaším zaměstnavatelem formou jejich příspěvku. Navíc Vám umožní daňovou úsporu. Hlavní formou takového „spoření na stáří“ je penzijní připojištění se státním příspěvkem.

Dopravní podnik hlavního města Prahy nabízí svým zaměstnancům možnost uzavření penzijního připojištění se státním příspěvkem a příspěvkem zaměstnavatele u penzijního fondu ING. Ten je součástí finanční skupiny ING, která působí v České republice již od roku 1991 a dosáhla významného postavení na trhu penzijního připojištění – penzijní fond ING je s více než 300 tisíci klientů a zhruba 8 miliardami Kč aktiv ve správě jedním z největších penzijních fondů v tuzemsku. Příspěvky účastníků zhodnocoval penzijní fond ING za období 1995 – 2002 ročně v průměru o 8,05 % p.a., což je dle údajů APF ČR nejlepší míra zhodnocení v ČR.

Finanční skupina ING nabízí zaměstnancům společnosti Dopravní podnik hlavního města Prahy nejenom vysoce kvalitní produkt a perfektní servis, ale zároveň slevy u svých obchodních partnerů. Slevový kupón obdrží každý zaměstnanec společnosti Dopravní podnik hlavního města Prahy, který uzavře smlouvu o penzijním připojištění s penzijním fondem ING.

Penzijní připojištění u penzijního fondu ING si můžete uzavřít prostřednictvím poradce pro finanční plánování ING, který je Vám k dispozici na Vašem pracovišti.

- Více informací můžete získat
- Od poradců pro finanční plánování ING na Vašem pracovišti
 - Na bezplatné lince 800 111 464
 - Na Vašem Intranetu
 - Na zvláštní e-mailové adrese dpinfo@ing.cz
 - Na našich internetových stránkách www.ing.cz.

Finanční skupina ING

Důkazem, že dobré vlastnosti holandských obchodníků prošly beze změn napříč staletími a trvají i ve třetím tisíciletí, je holandská finanční skupina ING. Její historie sahá až do roku 1845, kdy byla založena pojišťovna „De Nederlanden van 1845“. Malá pojišťovna se postupně rozrůstala, nabírala sílu a stala se největší holandskou pojišťovnou Nationale-Nederlanden. Po spojení s bankou NMB Postbank, která má 113-ti letou tradici, byla vytvořena v roce 1991 finanční skupina ING (Internationale Nederlanden Group).

Základními hodnotami ING jsou citlivost k potřebám klienta, podnikavost, odbornost, týmová práce a integrita. Tyto hodnoty oceňuje 60 milionů klientů v 60 zemích pěti kontinentů. O jejich spokojenost se stará přes 115 000 zaměstnanců. Přestože počet klientů dosahuje obrovského čísla, přistupuje finanční skupina ING ke každému z nich s pravou holandskou důkladností jako k individualitám, jejichž potřeby a plány se mnohdy navzájem diametrálně liší.

K podtržení individuality každého z klientů finanční skupiny ING pomáhá jedinečný koncept osobního finančního plánování, který je hlavním trumfem společnosti po celém světě. Podstatou osobního finančního plánování totiž není prodej samostatných finančních produktů, ale komplexní řešení finančních potřeb a přání klientů.



Junior Aranžér 2004

Ve dnech 18. a 19. března 2004 se konala 4. celostátní soutěž žáků oboru aranžér, kterou naše škola spolupřátala se Středním odborným učilištěm obchodu a služeb z Prahy 9. V podobných kláních dosahujeme dlouhodobě velmi dobrých výsledků.

Pro naši školu bylo uspořádání celostátní soutěže velkou výzvou a věděli jsme, že díky 11 soutěžním kategoriím i skutečnosti, že nedisponujeme vlastními ubytovacími kapacitami, bude organizace soutěže velmi náročná. Proto jsme uvítali spolupřátatelství školy, která vlastní Domov mládeže, kde byli soutěžící nejen ubytováni, ale akce tam našla i vítané zázemí pro společenské setkání.



Příprava celé soutěže pro nás začala již v minulém roce stanovením okruhů tématických prací pro všechny kategorie, zásad hodnocení a zajištěním dobrých podmínek pro práci přihlášených soutěžících. Zájem o profesní srovnání byl veliký. Do soutěže se přihlásilo 22 škol – a to jak státních, tak soukromých, které reprezentovalo 147 soutěžících v 11 kategoriích.

Ve čtvrtek 18. března bylo ve škole na Rohanském ostrově připraveno vše tak, aby soutěž mohla začít.

Poslední kontrola a na pracovištích zavládl zcela odlišný ruch od běžného výukového dne. Učebny, ve kterých se většinou připravují hoši na svá chlapská povolání, se postupně měnily na výtvarné salony, kde se vystavovala kresba či tvorba plakátů nebo počítačová grafika, zaměřená na knižní obaly a vinné etikety. Aranžovaly se výlohy v připravených „kójičích“, tělocvična se změnila ve výstavní sál maket výkladních skříní.

Snaha všech soutěžících směřovala k tomu, aby

co největší díl práce byl hotov, protože následující den byl již dnem práce pro hodnotitelskou komisi, a to již od 10.00 hodin.

Závěr prvního dne však patřil společné večeři a následně diskotéce. V hostitelském Domově mládeže byl pro pedagogy, doprovázející své žáky, připraven i útulný salonek, ve kterém byl dán prostor k diskusi, ke vzájemnému srovnání podmínek práce a dalším nápadům.

Druhý den, v době, kdy žáci dokončovali své soutěžní práce, byla založena Asociace učebního oboru aranžér, která bude oficiálně zaregistrována. Cílem Asociace je sjednocení výukových programů, podílení se na vydání moderních kvalitních učebnic a rozvíjení vzájemné spolupráce.

A pak se hodnotilo. A bylo to hodnocení nelehké, protože celou soutěž můžeme hodnotit jako vydařené pracovní setkání mladých lidí s fantazií, tvůrčí invencí, ale hlavně se zájmem o zvolený učební obor. Některé výsledky jejich práce by byly srovnatelné s profesionály. A bylo určitě dobře, že soutěž nebyla za zavřenými dveřmi. Stovky žáků zúčastněných škol se v pátek přijely na soutěžní práce podívat a to je plus pro posouzení, zda právě jejich škola jde tím správným směrem.



Věříme, že i obor aranžér, zejména v podobě nastavbového studia (obor propagace), může oslovit i Dopravní podnik hl. m. Prahy.

Letošní soutěž je skončena a už se všichni těšíme na další ročník, kdy bude hostitelem SOU v srdci Vysočiny, ve Žďáře nad Sázavou, které přijalo pořadatelství soutěže Aranžér Junior 2005.

Výsledky soutěže Junior Aranžér 2004: Drátěný program: 1. Jana Němcová (Žďár nad Sázavou), 2. Adéla Kostkanová (SPŠD, SOU a U, a. s. – R2A), 3. Sylva Trávníčková (SPŠD, SOU a U, a. s. – R2B). **Maketa:** 1. Tereza Králová (Strakonice), 2. Viktor Moravčík (Strakonice), 3. Kateřina Víchová (SPŠD, SOU a U, a. s. – R3A). **Plakát A2:** 1. Žaneta Švejdivá (Žďár nad



Sázavou), 2. Kamila Boušková (Žďár nad Sázavou), 3. Markéta Pavlatová (Žďár nad Sázavou). **Plakát A3:** 1. Lucie Chmelová (Český Těšín), 2. Olga Klečková (Frýdek-Místek), 3. Marie Šindelková (SPŠD, SOU a U, a. s.). **Kresba:** 1. Luboš Gregor (SPŠD, SOU a U, a. s.), 2. Jana Chalupová (SPŠD, SOU a U, a. s.), 3. Dana Durdová (Brno-Zábrodovice). **Počítačová grafika:** 1. Radek Janota (Žďár nad Sázavou), 2. Kateřina Lachmanová (Mladá Boleslav), 3. Linda Hisczuková (SPŠD, SOU a U, a. s.). **Špendlení na živý model:** 1. Jana Hájková (Olomouc), 2. Petra Skácelová (Brno-Zábrodovice), 3. Petra Marková (Brno-Zábrodovice). **Výkladní skřín:** 1. Marika Kolšová (Frýdek-Místek), 2. Veronika Kopecká (Velké Poříčí), 3. Martina Pešková (Žďár nad Sázavou). **Obal na knihu:** 1. Barbora Knotková (SPŠD, SOU a U, a. s. – PD1), 2. Lucie Cigániková (SPŠD, SOU a U, a. s. – PD1), 3. Alena Hodinová (Olomouc). **Kaširovaný model:** 1. Petr Mach (Žďár nad Sázavou), 2. Filip Profant (SPŠD, SOU a U, a. s. – R3A), 3. Eva Páleníková (Olomouc). **Libovolná technika:** 1. Pavla Honsejková (Liberec), 2. Václav Burger (Teplice), 3. Jana Hrabicová (Olomouc).

Poznámka: Kurzívou jsou uvedeni žáci oboru aranžér SPŠD, SOU a U, a. s. zřízeného Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností.

Lyžařský výcvik v Janských Lázních

Do učebních osnov žáků I. ročníků patří i lyžařský výchovně-vzdělávací zájezd. Pro naši školu to již po řadu let znamená lyžování v Janských Lázních s ubytováním v penzionu Protěž. Tam nás zastihl i konec zimy, která v letošním roce nešetřila sněhovou nadílku a ve svém posledním týdnu ani sluníčkem. Lyžování si užili všichni – ti, co jsou na lyžích „jako doma“, i ti, kteří využili školního zájezdu k zvládnutí základů lyžování.

Všechny tři turnusy byly plné pohody, nikdo se nezranil a účastníci načerpali energii k další školní práci.

-sou-

Foto: Petr Malík



Budoucí muzejní exponát?

