

# DP kontakt

Časopis pro zaměstnance Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

## » Preference MHD po roce 2011

/strany 12 až 15/

## »» Co se skrývá za částečnou opravou „kloubů“

/strana 18 a 19/

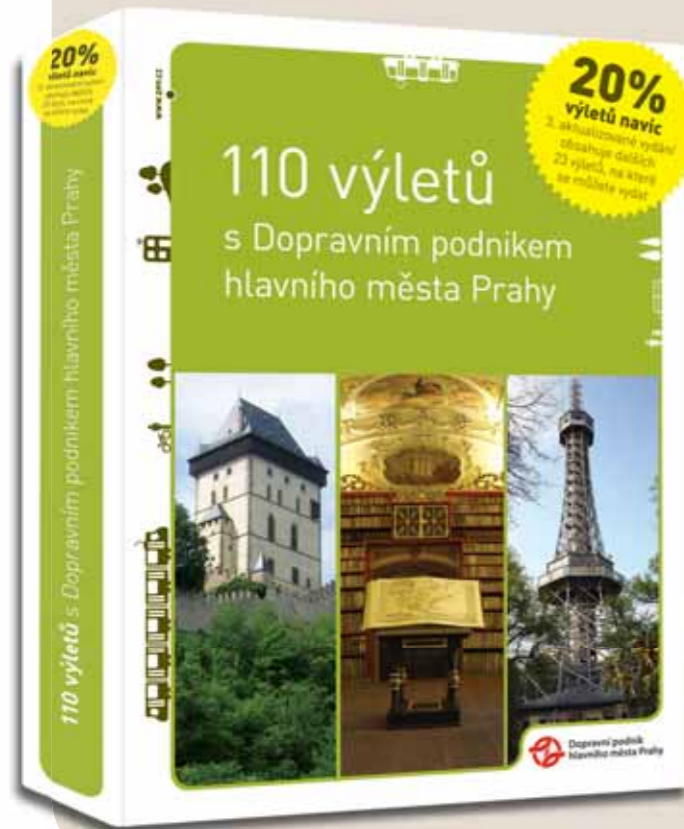
## »»» Tisíce lidí přijaly pozvání do stoleté vozovny

/strana 24 a 25/





# Úspěšný bestseller 110 výletů s Dopravním podnikem hlavního města Prahy opět v prodeji



- Již 3. vydání
- Ze šanonu lze jednotlivé výlety vyjmout a vzít s sebou na cestu samostatně
- Každý výlet obsahuje mapu, dopravní spojení a GPS souřadnice
- Systém ikon jednoduše rozlišuje náročnost a typ výletu
- Kniha obsahuje slevové kupony na vstupy do některých památek v hodnotě více než 500 Kč
- Cena: 330 Kč

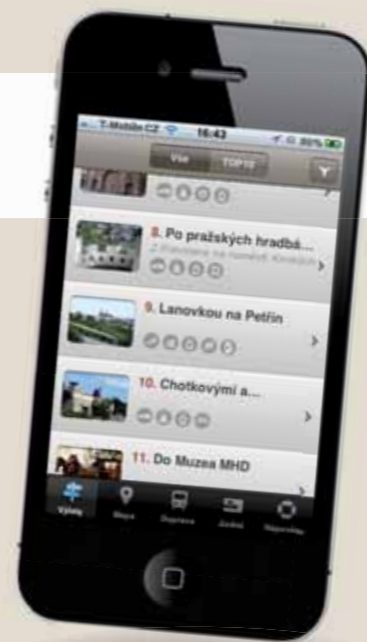
**i** infolinka  
**296 19 18 17**  
www.dpp.cz

V prodeji v Infocentrech Dopravního podniku:  
Muzeum, Nádraží Holešovice, Anděl,  
Magistrát hl. m. Prahy – Jungmannova ulice

## Pražské výlety

Metro / Tram / Bus

- Nová aktualizovaná aplikace pro iPhone
- 40 výletů po Praze s dopravním spojením pražskou MHD
- Online i offline mapy výletů
- Bohatá fotodokumentace
- Aplikace je dostupná v App Store za 3,99 EUR
- Více na [www.dpp.cz](http://www.dpp.cz)



- 4 >> **Listárna**
- 5 >> **Aktuálně**
- 6 >> **Média**  
CO O NÁS PÍŠÍ MÉDIA
- 7 >> **Tým měsíce**  
NENÍ FAKTURA JAKO FAKTURA
- >> **Rozhovor**  
ZAMĚSTNANCŮM DOPRAVNÍHO PODNIKU VĚŘÍM
- 8-9 >> **Reportáž**  
TO MÁTE, VYTĚŽIT, VYČISTIT, VYMĚNIT...
- 10-11 >> **Z podniku**  
PREFERENCE MHD PO ROCE 2011  
16 BEZBARIÉROVÉ ZPŘÍSTUPNĚNÍ STANICE METRA ANDĚL  
17 TRANSPARENTY BUSE NA TRAMVAJOVÝCH VOZECH  
18-19 CO SE SKRÝVÁ ZA ČÁSTEČNOU OPRAVOU „KLOUBŮ“  
20-21 OBDOBÍ ADAPTACE NOVÉHO ZAMĚSTNANCE  
22-23 V KLÍNU DÁLNIČNÍCH TEPEN
- >> **Fotoreportáž**  
24-25 TISÍCE LIDÍ PŘIJALY POZVÁNKU DO STOLETÉ VOZOVNY
- >> **Zajímavosti**  
26 PESTRÉ TÓNY V PRAŽSKÉM PODZEMÍ
- >> **Za kolegy po Evropě**  
27 BUDAPEŠT S PODZEMNÍM KLENOTEM
- >> **Historie**  
28-29 SMÍCHOVSKÁ MĚNÍRNA SLAVÍ DEVADESÁTINY
- >> **Kultura**  
30 KAM V PRAZE ZA KULTUROU
- >> **Zábava**  
31 FOTOSOUTĚŽ, KRÍŽOVKA

Foto na obálce: Petr Adámek

## DP kontakt

Časopis pro zaměstnance Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s.

**Sídlo redakce:** Oddělení Externí a interní komunikace,  
Sokolovská 217/42, Praha 9,  
telefon: 296 192 056, e-mail: internikomunikace@dpp.cz

**Šéfredaktor:** Petr Ludvíček

**Redakční rada:** Petr Malík (předseda), Jan Urban (místopředseda),  
Jan Barchánek, Jana Benzinová, Michal Brunner, Pavel Fojtík,  
Miroslav Grossmann, Jaroslav Kristen, Monika Lojínová,  
Miluše Macháčková, Milan Slezák a Jana Šejnohová

**Grafická úprava, sazba, výroba:** Agentura Báze 3, Praha 5.  
MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 23. dubna 2012

NEPRODEJNÉ



Vážené kolegyně, vážení kolegové,

jsem velmi rád, že vás mohu oslovit touto cestou, a odstartovat tak naši komunikaci, která, jak věřím, bude velmi otevřená a oboustranná.

Do Dopravního podniku jsem nastoupil před dvěma měsíci, tedy v době, kdy mediální obraz Dopravního podniku nebyl příliš pozitivní. Pravda je však taková, že Dopravní podnik je fungující organizace, ve které pracuje drtivá většina pracovitých a slušných lidí, a v oblasti spolehlivosti a kvality je kladně oceňována jak cestujícími, tak i odborníky. Je to výsledek vaší práce a za to vám chci nyní osobně poděkovat.

Během uplynulých dvou měsíců jsme ve spolupráci s vedením města připravovali budoucí strategii Dopravního podniku. Situace je totiž taková, že na jedné straně poskytujeme jednu z nejkvalitnějších a nejrozsáhlejších přeprav v rámci evropských metropolí, na straně druhé jsou však naše finanční plány investic ve výši více než 140 miliard korun, což je při zachování rozsahu současných služeb dlouhodobě neudržitelné. Ilustrujme toto na následujícím příkladu: Praha vynakládá na dopravu celých 25 % svého rozpočtu, zatímco Brno pouze 15 %, Vídeň 3 % a Berlín pouhé jedno procento. Proto je zapotřebí co nejdříve přijmout řadu zásadních opatření, vedoucích ke zvýšení naší vnitřní efektivnosti a hospodárnosti. Jedním z prvních kroků je vytvoření pozice finančního ředitele, kterou 1. června obsadí zkušený manažer Michal Heřman. Věřím, že touto cestou se nám podaří dosáhnout výrazných vnitřních úspor a zefektivnění našich procesů.

Vedení firmy a všichni vedoucí pracovníci budou klást velký důraz na kontrolu všech výběrových řízení, na kontroly objednávek či plánovaných investic. Všechny naše zakázky budou maximálně otevřené a konkurenční se snahou dosáhnout maximálních úspor. Naším společným cílem je nakupovat jen nezbytně nutné výrobky či služby za správnou cenu a ve správné kvalitě.

Závěrem bych vám ještě jednou rád poděkoval za vaši velmi náročnou práci, které si velice cením, a věřím, že si i nadále zachováte tento přístup a nasazení. Doufám, že se s mnohými z vás osobně setkám na pracovištích, ikdyž není jednoduché plán setkání připravit tak, abych zastihl většinu z vás. Rád bych vám představil novou strategii, vedoucí k trvale udržitelnému rozvoji našeho podniku.

>> **Vladimír Lich,**  
generální ředitel





## /PŘIŠLO OD CESTUJÍCÍCH/

↑ Potěšilo mě, že existuje možnost pochvaly. Pozitivní motivace je podle mého názoru správná, a proto bych rád poděkoval řidiči, který nám 25. 4. 2012 (autobus 123, 10:22, stanice Klamovka) ochotně a s přátelským úsměvem připravil nájezd pro vozíčkáře. Velice si toho vážíme, protože častokrát je tomu naopak.

**Martin Nuc**

↑ Ráda bych vyzdvihla neobyčejně vstřícné chování jednoho z řidičů, který mi 7. 5. 2012 odpoledne (tramvaj 9, odjezd 14:43, zastávka Strážník) pomohl, když viděl, že mám problém s pohybem o berlí a pokouším se dostat kufr do schodů. Nejenže okamžitě vyšel z kabiny, aby pomohl, ale ještě se mě zeptal, kde vystupuji, aby mi pomohl i při výstupu. Obvykle se setkávám s přístupem opačným a něco podobného jsem ještě u zaměstnanců DPP nezažila.

**Alena Zadorožná**

↓ Řidič linky 205 na stanici Na Planině směr Budějovická, 26. 4. 2012, čas 6:48, nezastavil na dočasně zastávce posunutě o 50 m. Zastavil na zastávce dočasně zrušené a mně, přestože jsem dávala najevo, že chci nastoupit na zastávce platně označené, pouze zamával.

**Igor Slouka**

### »» Z ODPOVĚDI:

Vedoucí garáže vyhodnotil podání jako oprávněné a za porušení předpisu řidiče napomenul. Pro informaci uvádíme, že všichni provozní pracovníci jsou pravidelně proškolení a testováni ze znalostí předpisů a zákonů platných pro výkon služby řidiče hromadné dopravy. Bohužel, ne všichni naši zaměstnanci přistupují k plnění svých povinností zodpovědně a v souladu s platnými předpisy. Za nekázeň našeho zaměstnance se za dopravce omlouvám.

Vážený pane Lichu,

chci Vám poděkovat za vaši podporu, zájem a spolupráci při organizaci a průběhu 19. ročníku mezinárodního filmového festivalu Praha – Febiofestu 2012. Letošní ročník, i když vznikl v dosud nejtěžších finančních podmínkách, byl stejně úspěšný jako předchozí ročníky. Svým rozsahem i obsahem, ale i počtem filmových představení a diváků, znovu patřil k největším svátkům filmu v naší zemi.

I letos věnovali pozornost a sympatie našemu festivalu všechna média a představitelé státu a měst, ve kterých se uskutečnil. Neutíká ani zájem diváků, kterých jen v Praze přišlo přes šedesát tisíc!

Festival ozdobila i velká účast významných zahraničních hostů (N. Moretti, A. Holland, S. Bonnaire, A. Zvjagincev, L. Majewski, A. Dresen, D. Cote, Z. Kronerová atd.).

To vše by však bez Vaší vstřícnosti, osobní angažovanosti a velkorysé partnerské pomoci nebylo možné. Chci Vás opětovně ubezpečit, že si toho nesmírně vážíme a jsme Vám za to velmi vděční.

↓ Opakovaně se mi stává, že řidič autobusu (zejména linky 140) začne zavírat dveře ještě v momentě, kdy já a moje dvě malé děti (3 a 5 let) vystupujeme. To se stává i přesto, že při vystupování se postavím napůl do dveří (abych dokázala fyzicky ochránit děti před skřípnutím) a napůl ven, aby mne u dveří zřetelně viděl řidič v zrcátku. Naposledy se toto stalo 7. 4. 2012 v 15:58 při vystupování ve stanici Oderská, autobus směr Čakovice, linka 140, číslo vozu 6316.

**Jana Doležalová**

### »» Z ODPOVĚDI:

Vedoucí garáže předvolal k projednání připomínané záležitosti řidiče, který uznal, že k události mohlo dojít, i když si toho není vědom a cestujícímu se touto cestou omlouvá.



Zároveň doufám, že i Vám tato spolupráce přinesla určitou radost a uspokojení, stejně jako zviditelnění Vaší práce, a že bude podporou pro Vaši další činnost.

Budeme velmi rádi, pokud projevíte zájem i v budoucnu s námi dále spolupracovat. Ještě jednou Vám děkuji za vše, čím jste k úspěchu MFF Praha – Febiofest 2012 přispěl Vy a Vaši spolupracovníci a kolegyně a přeji Vám hodně pracovních i osobních úspěchů. Předpokládáme, že jubilejní 20. ročník MFF Praha – Febiofest proběhne příští rok v termínu od 14. do 22. března 2013.

