

číslo **4**

duben 2007 / ročník 12 zdarma

DP KONT@KT



Rozhovor s novým generálním ředitelem
(04)

Patnáctá sezóna muzea MHD
(16)

Jak jsme hospodařili v roce 2006
(22)

Křížík je příkladem generacím
(26)

Změny

Petr Malík, šéfredaktor

Známe to všichni velmi dobře. Jsou situace, které změní náš den nebo i podstatně delší období pozitivním směrem nebo naprosto naopak. Náhle zazvoní telefon a vy nemůžete uvěřit volajícímu. Ať už volá zprávu dobrou nebo špatnou. V prvních několika vteřinách nechápete, co vám chce sdělit, až po chvíli pochopíte.



Změnou je i autobus v Revoluční ulici. Foto © Petr Malík

Pokud se jedná o změnu pozitivní, v tu chvíli se den rozzáří i když je venku tak, že by psa nevyhnal. Pokud nastane situace se špatnou zprávou, už je pro vás právě probíhající den jaksi zbytečný. V tu chvíli se začte rojit spousta otázek, ale odpovědi se nedostává. Je to život, a tak jednou jsi dole a jednou nahoře. Věřím, že i u vás převažují situace, kdy jste nahoře. Pokud se ohlédnou za tím, co nám přinesl poslední měsíc, tak mám pocit, že se nám po podniku opět rozšířila nervozita. Co za ní vězí? Již koncem února se v novinách objevila zpráva, že Dopravní podnik bude mít nového generálního ředitele. V tu chvíli se na plné obrátky začala spekulovat o tom, co to přinese, jaké změny nastanou, kdo zůstane na své pozici a kdo ji naopak bude muset opustit.

Moc změn generálního ředitele jsem za dobu svého působení u Dopravního podniku nezažil, ale podobné klima bylo před třemi roky, kdy začínal Transformační projekt. Také se na plné obrátky spekulovalo, co bude či nebude, jak se připravované změny dotknou toho konkrétního člověka. Jak Transformační projekt pokračoval, nervozity ubývalo. Teď se opět očekávají změny a já v jednom knihkupectví opět spatřil knihu „Kam se poděl můj sýr?“. Na začátku přeměny podniku v roce 2004 jsem si ji během několika desítek minut přečetl, neboť je to útlý výtisk malého formátu s poměrně velkými písmeny. Následně jsme úryvky uváděli na stránkách DP-KONT@KTu a vyvolali jsme tak poměrně rozsáhlou diskusi.

Knížku jsem si tehdy zakoupil a nyní jsem se do ní opět podíval. Vřele ji mohu doporučit každému a věřte, že se poté budete dívat na změny, které v životě přijdou, jinak než dosud. Možná také získáte pocit jako já, že každá změna je další životní výzva a má za úkol nás rozpochybovat k něčemu zatím neznámému.

Nyní už k dubnovému číslu. První dubnový den se tradičně po zimní přestávce otevírají památky, stejné je to i u Muzea městské hromadné dopravy ve Střešovicích. Nechte se zlákat k návštěvě reportáží Daniely Kočí a vzpomínkou Pavla Fojtíka. V polovině března to bylo 111 let, co začala jezdit Křížkova elektrická tramvaj Praha – Libeň – Vysočany. Chcete vědět, jak vzpomíná na pradědečka Čestmír Bárta? Připravili jsme s ním rozhovor o muži, který výrazně ovlivnil pražskou městskou hromadnou dopravu.

I když počasí si v těchto dnech rozmýšlí, zda se vydat zpátky k zimě nebo k létu, přinášíme přehled možností letní rekreace pro děti i dospělé, aby plánování léta dostalo konkrétní obrysy. Ať je pro vás duben zajímavou výzvou a nepřinese mnoho aprílových žertíků!



Obsah

Aktuálně
(03)Z podniku
(06)Metro
(11)Zajímavosti
(13)Tramvaje
(14)Téma na duben
(16)Odjinud
(21)Z podniku
(22)Zajímavosti
(26)Ptáte se
(28)Školní střípky
(29)Než vystoupíte...
(29)

Titulní strana: Muzeum MHD ve Střešovicích. Foto © Daniel Sitenský

DP-KONT@KT

List pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti | Sídlo redakce: Praha 2, Na Bojišti 5, č. dveří 531, telefon: 296 192 025, e-mail: malikp@dpp.cz
 Redakční rada: Ing. Zdeněk Došek (předseda), Ing. Jan Urban, Mgr. Milan Slezák, Nada Chrastná, Ing. Alena Vaňková, Ing. Marie Lásková, Bc. Jan Pospíchal,
 Ing. Michal Brunner a Mgr. Pavel Fojtík | Šéfredaktor: Ing. Petr Malík | Redaktorka: Bc. Daniela Kočí | Grafická úprava: MgA. Martin Procházka | Sazba: Hynek Pech
 Výroba: SOFIPRIN Praha | MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 | Uzávěrka tohoto čísla: 6. dubna 2007

Valná hromada měnila složení představenstva a dozorčí rady společnosti

-red-

V úterý 13. března zasedala Rada hl. m. Prahy v působnosti valné hromady Dopravního podniku hl.m. Prahy, akciové společnosti a projednávala materiál k personálním změnám v orgánech společnosti.

Funkční období členů představenstva a dozorčí rady je podle stanov společnosti čtyřleté a uplynulo dne 12. března 2007. Valná hromada v této souvislosti vzala na vědomí uplynutí funkčního období členů představenstva Dopravního podniku hl.m. Prahy, akciové společnosti Radovana Šteinerja, JUDr. Petra Hulinského, Ing. Tomáše Jílka, Ing. Vladimíra Řiháka, Ing. Václava Pomazala, CSc., Ing. Karla Matouše, Ing. Jana Heroudka a Petra Hány a šesti členů dozorčí rady (netýká se členů dozorčí rady volených zaměstnanci) Ing. Martina Hejla, Mgr. Rudolfa Blažka, prof. Ing. Petra Moose, CSc., Ing. Jiřího Kaňáka a Petra Zajíčka k 12. březnu a k 13. březnu 2007 odvolala z funkce člena představenstva ing. Petra Blažka a z funkce člena dozorčí rady ing. Jana Štrofa, jejichž funkční období neskončilo, neboť do svých funkcí byli zvoleni později.

Současně bylo zvoleno nové představenstvo a dozorčí rada pro nadcházející čtyřleté období, jehož složení vypadá následovně.

Představenstvo: Radovan Šteiner, David Vodrážka, Petr Hána, Hana Žižková, Antonín Weinert, Martin Dvořák, Tomáš Jílek, Miroslav Sklenář a Jan Heroudek.

Dozorčí rada: Rudolf Blažek, Ivan Bednář, Karel Březina, Petr Moos, Petr Zajíček a Tomáš Homola. Dalšími členy dozorčí rady jsou Jiří Čada, František Kadlec a Jiří Obítko, kteří byli zvoleni z řad zaměstnanců.

Představenstvo se v tomto složení sešlo v pondělí 26. března. První zasedání dozorčí rady se uskutečnilo ve středu 28. března a novým předsedou byl zvolen Rudolf Blažek.



Představenstvo projednalo

-red-

Představenstvo se v pondělí 5. března sešlo naposledy ve starém složení a kromě majetkoprávních záležitostí společnosti projednalo následující materiály.

Rozbor nehodovosti. Představenstvo bylo seznámeno s rozbohem nehodovosti za měsíce leden 2007 a únor 2007.

Zpráva o variantách zadání výběrového řízení na vymáhání pohledávek z přírůžek k jízdnému. Členové představenstva schválili seznam advokátních kanceláří, které budou osloveny s nabídkou na externího poradce pro organizování zadávacího řízení.

Informace o volbách do dozorčí rady z řad zaměstnanců. Představenstvo bylo informováno, že volba tří členů dozorčí rady z řad zaměstnanců proběhla v roce 2005, respektive v lednu 2006 prostřednictvím volitelů, kterým však již vypršel mandát. Nové volby z řad zaměstnanců mohou být v budoucnu realizovány dvěma způsoby, a to přímou volbou nebo nepřímou volbou prostřednictvím volitelů. Představenstvo vzalo předloženou informaci na vědomí a uložilo personálnímu řediteli projednat způsob volby členů dozorčí rady z řad zaměstnanců se sociálními partnery s tím, že představenstvo doporučuje volbu prostřednictvím volitelů.

Dále byli členové představenstva také informováni o aktuálním vývoji cash flow.

Dopravní podnik má nového generálního ředitele!

V pondělí 26. března se představenstvo sešlo v novém složení a kromě pravidelné agendy se zabývalo personálními otázkami.

Představenstvo opětovně zvolilo předsedou představenstva **Radovana Šteinerja**, radního hl. m. Prahy. Novým generálním ředitelem ustavilo **ing. Martina Dvořáka**, který se současně stal místopředsedou představenstva. Martin Dvořák se funkce generálního ředitele Dopravního podniku ujal 1. dubna 2007.

Tomáš Jílek od 1. dubna působí ve funkci ředitele pro strategický a investiční rozvoj.



Za úspěch považují dokončení restructuralizační fáze

-red-

Krátce po zasedání představenstva společnosti v pondělí 26. března jsme o krátký rozhovor požádali odcházejícího generálního ředitele Tomáše Jílka.

Pane řediteli, ve funkci generálního ředitele jste působil přibližně 2 roky, jak je hodnotíte? Co považujete za vaše úspěchy a co se naopak z vašeho pohledu nepovedlo?

Uplynulé 2 roky byly pro mě velkou zkušeností. Je pravda, že nastoupit do funkce generálního ředitele po zesnulém Milanu Houfkovi nebylo vůbec jednoduché, neboť on byl výjimečná postava novodobé historie Dopravního podniku. Proto jsem velmi rád, že se podařilo dokončit restructuralizační fázi transformačního projektu a přitom udržet sociální smír ve společnosti. Nemyslím, že bych v uplynulém období zažil nějaký významný neúspěch, nejvíc mě snad mrzí, že se nepodařilo realizovat optimalizační fázi transformace v dynamičtější tempu, a to jak v personální oblasti, tak analýzy nákladů činností, které by v případě výhodnosti mohly být zajišťovány dodavatelsky.

Co pro vás bude prioritou v nové funkci, ředitele pro strategický a investiční rozvoj?

Vzhledem k zaměření této pozice nebude to pro mě v zásadě nová oblast působení, neboť oblast strategie a investic jsem zastřešoval již v době, kdy jsem zastával funkci technického ředitele. Mojí prioritou bude zajistit dlouhodobou obnovu vozového parku, v současné době je zajištěna dlouhodobá obnova kolejových vozidel a já bych to rád rozšířil i na autobusy. Další neméně důležitou prioritou je optimalizace investičních zdrojů na obnovu a rekonstrukce kolejové sítě a to zejména sítě tramvajové.



Foto © Pavel Fojtík

Korektní a otevřené vztahy, efektivní provoz

Petr Malík

Třetí pracovní den ve funkci generálního ředitele se Martinu Dvořákovi překlápěl do poslední fáze, když jsme si s ním povídali o jeho představách o fungování Dopravního podniku a také o postřezích, které během několika desítek hodin ve funkci nasbíral.

Pane generální řediteli, gratulujeme vám ke zvolení. Co to pro vás znamená vést největší pražský podnik?

Nyní po několika dnech v operativě, to pro mě znamená stres, spoustu práce, zadávání úkolů, vysvětlování a reálnou absenci myšlenek nad tím, co to pro mě skutečně znamená a samozřejmě také absenci času.

Slyšeli jsme, že v prvních dnech po nástupu do funkce zůstáváte v práci dlouho.

Vzhledem k tomu, že si myslím, že začátek na novém pracovišti je klíčový, počítal jsem s tím, že v práci budu trávit dny a večery.

Jak jste vnímal Dopravní podnik v minulosti a jak ho vnímáte v prvních dnech, co jste jeho prvním mužem?

Teď si uvědomuji, když se mě ptáte, jaký pocit jsem měl při vyslovení slov dopravní podnik a veřejná hromadná doprava. Vnímám jsem to, jako něco naprosto samozřejmého, což si myslím, že je pro Dopravní podnik velkou vizitkou. Být pro Pražany v jejich každodenním životě samozřejmostí je velká věc.

Dneska ho vnímám trochu jinak. Uvědomuji si to, že jedna věc je to, s čím se setkávají Pražané a turisté, a druhá věc je to ohromné zázemí a obrovská struktura, která je za tím, co obyčejný člověk, při používání městské hromadné dopravy nevnímá a necítí.

Pohledy se tedy naprosto liší?

Určitě, jsou naprosto jiné než byly ještě před několika týdny.

Jak často v současnosti cestujete městskou hromadnou dopravou?

Před několika dny, ještě než jsem nastoupil do funkce, jsem potajmu jezdil a zkoumal. V prvních dnech po nástupu je to trochu jinak, jelikož ráno přijedu do práce a večer odjedu, tak paradoxně nastal opak. V posledních dnech jsem přestal používat městskou hromadnou dopravu, ale slibuji, že se ve velmi krátké době polepším.

Jaké byly vaše první kroky ve funkci generálního ředitele?

První kroky byly standardní. Seznámil jsem se s manažerským týmem, vydefinoval jsem manažerům své představy o fungování podniku a oni mě ve stručnosti seznámili s činnostmi úseků a jednotek. Převzal jsem každodenní operativu, které je relativně hodně a začal jsem zadávat úkoly na projektech, které jsou pro mě velmi důležité a klíčové, zejména věci týkající se stra-

tegického a investičního plánování a také transformačního projektu.

V minulosti jste působil v několika komerčních firmách, Dopravní podnik je akciovou společností, ale dost často je slyšet názor, že je jinou společností než běžná akciovka, jejímž cílem je zisk. Jaký je váš názor?

Já si myslím, že je to fatální omyl. Dopravní podnik je akciovou společností a jediný rozdíl je možná v tom, že jediným akcionářem je hlavní město Praha. Myslím si, že i pro Dopravní podnik musí platit základní principy komerčních firem nebo ekonomického myšlení, že musíme odvádět co nejvíce práce, při garantování maximální efektivity.

Teď ale nechci, aby mě někdo chytil za

slovo a říkal, vy nám chcete sáhnout na platy. Já říkám, každá taková věc má různé pohledy. To znamená, že musíme odvádět nejlepší službu, za co nejmenší peníze, ale neznamená to, že bychom chtěli mít nespokojené zaměstnance, které bychom tlačili do nerealistických platových parametrů.

Když mluvím o co nejnižších nákladech, tak mám na mysli primárně maximálně efektivní fungování při zachování toho, co v pracovním životě vyznávám, a to je snaha o spokojenost zaměstnanců se svým zaměstnavatelem a s prostředím, ve kterém pracují.

Několikrát jsme zaslechli argument, že se Dopravní podnik nestará dobře o své zaměstnance. Jaký je váš názor?

Dopis zaměstnancům

Vážená kolegyně, vážený kolego,

jsem velice rád, že mám příležitost, abych Vás jako nový generální ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti vůbec poprvé oslovil a poděkoval Vám za dosavadní práci. Současně bych Vám chtěl tímto dopisem podat ruku při řešení našich, dnes už společných vizí i problémů.

Dopravní podnik se řadí k největším zaměstnavatelům v České republice a mně, jako novému generálnímu řediteli, velice záleží na tom, aby téměř 12 600 lidí, kteří denně pracují na jeho pověsti, mělo dobré podmínky. Řada z vás si možná položí stejnou otázku: Proč jdu řídit Dopravní podnik, když nejsem dopravák?

Rád bych proto odpověděl, že nejdu řídit pouze dopraváky, ale zejména jednu z nejvýznamnějších firem v České republice, která se chlubí ročním obratem kolem 13 miliard korun. Pracovat pro takovou firmu se špičkovými zaměstnanci je proto pro mě čest a současně velká výzva. Chci nabídnout společnosti, jejím zaměstnancům i klientům své dosavadní znalosti a zkušenosti.

Jak jistě víte, spolu s důvěrou jsem od představitelů pražského magistrátu dostal i úkol pokračovat ještě intenzivněji v přeměně Dopravního podniku v moderně fungující a efektivně hospodařící společnost. Tento logický požadavek vlastníka, jenž každý rok dotuje zhruba dvě třetiny našeho rozpočtu, vyvolal určitou nervozitu. Dostaly se ke mně dokonce hlasy, že chystám plošné propouštění. To bych chtěl důrazně odmítnout! Změny v řízení a fungování tak významné firmy, jako je Dopravní podnik, jsou zejména o zjednodušení procesů a o využívání nových příležitostí a odstranění činností, které přímo nesouvisí s naší hlavní funkcí. Očekávám, že Dopravní podnik bude i nadále stát o kvalitní zaměstnance, kteří pracují zejména v profesích, jež přímo souvisí s přepravou cestujících.

Jsem přesvědčen, že je fér, když všichni budeme sledovat jeden společný cíl. A tím je prosperující Dopravní podnik, jenž bude cestujícím poskytovat komfortní služby a svým zaměstnancům zajímavé pracovní podmínky. To nejsou jen slušné finanční výdělků, ale také řada dalších hmotných i nehmotných výhod včetně toho, že budete pyšní na to, že pracujete právě v pražském Dopravním podniku. Ve službách platí více než dvojnásobně staré heslo: spokojený zaměstnanec = spokojený zákazník.

Jak už jsem zmínil, mým cílem je celkově zjednodušit a zefektivnit řízení naší společnosti. Aby se nám jednodušeji a úspěšněji pracovalo, musíme spolu více mluvit. Počet zaměstnanců Dopravního podniku by vydal na menší okresní město a není nic horšího, než když jeho obyvatele zachvátila panika vyvolaná pavlačovými drbnami, které disponují „zaručenými informacemi“. Proto bych chtěl od počátku věnovat část své pracovní doby přímým kontaktům s Vámi. V příštích dnech plánuji navštívit hlavní provozy a osobně pohovořit alespoň s některými z Vás. Stálou zpětnou vazbu ze strany zaměstnanců považuji za významný impuls pro práci celého vedení firmy. Proto Vám v nejbližší době představíme možnosti, jak se na nás budete moci v případě potřeby přímo obrátit. Počítám i s tím, že každý měsíc část svého pracovního dne vyhradím pro každého, kdo se se mnou bude chtít osobně setkat.

Vážená kolegyně, vážený kolego, děkuji Vám za čas, který jste věnoval(a) tomuto dopisu. Pevně věřím, že se nám společnými silami podaří vybudovat z pražského Dopravního podniku jednu z nejlépe fungujících firem v České republice. Těším se na naši spolupráci!

S pozdravem



Martin Dvořák,
generální ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

Musím konstatovat velmi přímočaře, že jsem se zatím ve své profesní kariéře nesetkal s firmou, kde by zaměstnanci měli tak velké sociální jistoty a vymoženosti jako v Dopravním podniku.

Můžete v krátkosti představit své vize, se kterými jste přišel do Dopravního podniku?

Představ a vizí je více. Samozřejmě se budou měnit a upravovat v průběhu času, jak se budu blíže seznamovat s provozem a jak budu sbírat náměty a myšlenky. Pevně doufám, že budu sbírat náměty a myšlenky ze všech úrovní a pater firmy a provozu. Myšlenková pestrost a diskuse, byť je i ostřejší, dokáže dovytvořit strategii a vizi.

Moje elementární představy jsou relativně jednoduché. Nyní je jasnou prioritou zaměřit se na vnitřek firmy a podívat se na to, jestli firma, tak jak funguje uvnitř, pracuje správně. Teď nechci mluvit jen o optimalizaci, která je velmi důležitá, ale například jestli firma správně funguje ve vnitřní komunikaci, ať už mezi úseky, odbory, odděleními nebo i jednotlivci. Po několika málo dnech mám pocit, že vnitřní komunikace moc dobře nefunguje.

Krátce poté, co se rozšířila zpráva, že se právě vy stanete příštím generálním ředitelem, se podnikem rozšířila určitá nervozita. Je důvod k obavám z dalšího vývoje nebo je to jen tradiční česká obava z nového kroku?

Ve všech svých vyjádřeních jsem byl maximálně opatrný. Vnímám, že se vytváří spousta spekulací a fám, proč přicházím, jaký mám úkol a co všechno mám udělat a zlikvidovat. Samozřejmě to není pravda. Přicházím, abych nedělal žádná ukvapená a nelogická rozhodnutí. Přicházím, abych udělal a realizoval představu, kterou mám a pevně věřím, že ji má i hlavní akcionář. Dopravní podnik by měl mít dlouhodobou vizi a perspektivu, což logicky má. Dále by měl obhájit pozici, kterou dnes má a ještě by ji měl posílit. Veřejná doprava by se měla stát ještě atraktivnější a ještě významnější samozřejmostí pro každodenní život obyvatel a návštěvníků města. Zároveň musí být fungování firmy na optimální úrovni.

Televize Prima se za vašeho působení stala obávanou štikou v našem mediálním „rybníce“ a dokázala zatápnout své konkurenci. Máte stejný cíl i s Dopravním podnikem?

Dopravní podnik má jednu unikátní výhodu, že ta jeho konkurence je trochu jiná. Proto jsem mluvil o obhájení pozice, aby Dopravní podnik spíše kvalitou svých služeb přesvědčil Pražany o tom, že městská hromadná doprava je velmi dobrým a zajímavým konkurentem automobilové dopravy. Fungování a řízení firmy v ryze konkurenčním prostředí má trochu jiné priority.

Dopravní podnik je specifický nejen tím, že je ze sta procent vlastněn městem, ale také tím, že zajišťuje činnost, která je na daném území relativně unikátní a v pod-

statě nemá přímého konkurenta, ale to neznamená, že by neměl být neustále soustředěn na kvalitu poskytovaných služeb.

V předchozích rozhovorech jste se zmínil, že je pro vás důležitá komunikace se zaměstnanci. Jaké nové prvky chystáte aplikovat?

Mám pocit, že když v nějaké firmě pracuje víc než 12 tisíc lidí, vzniká vždy spousta fám a takzvaně zaručených informací a dezinformací. Tuto zkušenost mám i z daleko menších kolektivů.

Zaměstnanci na všech úrovních by se měli podílet na společné vizi komunikace a měli by mít zájem diskutovat a vyjadřovat své názory. Zejména by neměli mít obavy tyto názory vyslovovat, byť by to byly názory kritické. Potom je to také o odpovědnosti a hrdosti managementu, aby se nebál reagovat a odpovídat na kritické dotazy. Je to svým způsobem určitý kontrolní mechanismus manažerské práce.

To je jedna strana mince a druhá je, že v takto velké firmě se najde spousta pracovníků bez ambicí kariérního růstu, ale s bezpočtem velmi dobrých nápadů a námětů, které mohou zlepšit provoz a fungování. Nejen zlevnit, ale záměrně říkám zlepšit a v konečném důsledku to může být mnohem levnější než najímat bezpočet hodně drahých konzultantských firem, které s těmito myšlenkami také přijdou. Proč, ale tyto náměty nečerpají prioritně od vlastních zaměstnanců?

Víme, že se také chcete vypravit mezi zaměstnance přímo do terénu, kdy se tak stane?

Chci už příští týden, zítra (tj. ve čtvrtek 5. dubna – poznámka autora) mám schůzku s odbory a v novém týdnu (od 10. dubna – poznámka autora) mám už domluvené schůzky v depech a garážích. V prvním kole bych chtěl takto na osobní bázi komunikovat se zaměstnanci a ve druhém bych chtěl vytvořit pravidelný cyklus a mechanismus komunikace se zaměstnanci na všech úrovních. Zaměstnanci by měli mít šanci poslat mi e-mail, jednou měsíčně by měli mít šanci zavolat mi nebo se s mnou osobně setkat, případně i s mými ostatními kolegy.

Co chcete konkrétně změnit na způsobu a kvalitě přepravy?