Naše nejrůznější stará loga již téměř zmizela a nové je již všeobecně zažito. Přesto zůstává pár pamětníků různě rozptýlených po Praze, ale jistě je jen otázka času, kdy na ně dojde. Památky nalezneme například na „sletově-spartakiádnicích“ smyčkách Dlačačov (tzv. červené nádraží) a Královka (tzv. modré nádraží). Mimochodem používaná Královka působí mnohem lépe než opuštěný a poničený Dlačačov, včetně provedení našeho bývalého loga. Pokud se vydáte k vchodu do Ústředních dílen

od tramvajové smyčky, tak máte šanci vidět hned dvě zajímavosti. Jednak jsou to dobově provedená písmena „dp“ na střeše vrátnice dílen (foto 1) a zejména trojrozměrná „Prašná brána s křídly“ (foto 2), která je posazena v trávníku. A právě té Prašné brány by byla veliká škoda, pokud by zmizela na šrotišti. Jistě i takovýto předmět by v našem muzeu leckterého návštěvníka zaujal a mohl by se stát základem či součástí větší sbírky našich log..

-jaš-



Pro Boha, kam to jede?

V úterý 2. března začala skoro jednoměsíční výluka tramvajového provozu v Ječné ulici v Praze 2, tedy mezi zastávkami I. P. Pavlova a Karlovo náměstí.

Organizace ROPID a Dopravní podnik mají tedy skoro celý měsíc na to, aby přestaly dělat cestujícím naschvály se zatažením tramvají čísla 4.

Mám na mysli to zatažení, kdy řidič vyjede z Kotlářky, jede po své trase až do zastávky I. P. Pavlova a odtud jede doprava na Bruselskou, dále na Náměstí bratří Synků a do Vozovny Pankrác.

Proč mi to vadí? Vžijme se teď do role cestujícího. Cestující právě vystoupil z metra a ve stanici

I. P. Pavlova vidí čtyřku, kterou se nutně potřebuje dostat do Vršovic a která je navíc docela prázdná. Vzhledem k tomu, že pankrácké čtyřky jsou dnes obsazovány většinou vozy T3R.P, tak boční informací o tom, že vlak nejede dále po trase linky č. 4, může tento cestující velmi dobře přehlédnout, neboť je napsaná v přední části vozu. On nastoupí, dveře se za ním zavřou, většinou je místo, tak si sedne a pak už jen kouká na to, jak tramvaj odbočuje doprava a on nejede, kam potřebuje.

Je to jen příklad, ale několikrát jsem tuto čtyřku měl a i když jsem udělal vše pro to, aby se takový cestující v mé soupravě nevyskytl (blikání směrůvkami již v zastávce po celou dobu výstupu a nástupu, opakování

hlášení mikrofonem), vždy jsem při odbočování slyšel zvolání „Pro Boha, kam to jede?“ a v Bruselské vystupovalo a vracelo se ke stanici I. P. Pavlova nějak moc lidí. Potom je to zdržení asi deset minut.

Cestující je odpovědný za nástup do správné tramvaje, ne řidič. Ale co dělá dopravce pro to, aby tento omylům svých klientů zamezil? Nic. Když už nemohla ta čtyřka dojet na Čechovo náměstí a pak jet přes Obiloukovou a Otakarovu do vozovny, tak alespoň mohla jet ze Zborovské doprava a přes Výtoň a Albertov. Cestující by si všiml, že jsou na jiné zastávce Palackého náměstí a z této je to na druhou zastávku přece jen blíže, než z Bruselské zpět.

Zdeněk Ježek, provozovna Pankrác

Vážená redakce,

dovoluji si Vám napsat něco o jedné systémové záležitosti, která je vlastně syntézou dvou prvků.

Tím prvním je tolikrát proklínaná (ne)návaznost spoju na sebe a je možné, že by to byla spíše záležitost pro ROPID. Brzy pochopíte (aspoň tomu: věřím), proč ovšem píšou Vám.

Každý pracovní den v platném jízdním řádu se na konečné tramvajové zastávce (či z hlediska dopravně-stavebního spíše stanici) Lehovec koná v 8.48 stejný jev: přijede autobus Dopravního podniku linky č. 186 (směr Černý Most) a odjede tramvaj stejné firmy linky č. 19. Jelikož je přestupní doba nulová, nelze asi vinit pouze řidiče tramvaje z ignorance trhu a slušnosti, když se pouze dívá (někdy s úsměvem (nebo posměchem!?)

– a to je ten prvek druhý a proto píšou vám) na dav cestujících, kterým se nepovedl jeden z mála možných přestupů typu hrana/hrana v této zemi.

Často čtu v časopisu DP-KONTAKT o úspěších firmy Dopravní podnik v modernizaci svých výrobních nástrojů (vozidel). I v posledním čísle byl tomu věnován určitý prostor. Stejně tak tam pan Houfek vysvětloval potřebu restrukturalizace ve firmě s ohledem na možnou liberalizaci podnikání na tomto trhu i pro jiné firmy (a to nejen v nejjednodušším segmentu autobusů). Mohu vás ujistit, že jsem dnes asi deseti cestujícím, stojícím mezi autobusem linky č. 186, ze kterého se mnou vystoupili a koukajícím na odjíždějící tramvaj linky č. 19 (tvořenou nejkapacitnějším typem vozidla pro tramvajové vlaky v tuzemsku – KT8D5), obsazenou jediným cestujícím, sdělil, že závidím obyvatelům a návštěvníkům

Stockholmu; pravda, nejdříve jsem jim musel vysvětlit, proč. To je možná další důvod, proč tento dopis dávám na vědomí i panu Doškovi, který, kromě toho, že se kvalitou veřejné dopravy intenzivně zabývá, mi jako první již dříve řekl o náhradě městské dopravní firmy ve zmíněném městě firmou jinou (Connex AB).

Jestli si tyto informace přečte jak autor jízdního řádu (oněch linek č. 186 a 19), tak i onen řidič linky č. 19, který v tom lepším případě odjíždí s nezúčastněným pohledem a stádo cestujících přehlídí, jakoby tam věčně stálo asi jako billboardy na Viagru, budu rád. Asi bude muset vaše firma věnovat určité prostředky i modernizaci svých pracovníků první linie styku se zákazníkem.

Děkuji za pozornost a těším se na nejbližší změnu jízdního řádu. Možná bude jednodušší, než změna personálu.

Ing. Igor Chovanec

Poděkování

V polovině ledna jsem byla u Vrchního soudu Praha a odcházela jsem s pocitem hořkosti a obrovské nespravedlnosti z vyneseného rozsudku. Vešla jsem do metra, vhodila do automatu jedinou drobnou dvacetikorunu a nic! Požadovanou jízdenku mi automat nevydal. měla jsem pocit, že se proti mně všechno spiklo. Vyto

čila jsem na automat uvedeně telefonní číslo, abych alespoň někomu mohla vynadat. Byl tam záznamník. Nahlásila jsem záadu a svůj telefon. Zmrzla a otrávená jsem se vydala pěšky na parkoviště pro auto. Na věc jsem ihned zapomněla.

Za krátký čas mi zavolal milý ženský hlas a omluvil se mi za chybnou funkci zařízení a bylo mi sděleno, že 20,- Kč mi bude zasláno. Ještě jsem pochybovala. K mé

mu překvapení jsem peníze opravdu obdržela a k tomu omluvný dopis za způsobené potíže. Tak jsem si řekla, není ještě na světě tak zle. Existují slušní lidé a záleží jim na zákaznících. Proto patří moje poděkování Dopravnímu podniku hlavního města Prahy za to, že mi udělal radost. A že jsem peníze nečekala, vhodila jsem je do kasičky pro charitativní účely.

Edita Šimáčková, Liberec

Strojvedoucí hráli fotbal

Sobota 21. února letošního roku byla ve znamení třetího ročníku turnaje „Pepy Adamce“ v sálové kopané. Turnaj se odehrál pod patronátem odborové organizace strojvedoucích Metra v tělocvičně na Zeleném pruhu. Zúčastnilo se ho šest mužstev zastupujících strojvedoucí ze všech tří tratí pražské podzemní dráhy.

Aktivní strojvedoucí doplnili někteří bývalí „fírové“, nastupující jako hosté v jednotlivých týmech.

Vítěz klání dostává do ročního pronájmu putovní pohár. Do příštího roku bude pohár v držení týmu zastupujícího trať C a hracího pod označením „C2 – Háje“. Borci tohoto týmu ztratili v průběhu turnaje jediný bod a neinkasovali ani jednu branku.

Ceny pro nejlepšího střelce věnovanou generálním ředitelem ing. Milanem Houfkem si odnesl Jiří Mrázek z vítězného týmu.

Výsledky 3. ročníku turnaje o pohár Pepy Adamce: 1. C2 Háje, 2. A2 Stará garda, 3. B2 Rolfes, 4. B1 Povýšil, 5. C1 Holešovice, 6. A1 Dunder. **Tabulka střelců:** 1. Mrázek 5 branek, 2. až 3. Vak a Reigl ml. 3 branky. **-bda-**

FILM

Z připravovaných dubnových premiér v našich kinech vybíráme:

O filmu **Mistři** debutujícího režiséra Marka Najbrta se v kuloárech mluví už teď jako o možném kandidátovi schopném navázat na úspěchy Morávkovy Nudy v Brně. Sami tvůrci prohlašují, že Mistři je film o iluzích. Komédie o lidech, kteří po něčem touží, milují se a podvádějí a občas uvěří nesmyslům. Hospodský Karel věří, že má hospodu a milující ženu Zdena. Ta věří, že ji miluje autobusák Milan, který se už vidí na lince k moři. Josef věří, že má kamarády a není Rom. Spolu s Karlem pak věří místním alkoholikovi Bohoušovi, že svými vizemi o výsledcích hokejového mistrovství světa spasí jejich finanční situaci. Zatímco životem zklamaný Jarda už nevěří vůbec ničemu. To však nikomu z nich nebrání upnout všechny své naděje na urputné boje naší hokejové reprezentace.

V kinech od 1. dubna 2004.