S úctou a přáním všeho nejlepšího

**Karel Spáčil**  
Ředitel MFF Praha  
– Febiofest

**Fero Fenič**  
Prezident MFF Praha  
– Febiofest



## Preference na Výtoni

Výrazné zlepšení plynulosti provozu tramvají přineslo únorové zavedení preference na světelných signalizacích na Výtoni. Podle měření, která byla provedena na místě v odpolední dopravní špičce, kleslo průměrné zdržení tramvají po zavedení preference z 23 s na 10 s (o 13 s, tedy 57 %). Podíl zdržených vlaků klesl ze 77 % na 41 % (o 46 %). Podle vyhodnocení z DORISu na vzorku celkem 3 769 tramvají před a 7 581 tramvají po zavedení preference bylo v odpolední špičce dosaženo průměrné úspory dokonce až 19 sekund. Další zrychlení o cca 7 s přinesla repanelizace trati mezi Výtoní a Palackého náměstím. Do měření byla zahrnuta jak vlastní signalizace na Výtoni, tak i sousední SSZ Rašínovo nábřeží – Libušina a SSZ Svobodova – Vyšehradská, jež prošly také úpravou. Celý uzel je nově řízen v dynamické – odvozené koordinaci s proměnnou délkou cyklu, která tak může pružněji reagovat na nároky tramvají i automobilů. Výrazná preference tramvají přitom v žádném případě nesnížila propustnost uzlu pro automobilovou dopravu. Dle měření Technické správy komunikací lokalitou projíždí stejné množství aut jako před zavedením preference.

## NOVÉ JÍZDENKY S REKLAMOU

Novinkou měsíce, a to nejen pro cestující, budou zcela nové papírové jízdenky, které by se měly objevit v oběhu během několika následujících dní. Jízdenky s novou grafickou úpravou a rozšířenou řadou ochranných prvků přichází nyní na svět ve Státní tiskárně cenin, jež v dodávkách za půl roku nahradí vítěz výběrového řízení. Oproti dřívějším zakázkám bude tato nová přibližně o 34 % levnější, a to včetně tisku reklamy, která vyplní zadní stranu jízdenek.



Oslavy 38. výročí zahájení provozu pražského metra pojal Dopravní podnik více než stylově. Dne 8. května přesně v 9:19 se na trať Kačerov – Florenc vydala historická souprava EČS, řízená strojvedoucími v dobových uniformách. Návštěvníci akce, připomínající počátky metra v Praze, se měli možnost svést nejen po historicky nejdéle provozovaných tratích (Kačerov – Florenc a Háje – Nádraží Holešovice), ale vůbec poprvé prostřednictvím EČS také do stanice Ládví. Ti, kteří sváteční akci nestihli a rádi by si vyzkoušeli jízdu historickou soupravou EČS, však nemusí smutnit. Vstupenky na zážitkovou jízdu EČS společně s prohlídkou zázemí Depa Kačerov lze zakoupit přes webové stránky [www.prahatechnicka.cz](http://www.prahatechnicka.cz), kde také naleznete aktuální nabídku volných termínů pro nejbližší měsíce.

## Ze zahraničních návštěv

Dopravní podnik je vyhledávaným partnerem nejen pro výměnu zkušeností z oblasti provozu, organizace a financování, ale často též pro řadu dalších velmi technických aspektů MHD. V posledním období se např. kolegové z norského Oslotrikken AS zajímali o zkušenosti týkající se provozu a údržby tramvají 15T. Pro kolegy z Osla byla zajištěna exkurze do vozovny Pankrác, kde kromě výměny zkušeností s řidiči těchto tramvají měli možnost si řízení tramvaje sami vyzkoušet. Zajímavé setkání se uskutečnilo rovněž se studenty fakulty ekonomiky a managementu veřejné dopravy z Hochschule Heilbronn na Centrálním dispečinku, kteří se zajímali hlavně o rozvoj pražského metra a tramvajové dopravy. Z dalších zahraničních delegací vybíráme Stefana Naedlera, vedoucího pracovníka tramvajové dopravy města Naumburg v SRN. Pan Naedler je zároveň členem spolku přátel tramvají Tatra a autorem redakce TRAM-TV AKTUELL, která vydává DVD o systémech MHD. Zájem projevil o současný stav tramvají v Praze, prohlédl si prodloužení tratě do Podbaby a rekonstrukci tramvajové tratě v Zenklově ulici.





# Vozovna už slaví stovku

**Nejstarší pražská vozovna na Žižkově se zítra otevře pro veřejnost.**

Během oslav bude vozovna mimořádně otevřena veřejnosti, a to od 10 do 14 hodin. „Návštěvníky čeká prohlídka vozovny a jejího zázemí. Dále si mohou prohlédnout expozici vozového parku a rodiny s dětmi se mohou těšit na doprovodný program,“ popisuje Aneta Řehková z tiskového oddělení Dopravního podniku hlavního města Prahy.

Zájemci o historické tram-

## Program ve vozovně

Žižkovská vozovna bude pro návštěvníky otevřena v sobotu od 10 do 14 hodin.

- Návštěvníky čeká prohlídka vozovny a jejího zázemí. Bude připravena prohlídka vozového parku.

- Pro rodiny s dětmi připravil dopravní podnik zajímavý program.

- Zájemci o historické tramvaje se mohou těšit na projíždku na trase Olšanské hřbitovy – Vozovna Žižkov.

vaje se mohou těšit na projíždku na trase Olšanské hřbitovy – Vozovna Žižkov.

„Výstavba vozovny začala v dubnu 1911 a již v březnu 1912 byly práce hotovy a 28. dubna 1912 vypravila vozovna první tramvaje do provozu,“ popisuje počátky žižkovského areálu vedoucí archivu dopravního podniku Pavel Fojtík.

Vozovna Žižkov se v průbě-

hu let několikrát rozšiřovala. Její kapacita tak dosáhla až 160 vozů. „Žižkov je nejstarší aktivní vozovnou v metropoli,“ dodává Fojtík.

V Praze je dnes sedm fungujících vozoven. Nejstarší je ve Střešovicích, ta už však slouží jen jako muzeum.

**ROBERT OPPELT**  
robert.oppelt@metro.cz



První tramvaj odsud vyjela 28. dubna 1912.

## » Co o nás píše média

Aneta Řehková

co vojáčku, budeš tady u nás pracovat?“ Já říkal, že mě nechtějí, a on se ptal, jestli bych nechtěl dělat strojvedoucího. Já povídám, že to bych asi nemohl. On na to, ať počkám, až půjde někdo v hnědé uniformě, že mi ho chytí a on mě odvede na osobní. No a ono to vyšlo. A vláčky, to byl vždycky můj sen, to má rád snad každý druhý kluk. Mně se ten sen splnil, takže si „hrají“ 35 let s vláčky.

### Není ale náročná ta jízda ve tmě?

Je, ale ta doba, kdy je člověk ve tmě, není zase tak moc dlouhá. Od odjezdu z jedné stanice do odjezdu z druhé stanice jsou to asi 2 minuty. Dá se na to zvyknout. Denní světlo je vidět například na Vyšehradě nebo na Proseku, není to tak hrozné.

### Metro se stalo koncertní síní

LIDOVÉ NOVINY, 19. DUBNA

Nejrozlehlejší koncertním sálem v republice se včera stalo pražské metro. Pod hlavičkou Naladte se v metru se mezi vestibuly a chodbami vybraných stanic stěhovalo 16 kapel a hudebníků. Odehráli sérii koncertů ve třinácti různých žánrech. Akce, kterou uspořádal Dopravní podnik

ve spolupráci s Konzervatoří a VOŠ Jaroslava Ježka, přinesla cestujícím swing, rock i třeba saxofonová sóla, která zní například stanicemi podzemky v New Yorku.

V každé ze čtrnácti stanic hráli účinkující přibližně hodinu. Jako poslední byly na 22.00 na Můstku naplánované jazzové a funkové variace v podání skupiny Trumpet Q.

### Pražské tramvaje provětrá možná už letos klimatizace

MF DNES, 10. KVĚTNA

Pokud v ulicích potkáte vůz ForCity s číslem 9243, potkali jste první pražskou tramvaj s klimatizací. Do šesti let by jich mohlo být až 200. Pokud na to budou peníze. Zkušební vůz zatím jezdí bez cestujících, lidé se do tramvaje 9243 dostanou snad ještě letos.

„Samozřejmě začíná být teplo, přáli bychom si, abychom s cestujícími vyrazili co nejdřív,“ říká Milan Slunečko, vedoucí správy vozidel tramvaje Dopravního podniku. Cestující v Praze by tak už nemuseli závidět těm z lotyšské Rigy, kde stejná tramvaj ForCity jezdí také, ale tam je od počátku klimatizací vybavená. V Praze už to zkusili také. Poprvé to ale nevyšlo. Aby se tramvaje nezdrazily o cenu klimatizace, zkusil se provoz bez motorů na prvním podvozku. Technici si totiž všimli, že vůz má díky množství motorů větší výkon, než je potřeba. Ukázalo se ale, že bez čtyř motorů má tramvaj delší brzdnou dráhu, a to se podniku nelíbilo. Také teď bude záležet na penězích. Pokud se zkušební provoz osvědčí, dopravce bude muset rozhodnout, zda je ochoten za chladicí zařízení připlatit.



Pracovnice odboru Účetnictví, daně a financování (zleva): Helena Danková, Alena Fišnarová, Jiřina Ždárská, Hana Rubínová, Helena Kalašová, Helena Lstiburková, Pavla Maříková (vedoucí), Dana Vohralíková, Marta Hilbertová a Anděla Paulíková

## Není faktura jako faktura

Od zavedení workflow faktur v systému DMS (Document management system) začíná proces likvidace faktur v podatelně, kde originál faktury polepí čárovým kódem, naskenují a jejich seznam předají účetním z Provozní účtárny. Zde nejdříve předané faktury odsouhlasí podle seznamu a rozdělí je podle objednávky a předmětu plnění mezi účtárnu Provozní, Materiálovou nebo Investiční. Není faktura jako faktura. V tomto kroku zpracování se současně vyřadí faktury, které Dopravnímu podniku evidentně nepatří.

Faktury, které má zpracovat Provozní účtárna, jsou rozděleny podle obtížnosti zpracování jednotlivým účetním. V Materiálové účtárně probíhá rozdělení faktur ke zpracování jednotlivým účetním spravedlivě a není řízeno žádnými kritérii. V Investiční účtárně jsou faktury po provedení formální kontroly rozděleny podle předmětu plnění na dvě základní skupiny: faktury za pořízení drobného majetku, vedeného na kartách majetku v podrozvahové evidenci, a faktury investiční.

Od tohoto okamžiku každá jednotlivá účetní odpovídá za kontrolu a zpracování „svých“ faktur. Zkontroluje náležitosti faktury z účetního hlediska: adresu DPP, IČ, DIČ, zda je na faktuře uvedena smlouva nebo objednávka. Dalším krokem je kontrola adresy, IČ a DIČ dodavatele a v případě pochybností porovnání s údaji v ARESu (přehled vybraných ekonomických subjektů). Říkáte si, co je na tom, že by to zvládnul každý? No, uvidíme...

Dalším krokem je předběžné pořízení faktury v SAPu do správné dokladové řady. Je třeba rozlišit požadavek na zálohu, daňový doklad k přijaté platbě, fakturu do běžného zdaňovacího období, fakturu do dodatečného zdaňovacího období, fakturu k dokladům ze SRM (elektronický nákup zboží), placenou na drobná vydání. Stále pohodička? Tak pokračujeme; účetní zkontroluje správnost uvedené objednávky, popřípadě přítomnost příjmy materiálu na sklad, přiřadí správný účet a nákladové středisko. Dále kontroluje kompletnost dodacích a montážních listů, které pokud chybí nebo jsou neúplné, vyžaduje po dodavateli.

Fakturu předběžně zaúčtuje, doplní čárový kód a v DMS nastaví schvalovací proces v řídicím formuláři. V případě nejasností může účetní schvalovatele požádat o doplňující

informace (upřesnění prováděných prací, služeb, objednávky atd.). Nyní odešle fakturu ke schvalovateli (schvalovatel je původce celého procesu, protože si zboží či službu objednal a teď ji musí potvrdit. Investiční fakturu schvaluje projektový manažer příslušné investiční akce a jeho nadřízený. Investiční faktury na akce, které zajišťuje obstaravatel, jsou před tímto schválením ještě zasílány k potvrzení věcné správnosti obstaravateli.

Schvalovatel fakturu schválí nebo vrátí zpět do účtárny k opravě účtování nebo vrácení dodavateli. Pokud je faktura schválena, přesune ji systém DMS na oddělení Daně, kde fakturu zkontrolují z daňového hlediska (podle DPH) – přiřadí jí daňový znak, provedou výpočet daně, zkontrolují datum zdanitelného plnění (DUZP), u přenesené daňové povinnosti provedou výpočet DPH a ověří kód CZ-CPA a z hlediska daně z příjmu – posoudí, zda se jedná o daňový či nedaňový náklad, rozliší investiční fakturu a technické zhodnocení. Toto všechno ovlivňuje další postup likvidace faktury a způsob zaúčtování.

	Počet dokladů				
	ÚHRN	Z toho			Bankovní operace
Přijaté faktury zásoby		Přijaté faktury ostatní, externí	Přijaté faktury investiční		
Rok 2010	718 578	28 083	18 737	1 272	142 099
Rok 2011	755 924	29 725	17 892	628	155 155

A stejně jako o krok výše jsou dvě možnosti. Správnou fakturu zpracovat nebo fakturu předat zpět účtárně k vrácení dodavateli.

Naše faktura je v pořádku a systém ji přesouvá opět do účtárny ke konečnému zaúčtování nebo zúčtování se zálohou. Po zaplacení se faktura opět vrací do účtárny ke kontrole před archivací. Celý proces trvá minimálně 10 dnů (podle splatnosti faktury) a je ukončen kontrolou, kterou provádí vedoucí oddělení. Na závěr se ještě vytiskne košilka a faktura je fyzicky i elektronicky zavedena do systému.

Odbornou podporu práci účetních zajišťuje oddělení Metodika účetnictví, které pravidelně a průběžně sleduje novinky a změny v zákonech.





Cílem je ochránit centrum města před automobilovou dopravou a upřednostnit MHD, říká Jiří Nouza, předseda dozorčí rady DPP a předseda dopravního výboru

JE ZA NÁMI ROK ŘÍZENÍ DOPRAVNÍHO PODNIKU PODLE TZV. NĚMECKÉHO MODELU, KDY MÁ DOZORČÍ RADA VE SPOLEČNOSTI VĚTŠÍ PRAVOMOCI. OD BŘEZNA LETOŠNÍHO ROKU JE V ČELE TOHOTO ORGÁNU JIŘÍ NOUZA, MJ. PŘEDSEDA VÝBORU PRO DOPRAVU ZASTUPITELSTVA HL. M. PRAHY.