Všichni mi tuto otázku pokládají, ale to není o jedné velké myšlence a o nějaké

zásadní revoluci. Je to o souboru mnoha a mnoha maličkostí, které budeme průběžně navrhovat a věřím, že také realizovat. Nyní přidám několik příkladů. Často slyším o tom, že by mělo být více nízkopodlažních vozidel a bezbariérových přístupů do metra. Dále si myslím, a je k tomu velký prostor, abychom zkvalitnili a zkulturnili prostředí dopravních prostředků, ale i přestupních míst, kde lidé tráví čas zejména při čekání. Jednou z velkých priorit je bezpečnost v dopravních prostředcích, na kterou často slyším stížnosti.

Politici, když nastupují do nových funkcí vyžadují 100 dní hájení. S čím vy budete spokojen po sto dnech ve funkci?

Já sto dní hájení vyžadují pouze částečně, jen v případech dovytvoření si názoru na některé klíčové názory a stanoviska. Uvedu příklad. Když se mě někdo zeptá, co je prioritnější z hlediska investic, zda trasa metra D nebo dobudování dopravního spojení na letiště nebo budování ještě většího počtu protažení současných tratí metra, tak odpovídám, zatím mám názor spíše na základě pocitů, nikoliv na základě relevantních dat a podkladů. Potřebuji si ten názor dotvořit, a to těch 100 dní bude trvat.

Vzpomenete si na nějakou příhodu z městské hromadné dopravy, ať už v Praze nebo v zahraničí, která se vám vryla do paměti?

Poměrně často, několikrát za rok, jsem cestoval do Londýna, a tak si pamatuji, že bylo poměrně obtížné dostat se levně a včas bez dopravních komplikací z letiště Heathrow do centra. Taxíky byly neskutečně drahé a cesta s nimi zabrala více než hodinu. Před několika lety byl postaven tzv. Heathrow expres a bylo zajímavé sledovat, jak všichni cestující bez rozdílu začali využívat tento spoj, který je nesmírně komfortní a příjemný. Cesta s ním trvá přibližně 15 minut. Je to výsledek dobrého obchodně-marketingového tahu.

Vaše pracovní vytížení je velké, v práci trávíte hodně času. Jak nejlépe relaxujete a jak se udržujete v potřebné kondici?

Mám jeden problém, když hodně pracuji tady v kanceláři, tak také hodně jím a docela tloustnu. V kondici se udržuji především za hezkého počasí. Když mám čas, chodím na brusle, jezdím na kole, občas si jdu zacvičit a jsem hodně venku.



Martin Dvořák se 12. srpna 1970 narodil v Brně, dětství prožil v Praze a ve Varšavě.

V roce 1988 začal studovat na Vysoké škole ekonomické, obor zahraniční obchod. Vysokou školu dokončil v roce 1993. Profesní kariéru zahájil ve firmě InterCom. Následně rok a půl působil jako ředitel divize marketingu Barum Continental. Dva roky strávil v Českém Telecomu. V listopadu 2000 se stal generálním ředitelem televize Prima. Po vstupu švédské skupiny Modern Times Group (MTG) koncem roku 2006 do televize Prima došlo ke změnám ve vedení.

Martin Dvořák zůstal v představenstvu televize Prima ve funkci místopředsedy. Zároveň začal pracovat jako odborný konzultant pro oblast elektronických komunikací a médií v občanském sdružení eStat.cz – Efektivní stát, které si klade za cíl zeštíhlení státní správy. Od 1. dubna je generálním ředitelem Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

Pracovní úrazy v minulém roce

Ing. Jana Janatková, vedoucí oddělení BOZP

Pracovní úrazovost je opakovaně sledovaným ukazatelem ve vztahu ke zdravotní způsobilosti zaměstnanců a do jisté míry promítá úroveň bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v podniku. Skutečností, proč píší uvozující slova „do jisté míry“ je fakt, že pokud bychom pohlédli pouze na čísla bez vazby na zdroje a příčiny úrazů, mohl by být vyvozen nesprávný úsudek o úrovni technického a hygienického zabezpečení podniku z hlediska BOZP.

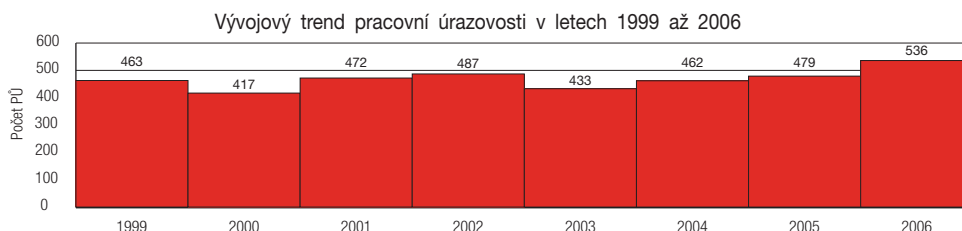
Pojem „pracovní úraz“ je judikaturou charakterizován jako porušení zdraví, které bylo zaměstnanci způsobeno nezávisle na jeho vůli krátkodobým, náhlým a násilným působením zevních vlivů při plnění pracovních úkolů nebo v přímé souvislosti s nimi. Pro vlastní úrazový děj je typická jeho neočekávanost, neboť k úrazu dochází:

1. náhlým působením zevních sil (například pádem břemena na zaměstnance),
2. působením vlastní tělesné síly (např. zakopnutí, upadnutí),
3. působením chemických nebo jiných látek, s nimiž zaměstnanec přichází v pracovním procesu do styku (např. poleptání kyselinou, úpal apod.).

Sám zákon č. 20/1966 Sb., o péči o zdraví lidu, v platném znění, hovoří o nutnosti každého z nás žít zdravě a vyvarovat se vlivů škodlivě působících na jeho zdraví, nemluvě o potřebě napomáhat dobrému vývoji zdraví svých spoluobčanů, a proto aktivně přispívat k vytváření zdravých podmínek a zdravého způsobu života a práce. Než se dostanu k jádru samotného výkazu pracovní úrazovosti za rok 2006, každý sám za sebe můžete zhodnotit, nakolik věnujete pozornost své fyzické a duševní kondici, jak moc pečujete o své tělo i mysl, abyste mohli odpovědně přistupovat ke své práci a také vlídnému jednání se spolupracovníky. Provázanost fyzické a duševní pohody je nepopíratelná a její stav je jedním ze spouštěcích mechanismů při vzniku pracovních úrazů. (viz tabulka 1) Pracovní úrazovost zaznamenala v průběhu roku 2006 při zanedbatelném snížení počtu zaměstnanců (o 0,11 %) nárůst o alarmujících 11,9 %. Četnost pracovních úrazů se tak zvýšila o celých 12 %. Přestože nedošlo ke změně povahy pracovních úrazů, průměrný počet zameškaných kalendářních

dnů na 1 pracovní úraz se zvýšil o dalších 12,8 % ve srovnání s předchozím rokem 2005.

Srovnávací tabulka a graf za léta 1999 až 2006 ukazují v pracovní úrazovosti na mírný, trvale rostoucí trend, o meziročním nárůstu v průměru o 2,3 %. Ze srovnávací tabulky je taktéž možné vyčíst, že stejně tak jako trvale narůstá četnost pracovních úrazů, roste i jejich závažnost, kterou se rozumí nárůst doby léčení jednotlivých pracovních úrazů, byť nedochází ke změně povahy pracovních úrazů. Vzhledem k povaze většiny pracovních úrazů, kterými jsou mimo přibližně 5 % drobných zlomenin různá pohmoždění bederní páteře, kolen a kotníků v důsledku neopatrné chůze, uklouznutí, či zakopnutí, zůstává otázkou, proč se doba léčení prodlužuje, když nedochází ke změně povahy pracovních úrazů? Příčiny jsou zřejmé – zprůsňení požadavků na zdravotní způsobilost, delší doba regenerace organismu, vysoká rizikovost některých činností (lékař by znal zaměstnavance práce způsobilým pro jinou činnost než pro tu, u které je zhodnoceno vysoké riziko zátěže organismu a z toho vyplývající nebezpečí dalších komplikací – např. u řidičů MHD), systém dávek sociálního zabezpečení (týká se zejména zaměstnanců s nízkým příjmem) apod. K tomu je nutno připočítat postupné sladování předpisů EU a jejich aplikaci do našeho právního systému. Teprve další roky ukáží, zda se již vývoj v problematice doby léčení ustálil



nebo bude pokračovat vzestupný trend. Nastavení zdravotního stavu jako jednoho ze základních ukazatelů při nástupu do Dopravního podniku zejména na rizikové pracovní činnosti vyžadující perfektní zdravotní způsobilost, bude nezbytné u nových zaměstnanců nebo při změně pracovního zařazení či pracovních podmínek u stávajících zaměstnanců v budoucnu ještě více zohlednit.

Podrobnější analýza pracovních úrazů rozkryla dlouhodobě pokles pracovní úrazovosti u „ostatních dělnických profesí“, stejně tak jako u „technicko-hospodářských zaměstnanců“. Naopak k zanedbatelnému nárůstu pracovní úrazovosti za poslední

sledované období došlo u „opravářů kolejových vozidel“ a „řidičů autobusu“. Následující tabulka zřehledňuje míru cizího úmyslného zavinění při vzniku pracovních úrazů. Máme na mysli napadení řidičů, přepravních kontrolorů i jiných zaměstnanců DP. V uplynulém roce došlo k poklesu počtu napadení u přepravních kontrolorů o 21,7 % a u řidičů autobusů naopak k nárůstu o 20 %. Pracovní úrazy tohoto charakteru tvoří 7,8 % všech odškodňovaných úrazů, což je v procentuálním srovnání s uplynulým rokem při zohlednění aktuálního počtu pracovních úrazů o 2 % méně.

	Rok 2005		Rok 2006	
	Počet PÚ	z toho napadení	Počet PÚ	z toho napadení
Přepravní kontrolori	46	23	34	18
Řidiči BUS	161	10	195	12
Řidiči TRAM	109	13	107	12
Ostatní	163	1	200	0
Celkem	479	47	536	42

Nejvíce pracovních úrazů se pravidelně odehrávalo v první půli pracovní doby, nejčastěji mezi 6. a 10. hodinou ranní. Tento stav, pokud jde o časový snímek dne, je při srovnání s předchozími léty setrvalý. Prvenství, pokud jde o roky strávené u podniku, držela v uplynulém roce skupina zaměstnanců s dobou praxe 10 až 20 let, i když hned druhé místo zaujímá tradičně

skupina zaměstnanců s dobou praxe 5 až 10 let. Věkový průměr rizikové skupiny zaměstnanců, vezmeme-li v potaz četnost úrazů, je mezi 50. a 60. rokem. I v tomto případě jde o dlouhodobý stav. Zůstává otázkou, jak zastavit nebo alespoň uvést do stagnace tyto narůstající hodnoty. Statistika dále prozrazuje, že při aktuálním počtu mužů, tj. 10 545 mužů, připadl v uplynulém roce 1 PÚ na 21 mužů, při aktuálním počtu 1965 žen připadal 1 PÚ na 58 žen. Ve srovnání s rokem 2005 tak došlo u mužů k poklesu počtu mužů na 1 PÚ o 16 %, u žen k nárůstu počtu žen na 1 PÚ o 41 %. To znamená, že i v posledním sledovaném období se pracovní úrazovost u mužů opakovaně zvýšila, kdežto u žen došlo naopak k výraznému snížení pracovní úrazovosti.

Nejčastějším zdrojem pracovních úrazů jsou „pády na rovině, z výšky, do hloubky, propadnutí“. Tvoří z celkového počtu pracovních úrazů za sledované období 45 %

Tabulka 1	Počet pracovních úrazů za jednotlivé roky							
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Celkem PÚ	463	417	472	487	433	462	479	536
Četnost PÚ	3,69	3,33	3,72	3,81	3,34	3,61	3,82	4,28
Závažnost (%)	41,68	47,83	42,57	48,06	54,82	42,94	62,35	70,33



případů. Velmi často se jedná o zlomeniny, pohmožděná kolena, kotníky a ruce v důsledku uklouznutí nebo zakopnutí s obvyklým následkem pádu. U necelé třetiny (28 %) PÚ je zdrojem „materiál, břemeno, předmět“, kdy dochází při zvedání břemen (včetně plošin pro invalidy), přestavování výhybek stavěcím klíčem, zvedání víka motoru autobusu apod. k pohmoždění převážně zad, ale i rukou a nohou. Zlomeniny tvoří v roce 2006 necelých 5 % všech pracovních úrazů, což představuje výrazné zlepšení v této oblasti, neboť dochází k poklesu těchto případů o 100 %.

Nejčastějšími příčinami pracovních úrazů jsou běžná neopatrnost zraněného a nepředvídatelné riziko práce. Běžná neopatrnost není klasifikována jako lehkomyšlné jednání, proto je běžně odškodňována. Jedná se o případy vesměs spojené s chůzí, tzn. zakopnutí, uklouznutí, upadnutí, podvrtnutí, špatné našlápnutí atd. Nepředvídatelným rizikem práce jsou myšleny případy napadení druhou osobou nebo náhle zvýšené pracovní riziko vyplývající např. ze zvýšené svalové zátěže, fyzikálních jevů atd. Skutečnost, že téměř 99 % všech příčin tvoří „nepředvídatelné riziko práce nebo selhání lidského činitele“ a zblýlé

procento „jiný, blíže nespecifikovaný důvod“ ukazuje na vysokou úroveň zabezpečení podniku v oblasti BOZP i pracovní kázně zaměstnanců.

Rozdělení položek při odškodnění pracovních úrazů	Částka (Kč)
Náhrada po dobu pracovní neschopnosti:	13 087 161
Náhrada po skončení pracovní neschopnosti („renta“):	8 143 334
Náhrada při úmrtí, platby pozůstalým	110 892
Bolestné	1 158 410
Účelně vynaložené náklady při léčení pracovního úrazu	34 596
Ztížení společenského uplatnění	300 000
Věcná škoda	1 113
Celková částka	22 835 506

Vzhledem k trvalému růstu nákladů na pracovní úrazy si dovoluujeme zveřejnit faktické částky, které byly vyplaceny při odškodňování pracovních úrazů v roce 2006. V případě, že podnik není viníkem pracovního úrazu, postupuje se dále celá věc k refundaci a vyplacení náhrad pojišťovně Kooperativa, a.s., u některých úrazů s datem do 31. 12. 2005 pak také České pojiš-

tovně, a. s. Aby byla představa nákladů na pracovní úrazy úplná, je třeba uvést skutečnost, kolik podnik zaplatil na zákonem pojištění odpovědnosti za škodu při pracovním úrazu nebo nemoci z povolání. Tato částka činila 30 387 326 Kč za rok 2006. Tyto náklady na pracovní úraz jsou poměrně snadno vyčíslitelné a odrážejí jen část skutečných nákladů na pracovní úrazy, protože je třeba zohledňovat i skutečnost, že pracovní neschopností poškozeného zaměstnance je tak podnik nucen, zvláště pak dopravní provozy, zajistit náhradu práce neschopných zaměstnanců, a tím dochází k nárůstu mzdových nákladů v důsledku vzniku pracovního úrazu.

Nejvíce úrazů vzniká při chůzi na konečných stanicích při kontrolách vozidel, dále při chůzi k ručnímu stavění výhybek, při vlastním stavění výhybek, při chůzi na sociální zařízení, při chůzi ze schodů a do schodů. Znamená to, že chůze jako taková patří v našem podniku k rizikovým činnostem. Vzhledem k nemožnosti technicky či organizačně odstranit tyto zdroje pracovních úrazů, zůstává úkolem oddělení BOZP, ale i vedoucích zaměstnanců, nejen při pravidelných školeních BOZP, vychovávat v lidech pocit vlastní zodpovědnosti za své zdraví a apelovat na zvýšenou pozornost nejen při chůzi, ale i při všech ostatních činnostech prováděných v rámci pracovní náplně. Je tedy nutno dodržovat zásady bezpečnosti a používat ochranné pomůcky a tím co nejvíce eliminovat počet úrazů.

Více se o pracovní úrazovosti za rok 2006 můžete dočíst na intranetové adrese: <http://authors/BOZP/nabídka%20PÚ.htm>.



Personální audit a propouštění

Text a foto: David Brejcha

O aktuální situaci okolo personálního auditu a možného propouštění jsme si povídali s personálním ředitelem Jaroslavem Ďurišem.

V některých médiích se objevila informace, že Dopravní podnik bude po svém personálním auditu propouštět velké množství svých zaměstnanců. Můžete současnou situaci v podniku blížeji vysvětlit?

O tomto tématu se velmi dlouho hovoří a pro nás i naše zaměstnance je to záležitost velice citlivá. Úspěšně nastartovaný Transformační projekt probíhá již třetím rokem. Před začátkem auditu se čísla týkající se snižování stavu zaměstnanců dlouhodobě diskutovala. Nedávno skutečně vyšel v Mladé frontě DNES článek, který se této problematice věnoval a odvolával se na právě probíhající personální audit. Slůvko „probíhající“ bych chtěl ale zdůraznit. Redaktor zmiňovaných novin totiž infor-



mace o auditu zformuloval tak nešťastně, že vyvolal dojem, jakoby byl personální audit už prakticky hotový a závěry v něm uvedené byly definitivní. Ani jedno přitom není pravda.

Chci proto tímto všechny zaměstnance uklidnit. V tuto chvíli platí údaje, které už dva a půl roku prezentujeme jako cíl a nedílnou součást Transformačního projektu.

Proč byl vlastně tento personální audit zadán?

Zadání personálního auditu vzešlo z rozhodnutí hlavního města Prahy, které je i vlastníkem DP. Jeho cílem je posoudit dosaženou úroveň Transformačního procesu. Samozřejmě může být zároveň i výstupem jeho dynamiky, protože finanční a strategický plán, který máme schválený, plníme. Předpokládáme tedy, že v průběhu let 2005 až 2009 opustí postupně Dopravní podnik zhruba 1 000 lidí. To je ale již delší dobu známý údaj.

Nicméně až v momentě, kdy budou výsledky personálního auditu na stole (jinak by to ani nemělo smysl), budeme o něm moci vést velmi podrobnou a odbornou diskusi se sociálním partnerem, to znamená s odbory. To je velmi důležité. Odbory budou do celého procesu posuzování výsledků personálního auditu aktivně zapojeny.

Takže vy oficiální výsledky auditu dosud neznáte?

První dílčí výsledky by měly být k dispozici na konci dubna.

Jakou formou tedy bude k případnému snížování zaměstnanců docházet?

V Dopravním podniku probíhá postupné snížování stavu zaměstnanců již třetím rokem. Když jsme začínali transformační projekt na konci roku 2004, tak jsme měli téměř 13 tisíc zaměstnanců. V současné době se jejich počet pohybuje na hranici 12,5 tisíce.

V průběhu posledních dvou let jsme snížili stav zaměstnanců přibližně o 500. Uvidíme, co nám ukážou výsledky personálního auditu, musíme počítat s tím, že mohou být i razantnější.

Jak v tomto případě dochází k plnění kolektivní smlouvy?

V průběhu celého náročného kolektivního vyjednávání na rok 2007 byla zaměstnavatelem jasně deklarována nutnost hledání vnitřních zdrojů na pokrytí mzdového nárůstu, což obnáší i dosažení progresivnějších úspor v personálních nákladech. Kolektivní smlouva je uzavřena na dobu určitou s účinností od 1. ledna 2007 do 31. ledna 2008 v souladu s novým zákoníkem práce.

Dopravní podnik letos obdržel prestižní cenu Fair play. Za co konkrétního to bylo?

Dopravní podnik byl opravdu jednou z šesti vybraných českých firem, který obdržel cenu Fair play. Velmi si toho vážíme a považujeme to za významný projev uznání naší firmě. Cenu udílí Etické fórum a její podstata je založena na dodržování právního prostředí ve firmě a zachování etických norem v podniku. V našem případě byla vyzdvížena i velmi dobrá úroveň partnerského vztahu s odborovými organizacemi a ekologické chování.

Můžete tedy zaručit, že i další snížování počtu zaměstnanců v Dopravním podniku bude ve stylu Fair play?

Určitě. Vždyť už jsem zmínil fakt, že jsme za celé ty dva roky restrukturalizačního či transformačního procesu při propouštění zaměstnanců nepřekročili hranici 500 lidí. Přestože i nadále půjdeme právně jasnou a přímočarou cestou, budeme v maximální možné míře citliví. Rozhodně u nás nebude docházet k nějakému masivnímu propouštění. Budeme se striktně držet citlivého sociálního řešení, který považujeme za seriózní přístup ke všem našim zaměstnancům.

Děkuji za rozhovor.



Stav a nábor řidičů autobusů v roce 2006

Ing. Karel Holejšovský,
jednotka Provoz Autobusy

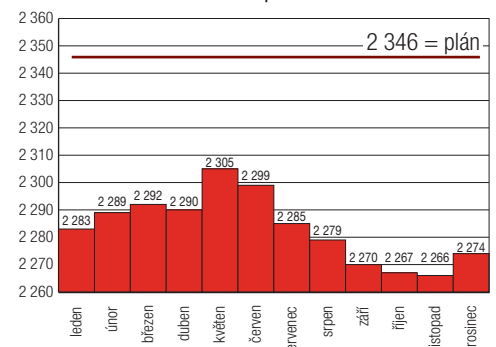
Ve vazbě na objemy zabezpečovaných výkonů v autobusové dopravě byl na období roku 2006 stanoven plánovaný stav 2 346 řidičů autobusů. Na začátku roku 2006 ve stavu chybělo přibližně 60 řidičů, čemuž byl přizpůsoben nábor a zabezpečování kurzů pro nové řidiče.

Do května 2006 bylo zabezpečování a příprava nových řidičů vcelku úspěšná, čemuž odpovídal i jejich postupný nárůst. V květnu 2006 jsme měli k dispozici 2 305 řidičů, což byl největší počet dosažený v průběhu celého roku.



Úspěšnost nábory nových řidičů silně poklesla v období červen až říjen 2006, což se projevilo v silném poklesu jejich stavu. Nejnižší stav řidičů nastal v období říjen až listopad 2006, kdy jsme měli k dispozici „pouze“ 2 266, resp. 2 267 řidičů, což bylo 66, resp. 67 řidičů pod plánovaným stavem. Od prosince 2006 se podařilo zabezpečit nepatrné zlepšení nábory i nárůstu počtu řidičů. K začátku roku 2007 jsme měli k dispozici 2 283 řidičů, což je více než 60 řidičů pod plánovaným stavem. Úspěšnost nábory nových řidičů loni nebyla velká, vzhledem i k nepříznivým podmínkám na trhu práce, a pohybovala se průměrně pod hranicí 50 %. Přesto bylo v roce 2006 do kurzů v souhrnu zabezpečeno 201 uchazečů, úspěšně tyto kurzy ukončilo celkem 197 řidičů, kteří návazně posílili stavy řidičů na jednotlivých provozovněch. Stav a problematika nábory nových řidičů byly také obsahem jednání vedeného personálním úsekem, na němž byly dohodnuty některé úpravy podmínek nábory, které by měly posílit jeho úspěšnost. Jednou z nich bylo například upuštění od požadavku předchozí dvouleté praxe v řízení nákladních vozidel, což bylo nyní uplatňováno nad rámec požadavku zákona. Začátkem března 2007 není naplněn plán počtu řidičů o 90 řidičů v hlavním pracovním poměru, což představuje měsíční

Průměrný počet Ř-BUS v období leden–prosinec 2006



pracovní fond řádově ve výši 16 tisíc hodin. Tento rozsah je v provozu suplován z podstatné části i dražší přesčasovou prací a také na základě dohod o pracích konaných mimo pracovní poměr.



Jak se daří naplňovat stav řidičů tramvají

Ing. Jan Šurovský, Ph.D.

Jednotka Provoz Tramvaje (JPT) již existuje více než dva roky. Její hlavní oporou jsou řidiči tramvají. Dopravní podnik a zejména některé jeho provozovny se v minulosti potýkaly s dlouhodobým nedostatkem řidičů, který byl většinou řešen přesčasovou prací a značným využitím řidičů – brigádníků.