Další film českých tvůrců, který se v dubnu dostane do kin, je **Choking Hazard**. Podtitul první česká zombie komedie může dváka do kina nalákat, ale i odradit. Každopádně, těžko dopředu odhadnout, jak může být dílo režiséra Marka Dobeše nakonec přijato. S termínem Choking Hazard přišel hračkařský průmysl. Označují se tak malé součástky výrobku, které by děti mohly zaskočit v hrdle. Něco podobného se stane i hlavním hrdinům této hororové komedie. Poklidně se sešli v motelu Halali na kurzu, jenž jim měl pomoci nalézt smysl života, ale místo toho o svůj život musejí bojovat. Z lesa se vynoří zombie myslivci a loví slabé kusy, a to naši účastníci smysložitivního kurzu rozhodně jsou. Je to přesně tak, jak tvrdí výrobci hraček: I ty nejmenší věci mohou člověku zaskočit. V hlavních rolích první české zombie komedie, kterou mají na svědomí tvůrci

KULTURNÍ TIPY NA DUBEN

kulturního krátkého filmu „Byl jsem mladistvým intelektuálem“, se objeví Jaroslav Dušek a Jan Dolanský (Perníková věž). Kromě nich se zde setkáte s další pestrá směsicí herců i neherců, jako jsou například Robert Rosenberg, Dáda Patrasová, Ondřej Neff nebo zpěvák skupiny Doga Roman „Izzi“ Izaiáš. Ve filmu zazní mimo jiné i skladby českých, vesměs klubových, skupin jako Vypsaná fixa, Rhondian, Green Monster, Dolores Clan, Immunology, Doga nebo Sector X.

V kinech od 15. dubna 2004.

DIVADLO

Divadlo na Vinohradech uvádí 20. dubna premiéru komedie Kena Ludwiga „**Il Stupendo**“ aneb Tenor na roztrhání. Situační komedie či, chcete-li, frašky jsou vcelku hojně navštěvovanými divadelními inscenacemi. Do repertoáru Divadla na Vinohradech přibude v dubnu další z nich. Příběh Tenora na roztrhání je zasazen do prostředí amerického Clevelandu 30. let minulého století. Ředitel místní opery netrpělivě očekává příjezd slavné hvězdy, která má vystoupit ve Verdiho Othellovi. Tenor na poslední chvíli přijede, ale v hotelovém pokoji se zhroutí a není schopen zpívat. Impresárió donutí svého nenápadného tajemníka Maxe, přehlíženou „děvečku pro všechno“, ale se slibnými pěveckými ambicemi, zastoupit na jevišti indisponovaného umělce. A Max, nikým nepoznaný, zažívá na jevišti svůj první velký úspěch. Když se hvězda sama znovu vzhopí a v kostýmu Othella si vynucuje vstup na jeviště, je považována za podvodníka. Pod režijním vedením Jana Nováka můžete vidět Václava Vydru, Svatopluka Skopala, Simonu Postlerovou, Martina Zahálku, Zlatu Adamovskou nebo Hanu Maciuchovou.

HUDBA

V Malé sportovní hale na Výstavišti vystoupí 8. dubna v rámci svého No Name Tour, jež navazuje na vydání zatím posledního alba Slova do tmy, slovenský soubor **No Name**. Košickou kapelu tvoří především „bratřička“ (Igor, Roman, Ivan a Dušan) a jejich starší hity jako Žily nebo Ty a tvoja sestra asi není třeba blíže představovat. Jako host se na koncertech No Name objeví další slovenská kapela, a sice Gladiátor.

V sobotu 17. dubna se pak v Paláci Akropolis představí finští rockoví „objevitelé nečekaných souvislostí“ **Waltari**. Jejich koncerty nabitě energií rozhodně za návštěvu stojí.

Zajímavé akce se chystají i na sklonku měsíce dubna, konkrétně na úterý 27. dubna, kdy se do Malé sportovní haly na Výstavišti chystá v rámci Krušovice tour 2004 skupina **Čechomor**.

Na stejný den se připravuje také koncert v divadle Archa, kde by měl vystoupit **David Byrne**.

Byrne vstoupil do světa hudby v roce 1974 v New Yorku jako zakládající člen Talking Heads, jedné z nejrespektovanějších kapel nové vlny. Přestože byl vůdčí duší souboru, stačil se v průběhu osmdesátých let prezentovat i vlastními projekty (například ve spolupráci s Brianem Enem). Když se v roce 1988 Talking Heads rozešli, měl již své další plány. Založil vlastní vydavatelskou značku Luaka Bop, na které po celá devadesátá léta vydával a dodnes vydává vlastní projekty i tvorbu zajímavých jmen z oblasti tzv. world music. David Byrne je tvůrce, který nikdy neustrnul ve svém vývoji, osobnost, která se neuzavřela do svého stylu, Archu vyprodal již před dvěma lety a uvidíme, zda se mu to podaří i letos. **-mis-**

Chtěl bych se vyjádřit k únorovému článku „Vrchní stavba uklízí tramvajové ostrůvky“ a k rozhovoru s ing. Sarnovským.

Při jeho informaci o zodpovědnosti vrchní stavby a jejich pracovníků při sněžení jsem nezaznamenal ani zmínku o tom, že by se na úklidu sněhu podíleli zaměstnanci dep Elektrických drah.

Je vydán oběžník ředitele podniku pro tuto situaci, který zahrnuje nad rámec naší práce i povinnost předběžného úklidu sněhu z tramvajových ostrůvků. Na příkaz vedoucího směny z dispečinku ED musíme do jedné hodiny vyjet s určenými pracovníky s pluhu a provést přípravu určeného rajonu na ranní provoz. Tento příkaz zahrnuje čištění stavěcích výhybek a očištění nástupních ostrůvků v délce jedné soupravy.

Pro každé depo se jedná o situaci, kdy se na tuto

Opravdu jen vrchní stavba uklízí tramvajové ostrůvky?

práci musí vyčlenit třeba i kvalifikovaný řemeslník, který velmi chybí jinde, protože z různých důvodů v každé směně nebývá dělník zařazený na pomocné práce. To znamená až 5 hodin práce mimo depo, která bývá kontrolována z aut provozním dispečinkem. Letos se zaměstnanci depa při úklidu sněhu v rajonu nesetkali s nikým, kdo by také uklízel.

Nástupní ostrůvky ani přes den nebyly zbaveny sněhu (navzdory informaci ing. Sarnovského), což způsobuje zanášení břechky cestujícími do vozů, kde

pak voda zatéká do kabelových kanálů a konektorů a způsobuje zkratky.

Pracovníky úklidových čet to také vystavuje enormní zátěži. Pro všechny pracovníky dep znamená spad sněhu maximální zatížení, pro některé práci nad rámec povinností, nikdy však slůvko uznání.

V případě ing. Sarnovského by možná stačila zmínka, že jsou zaměstnanci dep vrchní stavbě nápomocni, aby se nechválil za práci jiného.

Antonín Šafránek, směnový mistr depo Motol

Vážená redakce!

Odhodlal jsem se napsat vám, jelikož mne pobavil článek v DP-KONTAKTU č. 2 z letošního roku – Vrchní stavba uklízí tramvajové ostrůvky. Nevím, jakým způsobem sbírají vaši redaktori materiál pro své články, ale vypadá to, jako kdyby si nechali od kohokoli cokoli namluvit a jen tak vše poslali do tisku. Pravděpodobně se ale akcí, o kterých píšete, neúčastní.

Pracuji jako dělník v dopravě v motolské vozovně. Je běžné, že kdykoliv padá sníh, připravujeme na výjezd „pluh“ pracovní vůz. S tímto vozem na příkaz dispečin-

ku vyjíždíme na danou trasu projíždět zasněženou trať a především čistit a solit nevyhřívávané vyhybky. Posádku vždy tvoří řidič přidělený výpravnu a pracovníci depa, které musí mistr ve směně uvolnit na tuto práci. To je běžná praxe používaná při každé směně, kdy padá sníh. Já osobně jsem se tuto zimu zúčastnil těchto prací několikrát během nočních směn. Letos to bylo poprvé, co jsme na příkaz dispečinku museli mimo své práce i odhrabávat sníh na zastávkách a ostrůvky solit. Jelikož je doba velkých změn (v našem podniku), nedivil jsem

se tomu. Říkal jsem si „Tak co, máme práci navíc, někdo to udělat musí. Zvláště když je noční směna, asi těžko můžou sehnat o půlnoci někoho jiného.“

A pak si přečtu článek v DP-KONTAKTU, kde se pan ing. Ladislav Sarnovský chlubí, jak jeho lidé vše zvládli, když byli venku celou noc. To mě opravdu pobavilo. První multikáry s logem DP-ED jsme na stanicích viděli až kolem čtvrté hodiny.

Jsou to určitě desítky pracovníků z vozoven, kteří prováděli o nocích v zimě a chumelenicích práce bez jakýchkoliv nároků na nějaké ocenění, byť by šlo jen o zmínku ve vašem časopise. A tak mi připadá dost nefér, když se jejich prací chlubí někdo jiný.

Daniel Fraus

Rozvoj MHD v Praze laickými očima

Každý z nás byl někdy naivní. Každý z nás někdy alespoň na malý okamžik snil. Proto snad následující řádky přijmete s pochopením. Nemám k dispozici odborné studie ani kalkulace nákladů, ale o to volněji mohu uvažovat.

K tomuto zamyšlení mě přivedly články, které se v nedávné minulosti objevily na stránkách novin i tohoto časopisu. Týkaly se rozvoje MHD v Praze a jejich společným jmenovatelem byl zejména masivní rozvoj tramvajové sítě. Pozadu nezůstaly ani ambiciózní plány na další výstavbu metra. Z těch několika článků vyplynulo, že tramvaje by v blízké budoucnosti mohly dojet například do Malešic nebo do Holyně a soupravy metra by se mohly podívat třeba do Písnice.

Proti metru vcelku nic nemám. Problém je pouze v tom, že výstavba každého dalšího kilometru stojí spoustu peněz a také času. Jistě se mnou budete souhlasit, když řeknu, že výstavba metra je z technického hlediska velice náročná.

Výstavba tramvajových tratí je snad o něco snazší, neodehrává se přece v podzemí. Přesto jsou s ní spojeny nemalé náklady. Trolejové vedení, koleje, úprava podloží a kdovíco ještě. A po slavnostním přestřižení pásy se na novou trať vydají tramvaje, které jsou podstatně

starší než já. Tramvaje, které jsou navíc velmi hlučné (to se snad změní s dodáním moderních nízkopodlažních vozidel).