Petr Ludvíček / Foto: Petr Hejna



## ZAMĚSTNANCŮM DOPRAVNÍHO PODNIKU VĚŘÍM

### Jak se z vašeho pohledu tento model osvědčil, co přinesl pro Dopravní podnik dobrého?

K tomu bych exaktně mohl říci, že se politici přesunuli do dozorčí rady a do představenstva je jmenován management podniku, to je základní rozdíl oproti minulému modelu. Řekl bych, že předtím se role míchaly. V představenstvu, které obchodně řídí společnost a má na starost operativní stránku věci, se podle mého názoru politická role příliš neslučovala s rolí manažerskou, to je jedna změna. A protože Dopravní podnik patří hlavnímu městu Praze, je nutné zachovat kontrolní úlohu vlastníka a tam už chápu politickou odpovědnost zastupitelů, kteří jsou v dozorčí radě. To je věc druhá.

### Ve funkci předsedy dozorčí rady jste krátce. S jakými ambicemi jste na pozici vstupoval, jaké byste chtěl naplnit vize?

Byl bych rád podepsán pod modifikací smlouvy na tramvaje 15T. To je věc, která mě trápí z hlediska finančních nákladů, které souvisejí s nákupem těchto tramvají. V tuto chvíli odhlížím

od technické stránky věci, kterou mají na starosti odborníci, kteří důvěru ze strany dozorčí rady mají. Rád bych ale přinesl na stůl řešení ve spolupráci s představenstvem, které uleví Dopravnímu podniku a potažmo hlavnímu městu Praze z hlediska finanční náročnosti, a to minimálně v čase. Zároveň bychom se měli bavit i o množství, o ceně apod. Byl bych také rád, kdyby Dopravní podnik pokračoval v přípravě stavby metra D, protože to je kruciólní otázka z hlediska pražské dopravy. Zároveň se stavím za úspěšné dokončení trasy V.A., a to včetně inkasa evropských peněz. Ze strany ministerstva dopravy, coby řídicího orgánu Operačního programu Doprava, dnes existují obavy, že bychom některé podmínky pro přidělení financí nemuseli splnit. To jsou tři základní otázky, řekněme spíše vizionářského charakteru.

### Po čtvrt roce mediálních kauz dochází v DPP k jistému zklidnění. Jak v tomto kontextu vnímáte pozici zaměstnanců?

Připomněl jste mi důležitou věc, kdy bych chtěl ve spolupráci s generálním

ředitelem zlepšit mediální obraz Dopravního podniku. To, co bylo mnohokrát řečeno a říkal to i pan primátor, teď zjednoduším: metro, tramvaje a autobusy jezdí. Za sebe říkám, že je vždy co zlepšovat, ale fungování podniku v základu považuji za kvalitní. Nejde tedy o kauzy, ale o pozitivní prezentaci, jako jsou například dny otevřených dveří. To je příklad, kdy si cestující mohou ověřit, jaké úsilí lidí stojí za zabezpečením jejich cesty do práce. Já osobně v tomto ohledu zaměstnancům Dopravního podniku věřím.

### Co si, jako rodilý Pražák, zastupitel města a nyní předseda vrcholového orgánu jeho Dopravního podniku, spojujete s městskou hromadnou dopravou?

Předně ji denně využívám a jsem dva měsíce čerstvým držitelem opencard. Z dětství převládají vzpomínky na otevřené tramvaje, do kterých se mohlo nastoupit a vystoupit kdekoli. Pamatuji i „mincovník“, odkud se po vhození mince vytahoval lístek, a dokonce mám matnou vzpomínku na průvodčí v autobusech a tramvajích. Vybavím si



například zajímavá dopravní opatření zhruba před třiceti lety či přečíslování linek a podobně. Ale otevřená tramvaj je pro mě synonymum pražské dopravy.

### Kam řadíte pražskou hromadnou dopravu v rámci Evropy?

Když ne přímo na vrchol, tak určitě mezi tři až pět top měst určitě. Měl jsem možnost vidět Paříž, Londýn nebo Barcelonu. Musím říct, že když se v Praze někdo potřebuje kamkoli dostat, téměř všude díky MHD dojde. Stojím si za tím, že z hlediska dopravní obslužnosti je Praha na velmi vysoké úrovni. Každý chceme parametry vylepšovat, ale rozdíly mezi nejlepšími dopravními podniky měst jsou v maličkostech.

### Když se zaměříme na dopravu v Praze jako celek, je tu věčný souboj individuální dopravy a MHD. Vidíme trvalý nárůst aut, na druhé straně omezený počet komunikací... Jaký očekáváte vývoj?

Silnice opravdu přibývat nebudou, to je pravda. Myslím, že si musíme položit filosofickou otázku, zda chceme automobilovou dopravu v centru Prahy. Na to odpovídám, že ne, anebo ve velmi omezené míře. Z globálnějšího pohledu by mělo být naším cílem ochránit historické jádro města, jako Malou Stranu, Staré Město, a využít k tomu potenciál, který předpokládám, že přinese otevření části tunelového komplexu Blanka, což bude samozřejmě vyžadovat doprovodná opatření. Dále si nemyslím, že je možné Prahu zbavit severojižní magistrály, protože podle všech vývojových diagramů vyplývá, že doprava na magistrále je obslužnou, nikoliv tranzitní. Takže spíše vidím prostor pro určitá omezení, jako regulační poplatky apod. Protože však ve městě existuje kvalitní alternativa v podobě městské hromadné dopravy, tak je omezování automobilové dopravy oprávněný cíl.

### Jak lze potom MHD ještě více pomoci?

Jedna z cest je určitě preference hromadné dopravy, ale budou vždy místa, kde uplatnění tohoto systému nepomůže, napadá mě místo hned nedaleko magistrátu, a to je u Karlových lázní. Ale zrovna tam by pomohlo omezení automobilové dopravy. Existuje určitá vize – dnes

máme páteřní síť metra, mohla by být páteřní síť tramvajových linek, a snad i autobusů, na ně by navazovaly lokální obslužné linky autobusů.

### Jste zároveň předsedou výboru dopravy, čím výbor v současnosti hlavně žije?

Určitě žije tunelem Blanka, žije investicemi do oprav silniční sítě, poslední zasedání žilo cyklostezkami, protože to je také jeden z legitimních způsobů dopravy, možná podceňovaný. Vloni při červnové stávce se ukázalo, že kapacita stezek byla na možné hraně, ne-li za ní. Těch témat je celá řada, ale osobně za nejdůležitější považuji financování dopravy. Za sebe mohu říct, že žiji řadou rozvojových projektů v oblasti centrální části Prahy, jako jsou Bubny, žižkovské nádraží a další. Každý takový projekt s sebou přinese další dopravní zátěž a je třeba, aby si to všichni uvědomili.

### Jednou z komisí je i ta pro opencard. Co na zasedáních řešíte? Nepředpokládám, že jen kauzy s ní spojené...

Opravdu se nezabýváme kauzami, ale ony ty problémy vyplývají spíše z dědictví, které jsme převzali. Ta myšlenka sama o sobě vůbec není špatná, dokonce je dobrá, ale je postižena tím, jak vznikala, za jakých podmínek. Odhlížím od té minulosti a přijde mi nezodpovědné zahodit, být s otázkou, vložené peníze a ten potenciál nevyužít. Dovolím si vizi jakéhosi jednotného cestovního dokladu, ke které mohou být podle původního předpokladu nabaleny další funkce. Ale ve chvíli, kdy opencard používají statisíce Pražanů, by bylo nezodpovědné projekt zahodit tak zvaně do kanálu a nenajít způsob, jak se s tím vyrovnat.

### Hovořil jste v úvodu o prioritách. Jaké vidíte jejich pořadí v kontextu toho, že všechny souvisejí s financováním?

To je samozřejmě složitá otázka. Ale s kolegou Tůmou (Zdeněk Tůma, předseda Výboru finančního – pozn. red.) jsme se zabývali možnostmi, jak využít spolupráce města s investorskou veřejností tak, aby infrastrukturní projekty, jako metro D, dostavba tramvajových tratí, měly zajištěno financování. Je vše zatím v začátcích a je třeba splnit řadu podmínek, ale je to cesta.

### Když jsme u peněz, je tlak na Dopravní podnik šetřit. Kde vidíte v tomto ohledu největší šance?

Tady bych si dovilil nechat odpovědnost na představenstvu, které považuji za operativní formu řízení společnosti. Myslím, že například nákup elektrické energie či pohonných hmot jsou špičkou ledovce, kde se dá uspořít, a to i ve spolupráci s dalšími velkými odběrateli podle vzoru čím více odebírá, tím mám lepší cenu. Ale hledání konkrétních úspor v jednotlivých procesech v podniku je opravdu na představenstvu.

### V poslední době se často zmiňovaly souběžné linky...

Ano, jsou na pořadu dne a termín pro rozhodnutí této otázky se blíží. Pražskou městskou dopravu považuji za pokrývající celé území. Cílem města je, aby nebyla zasažena obslužnost ve svém rozsahu, ale spíše omezeny



### Ing. Jiří Nouza

je zastupitelem hlavního města Prahy za TOP 09, je předsedou Výboru pro dopravu Zastupitelstva hl. m. Prahy členem Komise Rady hl. m. Prahy pro opencard. Od 8. března 2012 je předsedou dozorčí rady Dopravního podniku.

souběhy tramvajových a autobusových tratí. Město nemá na to, aby se všichni dopravili k metru. Úkolem dopravce je cestující dopravit z bodu A do bodu B, a to i za cenu jednoho dvou přestupů.

### Komunikace Prahy a Středočeského kraje o dopravě se nenachází v ideální kondici. Jak byste si představoval ideální stav partnerství?

Začnu z jiné strany. V globálním pohledu bych si představoval větší spolupráci s Českými drahami, kde je podle mne značný prostor pro zlepšení obslužnosti. Nakonec to navazuje i na Středočeský kraj, resp. na oblasti přiléhající v prstenci kolem Prahy. Přesto spolupráci s krajem považuji za zásadní. První impuls ze strany Prahy poté, co kraj vypověděl smlouvy s autobusovými dopravci, je, že ROPID s dotčenými obcemi vyjednává a věřím, že se s touto situací vypořádáme. Je jasné, že pro nikoho z nás to není komfortní řešení a rádi bychom, aby báze byla daleko více partnerská, než abychom se přetlačovali.



# To máte, vytěžit, vyčistit, vyměnit...



Finální úprava nové výhybky ve stanici I. P. Pavlova s viditelným vstrojením vodivými měděnými propojkami

VŠECHNA TECHNICKÁ ZAŘÍZENÍ MAJÍ SVOJI ŽIVOTNOST, NA HRANICI TĚ SVÉ SE PŘIBLIŽILA I VÝHYBKA VE STANICI I. P. PALOVA NA LINCE C PRAŽSKÉHO METRA. NA SANACI, JAK SE VÝMĚNA NAZÝVÁ, BYL VYMEZEN PŘESNÝ ČAS O LETOŠNÍCH VELIKONOCÍCH. A PROTOŽE SE OD ZPROVOZNĚNÍ METRA V ROCE 1974 PODOBNÁ AKCE V PRAZE NEKONALA, PLÁN VÝMĚNY NA PAPIŘE NEMUSEL PAK V TUNELU VYJÍT.

Petr Ludvíček / Foto: Skanska

Jistá zkušenost tu byla, avšak nesrovnatelná. Při dlouhodobé výluce metra po povodních v roce 2002 proběhla výměna ve stanici Florenc na „céčku“. Ale tam času bylo dost... Další zkušenost je z Kačerova. Tam již proběhla výměna pražců ve výhybkách ve zhlaví depa, kde je ale oproti tunelu místa nadbytek. Takže čas a prostor je to, čeho se při výměně výhybky v tunelu na stanici I. P. Pavlova (IP) nedostávalo.

Proč se vše mělo odehrát při svátečním víkendu, bylo veřejnosti opakovaně vysvětlováno – o svátcích je nejnížší přepravní poptávka a pro náhradní autobusovou dopravu v poloprázdném městě jde o nejsnazší úkol ze všech ostatních variant. Na adrenalinový prodloužený víkend s výlukou metra mezi Pražským povstáním a Muzeem se služby v metru připravovaly dlouhé měsíce. Jak říká **Josef Čáslavský**, provozní pracovník technologií a staveb z odboru Provozně-technického, patřícího do služby Stavby a tratě jednotky Dopravní cesta Metro (JDCM), první impuls přišel v roce 2011 na jaře, v srpnu se začal připravovat harmonogram a proběhnout muselo podle pravidel a lhůt výběrové řízení. Po vystavení objednávky už bylo možné připravit „erovéčko“ neboli Rozkaz o výluce s přesným popisem kompletní sanace výhybky č. 2.

Před vlastní demontáží staré a montáží nové výhybky předcházely přípravné práce. „Ty spočívají v odklonění VKV linky, která vede u stropu tunelu a mohla by vadit dvoucestnému rypadlu. V předstihu byl také částečně navážen materiál, jako kolejnice, pražce, drobná upevňovací,“ popisuje úvodní etapu Josef Čáslavský. V těsném prostoru tunelu je třeba postupovat podle přesného rozpisu. Například štěrku se navážel až při vlastní

výluce, naopak bagr dorazil v předstihu a byl prozatím odstaven na spojce C/A. On ani jinou šanci neměl, protože při své přepravní rychlosti 15km/h by ani z Kačerova včas nedorazil. Pokračuje Josef Čáslavský: „Další činností před výlukou byla demontáž vlakového zabezpečovače PA-135, který je umístěn mezi kolejnicemi. Proto v tomto úseku jezdili po dobu týdenního odstavení zabezpečovačky dva strojvedoucí.“

Jak vůbec vypadá po 38 letech stav podloží a samotné výhybky? Postupem času se v pražcích vrtule, které přes podkladnice kolejnici drží, uvolňují. Proto se kolejnice převrtávají do nových otvorů v dřevěných pražcích, ale to nejde donekonečna. Rovněž se propadalo štěrkové lože tím, že odvodňovací kanály zanesla voda a hromadila se ve štěrku. Samotná výhybka je z celé trati pochopitelně nejpotřebovanější, navíc v tomto místě vlaky od Vyšehradu sjíždějí s kopce. Situace by dospěla k příkazu pomalé jízdy a následnému prodloužení intervalů. Byly vyčerpány všechny možnosti průběžných oprav, které spočívají ve výměně částí výhybek, které se nejvíce ojíždějí a opotřebovávají – jazyky, opornice, srdcovka, jednotlivá upevňovací. Časem dochází k setřesu štěrku, takže se kolejnice musí opět výškově i směrově hlídat a případně podbíjet. Čas tedy na IP dozrál a přešlo se k akci od pátku 6. do pondělí 9. dubna 2012.