Při vzniku JPT, tj. 1. ledna 2005 byla situace následující: ve stavu celkem 1 220 kmenových řidičů a 411 brigádníků. Přesčasová práce byla v objemu 21 082 hodin za leden 2005. Výraznějším nedostatkem v té době trpěly provozovny Strašnice (stav 153 řidičů) a Vokovice (156 řidičů). V těchto vozovnách došlo v roce 2005 k výraznému nárůstu počtu řidičů, a tak k 1. lednu 2006 disponovaly Strašnice 169 řidiči a Vokovice 184 řidiči. Počátkem roku 2006 se jevil počet řidičů jako uspokojivý, vozovny přilíší nové uchazeče nenabíraly, částečně byla i omezena kapacita kurzů řidičů tramvají. Tuto příznivou situaci negativně ovlivnil PGŘ 04/2006, který přinesl výrazné snížení činnosti řidičů – brigádníků. Toto omezení se okamžitě promítlo do přesčasů. Vozovny začaly horečně shánět zájemce o práci řidiče tramvají a rychle začala vznikat „fronta“ čekatelů na kurz. Situaci dále velmi negativně ovlivnila tzv. „zóna 40“, tj. omezení rychlosti tramvají od 22.00 do 6.00 na většině sítě od července 2006. Většina vozoven tak musí vypravovat o jeden noční vlak navíc (bez jakéhokoli přidané hodnoty) a několik polonocí. I tato změna se projevila v nárůstu přesčasové práce. První naděje na zlepšení nastala v půli srpna 2006, od kdy byla zvýšena kapacita kurzu z 18 na 24 frekventantů. V říjnu 2006 byla kapacita dále zvýšena na 27 uchazečů, navíc byl uspořádán vložený kurz (tzv. mezikurz) pro 9 frekventantů. Frontu čekatelů na kurz pak odbouraly až kurzy od 2. ledna a 12. února 2007, kam bylo mimořádně zapsáno 40 uchazečů! Negativně působila i dlouhodobá nemoc (únor až listopad 2006) podnikové psycholožky PhDr. Kuželové, protože s vyšší poptávkou po vstupních vyšetřeních došlo ke značnému prodloužení objednání lhůt. Je však třeba říci, že zájem uchazečů ovlivňuje celá řada faktorů, například sezonní práce, výše nezaměstnanosti, probíhající či neprobíhající nábor.

Vedoucí provozoven musí být v personální politice značně proaktivní. Snížit stav jde velmi snadno, horší je opačný postup. Přitom musí odhadnout vývoj výkonů své vozovny (například vyluková činnost), což je často neodhadnutelné pro celý Dopravní podnik, vědět kdo půjde do důchodu a mít rezervu na náhlé konce pracovních poměrů, třeba kvůli alkoholu, otěhotnění či ztrátě zdravotní způsobilosti nebo dokonce další kariéře u Dopravního podniku. Je třeba si uvědomit, že mezi prvním pohovorem a zahájením samostatné činnosti řidiče uplyne obvykle půl roku, což není vůbec málo.

A na závěr několik čísel: k 1. únoru 2007 bylo ve stavu 1 300 kmenových řidičů tramvají a 366 řidičů brigádníků. Přesčasová práce v roce 2006 byla s výjimkou října pod úrovní 20 000 hodin. V lednu 2007 byla přesčasová práce v rozsahu 16 726 hodin, a proto doufejme, že takto příznivý rozsah přesčasové práce bude možné udržet po celý rok 2007.



Intranet jako komunikační prvek v Dopravním podniku

Bc. Jiří Kříž, oddělení Vnitřní komunikace

Intranet je komunikační nástroj, jehož hlavním úkolem je usnadnit sdílení informací v rámci podniku, a tím zefektivnit vnitřní firemní procesy.

Budme konkrétnější a povězte si, jaké informace může intranet obsahovat. Takřka všechny na jaké si vzpomenete. Od jídelního lístku ve vaší závodní jídelně, přes telefonní seznam, organizační schémata, nejruznější podnikové ankety, docházkový systém, až po složité účetní systémy, systémy na evidenci a kontrolu firemních procesů.

Oddělení Vnitřní komunikace dostalo v rámci svého krátkého působení v organizační struktuře podniku nelehký úkol – intranet spravovat a do budoucna z něho vytvořit komunikační kanál, který by splňoval požadavky všech jeho uživatelů, tj. zaměstnanců Dopravního podniku. Historicky intranet v DP sahá do období, kdy byl provozován lokálně na jednotlivých divizích. Takže byl jak technologicky, tak i obsahově přizpůsoben provozům, pro které byl určen. V rámci uskutečňování změn, spojených s reorganizací společnosti, se začala jasně rýsovat nevyhnutelnost vytvoření intranetu jednoho. Takového, který by spojil již existující subjekty. Cest, jak toto uskutečnit, bylo několik. My jsme se rozhodli využít potenciálu lidí, nadšenců, kteří intranety na jednotlivých divizích tvořili a spravovali, a s jejich pomocí a s využitím stávající infrastruktury postupně budovat nové kvalitní dynamické komunikační médium.

Díky vstřícným krokům odborných ředitelů, vedení jednotky IT a v neposlední řadě díky věcným podnětům koncových uživatelů intranetu se nám podařilo začít tyto záměry postupně naplňovat. A to dokonce bez výrazných ekonomických nákladů.

Jednotným portálem bylo uskutečněno propojení systémů. Je sestavena pracovní skupina, ve které jsou zastoupeny jednotlivé útvary Dopravního podniku. Ta má za úkol dlouhodobou spolupráci postupně obsahově naplňovat jednotlivé odkazy. Jedná se o systém nabídky a poptávky. Pokud ze strany uživatele vznikne zájem například o vytvoření webové prezentace jeho útvaru, zvolíme společný postup a podnět se může zrealizovat.

Podařilo se dosáhnout stavu, kdy si uživatel zvykl na možnost spolupráce a nám se díky tomu daří nyní zpracovávat velice podnětné připomínky, jak k obsahové, tak i strukturální oblasti intranetu. Potvrdila se nám myšlenka, že tvorba kvalitní vnitřní podnikové sítě je stálý kontinuální proces, který je založen na spolupráci všech zúčastněných subjektů.

Je zde patrná stálá potřeba něco zlepšovat, zavádět nové technologie, nové aplikace, které by usnadnily činnosti související s pracovními funkcemi.

V současné době se nacházíme ve fázi, kdy důležité kroky spojené s mapováním infrastruktury a sjednocováním jsou za námi a intranet se v této podobě stává pomalu, ale jistě platným pomocníkem zaměstnanců podniku.

Chceme vyslovit poděkování všem manažerům, kteří nám při řešení problémů vždy vycházejí vstříct, dále poděkovat zaměstnancům, kteří se svými podněty podílejí na rozvoji a zkvalitňování tohoto důležitého komunikačního nástroje. Oddělení Vnitřní komunikace se těší na další spolupráci. E-mail: krizjir@dpp.cz.



Nový e-mail pro zaměstnance Dopravního podniku

oddělení Vnitřní komunikace

V pondělí 2. dubna byla zprovozněna nová e-mailová služba pro zaměstnance Dopravního podniku.

Na e-mailovou adresu vnitri.komunikace@dpp.cz se obraťte se svými podněty, připomínkami, stížnostmi v oblasti vnitřní komunikace v Dopravním podniku, například komunikační bariéry, chybějící zpětná vazba na pracovišti, špatná dostupnost informací. Děkujeme za vaši spolupráci při zlepšování úrovně vnitřní komunikace v našem podniku.



Ostraha vozoven nově

Ladislav Broulík, oddělení Bezpečnost a ochrana majetku

Od začátku roku 2007 je ostraha objektů tramvajových vozoven centrálně řízena bezpečnostním úsekem a je spojena se zajímavým sociálním programem.

Vrátnice vždy byla, je a bude to první, co návštěvy i zaměstnanci vidí při vstupu do objektu. Proto je nutné, aby zaměstnanci v pozici pracovníka ochrany majetku a osob (tj. strážní) vystupovali reprezentativně. Důležitou součástí výkonu jejich práce je informovanost o veškerém dění v objektu, který střeží. Musejí znát do detailů i změny, které v tomto objektu nastaly. Na každé vrátnici je stanoven vedoucí vrátnice, který zodpovídá za dodržování předpisů a norem na vrátnici, dále zastupuje zájmy pracovníků ochrany majetku a osob (strážných) a jedná s nadřízeným pracovníkem oddělení 600120 – Bezpečnost a ochrana majetku.

Od 1. ledna 2007 jsou do bezpečnostního úseku, oddělení 600120, začleněni všichni pracovníci ochrany majetku a osob (strážní) v tramvajových vozovkách Hloubětín, Kobylisy, Pankrác, Strašnice, Střešovice – Muzeum, Vokovice, Žižkov a provozovně Trakční vedení – Orionka.

Pro obsazování volných pracovních míst v této kategorii je uplatněn sociální program, jehož cílem je vyjít vstříc kmenovým zaměstnancům našeho podniku v případě ztráty zdravotní způsobilosti pro výkon stávající funkce a umožnit jim začlenit se do kolektivu pracovníků ochrany majetku a osob. S touto možností jsou pracovníci v případě jejich zájmu seznámeni pracovníky bezpečnostního i personálního úseku formou „Informace“. Předpokladem pro výkon funkce strážného je spolehlivost, bezúhonnost a zdravotní způsobilost pro práci v nepřetržitém provozu, tedy i v noci. Tento program je volný a přístupný všem zaměstnancům. Veškeré informace zájemcům zodpoví pracovníci oddělení 600120, kteří tento fond v rámci bezpečnostního úseku spravují.



Na všech ostatních vrátnicích, mimo výše uvedené provozovny, střeží objekty Dopravního podniku na základě smluvního vztahu pracovníci bezpečnostních agentur. Konkrétní výkon těchto strážných je nárokován a kontrolován pracovníky oddělení 600120. Přiřazením pracovníků ochrany majetku a osob z tramvajových vozoven k bezpečnostnímu úseku je umožněno centrální vedení a řešení problémů s vazbou na všechny vrátnice DP. Daleko snadněji lze zajišťovat např. obsazování služeb v případě absencí a pod. Ze současného pohledu se nám jeví, že centralizace pracovníků ochrany majetku a osob byla správnou volbou, avšak vyřešení některých problémů bude ještě časově náročné.



Rekonstrukce a výstavba sociálních zařízení

oddělení Dopravní cesty

V dnešním článku bychom rádi seznámili čtenáře s plánovanými rekonstrukcemi sociálních zařízení v síti tramvají.

V průběhu března byla dokončena výstavba mobilního sociálního zařízení v tramvajové smyčce **Palmovka**, v ulici V Mezihoří, na místě bývalého dispečerského stanoviště. Stávající suché WC je nahrazeno plně funkčním sociálním zařízením v podobě kovové mobilní buňky. S uvedením do provozu se počítá v dubnu.

Na jaře bude rovněž osazena kovová mobilní buňka na tramvajovou smyčku **Náměstí Bratří Synků**. I zde bude nahrazeno stávající suché WC plně funkčním zařízením, ale výstavba je poněkud složitější z hlediska napojení inženýrských sítí. Vybudování přípojek se zde musí provádět hornickým způsobem a protlakem pod vozovkou a je finančně velice náročné. Dále se v letošním roce počítá s rekonstrukcí sociálního zařízení **Černokostelecká**. Budou provedeny celkové úpravy exteriéru i interiéru zděného objektu.

V loňském roce byla zpracována projektová dokumentace na rekonstrukci sociálního zařízení **Řepy**, ve které byly zohledněny požadavky zástupců odborů a jednotky Dopravní cesta Tramvaje. Jde o využití volných prostor po bývalém „občerstvení“, které budou upraveny tak, aby splňovaly představu naší i řidičů o sociálním zázemí na dobré technické i estetické úrovni. Pokud bude dostatek finančních prostředků, bude na přelomu roku zahájena rekonstrukce.

Ve fázi projektových příprav se pak nachází sociální zařízení **Divoká Šárka**, s jehož rekonstrukcí se počítá v následujícím roce. Koncem loňského roku dokončil odbor Stavby rekonstrukci sociálního zařízení na konečné **Bílá Hora**. Objekt, bez vad a ne-



dodělků, byl na konci ledna 2007 zkolaudován. Uveden do provozu byl **9. února 2007**. Záměrem rekonstrukce objektu bylo efektivnější využití prostorové kapacity hygienického zázemí ve stávajících prostorách objektu, rozdělené na mužskou a ženskou část a zřízení společné vstupní místnosti. Stavební úpravy probíhaly uvnitř i zvenku objektu. Stěny a podlahy sociálního zázemí byly obloženy keramickou dlažbou, umyvadla a záchodové mísy jsou z nerez u antivanalském provedení.

Vytápění objektu je pomocí elektrických podlahových rohoží a v přední části objektu je umístěn navíc sálavý stropní panel. Byly upraveny okenní otvory a vybourán otvor pro nové vstupní dveře, provedena oprava střechy a její oplechování.

Vchodové dveře společné pro muže i ženy jsou připraveny na osazení čtečky pro elektrické otevírání. Celý objekt byl zateplen a nově omítnut.

Vykřičník na Bílé Hoře

Pro potřeby řidičů byl objekt sociálního zařízení **Bílá Hora** otevřen v pátek odpoledne 9. února letošního roku. Tolik požadovaná prkénka na mísy WC, která byla součástí dodávky zařizovacích předmětů, zde vydržela pouze 1 den – do soboty. V neděli byla úmyslně vypuštěna voda ze zásobníku na ohřev a chlazení vody na podlahu objektu. V pondělí byla dodána nová prkénka na mísy WC. V úterý byla opět vypuštěna voda z kohoutků u zásobníku na ohřev a chlazení vody na podlahu. Tentýž den se někdo pokusil zcizit nouzová světla v objektu. Vypadl jistič, přestal fungovat automat na jízdenky a topit podlahové i stropní topení v objektu. Tím vznikla situace, že objekt přestal být vytápěn a byla zde zima. Ve středu byla světla opět upevněna a opravena. Bylo zapnuto topení, jehož účinnost není okamžitá vzhledem k tomu, že je v konstrukčních vrstvách podlahy. Ve čtvrtek během odpoledne došlo k ucpání kanalizace, přestože na WC ženy jsou hygienické odpadkové koše. V pátek byla do smyčky operativně navedena chemická WC a objednáno odstranění závady. V neděli odpoledne byla závada odstraněna. V pondělí opět fungoval objekt bez závad.

Pět dní provozu však stálo DP nemalé finanční prostředky na obnovení funkčnosti WC.



Zařízení pro zrakově postižené v metru

Ing. Jaromír Verner,
oddělení Stroje a zařízení

Dopravní stavby slouží všem, tedy i zdravotně postiženým – osobám se sníženou schopností pohybu a orientace. Mezi tyto uživatele veřejné dopravy řadíme osoby pohybově postižené, zrakově postižené a sluchově postižené.

Každá z uvedených skupin má svá specifika a potřeby, proto je třeba opatření pro jednotlivé skupiny chápat jako samostatný problém.

Základním problémem zrakově postižených v dopravě je dostatek srozumitelných informací získávaných nevizuálním způsobem, tedy hmatově a akusticky. Nevidomí a slabozrakí získávají v exteriéru základní informace především hmatem, pomocí dlouhé bílé hole. Informace o proměnných situacích a provozu některých zařízení jsou předávány akusticky.

Hmatové informace v metru a na něj navazujících prostorech tvoří především hmatné oddělení bezpečnostních pásů na nástupišti a systém umělých vodicích linií ve vestibulech a podchodech.

Specifické pro metro je množství a uspořádání akustických orientačních a bezpečnostních informací. Následující řádky jsou proto věnovány akustickému vedení pro zrakově postižené.

Systém akustického vedení a informací

K navádění a předávání základních provozních a orientačních informací zrakově postiženým slouží ve stanicích metra zvukové orientační majáčky. Tyto majáčky jsou uváděny v činnost dálkovým ovládním zrakově postižených. Majáčky v metru tvoří ucelenou rozsáhlou soustavu akustických informací a vedení.

Majāčky se dálkově aktivují slepeckou vysílačkou, která má šest různých povelů s kódovaným signálem. Na celém území ČR je pro dálkovou aktivaci Českým telekomunikačním úřadem vyhrazena jednotná frekvence 86,79 MHz. Slepecká vysílačka se vyrábí ve dvou modifikacích. Jedním typem je příruční typ vestavěný do krabičky se šesti tlačítky (typ VPN 01). Druhým typem je vysílač integrovaný do horního dílu slepecké hole (typ VPN 03). Tento vysílač obsahuje jen tři tlačítka, která mají některé funkce sdružené. Nastavení systému dálkové aktivace musí být provedeno tak, aby dosah byl minimálně 40 m při použití vysílače VPN 01.

Druhy zvukových orientačních majáčků

S jednoduchým signálem – vydávají přerušovaný zvukový signál (trylek) a jsou umístěny převážně u vstupu z povrchu do vestibulů, podchodů, umísťují se v ose schodišť co nejbližší prvnímu schodu. Jedná se o typ označený AOM, který obsahuje pouze akustický trylek „I-Á“, který je používán pro úroveňové vstupy do vestibulů metra a nebo trylek „BRLM“, který je používán pro vstupy a výstupy do a z podchodů a nadchodů, kde chodec při vstupu či výstupu překonává podstatný (více jak 1 m) výškový rozdíl.

Majāčky s akustickou (hlasovou) frází – obsahují předem naprogramované hlasové informace, které je v některých případech možno měnit podle provozní situace (např. hlášení uzavření stanice, chodu eskalátorů a výtahů), tyto fráze jsou vždy uváděny zvukovým signálem (trylkem).

Hlasové majáčky jsou buď dvoufrázové (např. nad vstupy do stanice u samostatných ramen pohyblivých schodů vedených z podchodu na terén, u samostatně stojících výtahů aj.), nebo třináctifrázové (zejména nad nástupními a výstupními hranami soustavy trojic pohyblivých schodů, výjimečně i na jiných místech se složitou orientací).

Jedná se o typ majáčku DHM, kde je příslušný akustický trylek doplněn hlasovou informací. Základní fráze s trylkem může být doplněna rozšířenou frází, která je aktivována zvlášť.

Nejnovější typ majáčku s hlasovou frází má uloženy informace ve formátu MP3 a je proto možné nahrané údaje měnit bez nutnosti zásahu do zařízení (výměny paměti EPROM u majáčků stávajících).

Při přerušení provozu metra má v některých stanicích přepravní manipulát (PM) mož-

nost přepnout majáčky umístěné u vstupu do stanice do režimu „Stanice je uzavřena pro přepravu cestujících“, ovládní těchto majáčků je umístěno na stanovišti PM. Tyto majáčky jsou osazovány ve všech rekonstruovaných stanicích.

Obecně: V současné době je osazeno celkem 83 akustických majáčků typu AOM a 194 majáčků typu DHM.

Při rekonstrukcích stanic a vestibulů je, v souladu s vyhláškou MMR ČR č. 369/2001 Sb., o obecně technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace systém neustále rozšiřován a doplňován o další stanice metra a přístupové trasy. Doplňování probíhá na základě konzultací se Sjednocenou organizací nevidomých a slabozrakých ČR (SONS), jejíž zástupci se podílejí na technických řešeních jednotlivých přístupových tras tak, aby systém byl pro nevidomé co nejlépe srozumitelný a zapamatovatelný.

Systém akustického vedení a informací pro nevidomé a slabozraké slouží pouze pro provozní informace v běžném provozu a nemá návaznost na řešení mimořádných situací (evakuace stanice apod.).

Systém pro informaci strojvedoucího osobního vlaku o nástupu zrakově postižené osoby a požadavku na otevření dveří soupravy nevidomému nebo slabozrakému.

V některých stanicích metra je instalován „Systém pro informaci strojvedoucího osobního vlaku o nástupu zrakově postižené osoby do vlaku“. Zrakově postižený aktivuje tento systém tlačítkem na ovládači.

Zařízení pracuje současně pro obě koleje a skládá se z akustických majáčků, které informují zrakově postiženého o aktivaci systému a ze světelného upozornění strojvedoucího osobního vlaku.

Akustické majáčky jsou umístěny na podhledech stropní části nástupiště; obsahují



přijímač, vysílač, napájecí, řídicí a vyhodnocovací obvody.

Světelné upozornění strojvedoucího, symbol „d“ svítící přerušovaným červeným světlem, je umístěno vedle údajů ukazatele následného mezidobí; tento symbol zhasne po obsazení kolejového obvodu za odjezdovou hranou nástupiště pro cestující po odjezdu vlaku ze stanice. Rozsvícení písmena „E“ červeným světlem signalizuje poruchu systému. Systém je v současné době namontován na všech třech tratích metra a je využíván u souprav, kde jsou dveře vagonů osazeny příslušným tlačítkem. Systém je založen na principu komunikace mezi radiomajáky (MAN) rozmístěnými ve stanicích metra na nástupišti a přijímači (METHOD) umístěnými v hodinách na odjezdové hraně nástupiště. Systém je doplněn o akustické majáky (ZOM), které jsou hlasové a potvrzují slepici aktivaci systému. Mezi jednotlivými prvky systému probíhá periodická radiokomunikace, která má zajistit neustále provozuschopný stav. Zařízení pracuje pro obě koleje současně. V případě aktivace pomocí vysílače, obdobně jako u akustických majáků (VPN 01 nebo VPN 03) se na hodinách rozsvítí písmeno „d“, které je anulováno při odjezdu soupravy ze stanice pomocí obsazení kolejového obvodu. V případě poruchy se v hodinách rozsvítí písmeno „E“, což znamená, že v systému je chyba a pomocí testeru TPS 02 lze lokalizovat vadný prvek.



Samoobslužné informační stojany ve stanicích metra

Text a foto: Šimon Preisler, odbor Marketing a informační servis

Informování cestujících v MHD je nedílnou součástí služby, kterou Dopravní podnik nabízí veřejnosti. Rozvoji informačního systému je v řízení podniku věnována trvalá pozornost. Jedním z opatření, které se stalo již trvalou součástí informací, jsou informační stojany ve stanicích metra.

První info stojany byly instalovány do stanic metra v roce 2001. Umístění těchto stojanů bylo navrženo s ohledem na přestupové body v síti pražského metra do stanic Florenc C, Muzeum C, Můstek A. V roce 2006 proběhla inovace těchto tří info stojanů, která byla projektována společně s ateliérem ing. arch. Patrika Kotase, a montáž dalších již inovovaných info stojanů do stanic metra I. P. Pavlova, Muzeum A, Náměstí Republiky, Florenc B, Můstek B.

Inovovaný info stojan je vybaven dotykovou obrazovkou s počítačem, který umožňuje vyhledávání spojení a informace o jízdních řádech PID. Tyto informace jsou nabízeny v trojjazyčném provedení.



Informační stojan ve stanici Florenc B.

Stojan je vybaven obousměrnou bezplatnou komunikací s telefonickým střediskem dopravních informací (SDI) a kamerou, která přenáší obraz volajícího cestujícího na SDI. Součástí info stojanu jsou také informace Pražské informační služby (PIS), která zprostředkovává informace zejména turistického charakteru.

Stojany ve stanicích metra poskytují další typy informací, které jsou pro cestujícího dostupné přímo v místě přepravy. Vzhledem k jazykovým mutacím jsou tyto informace srozumitelné i pro zahraniční návštěvníky Prahy. Protože se tento systém osvědčil, bude pokračovat vybavování dalších stanic informačními stojany, které je ovšem závislé na dostupných finančních zdrojích. Jako



Úvodní obrazovka nabízí cestujícímu na výběr informace Dopravního podniku nebo Pražské informační služby.

další by měly být informačními stojany vybaveny stanice Nádraží Holešovice, Dejvická, Smíchovské nádraží a Anđěl. Obdobně jsou tyto prvky aplikovány i na tramvajové trati Hlubočepy – Sídlíště Barandov a projektují se i na nových trasách MHD.

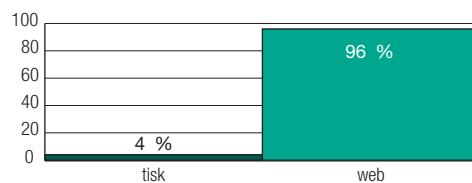


Anketa spokojenosti cestujících s přepravou v metru

Ing. Bc. Pavel Vančura,
oddělení Kontrola kvality

Na konci loňského roku uskutečnila jednotka Provoz Metra svou druhou anketu spokojenosti cestujících v rámci Systému managementu kvality (QMS). Její výsledky jsou opět zajímavé. Služby Dopravního podniku jsou na vysoké úrovni a většina respondentů této ankety je s nimi spokojena.