Tramvaje by se měly vrátit také do středu města, na Václavské náměstí a do ulice Na Příkopě. Víím, že v minulosti tudy koleje vedly a tramvaje se těmito prohnaly zcela běžně. Potom ale koleje zmizely a na jejich místě se (v případě „Václaváku“) objevily květinové záhony a okrasné keře. Tato úprava jistě spolklá obrovský balík peněz, neudála se během okamžiku a podílely se na ní desítky šikovných lidí. To všechno by se teď mělo zase změnit?

Dovolu mi, abych si trochu pohrával s fantazií. Proč by se ve středu města nemohly pohybovat nějaké pěkné midibusy? Vozítka s délkou třeba osm, devět metrů? Vždyť taková linka už tady přece existuje (291 v trase I. P. Pavlova – Karlovo náměstí a zpět) a na nedostatek cestujících si rozhodně stěžovat nemůže. Nebylo by toto řešení rychlejší, levnější a elegantnější? Ani pro turisty ze zahraničí by to nebylo žádné velké překvapení – například v samotném centru Vídně je v těsné blízkosti chrámu sv. Štěpána zastávka, na které se můžete dočkat normálního „velkého“ autobusu.

A když už se zabýváme naivními sny, pojďme ještě

dál. Co kdybychom na pražské ulice vrátili dopravní prostředek, který z nich v říjnu roku 1972 zmizel? Býval úspěšný a zcela běžný. Pohybuje se po ulicích řady měst v České republice i za hranicemi. Mám na mysli docela obyčejný trolejbus. V dnešní době by pochopitelně musel být nízkopodlažní a vybavený moderním informačním systémem, ale to není žádný problém.

Zkuste si představit takový pěkný moderní trolejbus třeba na Jižním Městě nebo na Novodvorské. Nemohl by náhodou jezdit i tam, kam za pár let mají dorazit tramvaje? Příprava trolejbusové trati by přitom mohla být jednodušší. Už proto, že trolejbus se obejde bez kolejí.

Trolejbusy by zároveň vyhovovaly ekologům. Ani ony totiž nezamávají města škodlivými výfukovými plyny. Proti tramvajím však mají jednu velkou výhodu. S trolejbusem je možné vyhnout se překážce – v omezené míře, ale přece. A to by v Praze mohlo být opravdu velké plus.

Doufám, že mi odpustí všichni, kteří mají rádi tramvaje. Nechci útočit do jejich řad, nechci jejich miláčky vygumovat z ulic hlavního města. Jen se snažím uvažovat trochu jinak, než ostatní lidé. A o to přece jde. Abychom mohli vybírat z více názorů.

Petr Janáč, divize Autobusy

Psal se rok 1980 – chodil jsem do první třídy. Přestože je většina mých vzpomínek na tuto dobu už jen mlhavá, svou poslední cestu přes Václavské náměstí si pamatuji zřetelně dodnes. Paní učitelka nám tehdy vysvětlovala, jak tramvaje i automobily budou moci díky metru náměstí opustit a někdejší Koňský trh se tak stane místem plným zeleně.

Já, jakožto fanda všeho, co jezdí po kolejích, jsem však její nadšení nesdílel. Tramvaje z Václaváku sice zmizely, ale automobily tu zůstaly a že by teď náměstí park připomínalo, tak to ani náhodou. Parkoviště, to je to správné slovo, a na bezbřehé nadšení své kantorky si vždycky vzpomenu, když se chci dostat z jedné strany náměstí na druhou. Bohužel nejsem ani zdaleka sám, kdo se musí prodírat mezi těsně zaparkovanými auty, vyhnout se taxíku nebo náhle uskočit před rychle jedoucím vozem.

Jaký mělo zrušení tramvajů smysl? Vyčlenění tramvajové dopravy z Václavského náměstí jsem vždy považoval za nesmyslný a násilný akt a žádné dopravní zklidnění se tu ve skutečnosti nikdy nekonalo. Patřičný efekt by nastal pouze v tom případě, že by se z Václaváku stala pěší zóna (tou se náměstí nikdy nestalo). Pak ale žádná doprava!

Dnes nové technologie ve výstavbě tratí a nakonec i v konstrukci tramvajových vozů umožňují realizaci téměř bezhlučného provozu. Dalším argumentem

odpůrců návratu tramvajů bývá křížení tratí s magistrálou. Ale omezovaly by tramvaje nějak významně individuální automobilovou dopravu, jestliže o několik desítek metrů dál na náměstí I. P. Pavlova stejné křížení roky normálně funguje? Určitě ne! Je-li tu někdo omezován, pak neukázněnými motoristy jsou to právě jen tramvaje.

Likvidací tramvajové dopravy – a to jak na Václavském náměstí, tak i v ulici Na Příkopě – bylo definitivně dokonáno narušením promyšleného systému tramvajové dopravy v Praze. Tak dlouho se rušily trati ve středu města (výstavba metra – to byl „argument“), až se zjistilo, že tramvaje vlastně nemají kudy jezdit. Naše metropole je dopravně rozdělená a předloňská povodeň na to zjevně ukázala. Zviditelnila chybná rozhodnutí z minulosti. Pozici tramvajového uzlu tak musí zvládat Karlovo náměstí. Jde mu to však jen velmi ztuhla a stačí i drobný výpadek proudu nebo malá nehoda a dopravně kolabuje celá Praha. Přijde-li vyluka, tramvaje se nemají kudy opravovaným místům vyhnout.

Myslím si, že tramvaje na Václavské náměstí vždycky patřily a patří by, nejen díky své více jak

stoleté historii započaté koňkou v roce 1884, i v budoucnosti měly. Tramvajová dráha je (a nejen v těchto místech) stále nenahraditelná. I přes to, že je paralelně vedená s podzemkou. O tom se obyvatelé naší Alma Mater za třicet let, co metro funguje, měli možnost neschůdněkrát přesvědčit. Přesunout se totiž od koně na Můstek, pokud člověk zrovna nespěchá, může být příjemná procházka. Je to však neřešitelný problém pro ty, kdo nemají času nazbyt a jsou pro tuto chvíli imobilní. Sestupovat do hlubokého podzemí, prolézat se labyrintem chodeb a znovu vystupovat na povrch je smysluplné stejně, jako chtít překonávat uvedenou vzdálenost taxíkem.

Otázka návratu tramvajů na Václavské náměstí získává stále jasnější obrysy. První projekty jsou už na stole. Doufejme, že naši politici zváží všechna pro a proti, upustí jednou od polovičatých řešení a rozhodnou se pro realizaci tramvajové tratí v celé délce Václavského náměstí s propojením na Národní třídu a náměstí Republiky.

Chci věřit, že tudy ještě někdy pojedou a že si to tentokrát budu moci vychutnat jako řidič tramvaje.

Ing. Antonín Dub, řidič tramvaje

Důchodová problematika

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

Slyšel jsem, že od ledna 2004 si může každý ihned po vzniku nároku vydělávat a současně pobírat důchod. To znamená, že práce na procenta již byla zrušena?

Novelou důchodového zákona, která nabyla účinnosti dnem 1. ledna 2004, jak již bylo zmíněno v minulých číslech DP-KONTAKTu, se přestává sledovat dvouleté období po vzniku nároku na starobní důchod. Do 31. prosince 2003 platilo omezení výdělku v tomto dvouletém období při současném pobírání důchodu na dvojnásobek životního minima (8 200 Kč). Tato podmínka byla zrušena. V praxi to znamená, že po vzniku nároku na starobní důchod je možné pracovat a současně pobírat starobní důchod ihned po vzniku nároku na tento důchod. Podmínkou podle nového zákona je při souběhu starobního důchodu a výdělku pouze sjednání pracovního poměru na dobu určitou, maximálně na dobu 1 roku.

Tzv. práce na procenta zrušena nebyla, ani nedoznala žádné změny. Zvyšování starobního důchodu po vzniku nároku zůstalo ve stejné podobě jako dosud – po

vzniku nároku, pokud dále pracujete a starobní důchod nepobíráte, bude se vám zvyšovat procentní výměra za každých 90 kalendářních dnů po vzniku nároku o 1,5 %, za rok tedy o 6 % výpočtového základu.

Při současných výpočtech vzhledem k valorizaci se pohybuje 1 % výpočtového základu v rozmezí 100 až 120 Kč, to znamená, že například za každý rok „přesluhování“ si zvýšíte váš starobní důchod o 6%, tj. o 600 až 720 Kč měsíčně.

Každý se tedy může rozhodnout, zda si o starobní důchod požádá, nebo bude dále pracovat na tzv. procentní zvýšení. Pokud si o starobní důchod požádáte a chcete být ještě současně i výdělečně činný, musí být splněna podmínka sjednání pracovního poměru na dobu určitou.

Podohodě se zaměstnavatelem může být:

a. uzavřen nový pracovní poměr vztah na dobu určitou (maximum na dobu 1 roku),

b. nebo dodatkem k pracovní smlouvě může být dosavadní pracovní poměr změněn z doby neurčité na dobu určitou (maximálně na dobu 1 roku).

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho budoucího důchodu pro rok 2004 a dále, případně i o přepočítání již vyměřeného důchodu, můžete se

obrátili na zaměstnanecský odbor ředitelství, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé výdělky od roku 1986 do roku 2003, včetně vyloučených dob (nemoci a podobně), a celkovou dobu vašeho pojištění, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Celkovou dobu pojištění najdete na „Výpisu pojištěných dob“ od České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25, který byste měli obdržet na vaši adresu 1 až 2 roky před datem vzniku nároku na starobní důchod. Nemáte-li tento výpis, je třeba znát celkovou dobu pojištění od skončení povinné školní docházky, tedy před 18. rokem věku, do data žádosti o důchod. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení.

Chcete-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecský odbor ředitelství. Najdete nás v budově Dopravního podniku, Praha 9, Sokolovská 217/42, 5. patro, číslo dveří 553, (přímo u stanice metra B – Vysočanská). Telefon 296 19 33 61.

Helena Bajerová, zaměstnanecský odbor ředitelství, e-mail: bajerovah@r.dpp.cz

Minimální základ daně a minimální daň z příjmů fyzických osob

Jedná se o zcela nové ustanovení daňového zákona a použije se poprvé za zdaňovací období roku 2004.