Služba Stavby a tratě JDCM má, kromě sanací výhybek a všeho, co se týká kolejového svršku, na starosti údržbu budov, stanic, nástupiště, spadá tam i čištění tunelů, odvodnění, čerpací stanice, větrací šachty apod.

Souvislá výluce mezi stanicemi Muzeum a Pražského povstání začala v pátek v 21 hodin. „Pracovní čtyři začaly s demontáží přívodní kolejnice, demontáží přestavniku a elektrického zařízení výhybky, snesením kolejové svršku, odtěžením štěrku, vyčištěním odvodňovacího systému,“ popisuje ve stručnosti postup Josef Čáslavský a pokračuje: „Následovala penetrace podkladního betonu, navezení nového štěrku a pokládka nových pražců.“ Zbývá vložít novou výhybku, tedy pod kolejnice vložít podkladnice, vyvrtat díry do pražců, přitáhnout podkladnice k pražci. Poté se dosype štěrku do úrovně pražce. Kolejnice se na místo uloží pomocí jeřábků a kleští. Následuje směrové a výškové uložení podle geodetických značek, podbití a případné doplnění štěrku. Montuje se zpět přívodní kolejnice, provede se kontrola správného chodu výhybky a jsme ve finále.

Ještě týden od skončení výluky se přes výhybku jezdilo 40km rychlostí, kdy si sedají pražce a konsoliduje se štěrku. Poté se povedlo geodetické přeměření, urovnání směru a výšky a poslední podbití. Dynamické zkoušky vlakového zabezpečovače proběhly 23. dubna. Po jeho znovuzprovoznění se osádky vlaků vrátily k jednomužné osádce.

„Chtěli jsme původně kolej osadit výhybkou druhé generace, která se liší přestavovacím zařízením a má lepší úhel odbočení, kdy nájezd do spojky je plynulejší. Je ale o čtyři metry delší,“ vysvětluje Čáslavský a dodává: „Ve stávající trati by tak kolidovala se stykem, tedy místem, kde je vložena 25 metrů dlouhá dýchací kolej.“ Tzv. dýchací kolej není svařena, ale je sespojována. Jeden až dva centimetry dlouhá mezera mezi kolejemi vyrovnává teplotní pnutí.

Ještě jedna technická zajímavost s kolejemi a výhybkami souvisí – pražce. V metru jsou běžně zabetonované, ale v namáhaných místech se stále používají dřevěné, které lze převrtávat. Obecně se doporučují bukové a dubové, v přímých úsecích výjimečně borové. V metru však mají přednost jen dubové s impregnací. V klasickém úseku trati jsou pražce dlouhé 2,60 metru, v místě výhybky se postupně prodlužují, a to až na 4,20 m, což je v místě srdcovky, tedy poslední části výhybky. Pro zajímavost, výhybkárna má tři měsíce dodací lhůtu, protože většinou platí: co kus, to originál.

Zatímco čtete tyto řádky, odb. Provozně-technický pracuje na přípravě druhé letošní výměny pražců. Pavlák se po všech stránkách povedl, dokonce se kromě samotné výhybky podařilo vyměnit i bezprostřední kolej. Takže opět na svátky, tentokrát počátkem července, proběhne výměna výhybky č. 1 na stanici Náměstí Míru. Dalo by se říci práce tzv. přes kopírák, ale většího rozsahu, jak vysvětluje Josef Čáslavský: „Výhybka je jednou tak dlouhá, je tam navíc



Nasazení dvoucestného rypadla na odtěžení štěrku



Penetrace podkladních betonů a zakrytí odvodňovacího žlabu

oblouková výhybka, a srdcovka se tedy musí vyrobit do oblouku. Před vlastní výměnou je třeba provést geodetické zaměření a teprve pak s výrobcem výhybky finalizovat. „Letos by se měla ještě stihnout výhybka č. 2 na Náměstí Míru. Na rok 2013 jsou v plánu dvě výhybky na Dejvické, výhybka na I. P. Pavlova a v dalších letech výměna pražců ve výhybkách na stanici Háje, Kačerov a Pražského povstání.“

Montáž výhybky 1. generace ve stanici I. P. Pavlova







Obnovou a zavedením preference MHD prošlo v roce 2011 také SSZ Vršovická – Moskevská (Koh-i-noor)

# PREFERENCE MHD po roce 2011

PŘIBÝVAJÍCÍ MNOŽSTVÍ OSOBNÍCH AUTOMOBILŮ VE MĚSTĚ STÁLE VÍCE VEDE K ZAMYŠLENÍ, JAK SNIŽOVAT DOPAD HUSTÉ DOPRAVY NA PLYNULOST PROVOZU MHD. LEVNÝM, A PŘITOM ÚČINNÝM OPATŘENÍM JE PREFERENCE MHD. TA DOZNALA POSUNU I V ROCE 2011. DOŠLO K ZAVEDENÍ PREFERENCE NA DALŠÍCH SVĚTELNÝCH SIGNALIZACÍCH, ZŘÍZENÍ VYHRAZENÝCH PRUHŮ PRO AUTOBUSY A V MALÉ MÍŘE BYLY REALIZOVÁNY I PODÉLNÉ DĚLICÍ PRAHY PODÉL TRAMVAJOVÝCH TRATÍ. U AUTOBUSŮ NAVÍC PŘIBYLA I ZAŘÍZENÍ PRO OVĚŘENÍ FUNKČNOSTI SYSTÉMU AKTIVNÍ DETEKCE.

Miroslav Grossmann, Jiří Vodrážka, Jan Barchánek / Foto: autoři

Výkony automobilové dopravy v Praze stouply v letech 1990–2011 více než trojnásobně. Auta za pracovní den najedou 23 milionů vozokilometrů. Fatální dopady to má především pro dopravu samotnou. Narůstají kolony a přetížení dopravní sítě již nemá bodový, nýbrž plošný charakter. Dopravně přetížené jsou v podstatě všechny významnější komunikace v centru města. Novým fenoménem posledních dvaceti let jsou problémy na radiálních komunikacích v širším centru.

Hromadnou dopravu, pokud nemá vlastní těleso nebo samostatný pruh, tento stav výrazně poškozuje. Je mrzačena přesnost a plynulost provozu MHD, případně není možné naplnit předepsané výkony.

Vzniká přitom další ohromné riziko. Notoricky zpožděné spoje MHD se stávají pro lidi neatraktivním způsobem dopravy a častěji sedají do aut, čímž celou situaci dále zhoršují. Ve výsledku je výrazně narušena mobilita obyvatelstva s dopadem na jeho ekonomickou aktivitu. Není přitom možné opomíjet ani negativní vliv nárůstu dopravy na lidské zdraví.

Výrazné omezení cest není s ohledem na potřeby lidí reálné. Je však možné vytvářet prostředí, ve kterém lidé dávají větší přednost efektivním druhům dopravy před cestou osobním automobilem, jenž na komunikaci zabírá ze všech způsobů dopravy nejvíce místa a působí největší škody.

Klíčové v tomto ohledu je budování kapacitních kolejových systémů, tedy výstavba metra, tramvajových tratí a rozvoj příměstské železnice. Vyžadují však, zvláště v případě metra, obrovské investice, které není možné v blízké době kompletně naplnit. Levným řešením jsou drobnější, a přitom účinná preferenční opatření na stávajících komunikacích.



Preference MHD je z iniciativy Dopravního podniku systematicky řešena v týmu odborníků tvořeným zástupci odboru dopravy MHMP, Policie ČR, Technické správy komunikací, ROPIDu a DP. Stěžejním materiálem je průběžně zpracovávaná studie s názvem „Projekt preference povrchové MHD v Praze“, vydávaná každoročně již od roku 1998. Definiuje tyto základní preferenční prvky:

- úpravy světelných signalizačních zařízení (SSZ) pro preferenci tramvají a autobusů
- aplikace betonových dělicích prvků podél tramvajových tratí
- vyhrazení samostatných jízdních pruhů pro provoz autobusů
- drobné úpravy ve prospěch provozu MHD (úprava dopravního značení, instalace sloupků v chodnících, dopravních knoflíků v dlažbě apod.)
- stavební úpravy zastávek – zastávkové mysy, vídeňské zastávky
- časové ostrůvky

Těžištěm opatření je v posledních letech zavádění preference MHD na SSZ. K němu dochází převážně při výstavbě nových a obnově původních zařízení, při kterém dojde mimo jiné k doplnění detekce vozidel a ke změně software. Výsledkem je možnost prodloužení a přednostní volby příslušného signálu volno tak, aby vozidlo MHD projelo křižovatkou plynule nebo s minimálním zdržením. Preferencí MHD na SSZ dochází ke snížení zdržení a podílu zdržených spojů o 20 až 90 %.

U tramvají zajišťují detekci tramvají převážně trolejové kontakty a směrové výstupy z elektrického ovládní výhybek. Na síti přibýlo loni 13 SSZ s preferencí, z nejvýznamnějších jmenujme SSZ Koh-i-noor, SSZ Klárov – Letenská nebo dvě ještě před rokem kritizované signalizace na Malovance.

	SSZ na tramvajové síti			
	Celkem SSZ	SSZ s preferencí	Z toho s absolutní preferencí	Podíl SSZ s preferencí
31. 12. 2010	228	145	58	63,6 %
31. 12. 2011	233 (+5)	158 (+13)	60 (+2)	67,8 %

Preference autobusů je technologicky náročnější. Všechny vozy mohou být preferovány jen na SSZ s pasivní detekcí. Jedná se o klasický vozidlový detektor (smyčku, kameru), který je umístěn ve vyhrazeném pruhu nebo v zastávkovém zálivu. Užítí pasivní detekce je tedy omezené.

Aktivní detekce umožňuje aktivní komunikaci vozidla se SSZ, a tím přenos informací pro udělení preference (směr jízdy, velikost zpoždění apod.). Aktivní detekci lze realizovat všude, ale neobejde se bez vybavení vozu. Nyní má DP vybaveno 826 autobusů z 1224, tedy 67,5 %. Ostatní dopravci PID zatím vybavené vozy nemají, ale u vybraných

dopraců se připravuje jejich postupné dovybavení. Autobusy DP pořizované od roku 2009 jsou osazeny dvěma systémy aktivní detekce. Přesnější je tradiční systém inframajáků, podmínkou však je umístění inframajáků do příslušných vjezdů křižovatek. Autobus musí mít zároveň funkční a přesný odometr pro načítání ujeté dráhy. Novinkou je lokalizace pomocí GPS. Určení polohy



Autobus projíždí kolem kontrolního zařízení na vjezdové vrátnici. Na panelu se zobrazuje evidenční číslo vozu

má zejména v husté zástavbě nižší přesnost, systém je však technicky jednodušší a parametry lze operativně upravovat. Lokalizace dle GPS je na nových vozech používána jako záložní, při výpadku klasické detekce.

Plné zprovoznění obou systémů na nových autobusech SOR je závislé na dokončení doplňování a výměny tzv. wayloggerů (převodníky dat z vozidlového systému CAN do odbavovacího a informačního systému, které

plní i funkci odometru) a provedení navazujících softwarových úprav. V průběhu této výměny dochází k dočasné nefunkčnosti aktivní detekce pomocí inframajáků.

Problematiku spolehlivosti detekce autobusů napomohou řešit výzvoová návštěvnicka, která jsou od prosince 2011 doplňována na SSZ s preferencí

autobusů. Základní princip je stejný jako u tramvají. Na výzvoovém návštěvnicku se v okamžiku přihlášení autobusu rozsvítí diody příslušného směru a zůstanou svítit do odhlášení. Řidič autobusu tak má okamžitou zpětnou vazbu, zda byl požadavek na preferenci radiomodemem křižovatkou přijat.

Na přelomu let 2011 a 2012 byla navíc osazena kontrolní zařízení na vjezdových vrátnicích všech garáží (dříve jen na Klíčově). Systém snímá zatahující autobusy a při správné funkci všech komponent vozidlového zařízení zobrazí na panelu evidenční číslo vozu. Data o funkčnosti a závadách



systemu jsou nově předávána elektronicky na příslušná pracoviště JPA a JSVA k vyhodnocení a řešení závad.

Preferenci MHD je zajištěn rychlejší a rovnoměrnější průjezd vozidla po trase, což umožňuje zkrácení jízdních dob a zvýšení přesnosti a pravidelnosti provozu.

Dobrym příkladem uplatňování preference (liniové i na SSZ) je linka 17, provozovaná přes zatížené centrum města. Její jízdní doby klesly v letech 2001–2012 o 5 minut na jeden směr jízdy (o 8 %), přičemž úspor bylo téměř výhradně dosaženo ve středním úseku Přístaviště – Výstaviště. Na vypravení

linky se preferencí spoří minimálně dva vlaky, cestování MHD je přitom pro cestující atraktivnější.

Obdobným příkladem je autobusová linka 213, kde preferenční opatření v oblasti Jižního města, Spořilova a Vršovic přinesly zvýšení provozní rychlosti ve směru do centra o 6,5 % s úsporou 1 autobusu na vypravení a pozitivním vlivem na přesnost a pravidelnost provozu souběžných linek.

Výzvové návěstidlo na stožáru SSZ zobrazuje, že přijalo nárok autobusu pro směr vlevo



**SSZ na autobusové síti**

	SSZ s detekcí BUS*	Z toho aktivní detekce	Z toho pasivní detekce
31. 12. 2010	121	114	7
31. 12. 2011	144 (+23)	135 (+21)	9 (+2)

\*Některá SSZ s detekcí autobusů nejsou s preferencí

V oblasti liniové preference bylo pro tramvaje zřízeno v roce 2011 celkem 148,5 metru podélných dělicích prahů, což je však nejméně od plnohodnotného začátku realizace těchto prvků. Délka prahů ve městě byla ke konci roku 2011 celkem 10,26 kilometrů.

Autobusům přibylo 1,22 km vyhrazených pruhů a k tomu dalších 0,12 km na tramvajových tratích. Nejvyšší efekt byl dosažen prodloužením BUSpruhu na Vysočanské estakádě do centra, jenž narostl o 430 metrů. 120 metrů BUSpruhu je zřízeno na kolejích ve společné tramvajové a autobusové zastávce Podbaba. Celkem bylo ke konci roku 2011 vyhrazeno 16 km pruhů na vozovce a 6,71 km na tramvajových kolejích. Snahou DP a ROPIDu je aktuálně například obnovení pruhu v Roztocké a Podbabské ulici směrem k Podbabě, který by pomohl autobusům v ranní dopravní špičce.