Měření spokojenosti zákazníků vychází z cyklu kvality služby a má dvě hlediska, hledisko zákazníka a hledisko poskytovatele služby. Cílem této ankety je zmapovat chování cestujících ve vztahu k dostupnosti stanic (především v případě jejich uzavření). Její metodika vychází ze standardů kvality, které čerpají z evropské normy ČSN EN 13816 „Doprava – Logistika a služby – Veřejná přeprava osob – Definice jakosti služby, cíle a měření“. Anketa byla uveřejněna v deníku Metro ve dnech 10. a 14. listopadu 2006, její sběr zajišťovali staniční provozní pracovníci jednotky Provoz Metro. Druhou možností pro cestující byla od 10. listopadu do 10. prosince 2006 internetová verze na webových stránkách DP, na kterých je umístěno kompletní vyhodnocení (procentuální rozdělení odpovědí a podobně). Druhé ankety se zúčastnilo celkem 2 725 respondentů, z nichž využilo možnost odpovědět z webových stránek dopravního podniku 2 627. Prostřednictvím tiskové verze ankety v deníku Metro odpovědělo 98 cestujících. I přes toto nízké číslo považujeme novinovou verzi za důležitou, neboť někteří naši cestující nemají přístup k internetu.



Reakce cestujících na případné krátkodobé uzavření stanice. V případě krátkodobého uzavření stanice se většina cestujících snaží využít stávající a jim nejbližší dostupnou povrchovou dopravu, případně vyčká na zavedení náhradní povrchové dopravy. Toto chování je zdůvodnitelné širokou nabídkou přepravních služeb v rámci PID, kdy krátkodobé uzavření jednotlivé stanice metra nepůsobí kolaps dopravní sítě.

Ochota/délka čekání v případě uzavření stanice. Cestující jsou ve velké většině ochotni čekat na otevření stanice do 10 minut. Otevřenou otázkou je však to, jak se k nim tato informace může dostat. Operativní informování nadřazenými slož-



Foto © Petr Malík

Dopravní problematika v roce 2006 z pohledu cestující veřejnosti

Mgr. Čeněk Novák, odd. Podněty veřejnosti

Jedním z ukazatelů kvality poskytovaných služeb na úseku MHD je počet oprávněných podání zaslaných na adresu Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti od cestující veřejnosti.

Prověřování jejich opodstatněnosti a zejména pak opatření prováděná k nápravě oprávněně kritizovaných nedostatků jsou významným nástrojem využívaným v trvalém úsilí o zkvalitňování služeb.

V předchozím roce 2006 bylo oddělením Podněty veřejnosti zaevidováno celkem 2 469 podání (2 286 stížností – 183 podnětů). Na tomto každoročně rostoucím počtu se nejvíce podílely stížnosti zasílané elektronickou poštou, kterých bylo celkem 1 715 a jejich podíl na celkovém počtu činí 85,5 %.

Z uvedeného celkového počtu podání bylo přímo vyřízeno 1 999 podání občanů (1 914 stížností a 85 podnětů). Z celkového počtu 1 914 přímo vyřízených stížností bylo po přešetření shledáno a vyhodnoceno 867, tj. 45,3 % jako oprávněné nebo částečně oprávněné.

Z celkového počtu 867 oprávněných stížností se 797 týkalo dopravní problematiky. Jejich rozbohem z hlediska předmětu podání jsme získali přehled o nejčastěji kritizovaných oblastech ze strany cestující veřejnosti. V této kategorii vůbec nejvyšší počet oprávněných stížností byl z oblasti chování provozních pracovníků a porušování provozních předpisů – 287 stížností, nepravidelnost provozu kritizovalo 276 stěžovatelů, odbavování cestujících – 161 stížností. Lze říci, že se v těchto případech opakovaně jedná o oprávněné stížnosti na chování či jednání některých zaměstnanců, kteří přicházejí do styku s cestujícími a v jejichž případě jde zpravidla o momentální selhání lidského faktoru. Zbývající oprávněné stížnosti se týkaly ostatních hledisek předmětu podání – informovanost cestujících, kultura cestování, prodej jízdenek a jiné nekvalitní služby, vedení a změny tras linek, narušování životního prostředí aj.

Co říci na závěr? Protože většina oprávněných stížností spadá zejména do uvedených nejfrekventovanějších oblastí, jde skutečně o případy momentálního selhání a nepřiměřeného jednání nejčastěji ze strany řidičů, ale i pracovníků na jiných úsecích, kteří tím nepřispívají ke snaze o zlepšení a zkvalitnění služeb, ale navíc poškozují jméno podniku.

Je proto nutno s ohledem na počet oprávněných podání věnovat těmto stížnostem náležitou pozornost a přijímat důrazná opatření, směřující k nápravě a prevenci těchto stížností v zájmu zkvalitňování služeb.



kami (aktivní i pasivní) staničního personálu ovlivňuje následné možnosti informování cestujících. Pokud není v dostupnosti jiná povrchová doprava, vyčkávají cestující na zavedení náhradní povrchové dopravy s tím, že čekání do 30 minut je na hranici akceptovatelnosti.

Bezprostřední kroky cestujících po zjištění uzavření stanice. Velká část cestujících si dokáže s touto situací poradit sama, znají své město, a tak mohou volit jiné varianty pro své cesty. Kvalitní informační systém hraje svou významnou roli, neboť téměř třetina cestujících se spoléhá právě na něj (mapy, displeje, hlášení apod.). Osobní kontakt se staničním personálem upřednostňuje jen zlomek cestujících, neboť využívají jiných výše uvedených možností. Přesto je informování ze strany staničního personálu nutností, a to i přes jejich jiné v danou chvíli nutné pracovní úkony. Rozumná míra kombinace těchto činností je dána jejich profesionalitou.

Důležitost znát důvod uzavření stanice. Pro cestující je velmi důležité či důležité znát důvod, proč je stanice uzavřena. Jako podstatný motiv lze předpokládat skutečnost, že na základě takové informace cestující zváží celou situaci a řeší ji, tj. rozhodnutí, zdali budou čekat nebo budou volit jinou formu přepravy. Z tohoto důvodu je vhodné zvážit rozšíření vybavení a používání panelů u vstupů do stanic metra, které by takové informace zprostředkovávaly.

Spokojenost s řešením cestovních problémů při uzavření stanice s pomocí personálu. Více než polovina cestujících je spokojena s tím, jak jim staniční personál pomáhá řešit problematiku jejich přepravy v případě uzavření stanice. Zde se právě

projevuje profesionalita staničního personálu, neboť pouze malá část je s pomocí personálu nespokojena. Třetina cestujících neměla potřebu vyhledat personál. Na jedné straně jej tedy cestující ani nehledají a na druhé, jak je výše uvedeno, plní personál prioritně i jiné povinnosti, než je (informační) pomoc cestujícím při uzavření stanice.

Chování cestujících při úrazu nebo zdravotní indispozici spolucestujících. Z této otázky jasně vyplývá, že cestujícím není lhostejný úraz či zdravotní indispozice spolucestujících. Možné reakce na tuto situaci byly zhruba ve stejném poměru s tím, že osobní pomoc byla volena ve více případech, než zprostředkování pomoci mobilním telefonem nebo kontaktování staničního personálu.

Kritéria cestujících pro volbu nástupního místa do soupravy. Výsledky potvrdily domněnku, že pokud mají cestující dost časového prostoru, volí pro vstup do vozu metra ty dveře, ze kterých se jim bude nejlépe vystupovat v cíli jejich cesty. Volba tedy nejvíce směřuje k výstupnímu pohodlí. Pokud cestující takovou potřebu nemá, volí možnost nastoupit do vozu, kde je nejméně cestujících, tedy volí cestovní pohodlí. Anketa proběhla ke spokojenosti organizátorů a jejich dík patří i staničnímu personálu, který se podílel na její redistribuci. Prokázala i nadále existující ochotu cestujících spolupodílet se na kvalitním rozvoji služeb poskytovaných jednotkou Provoz Metro. Z jednotlivých dílčích otázek byly zjištěny skutečnosti, které budou použity pro další zlepšení služeb metra a budou také využity při zlepšování systému Standardů kvality jednotky Provoz Metro.



Vazba preference MHD na jízdní řád (pro a proti)

Ing. Jan Adámek, Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy

Otázka vazby preference vozidel MHD světelnou signalizací na jízdní řád je v posledních letech mezi dopravními odborníky nejen u nás, ale i v zahraničí diskutovaným a někdy kontroverzním tématem. Existují dvě skupiny názorů.

Zastánci diferencované preference MHD světelnou signalizací tvrdí, že by vozidla MHD měla být preferována diferencovaně podle toho, zda jsou v porovnání s jízdním řádem nadjetá, pravidelná nebo zpožděná. Argumentují tím, že si vozidla MHD vynucují preferenci i v případě, když ji nepotřebují – to znamená například když se jim podařilo předcházejícím úsekem projet rychleji, než předpokládá jízdní řád. Preference je pak zbytečná a pouze zdržuje automobilovou dopravu. Podle nich by vozidla MHD měla být světelnou signalizací preferována pouze tehdy, když jedou zpožděná. Zde je dobré si rovněž uvědomit, že do této skupiny se řadí i odpůrci preference MHD světelnou signalizací, pokud nechtějí svůj negativní postoj k preferenci otevřeně vyjádřit.

Zastánci preference všech vozidel MHD světelnou signalizací bez rozdílu naproti tomu tvrdí, že pokud se má provoz MHD zrychlit, zpravidelnit a učinit celkově atraktivnějším pro cestující, pak by měla být preferována nejen vozidla zpožděná, nýbrž i vozidla, která zpožděná nejsou. K tomu uvádějí následující argumenty.

Nadjetá vozidla (vozidla jedoucí v časovém předstihu před jízdním řádem) se v moderních systémech MHD s kontinuálním sledováním poloh vozidel na síti vyskytují jen sporadicky, neboť řidiči jsou za nadjetí postihováni – viz příklad tramvaj v Praze, kde platí nulová tolerance nadjetí – tramvaj nesmí být nadjeta ani vteřinu oproti jízdnímu řádu a případné časové zisky vyrovnává delšími zastávkovými pobyty na vybraných zastávkách. Z hlediska cestujících je výhodnější preferování i nadjetých vozidel, protože k vyrovnávání nadjetí pak dochází až stáním na zastávkách a nikoliv zastavováním na trati před světelnou signalizací kvůli nepreferenci.

Pravidelná vozidla (jedoucí v souladu s jízdním řádem), kterých je většina, by měla být preferována, pokud se má dosáhnout cílů preference: pokles zdržení vozidel MHD před světelnou signalizací, zkrácení jízdních dob, zvýšení plynulosti jízdy, snížení energetické náročnosti MHD omezením zastavování před signálem stůj a celkové atraktivnější MHD pro cestující.

Zpožděná vozidla (jedoucí opožděně ve srovnání s jízdním řádem), kterých je jen menšina nebo na řadě linek a v řadě

denních období dokonce také nulový počet, by měla být preferována – zde není rozdíl mezi názory obou skupin.

Na podporu svých názorů zastánci preference všech vozidel MHD uvádějí, že významných efektů preference (prokazatelného zkrácení jízdních dob a zvýšení pravidelnosti provozu) dosáhla pouze ta města, kde jsou preferována všechna vozidla MHD (tzn. i nezpožděná vozidla, kterých bývá většina).

Zde je **důležitá souvislost mezi reálnými jízdními řády** (vhodnými nastaveními jízdních dob vozidel MHD) a **preferencí**. Aby měla preference skutečný efekt, jízdní doby by měly být nastaveny na minimální nebo nulové zdržení světelnou signalizací, tzn. na stav, kdy jsou preferována všechna vozidla včetně nezpožděných. Pokud by měla být preferována pouze zpožděná vozidla, pak musí být jízdní doby nastaveny na běžné zdržení světelnou signalizací bez preference. Efekt této „preference“ je pak – ve srovnání s původním stavem bez preference – nulový (jde jen o případné vyrovnávání zpoždění).

Preferování pouze zpožděných vozidel není preference v pravém slova smyslu, nýbrž pouze prostředek napomáhající vyrovnávání případných zpoždění.

Poznámka: dle platných Technických podmínek TP 81 – Navrhování světelných signalizačních zařízení pro řízení provozu na pozemních komunikacích (schválených Ministerstvem dopravy ČR s účinností od 15. 4. 2006) je preference MHD světelnou signalizací definována následovně: Preference MHD světelnou signalizací znamená přímé ovlivňování světelné signalizace jedoucimi vozidly MHD v jejich prospěch, tzn. možnost přednostní volby a prodloužení signálu volno jedoucimi vozidly MHD v reálném čase podle jejich aktuálních nároků tak, aby tato vozidla mohla projet světelně řízenou křižovatkou pokud možno bez zastavení nebo alespoň s minimálním zdržením.

Vliv typu preference na zdržení vozidel MHD před světelnou signalizací je názorně předveden na dvou modelových příkladech, vycházejících z praxe: v prvním případě jezdí MHD v hlavním směru (vyšší podíl volna v cyklu řízení, ale vyšší intenzity automobilové dopravy), v druhém případě jezdí MHD ve vedlejším směru (nízký podíl volna v cyklu řízení i nízké intenzity automobilové dopravy). V obou případech je porovnáváno vypočtené průměrné zdržení vozidel MHD před SSZ při jejich náhodném příjezdu k SSZ pro následující stavy řízení:

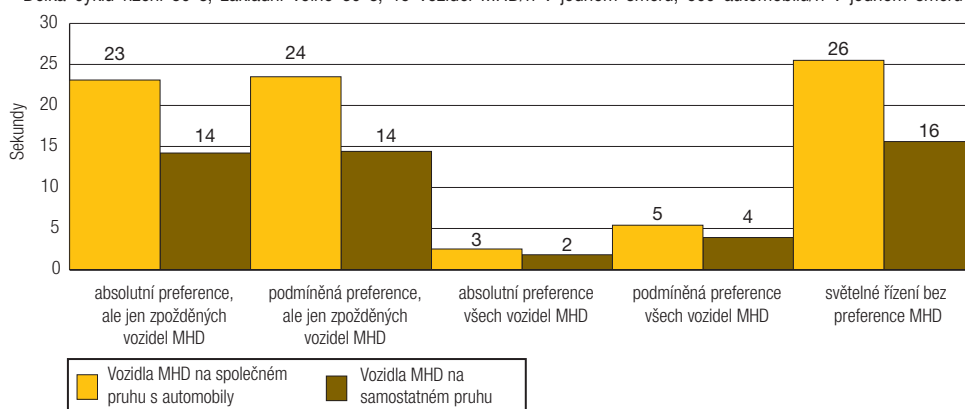
1. Světelné řízení bez preference MHD: běžné řízení, SSZ na vozidla MHD nereaguje.

Zdržení vozidel MHD dle typu preference SSZ

Příklad: MHD v hlavním směru

Průměrné zdržení vozidel MHD připadající na jeden příjezd k SSZ

Délka cyklu řízení 80 s, základní volno 30 s, 15 vozidel MHD/h v jednom směru, 500 automobilů/h v jednom směru

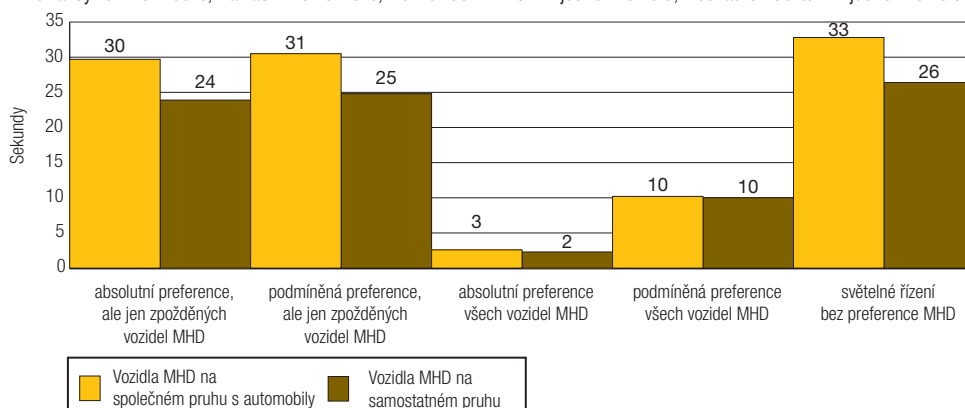


Zdržení vozidel MHD dle typu preference SSZ

Příklad: MHD ve vedlejším směru

Průměrné zdržení vozidel MHD připadající na jeden příjezd k SSZ

Délka cyklu řízení 80 s, základní volno 15 s, 15 vozidel MHD/h v jednom směru, 200 automobilů/h v jednom směru



2. Světelné řízení s podmíněnou preferencí vozidel MHD: je uvažován jednoduchý typ podmíněné preference, která je založena pouze na možnosti prodloužení základního volna při nárocích vozidel MHD, a to v obou případech maximálně o 25 sekund. Jiné modifikace řízení ve prospěch MHD (zkracování jiné fáze, předvýběr vlastní fáze, změna pořadí fází, vložení fáze navíc v případě poptávky, výběr fáze s volnem pro MHD dvakrát za cyklus řízení) nejsou možné.

3. Světelné řízení s absolutní preferencí vozidel MHD: je uvažována klasická absolutní preference, tzn. s možností prodloužení základního volna a výběru volna pro MHD kdykoliv v průběhu cyklu řízení podle aktuálních nároků, která v běžném provozu umožní zcela plynulý průjezd na světelně řízené křižovatce, bez jakéhokoliv zastavování a zdržení před signálem stůj všem vozidlům MHD (s výjimkou pouze mimořádných situací, například při současném příjezdu více vozidel MHD za sebou a v takových časových polohách, že by při absolutním preferování všech vozidel MHD došlo k nadměrnému prodloužení červených signálů pro automobilovou dopravu, cyklisty nebo chodce). Jinak řečeno: při příjezdu více vozidel MHD v krátkých časových odstupech za sebou umožní absolutní preference plynulý průjezd vždy prvním vozidlu MHD, zatímco dalším vozidlům v pořadí pouze tehdy, když se „vejdou“ do zadaného maximálního prodloužení signálu volno. A to z toho důvodu, že i při absolutní preferenci musí být prodloužení signálu volno pro vozidla MHD časově omezeno – nemůže trvat ani do nekonečna ani tak dlouho, aby pro ostatní účastníky provozu svítila několik minut červená. Podíl vozidel v popsanych mimořádných situacích, která jsou i při absolutní preferenci zdržena signálem stůj, je uvažován 7 %.

4. Světelné řízení s podmíněnou preferencí vozidel MHD, ale preferována jsou jen zpožděná vozidla: stejný typ preference jako v bodě 2., ale SSZ reaguje pouze na zpožděná vozidla. Podíl zpožděných vozidel je uvažován 10 %.

5. Světelné řízení s absolutní preferencí vozidel MHD, ale preferována jsou jen zpožděná vozidla: stejný typ preference jako v bodě 3., ale SSZ reaguje pouze na zpožděná vozidla. Podíl zpožděných vozidel je uvažován 10 %.

Z porovnání (viz příložené grafy) jsou patrné následující skutečnosti.

- Při preferování pouze zpožděných vozidel MHD má takováto „preferenci“ (ať absolutní nebo podmíněná) na celkové průměrné zdržení vozidel MHD na SSZ jen velmi malý vliv ve srovnání s řízením bez preference. Jinak řečeno: efekt ovlivňování světelné signalizace vozidly MHD je v tomto případě jen zanedbatelný. To potvrzuje výše uvedené tvrzení, že pre-

ferování pouze zpožděných vozidel není preference v pravém slova smyslu, nýbrž pouze prostředek napomáhající vyrovnávání případných zpoždění.

- Významného snížení průměrného zdržení vozidel MHD na SSZ lze dosáhnout pouze preferencí všech vozidel MHD bez ohledu na jejich zpoždění nebo nezpoždění oproti jízdnímu řádu.
- I v případech, kdy je vzhledem k místním dopravním poměrům možné uplatnit pouze podmíněnou preferenci, při jejím vhodném návrhu je možné dosáhnout velmi výrazného zkrácení zdržení vozidel MHD na SSZ.

- Efekt preference je tím větší, čím je menší podíl volna v cyklu v základním stavu bez preference – viz porovnání příkladů MHD v hlavním a vedlejším směru.

- **Z porovnání je dále patrné, že je možné účinně preferovat MHD světelnou signalizací i v případech, kdy vozidla MHD sdílejí společné jízdní pruhy s automobilovou dopravou, což je běžný případ autobusů nebo trolejbusů ve městech.** Rozdíl mezi samostatnými pruhy pro MHD (až na výjimky mívají samostatné jízdní pruhy ve městech obvykle pouze tramvaje) je z hlediska výsledku pouze v poněkud větším zdržení způsobeném jízdou vozidel MHD – byť preferovaných – v kolonách automobilů před SSZ. Podmínkou je pouze, aby křižovatka ani její blízké okolí nebyly vozidly přetíženy a aby automobily jedoucí před vozidlem MHD měly kam odjet. Řídící logika může být v obou případech stejná a řízení se může lišit pouze v jednom parametru: ve větším zadaném předstihu požadovaného začátku volna po prvním přihlášení vozidla MHD, aby před příjezdem vozidla MHD ke stopčáře stačila na signál volno projet kolona automobilů jedoucích před ním – vozidlo MHD tak automobily jedoucí před ním přes křižovatku „vytlačí“.



Nízkopodlažní tramvaje jezdí garantovaně!

-bda-

Sobota 3. března se stala dalším mezníkem v historii pražské městské hromadné dopravy. Toho dne byl zaveden na linkách č. 3 a 24 zkušební garantovaný provoz čtyř nízkopodlažních tramvají, po dvou na každé lince. Stejně jako u autobusů jsou garantované spoje vyznačeny v zastávkových jízdních řádech obou linek symbolem invalidního vozíku. Stejným symbolem jsou nízkopodlažní tramvaje označeny i na svém čele.

Garantované spoje zajišťované autobusy jsou již několik let pravidlem a pomáhají v cestování po Praze městskou hromadnou



Foto © Petr Malik

dopravu především cestujícím se sníženou schopností orientace a pohybu, kteří jejich provoz velmi oceňují. V současné době je v pracovních dnech vypravováno 279 nízkopodlažních autobusů, což je více než čtvrtina ze všech vypravovaných vozidel, které mají charakter garantovaného spoje. Garance spočívá v tom, že označený spoj v jízdním řádu bude vždy proveden nízkopodlažním vozidlem. Garantované spoje v tramvajové dopravě zavádí Dopravní podnik poté, co se podařilo vozový park tramvají rozšířit ve větší míře o nízkopodlažní vozidla (typy 14T a KT8N2). Nová vozidla umožňují snadný nástup i výstup cestujícím s omezenou možností pohybu, ale také maminkám s dětskými kočárky. Pro přepravu invalidních vozíků jsou tyto tramvaje vybaveny výklopnou plošinou, ovládanou podle potřeby řidičem.

Na rozdíl od autobusů v případě vzniku závažných mimořádných událostí, kterými jsou například dopravní nehody nebo stržení troleje v tramvajových podjezdech, se může stát, že garantovaný spoj přijede v jiném čase, než je uvedeno v jízdním řádu anebo značně zpožděný, protože tramvaj v drtivé většině případů nemůže vyloučený úsek objet po jiné trase, jako je tomu u autobusů.

Vozový park tramvají bude i v následujících měsících modernizován nízkopodlažními vozidly, a tak se garantované spoje budou rozšiřovat. Od 14. dubna budou dvě nízkopodlažní vozidla garantovaně vypravována na linky č. 9 a 26.