Komu je určen minimální základ daně

Minimální základ daně se bude týkat pouze poplatníků, kteří mají příjmy:

- ze zemědělské výroby, lesního a vodního hospodářství,
- ze živnosti,
- z jiného podnikání podle zvláštních předpisů (například advokáti, komerční právníci, daňoví poradci, notáři, auditoři)

Minimální základ daně musí tyto poplatníci uplatnit tehdy, jestliže jejich celkový základ daně je menší než minimální (stanovený pro příslušný rok) nebo vykazují ztrátu. Celkový základ daně v praxi znamená součet dílčích základů daně z různých druhů příjmů, například ze zaměstnání, z pronájmu a ze živnosti.

To znamená, že zaměstnanec, který vedle zaměstnání podniká se ztrátou, nebude povinen platit minimální daň za podmínky, že v zaměstnání dosáhne stanoveného minimálního základu. A naopak, zaměstnanec s velmi nízkou mzdou, který současně podniká se ztrátou nebo malým ziskem (rozdíl mezi příjmy a výdaji) musí zaplatit minimální daň, respektive doplatí rozdíl mezi minimální daní a zálohami sraženými zaměstnavatelem. Zálohy se mu započítávají na celoroční daňovou povinnost z minimálního základu daně.

Způsob výpočtu minimálního základu

Minimální základ daně je stanoven jako 50 % (povlova) částky, která se vypočte následovně:

„Počet měsíců v roce 2004, v jejichž průběhu poplatník provozoval podnikatelskou činnost“ krát „všeobecný výměrovací základ pro důchodové pojištění uvedený v nařízení vlády č. 338/2003 Sb.“ krát „přepočítací koeficient v témže nařízení“. Výsledek se zaokrouhlí na celé stovky Kč dolů.

Pro rok 2004 vyjde částka 101 000 Kč, tj. 12 měsíců x 15 711 Kč x 1,0717 = 202 049,74, zaokrouhleno na celá sta Kč dolů = 202 000, z toho 50 % = 101 000.

Z minimálního základu daně 101 000 Kč se stanoví minimální daň podle sazeb uvedených v zákoně a bude činit například u poplatníka:

- jen se základním ročním daňovým odpočtem 38 040 Kč, částku 9 435 Kč,
- se základním odpočtem a odpočtem na 1 dítě v domácnosti, částku 5 610 Kč,
- se základním odpočtem a odpočtem na 2 děti v domácnosti, částku 1 770 Kč,
- se základním odpočtem, odpočtem na 2 děti a odpočtem na vyživovanou manželku, nulovou daň.

Ustanovení o minimální daně se nevztahuje na poplatníka

- který v ve zdaňovacím období zahájil nebo ukončil podnikatelskou činnost,
- který podnikal v období bezprostředně následujícím po zdaňovacím období, ve kterém zahájil podnikatelskou činnost.

A dále jsou z placení minimální daně vyloučeny skupiny poplatníků

- kterým byla stanovena daň paušální částkou podle § 7a daňového zákona,

- kterým náleží rodičovský příspěvek, a to i po část zdaňovacího období,

- kterým náleží příspěvek při péči o blízkou nebo jinou osobu podle zvláštního předpisu (zákon o státní sociální podpoře), a to po část zdaňovacího období,

- kteří jsou poživateli starobního důchodu, plného invalidního důchodu nebo částečného invalidního důchodu,

- kteří na počátku zdaňovacího období nedovršili věk 26 let a kteří se v souladu se zvláštním právním předpisem (zákon o státní sociální podpoře) soustavně připravují na budoucí povolání studiem nebo předepsaným výcvikem,

- kteří ve zdaňovacím období podají daňové přiznání podle § 38 daňového zákona (při prohlášení nebo zrušení konkurzu) a kteří do konce téhož zdaňovacího období neukončili podnikatelskou činnost,

- kteří mají ve zdaňovacím období nárok na slevu na dani podle § 35 (sleva na zaměstnance se ZPS), §35a (příslib investiční pobídky), § 35b (příslib investiční pobídky).

Minimální základ daně se nesnižuje o položky odčitatelné od základu daně uvedené v § 34 daňového zákona (např. procentuální odpočty vstupních cen hmotného majetku).

Daňovou ztrátou dosaženou ve zdaňovacím období, ve kterém byl stanoven minimální základ daně, lze uplatnit v následujících pěti (do roku 2003 sedmi) zdaňovacích obdobích.

Ing. Alena Vaňková, odd. daní ředitelství, telefon 296 19 23 59

CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Úvodním tipem z našeho dnešního internetového menu symbolicky uvítáme příchod jara, které letos dorazilo do českých zemí se značným předstihem. Spolu s dalšími zajímavými internetovými adresami se budeme od jarní tematiky poněkud odklánět, věříme však, že vás rovněž zaujmou. Ostatně internet je pestrý a proměnlivý stejně jako jarní příroda, a to po celý rok.

S blížícím se příchodem jara dostaly nový kabát internetové stránky pražské zoologické zahrady, které naleznete na adrese www.zoopraha.cz. Je to kabát velmi slušivý, pestrobarevný a zoologické zahrádě na míru střížený, využívající osvědčené grafické práce Michala Cihláře. Co pozoruhodného zde naleznete? Třeba možnost virtuální procházky po zahrádě s interaktivní mapou v ruce (podle ní si lze napláňovat skutečnou trasu), v níž není opomenuta ani naše lanovka. Nebo atraktivní fotogalerii – kromě desítek fotek zvířat se můžete prostřednictvím interaktivních panoramatických fotografií „pohybovat“ v jednotlivých výběžích a pavilonech (tlačítkem myši lze panoramatem otáčet a za pomoci kláves CTRL a SHIFT lze obrázky přibližovat nebo oddalovat). A samozřejmě informačně bohaté sekce věnované zvířatům, denně aktualizované novinky a spousta dalších zajímavých materiálů. Takto by tomu mělo být vždy: příjemné prostředí, výborná grafika, bez

problémová orientace a atraktivní obsah jsou přesně ty základní faktory, díky nimž nabude návštěvník stránek brzy pocitu, že je skutečně vítán.

Ve světě internetu ale existují i návštěvníci nevítaní. Tito piráti internetových moří k vám obvykle vstoupí bez zaklepání a jen tak snadno je ze svého počítače nedostanete. Ano, řeč je o počítačových virech. Jejich výrobci možná tuší, že třetí měsíc v roce u nás tradičně slavíme jako měsíc internetu (podrobnosti o této akci a projektu hledejte na adrese www.brezen.cz), a tak nám z kraje letošního března poslali hned několik nevídaných výtečků (možná i pro vás již nejsou jména jako Win32/Netsky, Win32/Bagle nebo Win32/Mydoom neznámá). Na specializovaném serveru www.viry.cz nazvali březnovou situaci výstředním titulem „Je to peklo!“ a připojili vše říkající konstatování „Nikdo podobnou smrt virů nepamatuje!“ Tento server o virech a především proti nim by vám měl pomoci s odstraněním problémů stran infikovaného PC. Najdete zde aktuální zprávy, sekci výstředně nazvanou „1. Pomoc“ (obsahuje návody, jak se virů zbavit, popisy jednotlivých virů a antivirů a doporučené postupy proti tzv. trojským koním a jiným neřadům z kategorie spyware). Pomoci vám může i čtenářské fórum plné rad a zkušeností, recenze antivirových programů, testy a samozřejmě rada odkazů na

výrobce antivirových programů a další stránky s touto tematikou. Navíc je zde test, pomocí něhož si můžete ověřit, zda je zabezpečení vašeho počítače v pořádku. Najedete myš na ikonu „Funguje antivirus?“, spustíte fingovaný virus Eicar (skutečně fingovaný, vašemu počítači tento soubor nijak neškodí), a pak čekáte, jestli váš antivirový program reaguje. Pokud ne, měli byste s tím něco urychleně dělat.

Mnohdy nás více než nemocný počítač trápí viry sužující naši tělesnou schránku. I na léčbu těchto neduhů lze použít prostředky, které bychom s trochou nadsázky mohli označit počítačovou terminologií jako „freeware“ – tedy na lukách a lesích volně dostupná přírodní léčiva. Něco se o nich můžete dozvědět třeba na stránkách www.samolecba.cz. Stačí zadat pojmenování nemoci (rubrika „Vyhledat“) a stránky vám doporučí, kterými přírodními prostředky a jak ji léčit. Ještě podrobněji o léčivých bylinkách pojednávají na adrese <http://bylinky.kvalitne.cz/>. Vedle seznamu nemocí a rad, jak je léčit, zde rovněž naleznete informace o sbírání a zpracování bylinek, o kosmetických účincích rostlin a některé zajímavé rostlinné recepty (kupříkladu na kopřivovou omeletu nebo šťovíkový boršč). O používání bylinek se dozvíte leccos také na adrese <http://byliny.apatykar.cz/>.

—mš

36. část Vysočany

Vysočany leží 1 hodinu cesty od Karlína. Na počátku 21. století se nám to zdá nepochopitelné, ale když na počátku 2. poloviny 19. století vznikl Slovník Čech a tato obec neměla s okolím jiné spojení než silniční, trvala cesta opravdu tak dlouho. Dnes ji metro urazí za 8 minut.

Jméno Vysočany znamená „ves vysočanů“, tj. lidí, kteří bydlí na vysokém místě, případně na toto místo přišli ze vsi, která se jmenovala Vysoká. Nejstarší doložený tvar zní Wisocene (Vysočané) a najdeme ho v listině kladrubského kláštera z roku 1239. V této kapitole se výjimečně nebudeme věnovat podrobnějšímu vylíčení alespoň nejdůležitějších vlastníků, protože jich bylo neobvykle mnoho. Zdejší dvory a pole nepatřily jednomu či dvěma vlastníkům, jak známe z ostatních

pražských čtvrtí. Bylo zde až nezvykle velké množství různých majitelů, jejich výčet není účel našeho seriálu. Je to také dáno skutečností, že ve Vysočanech bývaly také četné vinice a izolované hospodářské usedlosti. Připomeňme si alespoň Kelerku, Klíčov, Krocínku či Flejšnerku.