Celkem se od počátku realizace preferenčních opatření podařilo uspořit ve vypravení již 14 tramvají a 12 autobusů, na řadu dalších linek nemusely být v důsledku prodlužování jízdní a oběžné doby vypraveny vozy navíc. Ve vybraných úsecích bylo zaznamenáno zvýšení počtu přepravených osob ve srovnatelných úsecích a časových obdobích až o cca 18 %. Příznivý vliv má preference i na pokles počtu nehod.

Přesnost provozu tramvají se zlepšila z 65 % (2000) na 89,3 % (2011). Přesnost provozu autobusů vzrostla v období 2007–2011 z 79,9 % na 85,6 %.

Dochází k úspoře elektrické energie v tramvajové dopravě. V autobusové dopravě pak k významnému snížení spotřeby paliva a produkce emisí. Příznivý vliv má preference i na pokles počtu nehod.

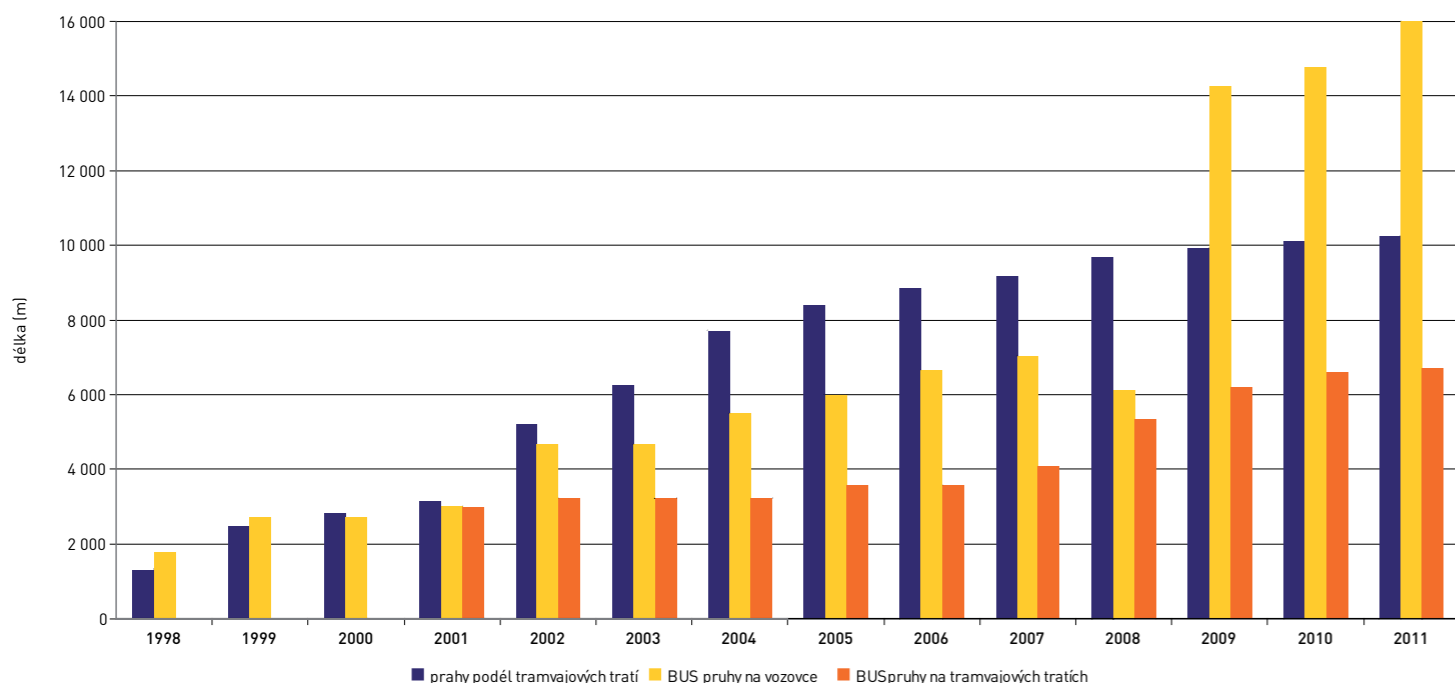
Obecně tak vhodně realizovaná opatření umožňují zvýšení kvality MHD při současném snížení provozních nákladů. Preference MHD je jedním z pilířů příznivého poměru dopravních výkonů mezi MHD a IAD v poměru 57 : 43 procentům.

Na řadě míst v centru i na dalších komunikacích však plynulost provozu tramvají a autobusů není dořešena a pro zajištění fungování pražské MHD jako celku je nezbytné preferenci MHD nadále rozvíjet.



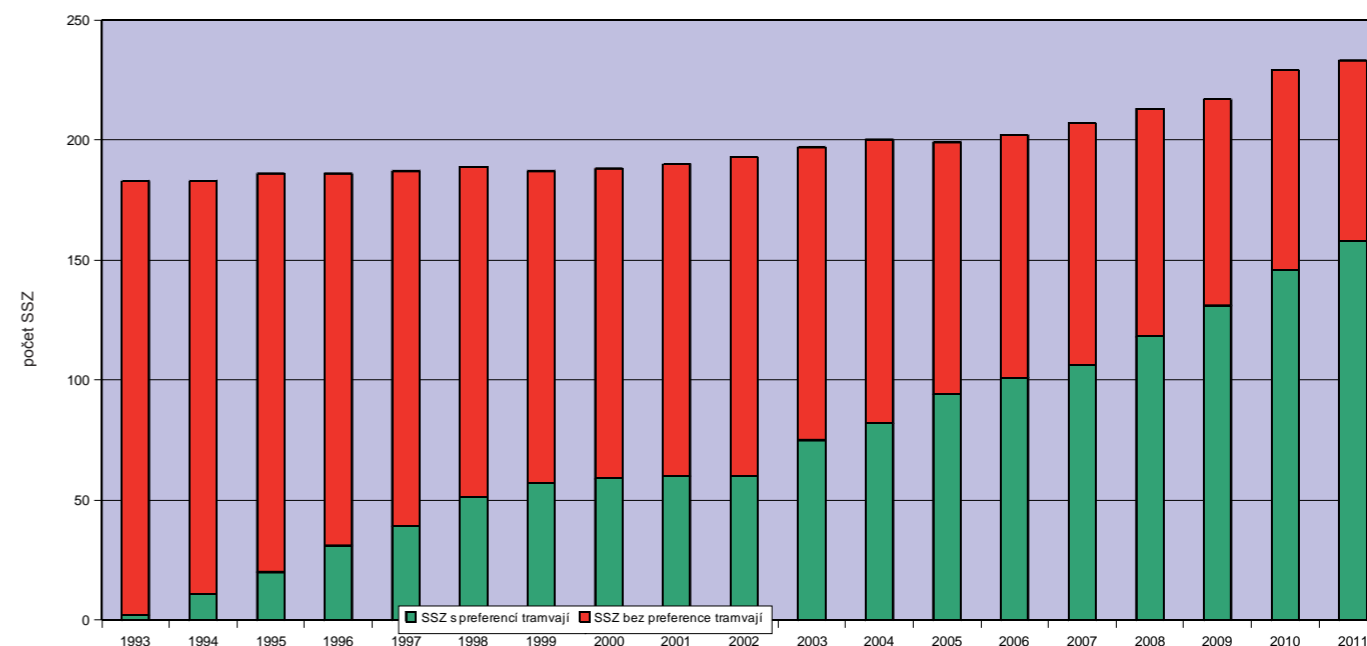
Nový „bumlík“ vzniknul na Újezdě

**VÝVOJ LINIOVÉ PREFERENCE**



Pozn.: vyhrazené pruhy na TT do roku 2001 nejsou uvedeny

**VÝVOJ PREFERENCE TRAMVAJÍ NA SSZ**





# Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Anděl

Z celkového počtu 57 stanic disponuje v současnosti bezbariérovým přístupem 34 stanic, přičemž 2 další umožňují bezbariérový pohyb za asistence proškoleného doprovodu.

Následující tabulka ukazuje nárůst počtu bezbariérových stanic za posledních 20 let:

Rok	Počet stanic	Z toho bezbariérové
1990	41	1
2000	52	22
2011	57	36

Výběr stanic metra, které budou dodatečně bezbariérově zpřístupněny, je prováděn ve spolupráci s organizacemi, zastupujícími zájmy osob se sníženou schopností pohybu a orientace, Magistrátem hl. m. Prahy a městskými částmi. Přitom upřednostňovány budou hlavně ty stanice, u kterých bude mít bezbariérové zpřístupnění největší přínos pro všechny cestující. Jednou ze stanic, kde v současnosti postupuje projektová příprava bezbariérového zpřístupnění, je stanice Anděl. Tato stanice je důležitým přestupním uzlem MHD v samém centru MČ Praha 5 a její dosavadní bezbariérová nepřístupnost je právem kritizovaným nedostatkem. Nejbližšími bezbariérově přístupnými stanicemi na trase B jsou Smíchovské nádraží a Národní třída (od května 2011). na trase B metra Smíchovské nádraží a Národní třída (od května 2011).

Z hlediska přípravy je v současnosti k dispozici zpracovaná dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení by mělo být vydáno nejpozději na konci roku 2012 na základě dokumentace pro stavební povolení se předpokládá na konci roku 2012.

Po technické stránce je bezbariérový přístup navržen tak, že z nástupiště stanice metra Anděl povedou dva osobní výtahy nosnosti 1 000 kg každý s přepravní výškou 27,6 m do přestupní chodby. Na konci této přestupní chodby



ZLEPŠOVÁNÍ PODMÍNEK CESTOVÁNÍ MHD TĚŽ PRO CESTUJÍCÍ S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE VĚNUJE DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY, A.S., ZNAČNOU POZORNOST. SOUČÁSTÍ TĚTO ČINNOSTI JE TAKÉ PŘÍPRAVA A REALIZACE DODATEČNÝCH BEZBARIÉROVÝCH PŘÍSTUPŮ DO STARŠÍCH STANIC METRA, JELIKOŽ STANICE NA NOVĚ ZPROVOZŇOVANÝCH ÚSECÍCH JIŽ BEZBARIÉROVÝ PŘÍSTUP MAJÍ.

Rudolf Pála / Vizualizace: Metroprojekt

dlouhé cca 70 m budou další dva osobní výtahy nosnosti 1 000 kg s přepravní výškou 6,3 m, které vyústí na povrch do tzv. „kiosku“ na nároží ulic Bozděchova a Nádražní (viz obrázky). Kiosk je navržen prosklený, aby nevytvářel pohledovou bariéru, a umístěn je tak, aby nezasahoval do průhledu ulice Bozděchova a současně ponechal podél fasády Zlatého Anděla průchozí stávající zvýšenou plochu pro chodce.

Zahájení realizace bezbariérového přístupu do stanice metra Anděl se předpokládá v 1. čtvrtletí 2013, přičemž doba realizace je plánována na 14 měsíců. Cena projektu podle dokumentace pro územní řízení je 191 mil. Kč. V případě, že v roce 2013 bude v rámci fondů EU vysána další výzva Operačního programu Praha-Konkurenceschopnost (OPPK), podá DPP žádost o podporu také na tento projekt. V opačném případě bude realizace výtahu záviset na možnostech rozpočtu hl. m. Prahy.



Zákras do fotografie představuje bezbariérové zpřístupnění stanice metra Anděl

Kromě stanice Anděl probíhá v současnosti příprava bezbariérových zpřístupnění také ve stanicích Můstek A/B (žádost o podporu z OPPK bude podána v květnu 2012) a I. P. Pavlova.



## Transparenty BUSE na tramvajových vozech

V PRŮBĚHU LET 1996–1999 PROBÍHALA V OPRAVNĚ TRAMVAJÍ REKONSTRUKCE 18 VOZŮ T3M S TRAKČNÍ VÝZBROJÍ TV1. V TĚTO SOUVISLOSTI DOŠLO K CELKOVÉ VÝMĚNĚ SKŘÍNĚ VOZŮ A NĚKOLIKA ZMĚNÁM, KTERÝMI SE TYTO VOZY ODLIŠUJÍ OD BĚŽNÝCH „TYRISTOREK“. NAMÁTKOU LZE ZMÍNIT NAPŘ. SYSTÉM PŘEDVOLBY OTEVÍRÁNÍ DVEŘÍ CESTUJÍCÍCH ANEBŮ OSAZENÍ ELEKTRONICKÝMI TRANSPARENTY, KTERÝMI SE V TOMTO ČLÁNKU BUDEME ZABÝVAT.

Text a foto: Radovan Kaprálek

V závěru loňského roku byly, z rozhodnutí porady technického ředitele, realizovány přípravné projektové práce na osazení tramvajů elektronickými transparenty jako náhrada za plechové cedule. Důvody této změny byly časté ztráty plechových cedulí a upotřebení již vyřazených, ale funkčních elektronických transparentů.

V rámci spolupráce s jednotkou Správa vozidel Autobusy (JSVA) nám byla nabídnuta možnost převodu některých komponentů odbavovacího a informačního systému (OIS), a tím se celá realizace spustila. Konkrétně se jednalo o elektronické transparenty BUSE, typ BS 210. Tyto komponenty byly z větší části vytěženy při fyzické likvidaci autobusů



řady Karosa B731 a B741. Transparenty BUSE jsou vyrobeny na principu tzv. společné buňky, ve které je aplikován jak otočný kruhový magnetický disk o průměru 10 mm, tak i dioda. Vzhledem k potřebě minimálního zásahu do čela tramvaje je vpředu osazen pouze zobrazovač linky, zůstává tedy pouze původní čelní papírová cedule s cílem jízdy.

Vzhledem k plánu vyšších prohlídek v Opravně tramvajů bylo rozhodnuto o provedení vzorové montáže bočních transparentů na vůz ev. č. 8077, na kterém byla zároveň prováděna prohlídka PU. Technologii montáže a návrhy atypických držáků jsme zajistili svými kapacitami, konkrétně vedoucím odd. 220320 Bohumilem Vandasem, montáž a vyzkoušení bylo komplexně realizováno v Opravně tramvajů. Pochopitelně muselo dojít i k výměně bočního okna, původně děleného, s otevírací horní částí. Zároveň byl do tramvaje osazen přední i zadní transparent.

V pondělí 19. března 2012 byl vůz předán po provedené prohlídce v Opravně tramvajů do mateřské vozovny Hloubětín a zařazen do rutinního provozu s cestujícími. Záměrem této instalace bylo v prvé řadě usnadnit práci nejen řidičům, ale i pracovníkům údržby tramvajů. Na tento vůz nemusí být tedy pamatováno při instalaci klasických papírových orientací. Při rozšíření systému nelze pominout i případné finanční úspory, plynoucí z přípravy, výroby a instalace papírových orientací. Tramvaj je tak plně způsobilá k nasazení na noční linky i k tzv. přejezdům na trati.