Patnáctá sezóna muzea MHD

Text: Daniela Kočí

Foto: Pavel Fojtík

Letošní sezóna v muzeu MHD ve Střešovicích začala o víkendu na přelomu března a dubna. Netrpěliví fanoušci a obdivovatelé městské hromadné dopravy v Praze mohou opět obdivovat staré nablýskané krasavice a krasavce a také se svést jednou z nich, na nostalgické tramvajové lince č. 91, nasát tu tajemnou atmosféru a přenést se do dob, kdy v Praze bývalo blaze, jak se zpívá v jedné písni.

Soubor muzejních vozidel je jedinečnou sbírkou dopravních prostředků MHD, která ukazuje, jak se vyvíjela kolejová i nezávislá vozidla pro potřeby městské hromadné dopravy v Praze. Tramvajové vozy jsou spřaženy do souprav tak, aby vystihovaly provozní období jejich dlouhého života. V roce 1975 byly vozy prohlášeny za technickou památku a v roce 1998 za památku kulturní. Sbírkou vozidel doplňují další zajímavé expozice, dokumentující celou historii městské hromadné dopravy, a v zadní části muzea mohou návštěvníci zavítat do televizního koutku.

Letošním lákadlem jsou koně

Patnáctá sezóna připravila pro své návštěvníky opravdu velké lákadlo. Každý rok

Živý exponát muzea

Lubomír Kysela patří neodmyslitelně ke střešovickému muzeu a s jistou nadsázkou by se dalo říci, že je jeho živým exponátem. Opečovává zde totiž svoje němé tramvajové dámy a autobusové či trolejbusové pány s noblesou a kvalitou let minulých, kdy největší devízou byly „zlaté české ručičky“.

Kolik života jste strávil v muzeu?

Moc. Určitě víc, než je zdrávo. Tady ve Střešovicích jsem od jeho otevření od roku 1993. U Dopravního podniku jsem ale už od roku 1964, kam jsem přišel jako pomocný dělník, protože jsem dělal strojní průmyslovku a pak jsem se sem vrátil po vojně jako průvodčí a řidič a od roku 1975 jsem byl jako vedoucí podnikového muzea.

Jaký kousek tu máte nejraději?

Ani jeden, já je všechny nenávidím, zejména nesnáším tramvaje, na druhém místě trolejbusy a pak autobusy a teď mi začínají být nesympatické i vagóny metra! To je otázka, na kterou nelze jinak odpo-



začátkem návštěvnické sezóny přichází muzeum s něčím novým, ale letošní přírůstek je opravdovou perlou. Po mnohaletém úsilí se podařilo dokončit záměr a zrealizovat nefalšovanou koňku. Nejnovější exponát je paradoxně i tím nejstarším. Nikde v republice není taková věc k vidění. Kdo se přijde podívat, bude jistě nadšen, protože koně vypadají jako živí. Máte pocit, že se každou chvíli pohnou a vyrazí do ulic města.

Každý vystavený exponát znamenal stovky, v některém případě tisíce odpracovaných dní a hodin. Deset tisíc hodin není a nebylo výjimkou. Mnohé dnes obdivované unikáty vznikaly naprosto z ničeho, v době nálezů vůz rozhodně nepřipomínaly. Kostra autobusu Škoda 506 byla objevena za jednou vesnicí v poli, kde byla využívána dlouhá léta jako včelín, podařilo se jí doslova vyrvat z kopřiv a dalšího býlí.

vědět, je to jako ptát se matky, které své dítě má nejraději. Myslíte, že bych tu trávil většinu svého života, kdybych je všechny nemiloval? Víte, tohle všechno jsou moje děti a já jsem se s nimi zaregistroval nebo chtě-li jsem jejich adoptivním otcem. Naposledy jsem se zaregistroval s trolejbusem Tatra. Domnívám se, že u trolejbusů vůbec máme ještě velký dluh, což musíme cílevědomou a trpělivou prací dohnat.

Co považujete tedy za největší úspěch? Jaký exponát bylo nejtěžší získat?

Za největší úspěch vůbec považuji to, že se podařilo dát dohromady muzeum jako celek. Z počátku byly snahy dát do muzea jen tramvaje, já jsem bojoval za to, aby se tu objevily všechny prostředky hromadné

dopravy v Praze. To se nakonec povedlo a dnes je to tu zastoupeno kompletně.

Kdykoliv přijdu do muzea, nenajdu na exponátech známky prachu, zdá se mi to prakticky nemožné. Jak to děláte?

Leštíme celkem obětavě, to je pravda. Ale prašnost je také značně eliminována naolejováním, petrolej s olejem ji výrazným způsobem ovlivňuje.



Vedoucí jednotky Historická vozidla se chlubí uniformou, kterou mu jednou přinesl mladík, když ji našel po dědečkovi doma na půdě. Panu Pokornému sedla jako ušitá, žádné úpravy nebyly nutné. Kéž by dnešní uniformy také přečkaly bez úhony desetiletí.

Práce v muzeu se snad ani nedá nazvat prací, ale doslova posláním, neboť lidé, kteří dávají dohromady zcela rozpadlé dopravní prostředky, jsou především hobbyisté, kteří nepočítají hodiny, jež nad renovací stráví. Předání každého kusu na čestné místo v muzeu pro ně představuje takovou slávu, jakoby se jim narodil potomek. O jejich vztahu k exponátům svědčí nejlépe cedulka na dveřích z depozitáře do muzea – „Tramvajové nebe“.

Všechny vystavené vozy jsou tak nablýskané, jako by pracovník s hadrem odešel jen několik vteřin před vámi. Kromě správce muzea Lubomíra Kysely se o „historický poklad“ v současné době starají dva pracovníci na plný úvazek a na sezónu (od dubna do půli listopadu) je přijímáno deset brigádníků do funkcí dozorců a průvodců. Mimo sezónu, kdy je zavřeno pro veřejnost, se ve skromném počtu renovují exponáty, které výstavu obohatí v budoucnosti.

Muzeum ve Střešovicích zachycuje historii městské hromadné dopravy v Praze. Je nutno zdůraznit, že dopravních muzeí po světě je mnoho, ale jen v Praze jsou pouze vozidla, která jezdila na obou březích Vltavy. I v tom je střešovická jedinečnost.

Nostalgická linka 91

Od září 1992 ze střešovické vozovny klasické tramvajové linky nejjezdí, vypravuje se odtud pouze nostalgická linka 91. Její vozy jsou uloženy ve čtvrté hale vozovny společně s dílnou pro veškeré renovace, první a druhá hala jsou muzejní, ve třetí je depozitář.

Na dílně, respektive na Středisku oprav a údržby, je zaměstnáno jedenáct lidí a mistr, kteří zajišťují kromě nostalgické linky 91 také denní provoz smluvních jízd, kterých je zhruba 1 200 ročně. Přínos z toho je okolo sedmi milionů, což je velká úspěšnost. Vzhledem ke stále vzrůstajícímu zájmu komerčních jízd budou tři současní řidiči ve stálém pracovním poměru doplnění řidiči s oprávněním na dohodu o pracovní činnosti. Jak se vše kolem nás zdokonaluje a zrychluje, je čím dál větší touha a nutkání vracet se ke starým věcem. Přicházejí řidiči, kteří si staré tram-

Jeden z exponátů připomínající třicet šest let trolejbusové dopravy v Praze. Trolejbus Škoda 8 Tr byl vyroben koncem roku 1959 a do provozu zařazen počátkem roku 1960 jako jeden z pětatřicetkusové dodávky.





Letošním lákadlem jsou bezesporu koně, kteří vypadají tak věrohodně, jakoby se měli každou chvíli rozjet. Muzeum se může pyšnit od patnácté sezony pražskou koňkou.

vaje pamatují jen z vyprávění svých otců či dědů a je pro ně velkou ctí postavit se za kontrolér historické tramvaje. Stačí absolvovat speciální kurz a získat oprávnění pro řízení dvounápravových historických vozů. Protože je potřeba získat novou krev řidičů, rozhodli se v letošním roce ve Střešovicích vychovat několik dalších řidičů. Chtě nechtě čas běží a je potřeba, aby ten „nostalgický“ prapor přejímala už i další generace. Mladých, kteří mají městskou hromadnou dopravu jako svůj velký koníček, neubývá, a řídit starou tramvaj je pro ně životním snem.

Tato činnost není o práci, ale o lásce, je nutný zápal pro věc, což platí pro většinu lidí, kteří pracují ve vozovně Střešovice, ať už se starají o muzeum nebo provoz historických vozů.

Všechna přání splněna

Smluvní jízdy starými vozy využívají kromě firem také lidé k různým soukromým oslavám, výročím, v nemalé míře si na starých prknech nostalgické linky říkají snoubenci své „ano“. Svatby v historické tramvaji jsou čím dál víc žádanější. K uzavření sňatku přímo ve voze je jedinou podmínkou, aby tramvaj při manželském slibu stála v obvodu příslušné městské části, nebo se vozí svatebčané po obřadu z radnice. Mužů, kteří tramvaje milují nade vše, je dost a žen, které své muže milují natolik, že to pro své nastávající s láskou udělají také, a tak se pak Prahou vozí šťastní a spokojení novomanželé. Takové sňatky z tramvaje mají poměrně velkou úspěšnost v trvání vztahu, což dokazuje například



Milan Pokorný představuje velkoprostorový čtyřnápravový vůz typu T1 od výrobce Tatra, závod Smíchov, rok výroby 1951. Vůz byl renovován v dílnách Opraven tramvají Dopravního podniku Praha v roce 2005 a zařazen pro smluvní jízdy.

vedoucí vokovické vozovny Jan Šurovský, spokojený otec dvou chlapců. Pokud budou po tatínkovi, určitě si svůj velký den budou chtít prožít také za zvuku harmoniky v ulicích města...

Vděčnými zákazníky z řad cizinců jsou na prvním místě jednoznačně Japonci. Jsou schopni fotit si každý detail a jízdu si opravdu vychutnávají, líbí se jim naprosto všechno. Moderní techniku znají ze své domoviny v té nejlepší kvalitě, ta je nikterak nenadchne a neoslňuje, ale tady si vychutnávají pravé české dřevo, kvalitní českou práci.

Cizinci mají při svých jízdách různá přání. Vedoucí jednotky Historická vozidla a střešovický šéf Milan Pokorný vzpomíná, jak si jeden Francouz pronajal tramvaj jen proto, aby požádal svoji vyvolenou na jednom z míst staré Prahy o ruku a navlékl jí brilantový zásnubní prsten. Jedna skupina Angličanů měla zase touhu se ve voze mačkat jeden na druhého, a tak si vzali soupravu a vešlo se jich tam neuvěřitelných dvě stě, člověk měl pocit, že tam nemohou dýchat, ale oni byli ohromně spokojení.

Přijďte si prohlédnout staré tramvaje, autobusy a trolejbusy, které jezdily na území města Prahy v minulých dobách, a nasát v prostorách muzea MHD nostalgickou atmosféru. Otevřeno je o sobotách, nedělích a svátcích od 9 do 17 hodin. Nablýskané dopravní babičky a dědečkové se na vás těší!

Rozšiřování muzea bude do budoucna nezbytné

Prozatím největší akcí v historii muzea byl slavnostní průvod ke 130. výročí zahájení provozu městské hromadné dopravy v Praze v září roku 2005, kdy vyjelo v plné parádě padesát naleštěných a provozuschopných vozů. Obdivuhodná je skutečnost, že všechny muzejní vozy jsou pojízdné. Je to další rarita střešovického muzea. Jak říká vedoucí jednotky Milan Pokorný, je jejich cílem či přáním vyvézt alespoň jednou za deset let muzeum ven, ale stěhování a realizace jsou nesmírně náročné, a tak uvidíme, kdy opět muzejní skvosty uvidíme v ulicích stověžaté matičky Prahy. Abychom dodrželi tradici, mělo by to být při výročí v roce 2015.

A jaký by to byl šéf „historické“ jednotky, kdyby neuměl řídit starou tramvaj! „Je to obrovský relax, člověk zapomene na všechny neduhy, lidé na vás mávají, fotí si vás, z mého pohledu je pro psychiku jízda a vůbec i pobyt v muzeu lepší než návštěva psychologa. Na člověka to dýchá neopakovatelnou atmosférou,“ dodává Milan Pokorný s nadšením v hlase. Já mohu jen souhlasit, protože se mi z krásného prostředí vůbec nechtělo odejít...

Na jaké muzejní exponáty se můžeme těšit v budoucnu? Je rozpracován trolejbus

Tatra z ranně poválečného období a také autobus Škoda RO, který dostává výstavní kabátek vzhledem k prostorovým možnostem v Hostivaři. Dalším rozpracovaným kouskem je autobus Škoda 506 N z roku 1929, který se stane nejstarším „gumovým“ vozidlem v expozici.

Žádný prostor není nafukovací, nápadů je mnoho a je přirozeným vývojem dáno, že budou stále nějaké vozy dosluhovat. A tak bude jen dobře, pokud se podaří do budoucna najít vhodný prostor a muzeum ještě rozšířit a zachovat dalším generacím to, co je pro dnešek všední, aby to mohly obdivovat se stejnou nostalgií, jako my dnes obdivujeme exponáty staré desetiletí.



Také muzeum o historii má svoji historii

Mgr. Pavel Fojtík, oddělení Archiv

Muzeum městské hromadné dopravy v Praze patří mezi zajímavé a úspěšné činnosti Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Je ojedinělé proto, že se věnuje – jak už jeho název napovídá – pouze městské hromadné dopravě v našem hlavním městě. Není to všeobecné muzeum o historii dopravy, takových je u nás i ve světě víc. Bylo slavnostně otevřeno za přítomnosti primátora hlavního města Prahy 14. května 1993. Ve skutečnosti je ale sbírková tradice mnohem starší.

Už „za starého Rakouska“ si bylo vedení Elektrických podniků královského hlavního města Prahy vědomo, že je nutné nechat pro příští generace svědectví o historii městské hromadné dopravy v Praze. Iniciativu při uchování technických památek v té době ale mělo především mladé Technické museum v Království českém. Už v roce 1908, jen co bylo nové muzeum zřízeno, mu věnovala správní rada Elektrických podniků řadu drobných předmětů – například „model motorového vozu v bedně 1:10, 10 kusů tramwayových žlábkových kolejnic s lašňami, dva modely jednoramenných stožárů na vrchní vedení“, ale také „13 obrazů znázorňujících jednotlivé typy vozů na elektr. drahách pražských.“ Mezi předanými předměty bylo i větší množství tehdy ještě běžných součástí trolejového vedení. Technické museum v Království českém zahájilo intenzivní budování sbírek i při vědomí, že darované předměty budou dlouhodobě uloženy jen v depozitářích. V případě sbírky součástí trolejového vedení tak tomu bylo bezmála devět desítek let. „Byli jsme upozorněni, že ve vozovkách slavných Elektrických podniků demontují se právě poslední původní Křížilkovy vozy pro pražské elektrické dráhy. Jelikož podvozek takového vozu by byl zajímavým objektem technických sbírek Technického musea, dovolujeme si slavnou Správní radu co nejučtivěji prosit



Výstava čtyř „služebně nejstarších“ muzejních vozů 12. září 1965 ukázala velký zájem veřejnosti o historická vozidla. Foto © Miroslav Fojtík

za laskavé věnování resp. zapůjčení jednoho takového podvozku, příp. i s příslušným kontrolérem, svítilnami apod.“, psalo se v dopise, který 20. března 1911 došel do podatelny Elektrických podniků. Výsledkem bylo, že si 11. září pracovníci Technického musea odvezli darované předměty *vlastním povozem*.

V té souvislosti je vhodné připomenout i zajímavou skutečnost, že Elektrické podniky se dokonce staly tzv. „spoluzakládajícím členem“ Technického musea v Království českém.

Až do 20. let 20. století se mezi památkami na historii pražské městské dopravy tedy objevovaly jen součásti vozů, případně drobné předměty. V roce 1925 Elektrické podniky oslavovaly 50. výročí zahájení provozu pražské koňky a při té příležitosti uspořádaly známý, historicky první slavnostní průvod, v jehož čele jely dva stále dochované historické vozy koňky, symbolicky označené čísly 1 a 2. Možná to byl právě velký úspěch této akce v očích veřejnosti, který měl za následek, že byl jeden z těchto vozů v roce 1929 vybrán

pro muzejní účely, aby navždy reprezentoval počátky pražské tramvajové dopravy. Nabídnut byl technickému muzeu (tehdy se jmenovalo Technické museum československé), které ho ale nemělo kde deponovat. Vlastně právě tehdy byl položen základ dnešní unikátní sbírky vozidel. Ostatní vozy, které dnes Muzeum MHD v Praze vystavuje, ještě byly běžnými provozními vozy, či dokonce ještě ani neexistovaly. V roce 1931 Technické museum československé požádalo správní radu Elektrických podniků, aby mu byly předány některé součásti právě demontované staré petřínské lanové dráhy – kompletní kus koleje s ozubnicí, jedno soukolí i s ozubeným kolem a další předměty (např. spojky, vodící kladky, kus lana aj.). Také této žádosti Elektrické podniky vyhověly a zmíněné památky na lanovku se přestěhovaly do sbírek musea, které mělo tehdy své sídlo na Hradčanském náměstí ve Schwarzenberském paláci. Dnes si můžeme jen postesknout, že se nedochoval celý vůz lanovky. Ve 30. letech 20. století poskytovaly Elektrické podniky technickému muzeu



Reklamní poutač na vrátnici vokovické vozovny 27. května 1984. Foto © Vít Kaplický



Poslední vokovická výstava historických vozidel 30. května 1992. Foto © Luboš Fiala

každý rok subvenci 15 tisíc korun. I to byl doklad, že si naši předkové vážili technického dědictví. Když se v první polovině 30. let v Holešovicích stavěla nová ústřední budova Elektrických podniků, našli bychom v jejích plánech i označení jedné ze suterénních místností jako „*Museum drah*“. Záměr vedení Elektrických podniků se v té době nakonec neuskutečnil, patrně i s ohledem na nepříznivé poměry na sklonku 30. let a v letech čtyřicátých.

A tak vlastní podnikovou sbírku představoval stále jen jeden vůz.

Na počátku léta 1941 muselo technické muzeum vyklidit Schwarzenberský palác, ale novostavba muzea na Letné byla zabrána protektorátní správou pro poštovní správu. Technické muzeum se proto stěhovalo do provizorních prostor v karlínské Invalidovně, kde nebylo možné ani v depozitáři umístit podvozek Křížíkova vozu. Proto se vedení muzea obrátilo na Elektrické podniky se žádostí o přechodné umístění podvozku v některé tramvajové vozovně. Aby tato cenná památka nevzala za své, byla přestěhována 12. srpna 1941 do vozovny Vokovice. Ještě v roce 1948 vedení muzea žádalo o uchování podvozku ve Vokovicích do doby, než bude dokončena nová expozice na Letné. V roce 1950 Národní technické muzeum s pozdravem „*pětiletce zdar*“ požádalo Dopravní podnik o dodání dvou starých kolejnic typu Alpinka, aby na ně mohlo Křížíkův podvozek uložit.

Padesátá léta spolupráci Dopravního podniku a postátněného Národního technického muzea, jak bylo nově nazváno, příliš nepřála. Spolek technického musea, který financoval jeho činnost a byly v něm odborně zastoupeny i významné podniky a banky, byl zrušen. Z dnešního pohledu dochovaných technických památek si můžeme jen postesknout, že v té době byl do NTM na Letné předán i jeden z prvních pražských trolejbusů Škoda 1Tr, jako významná památka na počátky trolejbusové dopravy

v Praze (a vlastně v celém Československu). Po krátké době ho ale technické muzeum sešrotovalo... Také unikátní salonní vůz č. 200 dochovaný v Dopravním podniku měl namále a evidentně ho na čas (zatím) zachránila jen skutečnost, že byl adaptován na vůz mateřských škol, a to i za cenu likvidace dobového vybavení interiéru. Na autobusy se v té době zcela zapomnělo.

V 60. letech se v Praze rozběhla dlouhodobě připravovaná výměna vozového parku tramvají. To byla jedinečná příležitost k tomu, aby se pro příští generace zachránily alespoň některé tramvajové vozy, které by dokládaly vývoj městské dopravy v Praze. V roce 1964 byly do vozovny Pankrác soustředěny vedle vozu koňky motorové vozy č. 88, 99, 109 (v té době sloužily jako kolejnicové brusy), salonní vůz 200, a otevřený vůz č. 500 (občas používaný jako reklamní). Bohužel byl krátce předtím zlikvidován otevřený vlečný vůz č. 501 z roku 1897. Za zmínku ale stojí, že ještě v roce 1965, když se konal velký tramvajový průvod k 90. výročí MHD v Praze, jely v něm z dnešních muzejních exponátů jen 4 vozy (koňka, 88, 200 a 500). Ostatní tramvaje v průvodu (z celkového počtu 20) stále byly ještě provozními nebo služebními vozy. Na závěr průvodu byly na smyčce u Parku kultury a oddechu zminěné čtyři historické vozy odstaveny, aby si je mohla blíže prohlédnout veřejnost.

V dalších letech pak byly postupně na Pankrác převáženy další vozy, ale největší pražská vozovna se nemohla stát muzeem. K tomu účelu bylo nutné najít jiný prostor. Zvažovaly se různé vozovny, ale nakonec se jako nejvhodnější zatím ukázal uvolněný prostor bývalé lakovny ve vokovické vozovně. Vznikl tu i návrh na trvalou expozici, přístupnou přímo z ulice. Ačkoliv z tohoto úmyslu nakonec sešlo, byly na jaře 1971 historické tramvaje přestěhovány

z Pankráce do Vokovic a místo trvalého muzea se začaly konat jednou až dvakrát ročně alespoň pravidelné výstavy. Když byl v roce 1974 ukončen pravidelný provoz starých dvounápravových tramvají, staly se muzejní vozy definitivně už „jen“ vzpomínkou na doby minulé. Na tomto místě je nutné vzpomenout již zesnulého Josefa Handla, který měl ve své době mimořádnou zásluhu na zachování mnoha muzejních vozů.

Během následujících let se mnohé vozy postupně rekonstruovaly do původního stavu nebo do podoby charakterizující určité časové období. Ve sbírkách se objevily i trolejbusy a autobusy.

Pravidelné výstavy se ve Vokovicích konaly až do 31. května 1992. V té době bylo rozhodnuto o vyřazení vozovny Střešovice z pravidelného provozu a uvolněné dvě lodě byly adaptovány na trvalé muzeum.

Výběr této vozovny je z památkového hlediska velmi šťastný, protože kromě historických vozidel i samotný objekt z roku 1909 se stal mimořádně zajímavou ukázkou pražské architektury městské infrastruktury. Najdeme zde například tři (z toho dvě typické) ukázky střešních konstrukcí ve vozovných používaných.

V létě 1992 se celé podnikové muzeum přestěhovalo do Střešovic i s celým svým zázemím a v květnu 1993 se poprvé otevřelo veřejnosti ve své nové a stále podobě.

Na rozdíl od vokovických výstav se „Střešovice“ staly muzeem v pravém slova smyslu, protože se přestalo jednat „jen“ o sbírku historických vozidel. Vznikla tady i stálá expozice o historii pražské MHD s velkým množstvím fotografií, ukázek dobových dokumentů a dalších předmětů. Mezi nejatraktivnější patří modely vozidel, které se „in natura“ nedochovaly. Dlouhodobě je zapůjčilo ze svých sbírek Muzeum hlavního města Prahy. Vyroben byl i model letenské lanovky s konečnou první elektrické tramvaje.

Do nové podoby se dostala i spolupráce s Národním technickým muzeem. Kromě skutečnosti, že jeho zástupce je členem muzejní rady Muzea MHD v Praze, našla po desítkách let své uplatnění i sbírka součástí trolejového vedení, která se přestěhovala z letenského muzea do Střešovic v roce 1995. (Zůstává samozřejmě majetkem NTM.) Nelze vyloučit, že se do střešovického muzea časem přesune i historický Křížíkův podvozek z libeňské tramvaje z roku 1896, případně na něm bude postavena i replika vozu. Muzeum na Letné prochází v současné době stavební i zásadní koncepční přestavbou, a tak by naše střešovické muzeum mohlo do své expozice a péče převzít i další památky, které přibližně před desítkami let stály na počátku vzájemné spolupráce NTM a DP (EP) při uchovávaní vzácných technických památek pro příští generace.