Vysočany se staly jednotnou obcí až po přijetí prvního obecního zákona v roce 1849. V té době šlo o malou zemědělskou obec s cukrovarem. V následujících letech zde začaly přibývat nejen obytné domy, ale četné menší i větší továrny. Časem bylo možné ve Vysočanech najít podniky různých průmyslových odvětví – potravinářské, strojírenské, elektrotechnické, chemické a další. Z četných podniků, které byly pro Vysočany typické, připomeňme především někdejší Kolbenovu továrnu, založenou v roce 1896, která se později stala součástí závodu ČKD (Českomoravská-Kolben-Daněk), který byl jedním z nejvýznamnějších českých podniků vůbec.

Při sčítání lidu v roce 1850 měly Vysočany 617 obyvatel, na počátku 20. století už 4406. Rychlý růst obce tak vedl k jejímu povýšení na město. Stalo se tak Nejvyšším rozhodnutím císaře z 27. srpna 1902, které bylo oznámeno 9. září téhož roku vyhláškou c. k. místodržitelství č. 63 z. z. Jádrem Vysočan bylo přibližně v trojúhelníku vymezeném dnešními ulicemi Sokolovskou, Freyovou a potokem Rokytkou. Část budov, především někdejší Špitálský dvůr a pivovar i západně od Freyovy.

Po připojení ku Praze vytvořily Vysočany, Prosek a Hloubětín Prahu IX. V meziválečném období počet obyvatel dále výrazně vzrostl jednak novou zástavbou v blízkosti Kolbenky a stavělo se také na Krocínce. Menší zástavba byla na Harfě a novou obytnou lokalitu představovaly Nové Vysočany (oblast dnešního Vysočanského náměstí), které však nakonec zůstaly jen izolovaným ostrůvkem velkoměstské zástavby. V roce 1930 už ve Vysočanech bydlelo 15 762 obyvatel. Tento trend pokračoval ještě krátce po druhé světové válce (18 207 obyvatel v roce 1950). Z důležitých staveb městské infrastruktury té doby je nutné připomenout vysočanskou spalovnu komunálního odpadu, která zahájila trvalý provoz 15. ledna 1934 a sloužila až do roku 1997. Při spalování odpadu byla účelně vyráběna elektřina a horkou párou byly vytápěny četné průmyslové i obytné objekty.

V roce 1946 došlo ke změně katastrálních hranic. Vysočany pozbyly například část území v oblasti Krocínky a Nových Vysočan (zde bylo na odděleném území vybudováno lokomotivní depo Libeň). Naproti tomu získaly celú území vysočanského nádraží, pozemky u Nového Hloubětína a tzv. Přední Hloubětín. V roce 1947 začala být Praha IX. označována jako městský obvod, ale už v roce 1949 došlo k reorganizaci správního členění Prahy a Vysočany byly začleněny do nového obvodu Praha 9. Od 1. ledna 1952 byla část Vysočan v oblasti Balkánu připojena ku Praze 11 (Žižkov) a od té doby je katastrální území rozděleno mezi dva obvody. „Žižkovská“ část se po další reorganizaci správy v roce 1960 stala součástí Prahy 3. Hlavní část Vysočan zůstala součástí Prahy 9 a tento obvod tvořily ještě části Hloubětína, Hrdlořez, Libně, Malešic a Strážkova. Jediným celým katastrálním územím Prahy 9 byl v té době Prosek. Od roku 1990 Vysočany patří k městské části Praha 9.

Na rozdíl od mnoha jiných částí Prahy nebyly Vysočany v zásadě dotčeny významnější souvislou panelovou zástavbou. Byl zde právě opačný vývoj. V souvislosti s výstavbou nových komunikací a z důvodu nového řešení tzv. přednádražního prostoru byly zbořeny četné domy. V některých místech nebyly nahrazeny vůbec, na jiných místech tvoří značný podíl v nové zástavbě různé administrativní budovy. Není tedy divu, že v současné době žije ve Vysočanech pouze 8 146 obyvatel (z toho 3 obyvatelé na Balkáně přísluší ku Praze 3), což je méně než při vytvoření Velké Prahy v roce 1922! Současně došlo v závěru 20. století k radikálnímu útlumu průmyslové výroby na celém území Vysočan. Takovým vývojem prošla i moderní době jen málokterá část hlavního města Prahy. Přesto (či právě proto) je možné očekávat v blízké budoucnosti nový rozvoj celé oblasti.



Spojení Vysočan s Prahou po mnoho let představovala Královská (dnešní Sokolovská) třída, která byla současně hlavní silnicí ve směru na Mladou Boleslav. Jižní částí katastru vedla poděbradská silnice. Do Prahy se jezdilo přes Karlín a skrz Poříčskou bránu, kde se až do vytvoření Velké Prahy platila potravní daň.

Velký vliv na vývoj Vysočan měla železnice. Už od 1. září 1845 sice přes území obce jezdily vlaky Severní státní dráhy olomoucko-pražské, nejstarší pražské parostrojní železnice, neměly zde ale žádnou zastávku či stanici. Teprve v roce 1877 vzniklo nádraží v Libni (pozdější Libeň-horní nádraží). V té době už měly Vysočany vlastní nádraží, které bylo společné pro dvě dráhy. Od 28. října 1872 byla v provozu Turnovsko-královsko-pražská dráha, která na dnešní Hlavní nádraží, a od 4. října 1873 sloužila i Severozápadní dráha, zprvu dočasně ukončená na Rohanském ostrově, později definitivně na Těšnově. Vysočanské nádraží je jediné v Praze, které má ostrovní charakter. Jeho výpravní budova byla postavena mezi tratěmi obou společností. Jízda vlakem na Těšnov trvala 10 až 15 minut.

Železnice poskytla obci nejen velmi dobré spojení, ale přispěla zásadním způsobem i k jejímu rozvoji. Na železnici byly prostřednictvím vleček připojeny všechny hlavní vysočanské průmyslové podniky. Dokonce ještě v 60. a 70. letech 20. století se ve Vysočanech budovala rozsáhlá vlečková kolejiště. Pro úplnost na tomto místě uvedme, že v souvislosti s přestavbou pražského železničního uzlu bylo v polovině 70. let 20. století přestěhováno libeňské horní nádraží k Harfě. Díky tomu dnes na katastrálním území Vysočan existují dvě nádraží.

Přestože měly Vysočany kvalitní železniční spojení, zařadily se velmi brzy mezi ty obce pražské aglomerace, které se dožadovaly také městské hromadné dopravy. V roce 1896 zahájil známý podnikatel František Křížík provoz na první celoročně provozované elektrické dráze Praha – Libeň – Vysočany. Ačkoliv jméno Vysočan bylo nejen v názvu podniku, ale i na směrových tabulích, končila linka zprvu na Balabence. Teprve 12. června 1898 přijely první tramvaje opravdu až do Vysočan na křižovatku dnešních ulic Sokolovské a Jandovy. Druhá konečná byla v Praze na Florenci. Protože dráha byla samostatným soukromým podnikem (od roku 1900 akciovou společností), nebylo možné přestupovat na síť pražských tramvajů provozovaných Elektrickými podniky. Teprve v roce 1907 převzaly dráhu Elektrické podniky, které ji integrovaly do systému pražské MHD. Z Vysočan pak bylo možné jezdit přímo až do centra Prahy. V roce 1912 byla tramvajová trať prodloužena o jednu stanici až ke Kolbenově továrně. V prvorepublikovém období získala tramvajové spojení i oblast Harfy (v roce 1925) a od roku 1931 i podniky podél poděbradské silnice. Na obou větvích byl vždy velmi silný provoz a po každé jezdily dvě linky.

Omezený význam měla zatím pro Vysočany autobusová doprava. Kbelská linka F jen částečně obsluhovala rozvíjející se oblast Krocínky. V té souvislosti stojí za

připomenutí, že původní mladoboleslavská výpadek, po které jezdila, začínala u Kolbenky železničním přejezdem a vedla dnešními ulicemi Ke Klíčovu, Nad Klíčovem, Kbelskou a Mladoboleslavskou. V místě dnešní mimoúrovňové křižovatky byla stanice Vysočanská serpentina, z níž se docházelo ke Krocínce. Od prosince 1939 se přestalo u Kolbenky jezdit přes železniční přejezd a doprava byla převedena železničním podjezdem a kolem Odkolkovy pekárny. Od roku 1931 získala Krocínka druhé možné spojení – docházkou z prosecké autobusové linky O.

V září 1931 vzniklo zajímavé spojení prodloužením hrdlořecko-malešické autobusové linky D přes Nové Vysočany a Harfu do Vysočan k hotelu Krása. Čtvrt tak sice byla velmi kvalitně obsluhována, ale lidé autobus téměř nevyužívali, a tak byla linka brzy zkrácena od Malešic na Harfu a záhy byl pro malé využití zrušen i úsek přes Nové Vysočany, kde zatím stály jen první domy. Teprve v roce 1951 byla zavedena nová autobusová linka P (po několika měsících přečíslována na 115) v podobné trase Vysočany – Harfa – Hrdlořezy – Malešice – Nové Strašnice. V té době probíhalo výrazné posilování dopravy do vysočanských závodů. Už od roku 1942 jezdily ke Kolbence 3 tramvajové linky a od roku 1948 byla tramvajová trať prodloužena podél továren do Nového Hloubětína, čímž byla v podstatě dokončena výstavba tramvajových tratí ve Vysočanech. Kbelská linka F jezdila už od roku 1946 přes Nový Hloubětín a po nové výstupní silnici (Kbelské), nahrazující nepřehlednou klíčovskou serpentinu.

Nejvýznamnější posílení dopravy do Vysočan v té době představovaly trolejbusy. Jako první začala od 4. března 1951 do Vysočan jezdit od žižkovské Ohrady přes Krejčárek a Harfu linka č. 56, prodloužená později nakrátko až k jinonickému Motorletu. V té podobě to byla nejdelší pražská trolejbusová linka. Do Vysočan jezdily ještě trolejbusové linky č. 57 a 63 a oblast Krocínky získala přímé spojení čakovickou trolejbusovou linkou č. 58.