Kloubový autobus Karosa v procesu částečných oprav – již v novém laku a ve fázi dokončovacích prací

## CO SE SKRÝVÁ ZA ČÁSTEČNOU OPRAVOU „KLOUBŮ“

STÁVAJÍCÍ POČET KLOUBOVÝCH AUTOBUSŮ SE V LETOŠNÍM ROCE ZVYŠOVAT NEBUDE, ALE ZVYŠUJÍ SE POŽADAVKY NA JEJICH VYPRVENÍ. ZNAMENÁ TO, ŽE SE MUSÍ SNÍŽIT POČET ODSTAVENÝCH VOZŮ, POČET VOZŮ V OPRAVĚ A U NĚKTERÝCH SE MUSÍ PRODLOUŽIT ŽIVOTNOST. Z TĚCHTO DŮVODŮ „KLOUBY“ ZAČALY PROCHÁZET ČÁSTEČNÝMI OPRAVAMI.

Petr Ludvíček, Tomáš Čermák / Foto: Ondřej Volf a autor

Tímto zcela srozumitelným popisem situace mě v provozně Ústřední dílny autobusů v Hostivaři přivítal vedoucí střediska Provozní podpora **Tomáš Čermák**. Jednotka Správa vozidel Autobusy je v situaci, kdy musí řešit dva protichůdné požadavky. Vyhovět plánu na navýšení vypravení vozidel v loňském roce by mělo letos vypravení dosáhnout čísla 320. Na druhé straně splnit limit stáří vozidla, podle Nařízení vlády č. 63/2011, kdy se nesmějí překročit dva parametry. Prvním z nich je nepřekročení průměrného stáří vozového parku 9 let. Druhý spočívá v nepřekročení jednotlivého stáří vozu 20 let.

### TECHNOLOGIE ČÁSTEČNÝCH OPRAV

Již v minulosti prošly některé kloubové autobusy (KB) generálními opravami, pak etapou modernizací a v současnosti zmíněnými částečnými opravami, které se

provádějí nálezově. Co tento proces znamená? „Vůz vytipovaný na garáži přijede do ústředních dílen, kde se ohledá a určí se seznam částí na opravu či výměnu,“ říká Čermák a pokračuje: „Nejčastěji jde o poškození rámu v zadní části vozu, tzv. vleku. Ten je enormně namáhán tím, že za zadní nápravou je zavěšen motor s převodovkou a ve voze dochází k efektu páky.“ Vedle určených výměn a oprav se rám musí zpevňovat. Jde o vozy Karosa, většinou staré 11 až 12 let, ale i starší, například šestnáctileté, na kterých se před 5 lety provedla modernizace.



Stav jednoho z autobusů po demontáži bočních plechů s ukázkou stavu schodů

U generálek byl dán rozsah prací, a tím i rozpočet. U částečných oprav se vše odvíjí od stavu konkrétního vozu, říká už **Jan Chrbolka**, vedoucí střediska Opravy a výroba. „Na první pohled se nedá při přistavení vozu odhadnout rozsah prací. Každé vozidlo má svou míru poškození,“ dodává Chrbolka. Ohledání některých autobusů opravdu určí o něco delší seznam náhradních dílů a práce přesáhnou i samotný vlek. To když je podlaha prohnulá v celém voze, nebo je třeba vyměnit boční plechy v celé délce vozu. Notoricky známá místa jsou například i schody. U mladších autobusů jsou schody osazovány hliníkovými plechy se slzičkovým reliéfem, ale u starších klempíři na dílně najdou většinou lino překrývající shnilý plech. „V přední části u rámu vozidla bývají vyhnulá kříže u přední nápravy, sem tam prasklá příčka, ale jinak bývá rám přední části v dobrém stavu,“ vypočítává Jan Chrbolka.

### Z DÍLEN V NOVÉM LAKU

A co přesně partu autoopravářů v dílnách čeká? Autobus přijede na příjem kde ho pracovníci OTK prohlédnou jak zvenku, tak zkontrolují motorickou část. Zajímají se mj. o převodovku, motor a brzdy. Vše se uvede do nálezoového listu. To už je vozidlo na dílně, kde se demontují veškeré plechy. „Tehdy například zjistíme, že kostra je



Schody po částečných opravách dostávají kromě nové konstrukce i hliníkový – tzv. slzičkový plech

ho lakovna a jde pomalu do finišu, jak potvrzuje Chrbolka: „Přijdou na řadu závěrečné práce, jako montáž lišt, vrácení agregátů, nalepení podlahy plus zavaření lina. Takto ošetřen jde na OTK, případně nalezené závady se zpět na dílně opraví a pak už jde autobus na STK a emise.“



Zadní část neboli vlek kloubové Karosy ve stavu před oplechováním po výměně vadných konstrukčních částí

prohnulá a musíme vyřezat příčky,“ říká Jan Chrbolka a pokračuje: „Často se mění schody, plenty schodů, dále podlahy na vleku, stropní a boční umakarty. V případě poškození sedaček se provede ocalounění sedáků i opěrek, oprava nohou a koster sedadel. U pohyblivých částí se mění gumové spoje, opravují se brzdy, vodní potrubí, válce dveří.“


To je ve stručném výčtu proces oprav. Má-li kloubový autobus vše opravené či nové zpět, je oplechován, čeká

### POČET OPRAVENÝCH PŘESAHOJE DVACÍTKU

Největší náklady jsou spojené s generálkou motoru, pokud se provádí. Druhá v pořadí je práce, protože většina činností se provádí ručně. Některé náhradní díly již k dispozici nejsou, mnohé z nich si v Hostivaři vyrobí sami, včetně schodů, anebo si pomohou. Jako v případě úchyť podlah, kdy se zakoupený hutní materiál opatří plíšky.

Na jednom voze se vystřídá parta zhruba deseti zaměstnanců. Práce trvají podle náročnosti od šesti do dvanácti týdnů. Dosud bylo v rámci částečných oprav vloni znovuzprovozněno

15 kloubových autobusů, letos vyjelo z dílen pět a v současnosti jsou rozpracovány další čtyři opravy. Životnost kloubového autobusu, který prošel částečnou opravou, se odhaduje na tři až pět let.

Pro hostivařské dílny nejsou pochopitelně částečné opravy KB jedinou činností. Aktuálně se řeší reklamační opravy autobusů SOR, dále u nízkopodlažních autobusů IVECO CITY BUS praskání nosných sloupků T8 v zadní části vozu. U těchto zhruba desetiletých vozidel v rámci opravy probíhá mj. výměna rámu zadních dveří a vyztužení potřebných vzpěr a výztuh. Ale to už je námět na jinou reportáž. 





ADAPTAČNÍ PROCES  
JE JEDEN Z NÁSTROJŮ  
PERSONÁLNÍHO ŘÍZENÍ,  
VEDOUcí K ZAJIŠTĚNÍ  
VÝKONNOSTI A STABILITY  
NOVÝCH ZAMĚSTNANCŮ.  
DOPRAVNÍ PODNIK JEJ  
PO PEČLIVÉ PŘÍPRAVĚ  
SPUSTIL V KVĚTNU  
LETOŠNÍHO ROKU.

Oddělení 500220  
Foto: archiv DPP

## OBDOBÍ ADAPTACE nového zaměstnance



Adaptační proces (AP) je období, během kterého se nový zaměstnanec zařazuje do kolektivu, přijímá svoji novou roli, začíná se seznamovat s jednotlivými pracovními procesy, vstřebává firemní kulturu a navazuje kontakty se svými spolupracovníky. Během tohoto období se zaměstnanec vyrovnává s pracovními úkoly a osvojuje si nové pracovní dovednosti. Po ukončení AP se očekává, že zaměstnanec bude schopen samostatně vykonávat svoji práci.

### Anketa o adaptaci nových zaměstnanců DPP

Před zahájením prací na zavedení standardizovaného AP byl proveden průzkum formou ankety, jehož cílem bylo zmapovat současný stav AP v DPP. K získání co nejucelenějšího názoru na průběh adaptace byla oslovena skupina nových zaměstnanců různých profesí napříč celým podnikem a jejich přímí nadřízení vedoucí zaměstnanci. Všem byly zaslány dotazníky s otevřenými otázkami, na které respondenti odpovídali anonymně. Ze zaslanych odpovědí vyplynulo, že v některých útvarech AP probíhá, v některých částečně a někde vůbec ne.

Z ankety rovněž vyplynulo, že noví zaměstnanci by ocenili více informací o strategii DPP, organizační struktuře a TOP managementu. Někteří uvedli, že by přivítali seznámení s ostatními spolupracujícími útvary, jelikož jim nejsou zřejmé provázanosti jednotlivých útvarů podniku. Většina respondentů by rovněž ocenila více informací o benefitech poskytovaných zaměstnavatelem. Také vedoucí zaměstnanci

vyjádřili názor, že při nástupu by mělo být novým zaměstnancům poskytováno více všeobecných informací o Dopravním podniku.

Ze zjištěných skutečností vyplynul úkol nastavit v DPP standardizovaný AP tak, aby podpořil stabilizaci zaměstnanců, zvýšil jejich spokojenost a výkonnost. Měl by také přispět ke snížení odchodů zaměstnanců ve zkušební době, a tím ke snížení nákladů spojených s opakovaným vyhledáváním a přijímáním nových zaměstnanců.

Předpokladem pro úspěšné zavedení standardizovaného AP je jeho řízení podle jednotné metodiky, která by měla být všemi vedoucími zaměstnanci v praxi uplatňována. Ve 2. pololetí roku 2011 byla zpracována koncepce zavedení standardizovaného AP. Pro tento účel byli zaměstnanci rozděleni do několika skupin s ohledem na to, zda nastupují do povinného základního nebo vstupního kurzu, či přímo na pracoviště. Z tohoto pohledu bylo rozhodnuto, že standardizovaný AP bude nejprve zaveden pro zaměstnance, kteří 1. pracovní den nastupují přímo na pracoviště.

Dobře nastavený standardizovaný adaptační proces přispěje k větší spokojenosti nových zaměstnanců DPP a zároveň pomůže vedoucím zaměstnancům se snadnějším začleňováním nových zaměstnanců do pracovního procesu.

### Před spuštěním proběhla informační kampaň

O záměru zavést standardizovaný AP byli vedoucí zaměstnanci informováni na Manažerské konferenci, konané loňského 28. listopadu a na HR infoblocích. Záměr zavedení standardizovaného adaptačního procesu v DPP byl rovněž projednán se zástupci odborových organizací. Dále sekce Lidské zdroje (SLZ) uspořádala 4 informativní schůzky, na kterých zájemce z řad vedoucích zaměstnanců seznámila s významem a průběhem zavedení standardizovaného adaptačního procesu a s obsahem vstupního školení, které pro nové zaměstnance SLZ připravila.

### Harmonogram zavedení adaptačního procesu

S účinností od 1. května byl na základě rozhodnutí ředitele SLZ zaveden standardizovaný adaptační proces dle následujícího harmonogramu:

#### 1. 5. 2012 – ZAVEDENÍ AP:

- v celém rozsahu – TOP management, střední management, výkonný management a všichni TH zaměstnanci, kteří 1. pracovní den nastupují přímo na pracoviště
- pouze povinné vstupní školení SLZ – zaměstnanci manuálních profesí, kteří 1. pracovní den v DPP nastupují na pracoviště

#### II.–III. ČTVRTLETÍ 2012

- Ustanovení realizačního týmu na přípravu zavedení standardizovaného AP pro zaměstnance, kteří 1. pracovní den nastupují do základních nebo vstupních kurzů (strojvedoucí metra, řidiči autobusů a tramvají, dozorcí, železničáři a přepravní kontroloři)
- Předpokládaný termín zavedení standardizovaného AP – 1. 10. 2012 pro tyto zaměstnance

#### IV. ČTVRTLETÍ 2012

- Ustanovení realizačního týmu na přípravu zavedení další části standardizovaného AP pro manuální zaměstnance, kteří 1. pracovní den nastupují do základních nebo vstupních kurzů
- Předpokládaný termín zavedení další části standardizovaného AP – 1. 1. 2013

### Adaptační plán šitý na míru

Pro zaměstnance, kterých se AP týká v celém rozsahu, sestavuje přímý nadřízený vedoucí zaměstnanec nebo jím pověřená osoba individuální adaptační plán. Obsah adaptačního plánu se odvíjí od náročnosti daného pracovního místa a schopností zaměstnance. Jednotlivé úkoly v adaptačním plánu by měly být konkrétní, měřitelné, reálné a termínované, a obě strany se na nich musí shodnout.

Přímý nadřízený může novému zaměstnanci určit mentora, což by měl být zkušený zaměstnanec, který má přirozenou autoritu, disponuje vysokým znalostním potenciálem, má komunikační dovednosti a umí motivovat. Vystupuje v roli poradce nebo kouče, plní roli vzdělávací a spolupracuje s přímým nadřízeným vedoucím zaměstnancem při kontrole plnění adaptačního plánu. Za řádný průběh, celkové vyhodnocení a ukončení AP zodpovídá přímý nadřízený vedoucí zaměstnanec.



Vážená kolegyně, vážený kolego,

dovolte mi, abych Vás přivítal v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, která je jedním z největších provozovatelů MHD v ČR.

Všech našich zaměstnanců si vážíme. Věříme, že spokojený, motivovaný a loajální zaměstnanec je tím největším bohatstvím každé společnosti. Naším zaměstnancům se snažíme poskytovat co největší podporu a vytvářet jim odpovídající podmínky k výkonu dobré práce.

Tato informační příručka by Vám měla usnadnit orientaci v novém pracovním prostředí a poskytnout potřebné informace, které na začátku své pracovní kariéry v DP jistě uvítáte.

Jsem rád, že jste novým členem našeho velkého týmu.

Přeji Vám mnoho pracovních úspěchů, zdraví a pohodu ve Vašem osobním životě.

**Mgr. Lumír Tesař**  
ředitel sekce Lidské zdroje

strana 5

Slovo ředitele sekce Lidské zdroje

Pátá strana brožury Praktické informace, kterou v rámci adaptačního procesu obdrží každý nově příchozí zaměstnanec

### Pro nové zaměstnance začíná vše vstupním školením SLZ

Vstupního školení SLZ se povinně zúčastní všichni zaměstnanci, kteří nastupují do pracovního poměru a 1. pracovní den jdou přímo na pracoviště. Informaci, kdy se tohoto školení mají zaměstnanci zúčastnit, obdrží při nástupu od své personalistky.