Metro v olympijském Turínu

Ing. Petr Skala, jednotka Provoz Metro

Město Turín s více než jedním milionem obyvatel je velkým průmyslovým centrem severní Itálie a zároveň hlavním městem regionu Piemonte. Na realizaci první linky metra čekalo město celých 50 let. Naplnění těchto plánů uspišilo konání zimních olympijských her v roce 2006.

Stavba byla zahájena v roce 2001. Hloubení tunelů bylo velmi rychlé a byly při něm použity tři razící štíty („krtkové“). První úsek délky 9,6 km Collegno-Porta Nuova s 15 stanicemi byl uveden do provozu počátkem roku 2006 před zahájením zimních olympijských her. Schválena byla již i trasa pro další úsek Porta Nuova-Lingotto v délce 3,6 km a 6 stanicemi. Zprovoznění je plánováno na rok 2008.



cestovní rychlost je 32 km/hod., průměrná vzdálenost stanic je 550 až 600 metrů, denní provozní doba 4.45 až 1.30 hodin. Technologie VAL znamená minimální čekací dobu a vysokou frekvenci vlaků. Lze použít vlaky, které jsou menší než tradiční vlaky „těžkého“ metra, což umožňuje významné snížení nákladů, zkrácení doby výstavby i nižší objem prací.

Před zprovozněním prvního úseku metra

356 milionů euro s celkovým obrátem 770 milionů euro.

Kromě první linky metra tvoří síť městské a předměstské dopravy v Turíně 8 tramvajových linek v délce 100 km, 173 autobusových linek v délce 4 600 km a 3 železniční linky v délce 106 km. Městská a předměstská doprava obsluhuje 25 okolních obcí, přepraví 600 tisíc cestujících denně a ujede téměř 53,1 mil. km za rok s pomocí 1 000 autobusů a 200 tramvají. Železniční síť spojuje 29 obcí, přepraví 12 000 cestujících denně a ujede 1,2 milionu km za rok s vozovým parkem čítajícím 48 souprav.

Současně připravuje město Turín zprovoznění moderní tramvajové tratě (linka č. 4), obsluhující město podél severojižní osy. Brzy budou rovněž dokončeny práce na železničním obchvatu, který vytvoří podmínky pro městskou železnici podobnou RER v Paříži.

Tato naše návštěva byla již čtvrtou „exkurzí“ na moderní automatická metra. Před Turínem to byly Paříž, Londýn a Lyon. Zaměřili jsme náš zájem tímto směrem proto, že i v Praze se uvažuje v souvislosti s přípravami čtvrté linky „D“ o této možnosti. My jako provozovatelé pražského metra na to chceme být připraveni. Závěrem mi dovoluete vyslovit osobní názor. Jsem přesvědčen, že automatické metro je „správná cesta“ i pro Prahu a je v souladu s vývojem moderní podzemní dopravy ve světě třetího tisíciletí.



Volba padla na plně automatizované „lehké“ metro bez strojvedoucího systému VAL, který je již používán v Paříži, Lille, Toulouse, Rennes, Chicagu a Taipei. Vlak VAL 208 (4 vozy uspořádané po dvou) je 52 metrů dlouhý a 2,08 m široký. Pojme až 440 cestujících a má následující vlastnosti: plně automatizovaný provoz, žádný stálý personál pro vlaky ani stanice, interval následné jízdy 2 minuty (možno snížit až na 70 vteřin), kapacita 15 000 cestujících za hodinu v každém směru, vlaky s gumovými koly pro zlepšený výkon a snížení vibrací i hlučnosti, automaticky otevírané dveře na nástupišťích po příjezdu vlaku, které zcela znemožňují jakýkoliv vstup na trať. Maximální provozní rychlost je 80 km/hod.,

bylo nakoupeno 23 vlaků, z nichž 19 je nasazováno denně během přepravní špičky a 4 slouží jako záložní. Další 10 vlaků bude nakoupeno před zprovozněním druhého úseku metra do stanice Lingotto. Vozy byly vyrobeny ve výrobních zařízeních firmy Siemens v Praze-Zličíně! Zázemí první linky v Collegnu tvoří depo, dispečinky a zkušební trať v délce 750 metrů. Vše je řešeno velmi úsporně a na vysoké technické úrovni. Provozovatelem je GTT (Gruppo Torinese Transporti) holding. Holdingová společnost se člení na divizi místní osobní dopravy, divizi železniční dopravy a divizi infrastruktury a inženýringu. Přepraví ročně 190 milionů cestujících a má 5 240 zaměstnanců. Realizovaná roční tržba činí



Jak jsme hospodařili v roce 2006

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

Od 1. ledna 2006 byla v rámci samostatného projektu nahrazena stávající informační podpora pro sledování výsledků hospodaření v podobě systému SAP R/3, dosud členěná podle druhů dopravy, novým klientem systému SAP respektujícím nové uspořádání podniku. V rámci transformace společnosti byly převedeny režijní náklady trakcí na úroveň štábních útvarů společnosti s cílem omezit tyto náklady na minimum pomocí systému jednotlivých garantů za vybrané náklady a striktní realizace nařízených úsporných opatření v rámci jasně vymezené odpovědnosti.

Od roku 2006 byly vyčleněny pro sledování náklady na služby (zásobování, vnitropodniková doprava, informační technologie, správa nemovitého majetku). Na jednotlivých jednotkách zanikla správní režie a některé činnosti v provozní režii a tyto náklady byly převedeny do nákladů na koordinaci a řízení městské hromadné dopravy a do již zmíněných nákladů na služby. Transformací tak byly vytvořeny podmínky k efektivnímu snižování režijních nákladů pod odborným dohledem jednotlivých garantů.

Za rok 2006 bylo dosaženo **vyrovnaného výsledku hospodaření**. Čerpání roční dotace z rozpočtu hl. m. Prahy na úhradu skutečně vzniklých nákladů roku 2006 bylo o 64 600 Kč nižší než dotace plánovaná. Tato částka bude odvedena v rámci finančního vypořádání.

Skutečné náklady ve výši **13 756 877 000 Kč** byly částečně kryty dotací na úhradu nákladů na provoz MHD, která v roce 2006 dosáhla částky **8 470 062 400 Kč**. V průběhu roku docházelo postupně k účelovému navýšením oproti prvotní výši přiznané dotace 7 969 541 400 Kč. Jednalo se o navýšení dotace na provoz ochranného systému metra ve výši 40 000 000 Kč a 585 600 Kč na dílčí úhradu řešitelských nákladů projektu Evropské unie TRENDSETTER. V závěru roku Zastupitelstvo hl. m. Prahy schválilo převod investiční dotace v úhrnné výši 460 000 000 Kč k navýšení dotace na úhradu nákladů pro naplnění plánu tvorby odpisů a odložené daně. Pro příměstské linky Pražské integrované dopravy byly pro autobusovou dopravu poskytnuty dotace v celkové výši 44 827 300 Kč, z toho 31 593 500 Kč na příměstské linky vedené na území hl. m. Prahy (pásmo 0 – PID), 4 612 600 Kč na vnější pásma 1, 2 od obcí, 7 273 800 Kč na vnější pásma 1, 2 a 777 400 Kč na žakovské jízdné od Krajského úřadu

Středočeského kraje, 570 000 Kč ostatní účelovou dotaci (dodatek PID č. 112). Čisté tržby pravidelné dopravy včetně přírůžek k jízdnému dosáhly v roce 2006 výše 3 783 005 000 Kč, v meziročním porovnání činil nárůst 13,24 %. Tržby za přírůžky k jízdnému dosáhly výše 160 867 000 Kč. Na růst tržeb má vliv kromě dostupnosti MHD v Praze a přesnosti jízdních řádů v neposlední řadě i široká distribuční síť včetně několika set externích smluvních prodejců. Nadále se zvyšuje počet cestujících, kteří dávají přednost jízdenkám s volitelnou dobou platnosti, takzvaným „klouzavým kuponům“. K 1. říjnu 2006 byl nově zaveden tento druh jízdenky také ve vnějších pásmech Pražské integrované dopravy.

K 1. lednu 2006 činily finanční prostředky Dopravního podniku 1 233 milionů Kč. Z těchto prostředků byly za 58 milionů Kč jistiny složené na účet Dopravního podniku jinými subjekty. Dlouhodobý úvěr na vlaky metra byl k tomuto datu ve výši 4 062 milionů Kč.

V roce 2006 docházelo ve stavu finančních prostředků Dopravního podniku k výrazným výkyvům. Postupně se volné finanční prostředky snižovaly – na hlavním účtu v červnu a červenci až na 400 milionů Kč. Faktury za investice hrazené z dotací musely být hrazeny skutečně až po obdržení těchto dotací.

Kromě běžných plateb a plateb z dotací na pořízení dlouhodobého majetku byly splaceny čtyři splátky úvěru na vlaky metra v celkové výši 285 milionů Kč a úroky z úvěru ve výši 211 milionů Kč. Z vlastních zdrojů bylo za šest vlaků metra zapláceno 377 milionů Kč, což bylo jedním z důvodů překročení čerpání vlastních zdrojů. Relativně vysoký stav finančních zdrojů na konci roku uvedený v účetních výkazech byl způsoben výrazným nečerpáním investic hrazených přes Inženýring dopravních staveb. a. s. (přibližně 1 miliarda korun). Zaplacení těchto investic v lednu 2007 zhorší finanční situaci Dopravního podniku na začátku dalšího roku.

Dopravní výkony městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy celkem byly v porovnání se smlouvou splněny v přepočtených vozových km na 99,85 %, v místových km na 99,80 % – tj. v rámci povolené tolerance 0,5 %. Celkem bylo přepraveno v pásmu P+0 a ve vnějších pásmech včetně smluvních dopravců 1 273 088 969 osob (**Dopravním podnikem 1 181 404 934 osob a smluvními dopravci 91 684 035 osob**), z toho ve vnějších pásmech 52 469 789 osob (**Dopravním podnikem 8 693 375 osob a smluvními dopravci 43 776 414 osob**).

Úkoly Dopravního podniku zajišťovalo 12 594 zaměstnanců – průměrný přepočtený stav (z toho 4 243 řidičů MHD). V důsledku organizačních změn probíhajícího Transformačního projektu došlo v 1. až 4. čtvrtletí 2006 v průměrných přepočtených stavech k celkovému snížení stavu zaměstnanců proti srovnatelnému období minulého roku o 122 zaměstnanců.

Na mzdách bylo vyplaceno celkem 3 570 443 000 Kč bez ostatních osobních nákladů (ostatní osobní náklady dosáhly výše 12 518 000 Kč, z toho bylo 6 197 000 Kč vyplaceno na odstúpném zaměstnancům, se kterými byl rozvázán pracovní poměr z organizačních důvodů). Průměrná mzda bez ostatních osobních nákladů činila 23 625 Kč.

Návrh plánu investic na rok 2006 byl schválen Představenstvem Dopravního podniku po věcné stránce 6. března 2006, následně 29. května byla schválena 1. změna plánu investic na rok 2006. K 31. prosinci 2006 byl stav finančních prostředků přidělených z rozpočtu hl. města Prahy následující:

dotace z rozpočtu hl. m. Prahy – běžné výdaje

- | | |
|-----------------------------------|----------------|
| • obnova vozů metra – modernizace | 560 000 000 Kč |
| • nákup autobusů standard | 141 900 000 Kč |
| • nákup nízkopodlažních autobusů | 38 100 000 Kč |



Foto © Pavel Fojtík



Foto © Petr M...

- IV. provozní úsek tratě C 2 (Ládví – Letňany) 3 400 000 000 Kč
- stanice metra Depo Hostivař (2 x P + R) 300 000 000 Kč
- nákup tramvají 310 000 000 Kč
- modernizace tramvají 412 630 000 Kč
- rekonstrukce tramvajové trati Ohrada-křižovatka 61 370 000 Kč
- rekonstrukce tramvajové trati Koněvova-Vápenka vč. smyčky 26 000 000 Kč

běžné výdaje celkem 5 250 000 000 Kč

dotace z rozpočtu hl. m. Prahy na způsobilé výdaje projektů JPD2

- výstavba výtahů ve stanici metra Florenc B 10 070 700 Kč
- rekonstrukce tramvajové trati Sokolovská 22 295 900 Kč
- modernizace měničny Klárov 16 059 400 Kč
- vybudování preference pro MHD 8 766 000 Kč
- rekonstrukce zdi – Lanová dráha Petřín 8 464 400 Kč

způsobilé výdaje projektů JPD2 celkem 65 656 400 Kč

finanční prostředky z emise obligací v rámci EMTN programu

- tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov 6 845 000 Kč

finanční prostředky z úvěru Evropské investiční banky

- IV. provozní úsek tratě C 1. etapa (Nádraží Holešovice – Ládví) 95 871 000 Kč

úcelová investiční dotace ze státního rozpočtu

- zavedení otevřeného systému detekce nebezpečných otravných látek ve vybraných stanicích metra 30 000 000 Kč
- Celková dotace na pořízení dlouhodobého majetku Dopravního podniku k 31. prosinci 2006 5 448 372 400 Kč

Dotace ze státního rozpočtu – přidělená

- výstavba IV. provozního úseku tratě C – 2. etapa ve výši 420 000 000 Kč
- akce Výtahy ve stanici metra Florenc B – bezbariérové zpřístupnění (JPD2) 14 219 000 Kč

- akce Rekonstrukce tramvajové trati Sokolovská (JPD2) 38 709 000 Kč
 - akce Vybudování preference pro MHD (JPD2) 3 079 000 Kč
 - akce Nákup nízkopodlažních autobusů 20 700 000 Kč
- Dotace ze státního rozpočtu celkem 496 707 000 Kč

Dotace ze strukturálních fondů EU – přidělená

- akce Výtahy ve stanici metra Florenc B – bezbariérové zpřístupnění (JPD2) 21 479 000 Kč
 - akce Rekonstrukce tramvajové trati Sokolovská (JPD2) 57 093 000 Kč
 - akce Vybudování preference pro MHD (JPD2) 4 541 000 Kč
 - akce MKS MR Klárov (JPD2) 28 134 000 Kč
- Dotace ze strukturálních fondů EU celkem 111 247 000 Kč

Vlastní zdroje Dopravního podniku

Plán tvorby odpisů na 1.-4. čtvrtletí 2006 byl zpracován ve výši 2 437 485 000 Kč
 Skutečná tvorba odpisů činí 2 437 077 000 Kč
 Plnění plánu tvorby odpisů za 1.-4. čtvrtletí 2006 99,98 %
 Plán tvorby odložené daně na 1.-4. čtvrtletí byl zpracován ve výši 265 435 000 Kč
 Skutečná tvorba odložené daně činí 265 435 000 Kč
 Plnění plánu tvorby odložené daně za 1.-4. čtvrtletí 2006 100 %
 Skutečné čerpání odpisů a odložené daně na investiční výstavbu Dopravního podniku za 1.-4. čtvrtletí činí:

- investiční akce kryté schváleným plánem investic 3 061 172 000 Kč
 - platba nových souprav metra – nekrytá plánem investic 377 414 000 Kč
- celkem 3 438 586 000 Kč**

Mimo plán investic byla provedena úhrada platby za 6 souprav metra ve výši 377 414 000 Kč, která měla být řešena přijetím úvěru. Přijetí úvěru se nakonec nerealizovalo a platba byla

provedena z vlastních zdrojů Dopravního podniku.



Ruská delegace v Praze

Daniela Kočí

Ve dnech 14.-16. března probíhalo v Praze zasedání Smíšené komise České republiky a Ruské federace pro hospodářskou, průmyslovou a vědecko-technickou spolupráci.

Oficiálního jednání se účastnili zástupci českého ministerstva dopravy pod vedením pana náměstka Kocourka a zástupci ministerstva dopravy Ruské federace a Ruských drah vedené náměstkem ministra dopravy a státním tajemníkem panem Aristovem. Spolupráce se týká těchto tří oblastí: železniční strojírenství a kolejová vozidla, železniční infrastruktura a transformace železnic. Asociace podniků českého železničního průmyslu ACRI připravila odborné prezentace a technické návštěvy. Kromě návštěvy předního českého výrobce kolejových vozidel firmy ŠKODA TRANSPORTATION v Plzni měla ruská delegace možnost exkurze v rámci pražské integrované dopravy. Dopravní podnik hl. m. Prahy společně s ROPIDem pro delegaci připravili jízdu nízkopodlažní tramvají ŠKODA 14T. Tato zvláštní jízda byla zaměřena nejen na užitné vlastnosti tramvaje, ale také na představení moderního řešení kolejové infrastruktury v městské aglomeraci a v neposlední řadě také jízdu spojenou s prohlídkou hlavního města. Jednotka Provoz Tramvaje se úkolu zhostila perfektně, a tak všichni v čele s náměstkem ministra dopravy a státním tajemníkem Ruské federace byli velice spokojeni a jízda Prahou z Těšnova přes historické centrum města na Pražský hrad byla pro všechny zúčastněné zážitkem.



Ruská delegace vedená státním tajemníkem a náměstkem ministra dopravy Aristovem na jednání v Praze, vpravo náměstek ministra dopravy České republiky Vojtěch Kocourek.

Nabídka rekreace

Text: -red-

Foto: Petr Malík

Čas letních dovolených a prázdnin se blíží, a tak vám přinášíme možnosti rekreace v zařízeních Dopravního podniku či zařízeních provozovaných odborovými organizacemi.

Rekreační střediska DP (vlastní provoz)

Hlavatce

Středisko se nachází u obce Hlavatce v jižních Čechách mezi Planou nad Lužnicí a Soběslaví. Jedná se o 20 chatek po 4 lůžkách s možností vaření. Rekreační středisko je provozováno pouze v letní sezóně v týdenních turnusech. Pronajímá se celá chatka, nikoliv jednotlivá lůžka. Rekreační sezóna bude probíhat od 16. června do 15. září.

Ceny za ubytování chaty/týden v Kč, včetně DPH.

turnusy	zaměstnanci DP a rodinní příslušníci	ostatní rekreanti
16. 6. – 30. 6.	1 420	2 850
30. 6. – 1. 9.	2 550	3 750
1. 9. – 15. 9.	1 420	2 850

Těně – Smolárna

Středisko leží asi 60 km od Prahy v západním cípu Brd v malé osadě Smolárna mimo hlavní trasu Praha – Plzeň. Necelé dva kilometry směrem na západ se nachází městyň Strašice s možností nákupu i kontaktu lékaře a policie. V okolí zařízení jsou hluboké, převážně jehličnaté lesy, které umožňují sběr lesních plodů. Ubytování je zajištěno ve dvoulůžkovém a čtyřlůžkovém pokoji a ve 2 třílůžkových a 3 čtyřlůžkových chatkách. Chatka se pronajímá celá, nikoliv jednotlivá lůžka. Vaření je umožněno ve společné kuchyni. Středisko je provozováno pouze v letní sezóně v týdenních turnusech.

Rekreační sezóna bude probíhat od 16. června do 15. září.

Ceny za ubytování v pokojích – osoba/den v Kč, včetně DPH.

turnusy	zaměstnanci DP a rodinní příslušníci		ostatní rekreanti	
	dospělí	děti do 10 let	dospělí	děti do 10 let
16. 6. – 30. 6.	65	40	95	60
30. 6. – 1. 9.	100	70	130	95
1. 9. – 15. 9.	65	40	95	60

Ceny za ubytování v chatách – chata/týden v Kč, včetně DPH:

turnusy	zaměstnanci DP a rodinní příslušníci	ostatní rekreanti
třílůžková chata		
16. 6.- 30. 6.	1 000	1 900
30. 6. – 1. 9.	1 800	2 580
1. 9. – 15. 9.	1 000	1 900
čtyřlůžková chata		
16. 6.- 30. 6. 07	1 330	2 510
30. 6. – 1. 9. 07	2 400	3 440
1. 9. – 15. 9.	1 330	2 510

Rezervace na pobyty v rekreačních zařízeních provozovaných Dopravním podnikem byla zahájena pro zaměstnance 19. března na adrese Sokolovská 217/42, 3. patro, kancelář č. 351, telefony: 99/5038, 92/2250, 93/3320. Na těchto číslech se také dozvíte podrobnosti o jednotlivých pobytech. Pro ostatní zájemce budou brány záznamy na volná místa od 10. dubna na telefonních číslech: 296 195 038; 296 122 250; 296 133 320.

Víkendové pobyty jsou umožněny pouze při volné kapacitě a jejich rezervace nemůže být upřednostněna před týdenním pobytem.

Rekreační střediska DP (v ekonomickém pronájmu)

Zaměstnanci si rekreační pobyt zajišťují sami, bez zprostředkování DP.



Radava

Nachází se v okolí přehrady Orlík. Jedná se o stanový tábor doplněný karavany pro 4 osoby se zázemím ve srubové chatě. Tábor je provozován v období červenec a srpen. Středisko provozuje pan Bohumil Kureš. Kontakt: telefon 296 125 038, mobil 602 160 280.

Hájenska

Nachází se v Krkonoších v Černém Dole. Nájemcem je pan Lom, středisko poskytuje ubytovací a hostinské služby.

Kontakt: telefon 499 896 331; internet: <http://www.horskachatahajenka.cz/>.

Letní dětské tábory DP (provozované nájemci nebo smluvními partnery)

LDT Orlík

Poloha: přehrada Orlík mezi Popelkama a Trhovkama u obce Klenovice
Strava: pětikrát denně, vlastní kuchyně
Doprava: autobusem
Ubytování: dvoulůžkové stany s podsadou
Zaměření: vodácká turistika a sportovní hry
Termín:

I. běh 30. 6. – 21. 7. kontakt: Filip Kaminiecki, telefon 777 159 662
II. běh 21. 7. – 11. 8. kontakt: Tomáš Bílek telefon 775 278 560

Cena pro zaměstnance DP činí 2 950 Kč + (3 000 Kč přispívá zaměstnavatel), cizí zájemci zaplatí 5 950 Kč.

Podrobné informace jsou zveřejněny na internetových stránkách: <http://www.orlik-tabor.cz/> a dále je podávají výše uvedení zástupci pořádající organizace.

LDT Dopraváček Nuzice

Poloha: mezi Bechyní a Týnem nad Vltavou, na břehu řeky Lužnice (Jižní Čechy)
Strava: pětikrát denně, vlastní kuchyně
Doprava: autobusem
Ubytování: 24 čtyřlůžkových chatiček a 26 dvoulůžkových stanů s podsadou
Zaměření: vodácká turistika a sportovní hry
Turnusy: I. běh 30. 6. – 21. 7.

II. běh 21. 7. – 11. 8.

Cena poukazu činí 3 550 Kč pro děti zaměstnanců a 6 550 Kč pro ostatní děti.

Podrobné informace o cenách, přihláškách a organizačních záležitostech budou zveřejněny na intranetu Dopravního podniku a osobně je podá zástupce pořádající organizace Jiří Čada, telefon 296 133 004 (93/3004), 296 133 008 (93/3008), e-mail: cadaj@dpp.cz.

Zaměstnancům DP bude na pobyt dětí na těchto táborech poskytován příspěvek podle ustanovení KS 2007, čl. 5.3.4. Postup předkládání žádosti je blíže specifikován v „Informaci personálního ředitele č. 1/2007“.

Tábor u Velečinského rybníka

Tak jako v předchozích letech pořádá i letos Motolská organizace OSPEA a 13/17 ZO ČSOP letní tábor určený pro děti od devíti let. Tábora se mohou zúčastnit i děti, které právě dokončily základní školní docházku.

Tábor je pořádán ve třech turnusech, 1. turnus 1. 7. – 14. 7., 2. turnus 15. 7. – 28. 7. 2007 a 3. turnus 29. 7. – 11. 8. Letošním motem je celotáborová hra Piráti, takže se děti mají v krásném prostředí Velečinského rybníka, poblíž Blatna u Jesenice, stanového tábora bez civilizačních vymožeností opravdu na co těšit.

Táborový poplatek je stanoven ve výši 2 500 Kč. Pro děti svých členů nabízí OSPEA dotaci 600 korun, a tak při využití příspěvku od zaměstnavatele lze pořídit čtrnáctidenní rekreaci pro dítě za 900 korun.