V roce 1960 zahájily provoz nepřestupné autobusové linky č. 126 a 127 z Vysočan do Vršovic, resp. Nuslí. Tím byla zahájena další kapitola historie městské hromadné dopravy ve Vysočanech. Autobusové linky v dalších letech rychle přibývaly, protože bylo nezbytné zajistit spojení vysočanských továren s vznikajícími četnými sídlišti na okrajích města. V roce 1966 nahradily autobusy i trolejbusovou dopravu. Z vývoje autobusové dopravy není možné jmenovat desítky nových linek. Z důležitých dopravních staveb využívaných vysočanskými autobusovými linkami je však nutné vzpomenout vysočanskou estakádu (v provozu od 24. ledna 1968), autobusové nádraží MHD v Novém Hloubětíně se sedmi nástupišti (16. března 1970), autobusovou garáž DP Klíčov (5. března 1973) nebo nový podjezd a převedení dopravy z Novovysočanské do ulice K Žižkovu (2. října 1973).

V roce 1974, před zahájením provozu na prvním



pražském úseku metra, jezdilo do Vysočan sedm tramvajových linek – 4 po severní a tři po jižní větvi.

Zásadní změnu dopravy ve Vysočanech přineslo ve dvou etapách metro. V roce 1990 sice ještě nedosáhlo koncovou stanicí Českomoravská přímo vysočanského katastru, ale výrazně zamíchalo linkovým vedením autobusů a řada linek byla odkloněna Ocelářskou ulicí k novému terminálu. Od 8. listopadu 1998 byla trať metra B prodloužena o další úsek na sídliště Černý Most, ale ve Vysočanech byla zatím z úsporných důvodů otevřena jen jedna stanice – Vysočanská, u které vznikl důležitý přestupní uzel. Stanice Kolbenova, původně označovaná v projektu jménem ČKD, byla dokončována jen zvolna a byla otevřena s velkým odstupem až 8. června 2001.

Na závěr se sluší ještě připomenout, že ve Vysočanech má od roku 2000 své sídlo Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost.

-pf, -fp-



Správná odpověď z čísla 2/2004: Tentokrát uděláme malou výjimku, nebudeme citovat z dopisu výherce, ale „jen“ z dopisu účastníka, kterého fotografie zaujala natolik, že ji podrobil podrobnému zkoumání. „Fotografie představuje pohled z místa současné sjezdové koleje ze smyčky Dlabáčov směrem z centra na Bělohorskou třídu, a to křižovatku Myslbekovy v době březnové rekonstrukce tehdejší trati Lumbeova zahrada – Jelení – Pohořelec a zrušení trati Lumbeova zahrada

– Kanovnická – Pohořelec v roce 1938. Na fotografii jsou jasně viditelné připravené napájecí body dosud nepřipojené k trolejím s tehdejšími označeními 140a a 141a, tvořící kabelové propojení měníren Klárov, Břevnov a pojiždné kolejové měnírny, umístěné na Hládkově pro zajištění zvýšených nároků při desátém Vsesokolském sletu v uvedeném roce.“ Tolik vyčerpávající odpověď pana Kerbera. „Reparát“ za loňský srpnový nezdar poslalo do

• konce února, uzávěrky poslední otázky, 28 čtenářů a pouze jediná odpověď nebyla správná. Z 27 správných odpovědí jsme ve čtvrtek 18. března losovali tři šťastlivce, Jiřího Krále, A. Dvořáka a Zdeňka Žízalu, kteří od nás obdrželi dvojici knih, Pražské elektrické dráhy Pavla Fojtíka a Encyklopedii městské dopravy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku Pavla Duška.

• Všem soutěžícím děkujeme za zaslání odpovědi a výhercům srdečně blahopřejeme!

• Přicházející jaro můžete kromě tradičních prací využít také k prozkoumání historických pramenů a literatury. Dubnová otázka bude o něco náročnější, ale přesto věříme, že si s ní poradíte stejně dobře jako s únorovou. Tři úspěšní, ale také šťastní řešitelé obdrží dvojici knih. Pražské elektrické dráhy a květnovou novinku Pavla Fojtíka o historii pražského metra.

• Věříme, že už alespoň tušíte, kde byla soutěžní fotografie před lety pořízena, a tak neotálejte a pošlete nám svoji odpověď. Korespondenční lístek, pohled nebo dopis označte heslem „Soutěž“ a pošlete ho na adresu: DP-KONTAKT, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9. Samozřejmě můžete také zdarma využít vnitropodnikovou poštu, v tom případě stačí napsat na zásilku: DP-KONTAKT, 90 014, Sokolovská 217/42. K dispozici je i schránka v přízemí budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti, v sousedství vrátnice.

• Tradičně jednou za dva měsíce vám pokládáme jednu a tutéž otázku, tentokrát již poosmačtyřicáté, poznáváte místo na fotografii?

•-bda-

NAPSALI O NÁS

Večerník Praha (22. 3. 2004)
Metro bez strojevodoucích?

Na trati A se do roka objeví modernizované vozy ruské výroby. Zároveň se kvůli prodloužení „cěčka“ do Letňan zvýší počet souprav na této trati a modernizovat se bude i metro B. Podle odhadů Josefa Němečka, technického náměstka ředitele DP Metra, by měly do roku 2010 zmizet všechny ruské soupravy. „Nyní se připravuje nový zabezpečovací systém na trati A, který je potřeba k zavedení modernizovaných ruských souprav do provozu,“ přiblížil Němeček... Budoucnost metra ale podle něj půjde ještě dál. „Zatím není vybrán dodavatel na úplně nové vozy, což je v režii města, ale předpokládám, že by mohly být již plně automatizované.“



Večerník Praha (20. 3. 2004)
Tlačítka ve dveřích metro zdržují

Vlak staví ve stanici a otevírají se jen ty dveře, u nichž někdo z cestujících stiskl knoflík. Tak by podle mnohých cestujících metra měla vypadat každodenní situace. „Ještě jsem nezažil, že by to fungovalo,“ shodlo se včera dopoledne několik dotázaných cestujících ve stanici I. P. Pavlova. Podle pražského Dopravního podniku je to ale tím, že se systém nepoužívá v době špiček. „Ve špičkách jde skutečně o vteřiny, a proto strojevodoucí používají centrální otevírání pro všechny dveře,“ vysvětlil technický náměstek metra Josef Němeček. Lidé podle jeho slov ve špičkách stejně nastupují do celé soupravy, takže by mačkání tlačítek bylo zbytečné.

Večerník Praha (18. 3. 2004)

Mají být tramvaje na Václavském? Půl na půl

Nečekaně vyhraněný obsah měla redakční anketa o záměru vrátit do středu města na Václavské náměstí tramvaje. Polovina čtenářů nápad vítá, ostatní jsou zase striktně proti. Oslovení představitelů města a městských částí nápadu fandí. Mohl by se však uskutečnit nejdříve po roce 2010. Myšlenka vrátit tramvajovou trať na Václavské náměstí je stará už asi devět let. Už dva týdny probíhající diskuse čtenářů Večerníku Praha ukazuje, že tábory příznivců a odpůrců těchto plánů se dělí přibližně půl na půl. Příznivci to považují za vynikající nápad, který uleví především starším, odpůrci zase tvrdí, že jde o zbytečnou investici v době, kdy jsou peníze třeba jinde.

•Vybral ing. Jan Urban

VODOROVNĚ: A. Opsaný text; bílé pečivo; krátký kabát; francovka; ulita plžů. – **B. 1. díl tajenky.** – C. Inicialy herce Delona; kalaba; japonský chrám; popravčí; pokrývka; monarcha. – **D.** Bahenní pták; dílenský stůl; slovní pomoc; výtvor; vytčený cíl. – **E.** Hlavní město Peru; roh; chaos; setnina; jihoafrické území. – **F.** Běloveská kyselka; dravec; otec; dravý pták; šlehaný pokrm; značka miliampéru. – **G.** SPZ Rokycan; autorita šitů; řecké písmeno; koupací nádoba; končetina; beznohý plaz. – **H.** Chemický prvek; dvorana; hudební nástroj; řezací nástroj; skryš zvěře. – **I.** Konec; část těla; nemoc rtu; panečku; divis. – **J.** Cikán; Cupido; stará zbraň; poučka (slovensky); roční období; Evropan. – **K. 2. díl tajenky.** – **L.** Eskymácký člun; značně; název aviváže; kopt; ugaritská bohyně.

SVISLE: 1. Opasek (zastarale); italské platidlo; lihovina z rýže. – 2. Předložka; pobřežní hráz; pryskyřice. – 3. Inicialy zpěvačky Csákové; bomba; rovněž (knižně); citoslovce údivu. – 4. Potok (nářečně); lesní bylina; lovkyně ústřic. – 5. Zavinění; násobeno; jehličnatý strom. – 6. Praměti; část z Fibichovy selanky; velký hustý les. – 7. SPZ Kolína; pouzdro na šipy; český literát; značka nobelia. – 8. Vojenský odvod; bájný švýcarský hrdina; domácí zvíře. – 9. Úder tágem; léčivá rostlina; kazit. – 10. Domácky Aida; pomoc (nářečně); Indiáni. – 11. Předložka; svatební květina; zničená loď; slovenská spojka. – 12. Část obce; vánoční ryba; SPZ Vsetína. – 13. Tropický mravenec; úder; mužské jméno. – 14. Šelmy; italská dáma; vzletný přednes. – 15. SPZ Pelhřimova; potomek; ženské jméno; hlas hýkavce. – 16. Dědičný základ; bojiště; bzučivý zvuk. – 17. Deset gramů; něžnost; čas (anglicky). – 18. Jeden i druhý; lahodný

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 3/2004: Dva lidé jsou vždy dva extrémní lásky.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
A																					
B																					
C																					
D																					
E																					
F																					
G																					
H																					
I																					
J																					
K																					
L																					

•pokrm; louda. – 19. SPZ Mělníka; treta; vysoký kopec; značka zinku. – 20. Starořecká pohřební oběť; moře na Měsíci; domácky Inka. – 21. Trutnovský podnik; český malíř; nicotnost (zastarale).

•Pomůcka: alela, Anat, item, time.