Na vstupním školení SLZ bude novým zaměstnancům promítnut krátký film o historii DPP a dopravě v Praze. V rámci komentované prezentace budou zaměstnancům sděleny základní informace o DPP (TOP management, zdravotní péče, významné benefity a řada dalších potřebných informací).

Ve spolupráci s oddělením Marketing byla připravena příručka „Praktické informace pro nového zaměstnance“, která je novým zaměstnancům při vstupním školení SLZ předána. Příručka je rozdělena do dvou částí. V první části jsou uvedeny informace, které by měl zaměstnanec znát ve vztahu k cestující veřejnosti (např. jízdné, SMS jízdenky, kampaně DPP atd.).

### Role sekce Lidské zdroje v AP

V průběhu adaptačního procesu bude oddělení 500220 – Rozvoj a vzdělávání zaměstnanců vedoucím zaměstnancům poskytovat maximální konzultační a poradenskou činnost. Metodiku a konkrétní informace o zavádění standardizovaného AP je možné najít na intranetových stránkách DPP, Informace úseku, sekce Lidské zdroje, 500200 – odbor Řízení lidských zdrojů, 500220 – odd. Rozvoj a vzdělávání zaměstnanců.



KAČEROVSKÝM GARÁŽÍM DO PŮLSTOLETÍ JEŠTĚ ČTYŘI ROKY CHYBĚJÍ, ALE UŽ TEĎ SE DÁ ŘÍCI, ŽE JEJICH HISTORIE BYLA PSÁNA DYNAMICKÝM PEREM. V RÁMCI NAŠEHO PUTOVÁNÍ PO VOZOVNÁCH A GARÁŽÍCH JSME NAVŠTÍVILI PRÁVĚ KAČEROV, ABYCHOM PŘEDSTAVILI I JEHO SOUČASNOST.

Petr Ludvíček  
Foto: archiv DPP a autor



## V klínu dálničních tepen

Dopravní podnik se možností vystavět autobusové garáže na Kačerově poprvé zabýval koncem roku 1953. Studie tehdy počítala s kapacitou stovky vozidel a v seriálu úředních jednání se také připomněla možnost garážovat i trolejbusy. Proto se tehdy používal nezvyklý termín vozovna autobusů. Necelý rok nato byl projekt schválen a Dopravní podnik předpokládal, že stavba začne ve 3. čtvrtletí roku 1956 a předána bude dva roky poté. Tím idyla kolem Kačerova končí; v roce 1955 byla výstavba minimálně o rok odsunuta, avšak až v srpnu 58. roku byl schválen technický projekt a poprvé se koplo v říjnu 1959. Ani tím peripetie neskončily – stavba probíhala velmi pomalu, což došlo až do rozhodnutí z roku 1962 práce pozastavit!

V letech 1961–64 vzrostl počet nasazovaných vozů v Praze ze 163 na 274 a plány s autobusovou dopravou hovořily o dalším rozvoji. I proto přišlo politické rozhodnutí stavbu na Kačerově urychlit s tím, že se provozovna začne využívat v zimním období 1965–66. Přestože areál nebyl ještě zcela dokončen, bylo rozhodnuto, že garáže budou slavnostně otevřeny 28. května 1966, což se také stalo. Stalo se tak po 6 letech a 7 měsících od zahájení stavby, 12 let po schválení investičního záměru... Kačerov měl v počátcích na 120 autobusů Škoda 706 RTO a 13 starších vozidel Škoda 706 RO. Do sedmdesátých let minulého století vstupovaly garáže se 184 autobusy Škoda 706 RTO a pouze 5 vozy nové generace ŠM 11 a dvěma ŠL 11, poslední vozy 706 RTO byly vyřazeny v roce 1975.

V září roku 1992 byl z rozhodnutí představenstva DPP vyhlášen tzv. experiment Kačerov, kdy byla garáž vyčleněna z organizační struktury odštěpného závodu DP-Autobusy. Dopravní závod Kačerov získal postavení samostatné vnitřní organizační jednotky, včetně hospodaření. Experiment prověřoval díky decentralizaci zjednodušení řízení závodu a dále mj. poskytování služeb pro externí zákazníky zejména v oblasti opravárenství,



Jaroslav Lerch považuje spolupráci všech jednotek působících na Kačerově za vstřícnou a Jaroslav Brunát potvrzuje, že lidský potenciál je jednou z největších devíz těchto garáží

servisu a obchodní činnosti. V říjnu 1993 byl experiment vyhodnocen nezávislou firmou mj. slovy „...dosahovaný zisk je ve srovnání s DP-Autobusy v poměru 32:1, ... rentabilita vlastního kapitálu v poměru 277:1,“ rok nato ukončen.

„Byli jsme samostatní ve všech činnostech, včetně personálních či mzdových. Přihlašovali jsme autobusy, nakupovali náhradní díly a podobně. Byli jsme jedna parta, lidi ta doba stmelila a dodnes je to znát,“ vzpomíná Jaroslav Brunát, vedoucí provozovny SVA. Kolega Jaroslav Lerch, vedoucí garáže, dodává: „Byly tu nadstandardní mezilidské vztahy, protože jsme si museli, a hlavně chtěli všichni vyhovět.“ Že garáž šlape i dnes, k tomu stačí malý příklad – při provádění inventur si prováděcí pracovníci pochvalují, že na Kačerově stráví nejméně času a cítí pozitivní atmosféru mezi lidmi. Poznatek přidává i Jaroslav Brunát: „Na této garáži velice dobře spolupracují všechny jednotky, tzn. jednotka SVA a PA, včetně správy nemovitého majetku a jednotky zásobování. Problémy se tu řeší věcně, konstruktivně a ku prospěchu garáže. Lidský potenciál je jednou z jejich největších devíz.“ Druhý Jaroslav, Lerch, dodává, že se „bez problémů podařila reorganizace na garáži v souvislosti s přechodem na nový systém. Myslím, že vytvořený pracovní tým nemá žádné třecí plochy. A vždy se snažíme, jak se říká, aby to jezdilo a lidi byli spokojeni.“

Garáž vznikala už ve své době s tím, že se v blízkosti budou stavět významné dopravní tepny. V sepětí dálnice a Jižní spojky není zrovna snadno dostupná zaměstnancům, ale z hlediska výjezdu autobusů jde jednoznačně o strategické místo. „Má absolutně nejlepší polohu, co znám. Kamkoli najždíme, máme buď blízko, anebo jsme tam rychle,“ popisuje Lerch a kolega dodává: „Od zákazu průjezdu kamionů po Jižní spojce je průjezd pro autobusy opravdu bezvadný a v podstatě odpadla praxe, že ve výpravně museli dávat avíza o aktuální neprůjezdnosti spojky. Řidiči s tím často počítali a chodili dříve do práce.“

V souvislosti s mým odchodem z provozovny Kačerov bych rád touto cestou poděkoval všem kolegům za dvacetiletou spolupráci.

Jaroslav Brunát

A co nějaká specifika ve vozovém parku? Garážovaly tu midibusy Ikarus, které ale byly převedeny do Vršovic. Na Kačerově mají dnes jedno Iveco Crossway, které je jako jediné v Praze určené pro běžnou přepravu. Ostatní, které garážují v Hostivaři, jsou upraveny pro přepravu vozíčkářů. „Máme tu vůz 3004, jeden z prvních citibusů v Praze, který je jinak karosovaný. Dodala ho španělská firma Beulas, ostatní jsou Renaulty. Vzpomínám, jak se těžko sháněly náhradní díly, pamatuji třeba martýrium s předními světly,“ sahá do paměti Jaroslav Brunát.

Máloco dnes nesouvisí s penězi. Dnes 301 provozovaných vozidel se ani po pěti letech nedočkalo druhého mycího rámu, takže jediný, často poruchový, kapacitně nestíhá. Oproti mnoha výše zmíněným výhodám se kačerovská garáž potýká s nevhodným uspořádáním pracovišť, která jsou v jinak velkém areálu blízko u sebe, a často



Najždění autobusů Škoda 706 RO do ne úplně dostavěných garáží při slavnostním zahájení provozu na Kačerově 28. května 1966

se tvoří fronty. A co nějaký aktuálně vyřešený problém? Kačerov zajišťoval náhradní autobusovou dopravu za vlaky do Smíchova do Vraného, tak oba Jaroslavové vyrazili do terénu, vytipovali místa na zaparkování a domluvili se s řidiči, kteří na trase bydlí. Ušetřili tak kilometry, mzdy a čas. Důkaz, že když lidé chtějí, dají se překonat i technické problémy.

### Počet ujetých vozokilometrů podle typu autobusu v letech a přehled vozidel podle typů (k 30. 4. 2012)

Rok/Typ	Sd	SdN	Kb	KbN	MdN	Celkem
2010	3 744 286	4 562 716	5 484 577	1 108 891	211 630	15 112 100
2011	3 529 950	4 928 496	4 662 218	2 332 048	115 425	15 568 137
Počet vozidel	53	105	70	73	–	301





## TISÍCE LIDÍ PŘIJALY POZVÁNKU DO STOLETÉ VOZOVNY



STO LET OD ZAHÁJENÍ PROVOZU OSLAVILA VOZOVNA ŽIŽKOV NA DEN PŘESNĚ – 28. DUBNA 2012. BĚHEM SOBOTNÍCH OSLAV BYLA ZPŘÍSTUPNĚNA VEŘEJNOSTI, KTERÁ TAK MĚLA MOŽNOST PROHLÉDNOUT SI NEJEN VOZOVNU JAKO TAKOVOU, ALE NAHLÉDNOUT I DO ZÁKULISÍ.

Jana Šejnohová / Foto: Petr Adámek

Za asistence zaměstnanců vozovny mohli malí i velcí simulovat řízení tramvaje, prohlédnout si vozový park či absolvovat jízdu historickou tramvají na trase Olšanské hřbitovy – Vozovna Žižkov. K úspěchu akce, kterou navštívilo více než pět tisíc nadšenců pražské tramvajové dopravy, přispělo nejen krásné počasí, ale také bohatý doprovodný program zaměřený na rodiny s dětmi.

Vozovna Žižkov, která vypravila první tramvaje do provozu 28. dubna 1912, prošla během svého působení významnými proměnami. V letech 1924–1925 byla vybudována nová delší hala o čtyřech kolejích a v následujících dvou letech došlo k prodloužení lodí původní vozovny. V roce 1927 bylo podstatným způsobem přestavěno kolejiště vozovny a v roce 1961 prošla celkovou rekonstrukcí i samotná budova. Zajímavostí vozovny, která je dnes po vozovně Strašnice druhou nejstarší v provozu, je mimo jiné, že tramvajová zastávka umístěná přímo u vozovny nenesé její název.

Daniel Paulus v replice dobového oblečení řidiče vítal na Žižkově návštěvníky historického motorového vozu č. 240.



Pro malé i velké návštěvníky bylo zajímavé proniknout i do zákulisních prostor vozovny.



Kdo by se nechtěl svést. Historická souprava č. 2210 byla celý slavnostní den v obležení. Jezdilo se na Olšanské hřbitovy a zpět k vozovně.



Nejen moderní tramvaje jako 15T, ale i ty s podstatně starším datem narození byly v centru pozornosti. Tak jako v případě tramvaje T1.



Nejen vystavené tramvaje venku v kolejišti, ale i prostory hal, které doznaly přestavby ve 30. letech minulého století, byly v zájmu veřejnosti.



Po skončení akce fotografovi zapožovali i ti, kteří se o návštěvníky starali (zleva): Štěpán Šmehlík, Petr Klus, Zdeněk Hrubeš, Roman Garaj, Pavel Rys, Michal Jirout, Leoš Linka, Ladislav Povýšil, Jiří Hejhal, Jiří Musil, Pavel Charvát, Zdeněk Rajtr, Petr Kalášek, Patrik Pánka, Radek Štěch.







Hudební tour Naladte se v metru odstartovalo 18. dubna po 6. hodině ranní kytarové duo ve stanici Rajska zahrada

ATMOSFÉRA PAŘÍŽSKÉ ČI NEWYORSKÉ PODZEMKY SE NA JEDEN DEN PŘENESLA I DO PRAŽSKÉHO METRA. STUDENTI KONZERVATOŘE A VYŠŠÍ ODBORNÉ ŠKOLY JAROSLAVA JEŽKA VE SPOLUPRÁCI S DPP 18. DUBNA ZPESTŘILI LIDEM CESTOVÁNÍ VE 14 STANICÍCH PROSTŘEDNICTVÍM 16 HUDEBNÍCH USKUPENÍ V RÁMCI AKCE NALADTE SE V METRU!

Text a foto: Petr Ludvíček



## Pestré tóny v pražském podzemí

V chladném ranním průvanu na Rajska zahradě křehly prsty dvou hráčů na kytaru, kteří tak maratón dvaadvaceti koncertů v šest hodin odstartovali. S přibývajícimi hodinami rostla teplota i zájem posluchačů. Pestrost žánrů a různě velké kapely vytvářely v metru zajímavou směsici, v některých případech vestibul stanice sotva diváky pobral. Na Muzeu si do rytmu mezi desítkami cestujících podupával i ředitel školy **Milan Purnoch**, který se netajil tím, že prvotní snahou bylo, aby mladí hudebníci o sobě dali vědět: „Dnes je hudební trh velmi tvrdý, má čím dál více ostřejší mantinely a aby se člověk prosadil, musí být viděn a slyšen a musí se o něm psát. Řekli jsme si, že dáme žákům prostor a šanci se zviditelnit a zvýšit hodnotu na trhu práce.“ Jednou z inspirací k uspořádání této hudební tour byla pro Purnocha životní zkušenost: „Vzpomínám, když jsme ještě před rokem 1989 šli ulicemi Amsterdamu či Paříže a bylo úplně přirozené, že všude tam hráli, to se mi třeba vrylo do paměti. Kdo má srovnání ze světa, potvrdí, že naše metro patří k těm hezčím. Ikdyž tu není příliš prostor pro zastavení a metro je hlavně o pohybu, cestování, tak živá hudba toto prostředí nějak ozvláštňuje, zpříjemní, zpestří.“ Podle jeho slov měla škola v pořádání takové akce premiéru, ale zároveň

věří v pokračování. Ikdyž jsou tento den žáci vlastně za školou, všechny, které dosud slyšel, by ocenil jedničkou s hvězdičkou. Světoznámé muzikálové melodie na Muzeu dozněly a zpěvačka **Lenka Novotná** měla chvilku na pár odpovědí. Přiznala, že to pro ni byla velmi nezvyklá situace: „Nevěřila jsem, že se dá v praxi hudba s metrem spojit, kde lidé za něčím neustále spěchají. Navíc při vystoupení cítím



Big Band VOŠ během své hodinky rozehrál swingovými melodiemi desítky posluchačů ve stanici Florenc

komunikaci s diváky. Dodává to motivaci, když vidím, že se lidé zastaví a poslouchají a jsem ráda, že můžu vytvářet dobrou náladu.“ Zpěvačka, která účinkuje i ve skupinách Tendance a Colored People, se i s kapelou přesunula na Hradčanskou, kde ji čekalo další vystoupení. K večeru už člověk začal vnímat, že z některých posluchačů se stávají hudební turisté, kteří přejíždějí z akce do akce, což hojně využili i kolegové hudebníci, kteří právě nevystupovali. Po hudbě lidové, barokně renesanční, muzikálové, rocku, popu i vystoupení Pěveckého sboru DPP se maratón uzavřel ve 21 hodin na Muzeu soulouvou skupinou a hodinu na to na Můstku jazzem, swingem a funkem. Ještě hodinu mohly soupravy metra rozvážet hudbou nasáklé cestující, kteří tak mohli přivalit tónů postupně vstřebávat.