Přihlášky vám pošle elektronickou poštou pan Kolumpek nebo po dohodě na telefonu 732 315 940 lze přihlášku zaslat jiným způsobem. E-mail: zkolumpek@chello.cz. Veškeré informace k letnímu táboru podává J. Pšenčný, telefon: do zaměstnání 313 512 242 nebo domů 313 533 330, mobil 737 524 915, e-mail: chobot_lentilky@quick.cz.



Nabídka odborové organizace

-red-

Na jarní měsíce připravila ZO OSD Motol několik akcí nejen pro své členy, ale i pro všechny zaměstnance Dopravního podniku.

1. V sobotu 28. dubna se od 11 hodin koná tenisový turnaj v hale Břve (doprava autobusovou linkou č. 347 ze Zličína směr Hostivice). Hrát se bude na kurtech s betonovým povrchem a startovné je 100 korun pro členy zmíněné odborové organizace a 450 korun pro ostatní (poplatek lze hradit také poukázkami Flexipass od firmy Sodexho).

Přihlášky na tenisový turnaj přijímá a bližší informace vám poskytne Jiří Zabloudil (telefon 775 216 711).

2. O víkend 18. až 20. května pořádá ZO OSD Motol zájezd do Českého ráje, do penzionu Žernov. V rámci zájezdu je zajištěna plná penze, doprava autobusem a ubytování. Pro členy zmíněné odborové organizace je cena 400 korun, pro rodinné příslušníky odboráře činí cena 750 korun a pro ostatní zájemce 1 300 Kč (poplatek lze hradit také poukázkami Flexipass od firmy Sodexho).

Přihlášky na zájezd přijímá a bližší informace vám poskytne Josef Sárkózi (telefon 723 613 226).



Konference ZO OSD Motol

Jiří Zabloudil, předseda ZO OSD Motol

Ve středu 14. února se konala již 3. konference odborové organizace ZO OSD Motol. Kromě výboru Základní organizace (VZO) v 15.30 dorazilo několik aktivních členů z řad řidičů, depa i členů mimo DP, několik důchodců – bývalých zaměstnanců vozovny Motol a několik pozvaných hostů. Je to velká škoda, protože všichni členové ZO OSD Motol mají právo účastnit se konference a kromě možnosti volit nové funkcionáře, rozhodovat o rozpočtu i o změnách základních dokumentů organizace, navíc přišli o připravené pohoštění – tradiční tvarohové buchty a další pochoutky.

Úvodní projev předsedy seznámil přítomné s událostmi v ZO, nastínil vyhlídky do budoucna a upozornil na problémy i nedostatky. Následovala zpráva Revizní komise, kterou přednesla Věra Suchá. O dění v Odborovém svazu dopravy informoval jeho předseda Luboš Pomajbík, upozornil i na špatné znění a změny v Zákoníku práce. Pochválil součinnost s naším předsedou a práci celé organizace. Pak se představila nová právnička svazu Mgr. Lucie Jiránková. Slovo dostal také vedoucí provozovny Motol František Hrabánek, který potvrdil dobrou spolupráci s odbory. Zástupce vedoucího jednotky Provoz Tramvaje Pavel Čeněk pochválil rovněž dobrou spolupráci s naší organizací na úrovni vedoucího jednotky.



Následně předseda Zabloudil zahájil diskusi. V průběhu dorazili na konferenci další pozvaní hosté z vrcholového managementu. Personální ředitel ing. Ďuriš seznámil přítomné se stavem ekonomiky Dopravního podniku, s proběhlou transformací i jejími důsledky. Připomněl i ohlas na článek z Mladé fronty Dnes týkající se propouštění z Dopravního podniku. Následně pan Fraus informoval o možném propouštění z depa v Motole.

Poté byla schválena volební a mandátová komise. Předseda Zabloudil předestřel

faktická čísla z hospodaření ZO za loňský rok i upřesnil rozpočet na rok letošní. Upozornil na problémy s placením licencí za televizi, které naše organizace hradí i za neodboráře a odboráře z jiných organizací, což vnímá jako nesprávné, nespravedlivé a požádal přítomné o návrhy jak danou věc řešit.

Místopředsedkyně Dana Pokorná nastínila návrh Dětského dne 2007 a kulturní referent Josef Sárkózi seznámil všechny s plánovanými letošními akcemi. Přítomnými byl schválen rozpočet na rok 2007, udržovací i členské příspěvky v pozměněné formě, úpravy ve statutu ZO, změny ve volebním řádu, pravidlech odměňování funkcionářů i systémové změny v sociální politice i v pravidlech pořádání rekreací. (Kompletní přehled najdete samozřejmě na naší webové stránce www.zoosd-motol.wz.cz, opět bude distribuováno další nové CD-R.) Nově lze při platbách za rekreaci i jiné akce naší organizace využít poukázky Flexipass.

Změny ve statutu hned využil Jakub Vávra a se souhlasem Konference přestoupil jako zástupce za depo, čímž se uvolnilo místo pro zástupce v sekci řidičů. Předseda předestřel nový způsob odměňování jubilatů, který byl také schválen.

Tradičně došlo k losování potravinového balíčku z přítomných, jenž vyhrál Jiří Pakosta a velkého dárkového koše ze všech členů organizace, ten vyhrál Miroslav Karásek.

Po přestávce paní Suchá vynesla ortel voleb. 50 odevzdaných hlasů rozhodlo, byl zvolen pan Sršeň, naopak neuspěli paní Skuhrovcová a pan Toušek. V závěru schválila konference návrhy usnesení přednesené předsedou. Mimo jiné i použití všech zákonných prostředků k dosažení oprávněných zájmů a cílů našich členů při kolektivním vyjednávání, tak aby vyjednaná výše nárůstu mezd nebyla opět výsměchem a kolektivní smlouva nebyla opět odborovou prohrou. Výbor má i nadále rozšiřovat členskou základnu v rámci celého DP a všichni členové mimo Motol budou i nadále pravidelně informováni o dění, novinkách, a to zápisy, časopisy i prostřednictvím pošty.



Lučanka bude prodána!

odbor KS a sociální péče

Vzhledem ke stále klesajícímu zájmu zaměstnanců Dopravního podniku o rekreaci v rekreačním středisku Lučanka, a tím k jeho vyšší ztrátovosti, vedení společnosti schválilo jeho odprodej.

Z těchto důvodů bude provoz rekreačního střediska Lučanka od 1. dubna 2007 ukončen a objekt připravován k prodeji.



Křížík je příkladem generacím

Daniela Kočí

František Křížík je čítankovým příkladem nemajetného chlapce z venkova, kterému se díky vlastní péči a obětavosti matky podařilo postupně vypracovat na úspěšného, zámožného a všeobecně váženého občana. Dnes si však již málokdo dovede představit, jak obtížné bylo se uplatnit a jak výrazně jiné byly tehdy životní podmínky ve srovnání s dneškem. V mnohém je však běh jeho života příkladem i pro dnešní dobu.

V letošním roce si připomeneme 110 let od založení Elektrických podniků, a v červenci to bude právě 116 let od první jízdy elektrické tramvaje v Praze. Jméno František Křížík je tak navždy zapsáno zlatým písmem do historie našeho národa. Od Křížíkova narození v červenci uplyne už 160 let.

Křížík je ukázkou, že při dostatečné houževnatosti lze poctivou cestou dosáhnout vysokých cílů a hmotných úspěchů a současně vytvořit podmínky pro povznesení svého okolí i životní úroveň spoluobčanů. Důkazem, že se talent pro techniku dědí z generace na generaci, je pravnuke Františka Křížíka, inženýr Čestmír Bárta, který na svého pradědečka velmi rád a s úctou vzpomíná.

Váš pradědeček začínal prakticky z ničeho. Můžete to přiblížit? Jednoho dne si řekl, tak a budu vynálezcem? Kde se vzal ten talent a technický um?

Bez krajní obětavosti jeho energické matky v době jeho mládí a rad jeho moudré manželky v období jeho středního věku by však ani maximální osobní úsilí Křížíkovi patrně k plně úspěšnému životu nestačilo. Dalším klíčem k jeho úspěchu byla jeho vynálezecká invence, patriotizmus, a umění vybrat si přátele a schopné spolupracovníky, kterým mohl důvěřovat.

František Křížík byl velkým vynálezcem, ale asi nejvíce ho proslavila oblouková lampa. Který z jeho vynálezů je nejceněnější z Vašeho pohledu?

I z mého hlediska je Křížíkovým nejvýznamnějším vynálezem jeho originální řešení automatické regulace optimální vzdálenosti uhlíků v obloukové lampě. Zastával tehdy místo tzv. „definitivního inženýra-asistenta“ u „Plzeňsko-břeženské dráhy“ v Plzni. Mezi jinými se zde seznámil i s plzeňským podnikatelem Šebkem, který dráhu vystavěl a v rychlém sledu stále rozšiřoval. Za těchto podmínek se postupně rodila řada ihned realizovaných vynálezů, zejména z oblasti zvýšení bezpečnosti železničního provozu. Byl též v úzkém kontaktu s podnikatelem Škodou, který tehdy začínal ještě ve zcela malé dílně.

V Plzni působil Křížík od roku 1873 a jak vždy doma hovořil, prožil zde nejkrásnější léta svého života. Narodily se mu zde čtyři ze šesti dětí, vytvořil zde velké množství vynálezů a plně – jako ostatně všude předtím – se zde zapojil do kulturního a společenského života. V tomto prostředí též vynalezl svoji obloukovou lampu, která ho ve světě nejvíce proslavila. Patenty mu přinášely nemalý zisk, který mu pak umožnil, aby se osamostatnil a založil vlastní podnik.

Problémem nového typu obloukové lampy se Křížík začal zabývat po návštěvě světové výstavy v Paříži v roce 1878, na které ruský elektrotechnik Jablůčkov vystavoval svoji verzi obloukové lampy. Vzbudila všeobecný zájem. Měla však řadu technických i praktických nevýhod. Zejména měla krátkou životnost, po zhasnutí se nedala jednoduchým způsobem spustit do provozu a byla drahá. V oblasti vývoje obloukové lampy byli neúspěšní i Siemens a Schuckert. Křížíkovi se podařilo všechny problémy originálním způsobem vyřešit a tento svůj patent ve světové konkurenci prosadit s platností od 7. dubna 1880. Svoji obloukovou lampu pak vystavoval na světové výstavě v Paříži v roce 1881. Obdržel tam za ni jednu z dvanácti udělovaných zlatých medailí – jedinou, jež připadala na tehdejší Rakousko-Uhersko. Křížíkovy obloukovky tenkrát, spolu s Edisonovými žárovkami, osvětlovaly hlavní schodiště výstavního paláce a světlo Edisonových žárovek proti jejich intenzitě výrazně zanikalo. Jedna z Křížíkových obloukovek byla též umístěna ve věži majáku výstavy, odkud byla zdaleka viditelná. Bylo to tehdy předmětem nevšedního ohlasu a Křížík se tehdy stal světově populární osobností.

V Paříži se Křížík seznámil s tehdejší světovou technickou a intelektuální elitou, neboť světové výstavy – zvláště ty v Paříži – byly avantgardní ukázkou současné špičkové technické, kulturní i společenské úrovně.

Důležité je vždy nebyť sám. Pomáhali mu přátelé?

Velikou zásluhu na Křížíkově pařížském úspěchu měl jeho přítel, francouzský podnikatel v Plzni, Ludvík Piette, majitel řady továren na papír. Byl to neobyčejně ušlechtilý člověk. Piette přivedl též Křížíka do řádu svobodných zednářů. Podporoval ho v jeho pokusech a pomohl mu nejen ve složitých záležitostech patentní ochrany jeho vynálezu, ale i při jeho komerčním využití. Seznámil ho s řadou význačných osobností, mezi jinými i s německým vynálezcem elektrodynamy Schuckertem, který tenkrát začínal v malé dílně poblíž norimberského nádraží. Křížík spolu s Piettem a Schuckertem pak v mnohém podnikali společně. Schuckert převzal výrobu Křížíkových lamp pro Německo a Rusko, zužitkování patentu v Anglii, Francii, Belgii a Americe převzala společnost, která se z Piettova popudu vytvořila v Londýně a Křížík si vyhradil výrobu a prodej v Rakousko-Uhersku.

O výdělek se dělili tak, že Křížík dostával polovinu a Piette se Schuckertem po čtvrtině.

Křížík tak získával pravidelně velké finanční prostředky a mohl si bez obav dovolit financovat další samostatný výzkum. Piette též Křížíkovi pronajal v Plzni pozemek, aby si na něm mohl vybudovat svoji prvou samostatnou elektrotechnickou dílnu a laboratoř. Pracovalo zde zpočátku šest dělníků.

Zisky z komerčního využití obloukové lampy tedy otevřely Křížíkovi cestu ke všem jeho dalším úspěchům...

Jednoznačně. V té době Křížík také instaloval různá slavnostní osvětlení, například v Praze k příjezdu korunního prince a ve Vídni na počest princezny Štěpánky. Princ Ferdinand d'Este si tenkrát nechal od Křížíka podrobně vysvětlit funkci celého zařízení. V té době bylo umělé elektrické osvětlení ještě stále exotickou záležitostí. Křížík se však brzy postaral o to, aby tomu tak nebylo a zavedl městské veřejné osvětlení.

Koncem roku 1883, tedy ve svých 36 letech se Křížík s celou rodinou i se svojí 80letou maminkou a celou firmou i se zaměstnanci přestěhoval do Prahy. Okamžitě ze zde zapojil do kulturního, společenského i podnikatelského života. Následoval intenzivní rozvoj firmy jak co do sortimentu, tak co do objemu výroby. Během třiceti let do roku 1914 dodal a zařídil ze svého karlínského závodu kromě jiného 112 městských elektráren, 13 elektrických drah, 16 mezinárodních výstav, 15 nádraží, 156 institucí a veřejných budov, 40 velkostatků a zámků, 77 cukrovarů a rafinerií, 31 pivovarů, 7 lihovarů, 67 pil a mlýnů, 16 papíren a celulózek, 41 tkalcoven a přádelen, 34 železných hutí a dolů, 24 chemických továren, 67 strojírén a 195 jiných závodů.

Kromě toho zelektrizoval 63 měst a obcí včetně Prahy a Plzně, následovala první elektrická dráha...

Pod slovy zelektrizovat se tenkrát rozuměla komplexní dodávka, elektrárnou a rozvody počínaje a lampami, lustry, vypínači a pojistkami konče. Šlo tedy o dodavatelsky i organizačně a finančně mimořádně náročné akce.

Jeho první elektrické dráhy v Čechách vedly na tratích Letná – Stromovka a Praha – Libeň – Vysočany. Pro elektrické dráhy dodal přes 300 motorových vozů. Elektrizoval též lanovou dráhu od Vltavy na Letnou, která původně pracovala na podobném principu jako petřínská (přepouštění vody) a vyvinul prvé elektromobily a později též prvý automobil s kombinovaným elektrickým a benzinovým motorem. Postavil též elektrickou dráhu z Tábora do Bechyně a státním drahám dodával elektrické lokomotivy. V mnoha případech musel Křížík při zavádění svých vynálezů překonávat problémy, spojené s korupcí těch, kteří o příslušných objednávkách rozhodovali. Jako příklad lze uvést zavádění elektrické dráhy a elek-

trifikaci Národního divadla. Teprve když zahraniční zařízení nefungovalo, musel ho Křížík narychlo vyměnit za své a pomohl tak v poslední chvíli zabránit ostudě, která by padla na vrub české strany.

Kde jste jako rodina bydleli? Je to vaším domovem i dnes?

Z Karlína se Křížík s celou rodinou přestěhoval do domu v Korunovačnické třídě proti letenské vodárně. Zakoupil ho společně se svým zetěm Viktorem Troltschem, (otcem mé matky), který investoval do jeho firmy v Karlíně po jejím vyhození značné finanční prostředky a působil v ní pak jako ředitel. Tento dům byl postupně přistavován o další patra tak, jak se rodina rozrůstala. Narodil jsem se v něm i já. Za komunistické éry přešel tento dům do majetku státu, který naši rodinu vystěhoval.

Je něco, co měl váš pradědeček v hlavě a již se mu to nepodařilo uskutečnit?

Přišlo díky tomu lidstvo v té době o další převratný vynález?

František Křížík se narodil 8. července 1847 a když 22. ledna 1941 zemřel, bylo mi 15 let. Celá naše rodina však byla a stále je neobyčejně soudržná a často se scházela. Vyprávěly se rozličné vzpomínky a řešily se nejrůznější problémy. Mnoho jsem se tehdy dozvěděl a zapamatoval. Mnohé je též uloženo v naší rodinné pamětní knize, jejíž vedení mám v současnosti na starost. Vaše otázka je však natolik speciální, že vám k ní toho mnoho říci nemohu. Pamatuji si však dobře, že pradědeček často hovořil o co nejrozsáhlejší síti malých vodních elektráren, zejména při rozličných živnostech a hospodářstvích a vypočítával, kolik by se přitom ušetřilo. Hovořil též o interakci těchto elektráren s veřejnou sítí v době, kdy jsou majiteli méně využívány. Také si vzpomínám, že v předválečném období i krátce po vypuknutí druhé světové války, kdy letadla nacistického Německa představovala pro okolní svět vážné ohrožení, uvažoval o možnostech dálkového narušení funkce jejich motorů. Byl též přesvědčen, že dříve nebo později se dostaví zlatá éra hromadného využití stejnosměrného proudu.

Většina vynálezů je zahleděno jen do svého oboru. Byl pradědeček také takový, nebo vnímal svět kolem sebe? Byl společenský člověk?

Pradědeček byl – zejména v mládí – velmi společenský. Zpíval v pražském Hlaholu, pomáhal v divadle, rád chodil za přáteli, jak říkal, „na džbáněk piva“ a i v pokročilém věku se rád zúčastňoval různých plesů a slavností rozličných charitativních spolků i oficiálních recepcí.

Jste potomek slavného člověka. Kterým směrem se ubíral váš život? Jaká byla profese dětí Františka Křížíka a jaká byla Vaše, jakožto pravnuka? Šel jste v technických šlépějích?

Směr mého života nebyl pochopitelně ovlivněn pouze mým pradědečkem Františkem Křížíkem, ale především



Vize o soustavě malých elektráren se týkala elektráren na vodních tocích

mým otcem, avšak i některými dalšími předky mých rodičů. Shodou okolností není František Křížík jediným úspěšným podnikatelem a vědcem-vynálezcem v naší rodině. To, co z Křížíkovy osobnosti převládlo přes všechny generace, byla nejen kreativita, ale i křížíkovská rodinná soudržnost. Směr života každého z nás je ostatně výsledkem souboru nekonečné řady vlivů známých i neznámých činitelů. Každopádně lze říci, že v technických šlépějích svých předků, a tedy i mého pradědečka Františka Křížíka pokračuji, a jsem tomu rád. Nesnel bych pocit potomka, který sám nic nevytvořil. Jsem absolventem Vysoké školy chemicko-technologické v Praze se specializací v oboru mineralogie a krystalochemie. V tomto zaměření jsem absolvoval i tzv. vědeckou aspiranturu. Svoji praxi jsem zahájil v průmyslovém podniku Spolek pro chemickou a hutní výrobu v Ústí nad Labem, kde jsem vedl provoz syntetických drahokamů a výzkumnou skupinu vysokožárné syntézy monokrystalů. Odtud jsem přešel do Československé akademie věd. Nejdříve do Ústavu geochemie a nerozpuštěných surovin a odtud do Fyzikálního ústavu ČSAV. Zde jsem vedl

oddělení materiálového výzkumu, včetně materiálového výzkumu v kosmu. V této době jsme spolu s řadou spolupracovníků realizovali řadu kosmických experimentů na kosmické stanici Mir, včetně historicky prvních experimentů, které provedl jeden z prvních kosmonautů Vladimír Remek. Vyvinuli jsme zde také zařízení, na kterém byla realizována řada vědeckých experimentů zemí programu Interkosmos. Po roku 1989 jsem se v oboru materiálového výzkumu osamostatnil. Naši firmu vede nyní můj syn Čestmír a já v ní působím ve svých 81 letech jako vědecký poradce. V naší firmě jsme za spolupráce několika vynikajících odborníků vyvinuli automatický kosmický krystalizátor pro německou kosmickou agenturu, na které bylo v rámci vědeckého programu Evropské kosmické agentury (ESA) realizováno několik souborů německých, francouzských a italských experimentů.

Co jste na pradědečkovi jako kluk obdivoval nejvíce?

Jeho klidnou povahu, výšku postavy (měřil i ve svém věku dva metry) a plnovous, který byl podezřele podobný svatému Mikulášovi, který mne jako kluka honil s metlou po pokoji.

Čechy byly dříve vyhlášeny zlatými ručičkami mistrů svých oborů. Čím to je, že dnes málokterý výrobek přetrvá staletí?

Díky prudkému vědecko-technickému pokroku technické výrobky rychle stárnou. Myslím, že vyhlášené české zlaté ručičky po půl století temna opět ukáží, co umí. Už jednou to po období třech století po třicetileté válce ukázaly. Jsou to právě ony, které přetrvávají staletí.

František Křížík provozoval první elektrickou tramvaj v Praze, bylo to v roce 1891, kdy se konala v Praze Jubilejní výstava, na které byla představena Křížikova světelná fontána. Jak vznikla myšlenka „zpívající fontány“? Kdybyste měl srovnat tu tehdejší a tu o sto let pozdější?

Vedle světové výstavy v Paříži Křížík nejraději vzpomínal na tzv. „Jubilejní výstavu v Praze v roce 1891, které byl spoluvůrcem a ve které působil jako místopředseda výkonného, předseda stavebního výboru a také ovšem jako jeden z hlavních vystavovatelů. K výstavě též vybudoval první českou elektrickou dráhu, která vedla z Letné do Královské obory. Toto vše viděli návštěvníci poprvé, ať přijeli odkudkoliv. Při prosazování, přípravě i realizaci výstavy bylo přítom nutno překonat nespočet náhodných i záměrných obtíží ze strany některých tehdejších vlivných kruhů, které této výstavě z politických i osobních důvodů nepřály. K jejímu uskutečnění se tehdy spojili nejlepší občané českého národa. Díky jejich obětavosti byla však tato akce natolik úspěšná, že v očích světové veřejnosti – včetně finančních, politických, průmyslových i kulturních kruhů – zařadila český národ mezi ostatní technicky vyspělé národy ve světě. Není bez zajímavosti, že český místopředseda František hrabě Thun, ač výchovou Němec, se v tomto víceméně česko-německém problému postavil za uskutečnění Jubilejní výstavy a přesvědčil i císaře Františka-Josefa I., aby tuto výstavu navštívil. Velmi se mu zalíbila, včetně Křížikovy světelné fontány, která se stala spolu s celou výstavou světovou atrakcí. Právě tomu chtěli protivníci Jubilejní výstavy jejím bojkotem zabránit. Tím se však naopak nechtěně stali příčinou toho, že pomohli vlastně položit základ k pozdějšímu osamostatnění českého národa a vzniku samostatné Československé republiky v roce 1918.

Současná světelná „Křížikova fontána“ se ve svém principu od tehdejší prakticky neliší. Liší se však úrovní svého technického provedení, jež je díky jeho tvůrčím opět světová. Jsem jim za to vděčný.

S jistotou nadsázkou se dá říci, že František Křížík ovládl český trh s elektřinou. Jak říká inženýr Čestmír Bárta, podařilo se mu to díky jeho matce, houževnatosti, pevnému zdraví, tvůrčímu nadání, moudré manželce, organizačním schopnostem a schopnosti vybrat si přátele a spolupracovníky. A tato pravidla a souhra okolností jsou receptem na úspěch a uznání v každé době.