•PaedDr. Josef Šach

S díky za spolupráci



všem kolegům

Plány jsou jedna strana mince a realita ta druhá, někdy pořádně odlišná od té první. Nevěříte? Nabízím několik skutečností, se kterými jsem se setkal v poslední době v pražské podzemní dráze.

Jako každé ráno při cestě do práce nastupuji do metra a překvapí mě hlášení staničního rozhlasu, že v úseku Florenc – Černý Most je provoz metra dočasně přerušen. Okamžitě mě napadne, zase někdo skočil do kolejí. Dál jsem přemýšlel o tom, jak nejlépe překonat vyloučený úsek, abych se co nejrychleji dostal do práce. Tramvaje už Karlínem půlrok jezdí, a tak volba byla jednoduchá. Když jsem byl na druhém eskalátoru na Florenci, hlášení o přerušení provozu najednou nahradilo hlášení o tom, že je vše v pořádku a můžeme cestovat metrem. Škoda jen, že nepadlo slovo vysvětlení a omluvy. Zakrátko už hlášení o obnoveném provozu zmizelo úplně.

Dohru tato ranní příhoda měla ve vestibulu budovy v Sokolovské. Jeden z kolegů byl velmi rozlícen tím, že metro nejezdilo. Vstoupil do budovy o patnáct minut později než obvykle, a tak podle jeho slov musí odcházet z práce o tento časový úsek později...

Tento důvod nechápu. Pokud mu na konec pracovní doby navazovala nějaká další povinnost, mohl odejít, jak je zvyklý, a onu čtvrt hodinu v rámci pružné pracovní doby může napracovat v rámci měsíce kdykoli. Nechce se mi ani domýšlet, jak by dotýčný reagoval,

Příznivci kopané jsou už dlouhé týdny ve varu, i když počasí jaro dlouho nepřipomínalo. Fotbalová horečka bude s přibývajícím dnem stoupat, neboť se chystá kontinentální šampionát a čeští borci patří k favoritům na turnaji v Portugalsku.

Právě v době mistrovství Evropy se uskuteční i tradiční podnikové klání, fotbalový turnaj o pohár generálního ředitele. Již devátý ročník je naplánován na sobotu 19. června, tradičně do hostivařského areálu. Od 8 hodin budou na programu zápasy jednotlivých skupin a po třetí hodině odpoledne přijdou ke slovu souboje o konečné umístění.

Složení turnaje je stále stejné. Po dvou týmech bude zastupovat divize Metro, Elektrické dráhy



Foto: Martin Jágr

19. červen bude patřit fotbalu

a Autobusy, jeden tým postaví ředitelství a Střední odborné učiliště. Podle výsledků loňského ročníku se ve skupině utkají týmy ED I, ředitelství, Autobusy II a Metro II a ve druhé skupině změní síly družstva Středního odborného učiliště, Metra I, Autobusů I a Elektrických drah II.

Dosavadní historie fotbalového turnaje zná zatím pouze tři vítěze, a tak před většinou účastníků stojí velká výzva, prolomit vítěznou hegemonii Elektrických drah I a Středního odborného učiliště.

Domácí drželi pohár nad hlavou již čtyřikrát, zástupci nejmladší generace třikrát. Pouze v roce 1999 se radovalo Metro I.

V sobotu 19. června večer je na programu mistrovství Evropy duel Česko – Nizozemí, a tak čekání na klíčový souboj českých reprezentantů můžete vyplnit v Hostivaři aktivním pohybem nebo povzbuzováním vašich oblíbených.

Všichni jste srdečně zváni na fotbal do Hostivaře, občerstvení bude zajištěno! **-bda-**

METRO VLASTNÍMA OČIMA

kdyby mu vedoucí zadal náročnější úkol deset minut před koncem pracovní doby s termínem okamžitě. A co mají říkat řidiči tramvají či autobusů, kteří jedou do vozovny či garáže, těší se na konec pracovní doby, a najednou zůstanou v zácpě na déle než zmiňovaných 15 minut...

O několik dní později jsem vystupoval ve stanici Jiřího z Poděbrad, nedávno tam probíhala rekonstrukce stanoviště pracovníka u vstupu do stanice. Pro tento případ je jedno, zda se jedná o přepravního manipulantů či dozorců stanice.

Čekal jsem, jaká bude barva skla na tomto stanovišti. Je to už několik pátek zpátky, co jsme na stránkách podnikového měsíčníku psali o stanici Malostranská, kde jsme jedno z tmavých skel vyměnili za čiré, aby pracovníci u vstupu do stanic mohli lépe komunikovat s našimi klienty. Myslel jsem si, že v zavedené praxi pokračujeme i nyní. Zmýšlel jsem se. Stanovišti vládnou tmavá skla, která k případným dotazům cestujících veřejnost nevybízí. Pokud jsme chtěli jít cestujícím naproti, zdá se, že jsme zůstali na půli cesty, a to nemluvíme o prodeji jízdenek. O tom už jsme popsali stohy papíru...

Poslední zážitek se odehrál nedávno při cestě z práce.

Souprava zastavila ve stanici Karlovo náměstí a pro obyčejného cestujícího se dlouhé desítky vteřin nic nedělo. Souprava stála s otevřenými dveřmi, několik cestujících dobíhalo, ale stále nic. Jen ti pozornější si mohli všimnout ruchu v prvním voze. Vozový i staniční rozhlas o situaci mlčely. Nedočkavci se záhy vydali z metra.

Za chvíli se cestující začali ptát, co se děje. Důvod stání byl prozaický, jedna z cestujících zkolabovala, a tak strojvedoucí společně se staničním personálem dávali první pomoc a samozřejmě se čekalo na příjezd záchranky.

Netrvalo ani čtvrt hodinu, postižená žena byla vynešena z vozu, na nástupiště dorazili lékaři, strojvedoucí oznámil: „Můžeme pokračovat v cestě,“ a jelo se dál. Poděkování zcela jistě patří strojvedoucímu i staničním pracovníkům za rychlý zásah. Bohužel, jedna věc chyběla. Informace. Nikoliv od nich, ale třeba od dispečerů nebo někoho jiného, kdo může do staničního rozhlasu oznámit, co se děje. Cestující by důvod zastavení a stání zcela jistě pochopili, takto mohou o příčinách mimořádné události jen spekulovat...

Co ty na to?

Přeji samé dobré informace a příjemné Velikonoce. **-bda-**

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

Další pokračování nejstarší rubriky podnikového měsíčníku začneme omluvou. Panu Jindřichu Švarcovi jsme v minulém čísle uvedli pouze 11 let strávených u Dopravního podniku, zatímco on už je ve službách podniku 26 let. Panu Švarcovi se omlouváme a doplňujeme březnové oslavení, kteří nebyli uvedeni v minulém čísle.

V březnu 2004 oslavili 60. narozeniny:

Petr Hrdlička – A, garáž Klíčov (32),
Václav Petráň – ED, provozovna Hloubětín (16),
Josef Plíva – A, garáž Klíčov (32).

V dubnu 2004 slaví 60. narozeniny:

Vítězslav Bareš – M, sl. ochran. systému (29),
Václav Böhm – ED, odd. údržba a služby (27),
Jiří Bureš – ED, provozovna Vokovice (12),
Stanislav Cirman – A, garáž Kačerov (25),
Vladislav Čížek – A, garáž Kačerov (30),
Aleš Fořt – ED, odbor prov. dispečink (10),
Karel Hlaváč – ED, provozovna Hloubětín (37),
Václav Kliment – A, garáž Klíčov (43),
Jiří Maroušek – M, sl. ochran. systému (42),
Čeněk Polák – ED, provozovna Strašnice (24),
František Průša – ED, prov. vrchní stavba (34),

Čestmír Reis – ED, provozovna Hloubětín (25),
Petr Skočdopole – M, sl. technolog. zařízení (30),
Jan Soběslavský – A, garáž Klíčov (28),
Ladislav Stehlík – M, technický úsek (36),
Jan Szeder – M, sl. technolog. zařízení (26),
Josef Šlechta – ED, provozovna Kobylisy (12),
Miroslav Šťovíček – ED, provozovna Vokovice (28),
Milan Tomin – ED, provozovna měnirny (12),
Zdeněk Tůma – ED, provozovna Vokovice (38),
Zdeněk Vaverka – ED, prov. opravna tramvají (26),
Josef Vobr – A, garáž Klíčov (30),
Milan Vosátka – A, garáž Kačerov (21).

V dubnu slaví 50. narozeniny:

Jiří Barnet – ED, provozovna Motol (31),
Ladislav Bezchleba – M, sl. staveb a tratí (18),
Karel Blažek – A, garáž Klíčov (32),
Jiří Burgstaller – M, dopravní úsek (30),
Zdeněk Doležal – M, sl. ochran. systému (31),
Jozef Donoval – A, garáž Dejvice (10),
Josef Dotlačil – M, sl. technolog. zařízení (21),
Jiří Dvořák – M, dopravní úsek (11),
Václav Hájek – A, garáž Klíčov (16),
Eva Hylasová – R, odd. controllingu (30),

Václav Chlada – ED, prov. opravna tramvají (16),
Jiří Khun – A, garáž Kačerov (14),
Petr Matějček – A, garáž Řepy (28),
Petr Mikšovský – ED, prov. opravna tramvají (14),
Pavel Mikulecký – ED, provozovna Strašnice (24),
Jiří Nováček – ED, odbor technický (31),
Stanislav Partyka – M, sl. ochran. systému (16),
Jiří Paur – M, služba ochran. systému (26),
Jiří Pritz – A, garáž Řepy (10),
Jiří Sedmík – ED, provozovna Žižkov (18),
Rudolf Scholz – ED, provozovna Vokovice (25),
Josef Troják – A, garáž Dejvice (23).
Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtěli být zveřejněni) srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešli:

Pavel Beneš – ED, prov. opravna tramvají (43),
Jaroslav Černý – ED, prov. opravna tramvají (45),
Bohuslav Mařík – ED, prov. trakční vedení (41).
Všem děkujeme za práci vykonanou pro Dopravní podnik.

Vzpomínáme:

11. února 2004 nás ve věku nedožitých 59 let opustil pan Jiří Manda – A, garáž Řepy, který u DP pracoval 21 let.