Minimální základ daně a minimální daň 2006 a 2007

Ing. Alena Vaňková, úsek služeb

Minimální základ daně se týká 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).
- Od roku 2006 se výslovně vztahuje i na spolupracující osoby.
- Minimální základ daně se naopak netýká poplatníků, kteří zdaňují:
- podíly společníků V. O. S. a komplementářů komanditní společnosti na zisku,
 - příjmy z užití nebo poskytnutí práv z průmyslového nebo jiného duševního vlastnictví, autorských práv včetně práv příbuzných právu autorskému, a to včetně příjmů z vydávání, rozmnožování a rozšiřování literárních a jiných děl vlastním nákladem,
 - příjmy z výkonu nezávislého povolání, které není živností ani podnikáním podle zvláštních předpisů,
 - příjmy znalce, tlumočnicka, zprostředkovatele kolektivních sporů... a podobně,
 - příjmy z činnosti správce konkurzní podstaty... a podobně.

Dále se minimální základ daně například nevztahuje:

- na poplatníky, kteří podnikají 1. a 2. rok,
- na poplatníky, kteří mají vyšší základ daně než určený minimální základ daně,
- na starobní, plně či částečně invalidní důchodce,
- na studenty do 26 let věku,
- na poplatníky, kteří mají příjmy ze zemědělské a lesní činnosti,
- na poplatníky pobírající rodičovský příspěvek i po část zdaňovacího období,
- na poplatníky, kterým náležel příspěvek při péči o blízkou nebo jinou osobu podle zvláštního předpisu (zákon o státní sociální podpoře),
- na poplatníky, kteří ve zdaňovacím období ukončují činnost.

Minimální základ daně **musí** 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.

Jestliže vám tedy z podnikání vyšla ztráta, musíte zaplatit daň z minimálního základu, a ztrátu si „schovat“. Uplatníte ji v nejbližším vhodném roce, kdy dosáhnete základu vyššího než minimální.

Výše minimálního základu daně (za předpokladu, že se neodečítají žádné odpočitatelné položky uvedené níže):

Minimální základ daně v roce 2006 činí 112 950 Kč.

Minimální základ daně v roce 2007 činí 120 800 Kč

Od takto vypočteného základu daně lze odečíst zákonné odpočitatelné položky, jako například hodnotu poskytnutého daru, včetně dárcovství krve, zaplacené úroky z úvěrů, penzijní připojištění, soukromé životní pojištění, příspěvky odborové organizaci a podobně.

Výše minimální daně (za předpokladu, že nebudou odečteny žádné slevy na dani uvedené níže):

Minimální daň v roce 2006 činí 13 548 Kč

Minimální daň v roce 2007 činí 14 496 Kč.

Od takto vypočtené daně je možno odečíst zákonné slevy na dani. Například 7 200 Kč na poplatníka, 6 000 Kč na vyživované dítě, 3 000 Kč na částečně invalidní důchod, 4 200 Kč na vyživovaného partnera a podobně.

Jestliže poplatníkovi nevznikne povinnost podávat daňové přiznání, neplatí pro něj ani institut minimální daně.



Důchodová problematika

Helena Bajarová, zaměstnanecký odbor

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

Jsem dlouhodobě nemocný, v květnu 2007 mám jít před posudkovou komisi a bude mi asi přiznán částečný invalidní důchod. Nárok na starobní důchod mám v říjnu 2008. Mohu si pak, až bude rozhodnuto o částečné invaliditě, hned požádat o předčasný starobní důchod dočasně krácený? Nikoli – předčasný starobní důchod dočasně krácený – maximálně 2 roky před vznikem nároku na starobní důchod – skončil ke dni 31. prosinci 2006. Dle výkladu ministerstva práce a sociálních věcí může ještě požívatel částečného invalidního důchodu, **který mu byl přiznán do 31. prosince 2006** a kterému vznikne nárok na starobní důchod do 2 let po tomto datu, tedy od 1. ledna 2007 do 31. prosince 2008, si ještě o tento předčasný starobní důchod dočasně krácený požádat, splňu-

je-li výše uvedené podmínky. Pokud vám bude přiznán částečný invalidní důchod v květnu 2007, tedy po 31. prosinci 2006, nesplňujete podmínku pro dočasně krácený starobní důchod, i když vám do data vzniku nároku na starobní důchod nechybí více než 2 roky. Máte možnost požádat si o starobní důchod předčasný, ale krácený trvale.

Chcete-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecký odbor Dopravního podniku. Telefon 296 193 361, mobil 724 237 528, e-mail: bajerovah@dpp.cz.



ŠKOLNÍ STRÍPKY

Celostátní soutěž Aranžér – junior 2007

-spšd-

Ve dnech 14. a 15. února se uskutečnil 8. ročník celostátní soutěže Aranžér – junior 2007.

Pro rok 2007 pověřilo Sdružení aranžérů ČR pořádáním soutěže SOŠ a SOU obchodní Brno, Janská 22, které se se svým úkolem vypořádalo velmi dobře, a to jak po stránce organizační, tak i hostitelské. Soutěže se zúčastnilo 22 škol z České republiky, přijeli i hosté ze Slovenska. Soutěžilo se ve dvou kategoriích. V kategorii A, určené pro žáky prvního až třetího ročníku oboru aranžér, bylo vyhlášeno dvanáct tematických okruhů, v kategorii B, určené i pro žáky nástavbového studia, byly vyhlášeny tři tematické okruhy. Hodnocení prováděla nezávislá devítičlenná komise složená z odborníků z praxe. Ta neměla jednoduché rozhodování, protože práce byly velmi vyrovnané a téměř na profesionální úrovni.

Během soutěže se uskutečnilo jednání Valné hromady Sdružení aranžérů ČR, docházelo k neformálním jednáním pracovníků jednotlivých škol a ke vzájemné výměně zkušeností získaných při výuce a výchově žáků.

Účastníci soutěže si také prohlédli město Brno, navštívili hrad Špilberk i pivovar Starobno.

Při slavnostním vyhlášení výsledků soutěže byl každý účastník odměněn buď jako jednotlivec podle umístění věcnou cenou a diplomem, nebo jako člen kolektivu účastnickým listem. Novinkou soutěže bylo vyhlášení jejího absolutního vítěze. S umístěním našich žáků na předních místech můžeme být spokojeni. Blahopřejeme nejen vítězům, ale všem zúčastněným, protože v konečných výsledcích jednotlivých kategorií byly minimální bodové rozdíly.

Poděkování za průběh letošní soutěže patří všem pracovníkům pořadající školy, kteří opět posunuli pomyslnou laťku o něco výše a připravili nelehký úkol pro příštího pořadatele soutěže, tedy pro ISS obchodu, služeb a podnikání v Českých Budějovicích. Přejeme i této škole hodně zdaru.



NEŽ VYSTOUPÍTE...

Kulturní tipy na duben

-mís-

Pokud jste definitivně nepodlehli seriálovému šílenství, kdy normální chod nejedné domácnosti zcela vypadne z kolejí a při ordinačních hodinách v růžové zahradě, rozsvícených světlech pasáže či adrenalinovém reality měnění manželek nesmí padnout jedině hlasitější slovo, máme tu pro vás několik tipů na kulturní akce zcela mimo obrazovku. Do kin přichází nový film režisérky Ireny Pavlaskové, v Národním divadle nastudovali inscenaci dvojice Suchý-Šlitř a neopomeneme ani pár koncertů.

Kino

Na motivy literární předlohy z pera Barbary Nesvadbové natočila režisérka Irena Pavlasková film, který zachovává jméno svého psaného předobrazu – **Bestiář**. Mladá úspěšná emancipovaná Karolína se vášnivě zamiluje do záhadného Alexe. Vztah plný nejistot s rozpolceným mužem jí však na klidu a pohodě rozhodně nepřidává. Rozhodne se ke vzdoru. Bude se chovat tak, jak se chovají někteří muži k ženám – vztahy brát spíše nezávazně. Karolína si chce Alexe vyhnat z hlavy, ale brzy si uvědomí, že množství známostí, flirtů a zklamání ji ničí ještě víc. Osudové muže ztvárnili Karel Roden, Marek Vašut, Tomáš Matonoha, Miroslav Etlzer, Kryštof Hádek a Petr Vondráček. V roli Karolíny se představí slovenská herečka Danica Jurčová. V kinech od 19. dubna.

Divadlo

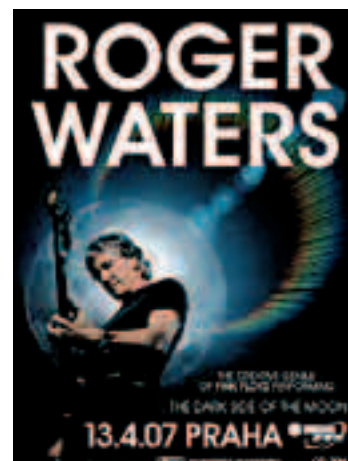
V Národním divadle připravili na neděli 22. dubna premiéru jazzové opery Jiřího Šlitřa a Jiřího Suchého **Dobře placená procházka**. Na přípravách této úspěšné divadelní inscenace, která vznikla v roce 1965, se podílela i dvojice aktérů původního představení a následně filmové adaptace – režisér Miloš Forman a Jiří Suchý. Hudebního nastudování se pak ujal dirigent Libor Pešek.

Jiří Suchý se v nové inscenaci jazzové opery představí stejně jako před čtyřiceti

lety v roli pošťáka, který vstupuje do hry známou písní *Já přilepím si známku na čelo*. Roli bohaté anglické tety ztvární dlouholetá jevištní partnerka Jiřího Suchého, zpěvačka, herečka a instrumentalistka Jitka Molavcová. V dalších rolích vystoupí například Zuzana Stivínová, Bohuš Matuš, Zbyněk Fric, Jana Malá, Tereza Hálková, Tomáš Trapl.

Hudba

Závěrem pak jako obvykle ve stručnosti několik hudebních tipů. V pátek 13. dubna se v Sazka Aréně představí někdejší člen legendárních Pink Floyd **Roger Waters**, a je víc než pravděpodobné, že dojde mj. i na skladby z alba *The Dark Side*



Of The Moon. Z trochu jiného hudebního soudku se bude servírovat o den později, tedy v sobotu 14. dubna, ve velkém sále Lucerny. Vystoupí zde totiž **Ondřej Havelka a jeho Melody Makers**. Další stylový obrat nás zavede do útroby klubu Roxy. Právě tam v úterý 24. dubna zavítá devítihlavá mexická banda **Panteón Rococó**, která ve své tvorbě podmanivým způsobem míchá vlivy ska, reggae, rocku, salsy i punku. Za zmínku určitě stojí také vystoupení poloviny australské kultovní kapely *Dead Can Dance*, zpěvačky **Lisy Gerrard** v pátek 27. dubna v Divadle Archa i připravovaný dvojkonzert **Orchestrů Glenna Millera** ve Smetanově síni Obecního domu v sobotu 28. dubna a neděli 29. dubna.



Napsali o nás

Vybral ing. Jan Urban

Pražský deník (12. 3. 2007) Druhé vestibuly v nedohlednu

Čas od času hovoří představitelé města o možnosti vybudování druhého vestibulu některé stanice metra. Vždy ale zůstalo pouze u úvah, v nejlepším případě u plánů. Pokaždé se totiž objevil stejný problém – náklady na jejich výstavbu jsou vysoké, přičemž Dopravnímu podniku žádný zisk nepřinesou. Druhé vestibulu se tak Pražané v příštích letech možná dočkají pouze u stanice Hradčanská. V devadesátých letech se uvažovalo o druhých vestibulech hned v několika stanicích. „Studie vznikaly například k vestibulům na Staroměstské, Národní třídě, na Můstku do pasáže Černá růže nebo na Strašnické, kde jsou schodiště a začátek vestibulu vybudovány již od konce osmdesátých let, kdy stanice vznikla,“ říká vedoucí odboru strategie a řízení Dopravního podniku Marie Hosnedlová. „Stavebně je několik stanic pražského metra připraveno k tomu, aby v nich byl druhý vestibul vybudován. Postavení jednoho z nich ale vyjde na půl až jednu miliardu korun a ekonomické opodstatnění jejich výstavby je nulové,“ podotýká generální ředitel Dopravního podniku Tomáš Jílek.

MF Dnes (12. 3. 2007)

Čipové karty v dubnu startují

Jeden čip, který nahradí několik průkazů. To není vize daleké budoucnosti, ale pro Pražany už za pár dní realita. První karty, které svým majitelům zpočátku umožní jen bezhotovostní úhradu parkování v zónách placeného stání v Praze 1, později nahradí i čtenářský průkaz a také zpřístupní lidem služby poskytované přes internet magistrátem. Čipová karta, která bude svou velikostí stejná jako jakákoli jiná platební karta, bude postupem času získávat další funkce. Díky nim se stane univerzální kartou použitelnou jak v městské hromadné dopravě, tak třeba v zoo. Kdy přesně však čipové karty nahradí stávající systém časových kuponů a papírových jízdenek v městské hromadné dopravě, není ještě jasné. V první fázi budou karty nahrazovat časové kupony, později budou sloužit i jako elektronická peněženka, z níž si zákazník koupí jednorázové jízdné.

MF Dnes (12. 3. 2007)

Vandalové v kuklách útočí na vozy MHD

Velmi nebezpečnou zábavu si našla skupinka mladíků v kuklách, kteří cákají barvu z kbelíků na projíždějící autobusy, tramvaje a soupravy metra v Praze. Bavi se tak minimálně od začátku roku. „Je to šílené. Když cáknou barvu řidiči na přední sklo, mohou způsobit nehodu,“ rozhořčuje se nad vandalismem Tomáš Jílek, ředitel

Dopravního podniku. Těto firmě způsobují vandalové obrovské škody, každý rok je to za 50 milionů korun. „Případem se zabýváme, navíc za první dva měsíce máme nahlášeno více než dvacet podobných útoků na vozy MHD. Pachatele ale zatím neznamé,“ přiznává policejní mluvčí Tomáš Hulán.



Najděte chybu!

-pf-, -bda-

Na minulou soutěžní otázku odpověděli správně čtenáři, kteří si uvědomili, že v době, kdy platil citovaný předpis, se v Praze jezdilo vlevo. Pokud by tedy cestující vystupoval vpravo, vskočil by vlastně pod protijedoucí vůz. Soutěžící z Liberce nám správně připomněli i jednu zajímavost, že v Liberci by nás „pomýlený text“ vlastně platil jako správný, protože tramvaje tam už od roku 1897 – tedy i v době levostranného provozu na komunikacích – jezdily ve dvoukolejných úsecích vpravo!

Do uzávěrky soutěže přišlo 13 odpovědí, sedm bylo správných a z nich byla vylosována trojice výherců. Na jednání redakční rady ve čtvrtek 15. března se šestší usmálo na Vlastimila Kozu, Karola Honische a Stanislava Novotného, kteří od nás obdrželi knihu Lubomíra Kysely Průvodce muzeem městské hromadné dopravy.

A jak budeme soutěžit dnes? Možná to bude těžší než minule. Tentokrát jsme poopravili *Služební řád (Služební pragmatiku) pro personál, zaměstnaný při provozu elektr. drah král. hlav.města Prahy z roku 1910*. Dočteme se, že výhybkáři měli následující požitky:

do 3 let denní plat 2 zl. a 60 kr., roční přídavek	60 zl.
od 3 do 6 let denní plat 2 zl. a 80 kr., roč. přídavek	180 zl.
od 6 do 9 let denní plat 3 zl., roč. přídavek	220 zl.
přes 9 let denní plat 3 zl. a 20 kr., roč. přídavek	240 zl.

Najdete chybu i tentokrát? Při troše přemýšlení nebo zalistování historickými publikacemi určitě na nějaký zmatek přijdete. Pokud se vám to podaří, neváhejte a napište nám odpovědi na adresu: DP-KONT@KT (100240), Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9. Zásilku označte heslem „Soutěž“. Samozřejmě můžete také využít vnitropodnikovou poštu, v tom případě označte zásilku: DP-KONT@KT (100240), Na Bojišti 5. Stále také funguje naše schránka v přízemí budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti, v sousedství vrátnice.

Na vaše odpovědi čekáme do 30. dubna! Z došlých správných odpovědí vylosujeme tři šťastlivce, kteří od nás obdrží knihu

Kolejová vozidla pražské městské hromadné dopravy.

Zapřemýšlejte a pokuste se odhalit dubnový chyták naší soutěže – najdete chybu?



SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V dubnu 2007 oslavují 65. narozeniny:

Jaroslav Bláhovec – DCM, provoz Trať B (15), Jiří Blodek – SVT, referát Výroba a kvalita (47).

V dubnu 2007 oslavují 60. narozeniny:

Eduard Bečvář – PA, prov. Klíčov (11), Jaroslav Benhart – PA, prov. Vršovice (14), Růžena Černá – DCM, provoz Účelová zařízení (21), Petr Kolář – DCT, prov. Vrchní stavba (35), Dušan Kolařík – PM, provoz Obsluha vozidel C (29), Václav Kos – SVT, provozovna Opravná tramvaji (37), Miroslav Mázl – SVT, provozovna Opravná tramvaji (41), Jiří Novák – SNM, odb. Technická správa objektů (33), Vladimír Pejchl – PT, prov. Strašnice (10), Vladimír Petříček – SVA, prov. Řepy (31), Jiří Plesník – SVA, prov. Kačerov (41), František Stočes – DCM, provoz Trať B (31), Věra Škarvanová – DCT, provozovna Vrchní stavba (28).

V dubnu 2007 oslavují 50. narozeniny:

Jan Jedlička – SVA, provozovna Ústřední dílny BUS (28), Aleš Kratochvíl – T, odb. Technický dozor (25), Milena Marešová – Zás., odb. Skladové hospodářství (15), Pavel Polreich – B, Hasičský záchranný sbor (19), Stanislav Prokop – PT, prov. Vokovice (23), František Vejmelek – PA, prov. Hostivař (14), Petr Wittmann – DCM, provoz Traťové hospodářství A (12).

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

Do starobního důchodu odešli:

RSDr. Josef Baštecký – PT, provozovna Pankrác (17), Libor Cejnar – DCM, služba Sdělovací a zabezpečovací (15), Vladimír Černý – PT, odb. Řízení provozu (32), Jiří Dederá – DCT, provozovna Vrchní stavba (42), Petr Koloničný – SVT, odb. Technicko-provozní (43), Josef Konárek – SVT, odb. Technicko-provozní (44), Slávia Krejčová – SVA, prov. Klíčov (32), Marta Křížová – P, odb. Zaměstnanec (41), Ladislav Kubec – PT, prov. Strašnice (11), Ivan Levora – SVT, odb. Technicko-provozní (44),

Josef Parth – PT, provozovna Pankrác (37),
Miroslav Slaboch – PT, odb. Řízení provozu (11),

Jan Stehnič – PA, odb. Řízení provozu (17),
Jiří Šmelc – DCT, odb. Správa DCT (12),
Stanislav Zamrazil – SVA, prov. Hostivař (42).

Do invalidního důchodu odešel:

Jaroslav Bláha – DCT, provozovna Vrchní stavba (39).

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



Chápu, že řidiči nemají rádi radary, ale kdyby jezdili tak, jak se má, nevodily by jim. A tak si myslím, že není správné, že existují na rádích linky pro řidiče, kde se do éteru hlásí, kde jsou radary a kde si mají dávat pozor, protože opatrní by měli být všude. Při troše přehánění je to prakticky stejné, jako bychom byli před vstupem do samoobsluhy upozornění, že dnes se nesmí krást... Tímto způsobem se

vlastně napomáhá národu nemít disciplínu a porušovat pravidla.

Když jsem si to tak pádila do Prahy, přemýšlela jsem o tom, proč lidé nejezdí ohleduplně a bezpečně především kvůli sobě a z ohleduplnosti k ostatním, ale pouze ze strachu z nějakého hmotného postihu. Vždyť přece zdraví a život stojí v žebříčku hodnot úplně nejvýše, ne?



Poslední zastávka

Kamery

Daniela Kočí

Střeží nás v obchodech, v bankách, v poslední době na křižovatkách, silnicích a dálnicích. Člověk má nepřijemný pocit, že bez těchto strašáků bychom se snad neuměli chovat podle pravidel. Jakkoliv mohu být dotčena hlídajícíma očima na každém kroku, musím objektivně uznat, že mají na naši disciplínu bohužel velký vliv. Vesměs strašáky potřebujeme, ačkoliv jsou nám protivné.

Vracela jsem se po dálnici D1 z Moravy domů. Bylo to zrovna vzácné období, kdy napadlo v únoru trochu sněhu a zvláště v oblasti Vysočiny hrozilo nebezpečí námrazy. Přestože jsem se spoléhala na dálniční údržbu, byla jsem velice ostražitá, což se mnou očividně nesdílela většina řidičů a přestože jsem jela podle předpisů, lepili se mi na kufr, což opravdu hodně nesnáším a uzavřena do malého prostoru hlasitě nadávám.

Byly však úseky, kde právě jmenovaní turbořidiči způsobovali neplynulost provozu. Blížice se totiž k mýtným branám se zavěšenými kamerami začali náhle prudce brzdit a několik metrů za nimi zase zrychlovali. S povzdechem jsem zkonstatovala, že jsou ty kamery prakticky k ničemu, a že naopak mohou ohrožovat provoz. Lidé mají obavu z pokut, z trestných bodů a ze ztráty řidičáku, což tato situace dokazuje, a proto mají z kamerového systému respekt.

A tak mě napadlo řešení. Co takhle udělat sledovaných míst mnohem více? Kamery by mohly být na všech mýtných branách. Že by to stálo peníze, které nejsou k dispozici? A kdo z projíždějících spěchajících řidičů ve více než stokilometrové rychlosti pozná, zda jsou to kamery pravé nebo zda se jedná o atrapy? Taková zařízení by teoreticky mohla být na většině mostů, z toho jen třeba deset procent by byly opravdové kamerové systémy. Řidiči by měli respekt, nestačili by zrychlovat a zpomalovat a třeba by se tak snížil o něco počet dopravních nehod.

Písmenná křížovka

Vyluštění z čísla 3/2007: ...autobusy pravidelně po celé Praze.

POMŮCKA: ACT	OŘECHOVEC	TĚŽKÝ KOV	POUKÁZKA NA PENIZE	TUZEXOVÁ KORUNA (ZKR.)	BORCI		KARETNÍ BARVA	ANGLICKY „SKUTEK“	ZEMŘÍT	DEHTOVÉ
POSTOVNÍ ÚRAD						LÉČKA				
1. DÍL TAJENKY						RTY (KNIŽNĚ)				
KULOVITÁ BAKTERIE				RECENZENT						
				SYMBOL MOUDROSTI						
ZNAČKA ABVOLTU			SADY					HOVOROVÝ SOUHLAS		
			PŮSOBENÍ					ŠPANĚLSKÝ MALÍŘ		
NOVINY							ZÁSTUP			
							NEVELKÁ			
	KARETNÍ HRA	KOČKOVITÉ ŠELMY				PARAGUAJSKÝ ČAJ				
		2. DÍL TAJENKY				NOVOJIČIN. PODNIK				
OMAMNÉ LÁTKY					LOTYŠSKÝ SACHISTA				3. DÍL TAJENKY	ZÁMEZÍ V KOPANÉ
					DO KTERÉHO MÍSTA					
KUJNÝ NEROST				SLUKOVITÝ PTÁK						
				UMÍRÁČEK (KNIŽNĚ)						
PŘEDLOŽKA			ČÁST MORAVY					CHEM. ZN. LUTECIA		
			KRYT VOJÁKA					BRAZILSKÝ INDIÁN		
	PRAVIDLO						ÚRAD (ZAST.)			
	CVIK NA HRAZDĚ						CHEM. ZN. AMERICIA			
UŽITKOVÁ ROSTLINA (VIKEV)					RUSKY „KAPR“					DÍVČÍ JMÉNO
					ČÁSTICE HMOTY					
PRAVOSLAVNÝ OBRAZ						PŘIJMENÍ VERGILIA				
						BĚLOVESKÁ KYSELKA				
POSYPÁVATI							NÁSEP			
							CITOSLOVCE VRČENÍ			
Do roku 1946 se Dopravní podnik hl. m. Prahy jmenoval...					CHRABROST					
					BÝVALÁ NĚMECKÁ PLATIDLA					

19

19

HLOUBĚTÍN
KOLBENKA

1314