Ochoz stanice Vltavská patřil od 18 hodin Pěveckému sboru Dopravního podniku



## BUDAPEŠŤ S PODZEMNÍM KLENOTEM

MÁJOVÉ PUTOVÁNÍ ZA KOLEGY PO EVROPSKÉ UNII NÁS ZAVEDE DO HLAVNÍHO MĚSTA TĚMĚŘ SOUSEDNÍ ZEMĚ, VE KTERÉM SE NACHÁZÍ NEJSTARŠÍ PODZEMNÍ DRÁHA NA EVROPSKÉM KONTINENTU. SPOLEČNOST, KTEROU DNES NAVŠTÍVÍME, SE JMENUJE BUDAPESTI KÖZLEKEDÉSI VÁLLALAT ZRT, TEDY BKV. VÍTEJTE V BUDAPEŠTI.

Jiří Došlý /Foto: BKV



Městskou hromadnou dopravu v Budapešti historicky velmi výrazně ovlivňovala (a stále

ovlivňuje) přírodní bariéra – Dunaj. Kolem Dunaje vznikala sídla (nejvýznamnější byla Buda na pravém břehu řeky a Pest na levém břehu), což v průběhu vývoje společnosti znamenalo potřebu řešit přepravu obyvatel mezi jednotlivými částmi. Historické prameny proto hovoří o primitivních trajektech, které v minulosti zajišťovaly přepravu cestujících mezi oběma břehy. V roce 1832 se v Pešti objevil první omnibus, tedy jakýsi kapacitní kočár tažený koňmi. Tento rok pak se označuje za rok oficiálního zahájení městské hromadné dopravy ve městě. Po třech dekádách přibýly k omnibusům první koňské tramvajové dráhy (22. května 1866 v Pešti, o dva roky později i v Budě). V roce 1870 byl zahájen provoz parní lanovky jako druhého dopravního prostředku tohoto typu na evropském kontinentu. Nejstarší linka podzemní dráhy pochází z konce 19. století a je druhou nejstarší evropskou (po londýnské) a první kontinentální podzemní dráhou na evropském kontinentu. Metro bylo vybudováno mělce pod Andrassyho ulicí a provoz s dřevěnými vozy byl zahájen v roce 1896. První trolejbusová linka v Budapešti byla zprovozněna v prosinci 1933, a s pětiletou přestávkou v období druhé světové války je v provozu dodnes.

Budapešťský dopravní podnik v roce 2010 přepravil více jak 1,3 mld. cestujících a zaměstnával 12 745 zaměstnanců, z toho 5 101 řidičů. Cena jednoduché jízdenky pro dospělého je 320 forintů, přestupní jízdenka stojí 490 HUF. 24hodinová jízdenka vyjde na 1 550 HUF, měsíční jízdenka stojí 9 800 HUF, roční jízdenka stojí 9 800 HUF za každý měsíc.

V současné době je síť MHD v Budapešti tvořena třemi linkami metra v délce 31,4 km se 42 stanicemi, 239 autobusovými linkami v délce 2 633 km, 31 tramvajovými linkami na 240 km tratích, 15 trolejbusovými linkami v délce 73 km, osmi linkami příměstské železnice HÉV v délce 145 km a jedním přívozem v délce 150 m. Necelá polovina (40 %) všech cestujících MHD v Budapešti využije pro svou přepravu autobus, následují tramvaje (25 % cestujících), metro (20 %)



a zbytek stejným dílem obslouží trolejbusy a příměstská železnice. V porovnání roku 2010 s rokem 2009 přepravil BKV o 4,2 % cestujících méně.

Rozvoj MHD v Budapešti soustředí veškeré síly (a finanční možnosti) do výstavby nové linky metra, označované jako linka 4. Výstavba linky je spolufinancována ze zdrojů EU. Nová, 7,3 km dlouhá linka 4 bude mít 10 stanic a povede ze západu města k hlavnímu nádraží Keleti pályaudvar. Součástí nové linky bude i nové depo pro 100 vozů metra. Nejdelší mezistaniční úsek na nové lince 4 má být 1 470 m, naopak

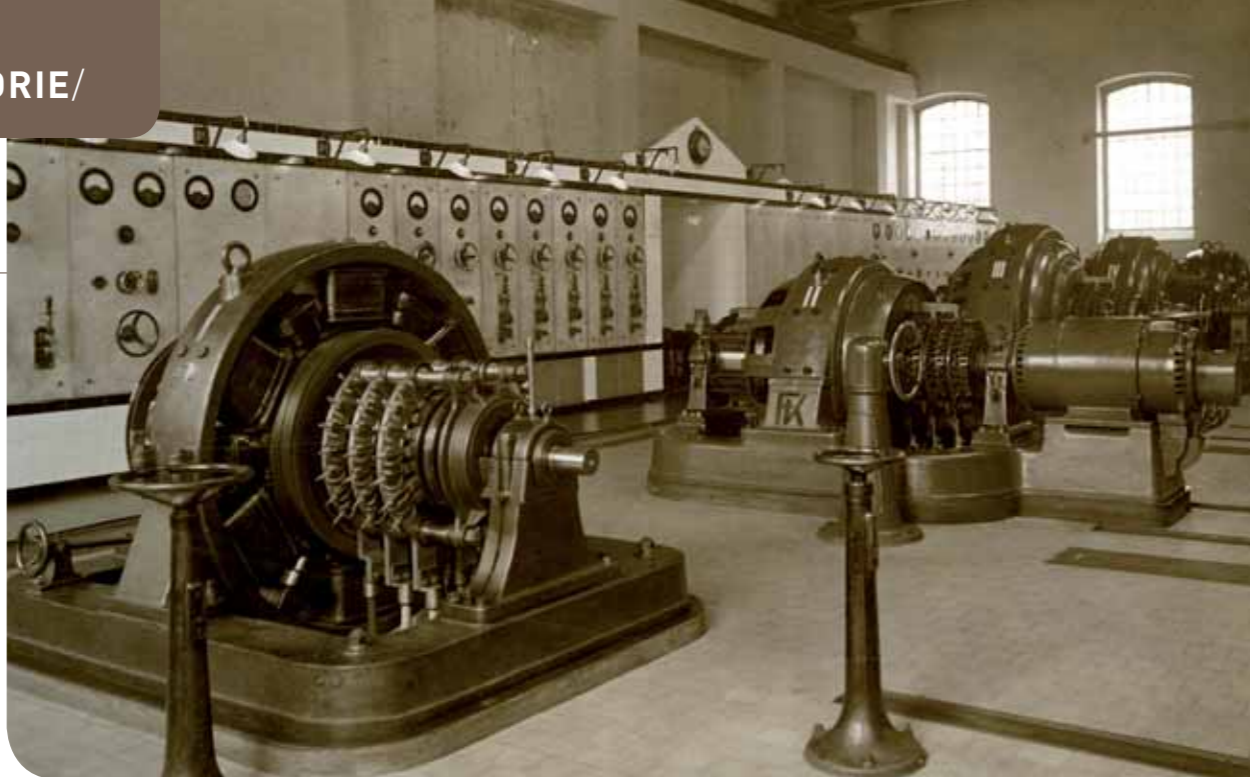


nejkratší pouhých 378 metrů. Podélný sklon nové budované tratě se pohybuje mezi 3 až 36,3 %, nejhlubší stanice bude 31 m pod povrchem. Dalšími investičními akcemi BKV je nyní zavedení systému tarifní kontroly a informací pro cestující s využitím nejnovějších IT technologií. Následovat by měla obnova vozového parku na lince 2 metra, obnova a modernizace tramvají (vč. českých tramvají T5C5), autobusů, trolejbusů a modernizace tramvajových tratí či eskalátorů v metru. V současné době je BKV zapojen do projektu Mezinárodního svazu veřejné dopravy UITP Evropský autobus budoucnosti, jehož cílem je především shromáždění požadavků a doporučení pro vytvoření ideálního evropského autobusového systému. V návaznosti na tento projekt se tak v Budapešti můžeme setkat například i s autobusem MAN.

OPRAVA: v čísle 4/2012 bylo v textu o Varšavě chybně uvedeno, že poslední trolejbusová linka byla v provozu téměř 20 let. Tato linka byla v provozu 12 let mezi roky 1983–1995 v jižním sektoru města a nijak nesouvisela s prvním trolejbusovým systémem zlikvidovaným již v roce 1973. Trolejbusy tedy byly ve Varšavě zrušeny již podruhé.



Nejstarší známý snímek smíchovské měnárny je z roku 1927. Vidíme na něm pětici konvertorů a za nimi stejnosměrný rozvaděč. Fotografii z éry rtuťových usměrňovačů neznáme



Stejný pohled jako na snímku z roku 1927 nám ukazuje skříňové stejnosměrných rozvaděčů. Usměrňovače jsou dnes tak malé, že nemusí být umístěny uprostřed haly, takže na této fotografii chybí

v domácnostech používáme proud střídavý. A ještě důležité datum. Elektrárna zahájila oficiálně činnost 1. října 1897.

#### Přeměna elektrárny na měnárnu

Když byl od 1. ledna 1922 Smíchov společně s dalšími městy a obcemi připojen ku Praze, sjednocovala se i městská infrastruktura. Elektrické podniky hlavního města Prahy převzaly formálně Smíchovskou elektrárnu 12. prosince 1922, ale už dříve zahájily její přestavbu a také rekonstrukci smíchovské elektrovodné sítě na střídavý proud. Bylo také nutné zlepšit napájení tramvajové sítě. Smíchovskou oblast tehdy zásobovala elektrická podružná stanice – měnárna – na Karlově. Její kapacita ale byla potřebná pro zásobování dalších nových tramvajových tratí v jižní části města. Proto bylo rozhodnuto o přeměně smíchovské elektrárny na měnárnu. V souvislosti s rekonstrukcemi rozvodné sítě bylo nutné, aby byla zatím zachována dodávka stejnosměrného proudu i pro soukromé odběratele. Pro tramvaje byl 18. května 1922 uveden do provozu první kaskádový měnič o výkonu 450–500 kW. Tak zahájila měnárna Smíchov činnost. Ještě v tom samém roce, 3. prosince 1922, byl uveden do chodu rtuťový usměrňovač o výkonu 300 kW. Kromě celého Smíchova nová měnárna napájela i tramvajovou trať v Podolí.

V elektrárně samé se naplno rozběhla rekonstrukce. V roce 1923 byla postavena nová řadnice, pomocí které bylo možné přepojovat dvě stávající turbodynamo elektrárny buď v sériovém řazení do sítě pouličních drah, nebo paralelně řazená do smíchovské sítě stejnosměrné. Tím byla především přes den dodávka proudu pro tramvaje významně posílena. V roce 1924 byl rtuťový usměrňovač nahrazen novým konvertorem o výkonu 750 kW a také v dalších letech pokračovala rekonstrukce elektrárny a rozšiřování měnárny. Přestavba smíchovských sítí skončila v roce 1930. V měnárně byla 11. prosince 1930 zastavena výroba stejnosměrného proudu pro soukromý odběr a konvertorů, které do té doby tomuto účelu sloužily, se začalo používat jen k měnění proudu pro elektrické dráhy. Během dalších let docházelo občas k výměně konvertorů za jiné – nové, případně starší, ale výkonnější. Na začátku 50. let jich zde bylo 5, každý o výkonu 1000 kW.

#### Na Smíchově rtuťové usměrňovače

V roce 1951 došlo k delimitaci mezi Dopravním podnikem a bývalými elektrárnami. Energetickým závodům připadla budova elektrárny a Dopravní podnik od té doby užívá jen část s vlastní měnárnou. Přes veškerou péči zařízení, které

bylo ve smíchovské měnárně k dispozici, stálo a konvertory neodpovídaly nárokům na stále intenzivnější provoz. Na Smíchově už jezdily také trolejbusy a v pražských ulicích se začaly objevovat energeticky náročnější tramvaje T1. Proto se v roce 1956 přikročilo k náročné rekonstrukci měnárny, která trvala až do roku 1960. V roce 1957 bylo k dispozici 6 definitivních rtuťových usměrňovačů, ke kterým v roce 1958 přibyl sedmý. Také ve své „rtuťové éře“ prožila smíchovská měnárna různé změny.

#### Éra křemíkových usměrňovačů

V šedesátých letech se ale považovaly za zastaralé už i rtuťové usměrňovače, a tak se na počátku 70. let přikročilo k další rekonstrukci měnárny a k náhradě zdejších usměrňovačů za polovodičové, křemíkové. Zatímco se při rekonstrukcích jiných měníren využívaly po dobu prací pojízdné měnárny, na Smíchově se vždy přikročilo k využití provizorních zařízení. Začalo se v roce 1971 rekonstruovat stejnosměrného rozvaděče a v letech 1974–1975 byly instalovány moderní křemíkové usměrňovače uspořádané ve čtyřech dvojicích, se čtyřmi transformátory. V této podobě měnárna sloužila přibližně čtvrt století. Během té doby došlo k dalšímu generačnímu skoku technických zařízení měníren. Můžeme říci, že došlo k jejich miniaturizaci. V roce 2000 se uskutečnila rekonstrukce rozvodny 22 kV a ovládacích skříní, o rok později došlo na trakční transformátory a usměrňovače. Ty sice zůstaly křemíkové, ale zabírají nesrovnatelně méně místa než ty původní. Jejich tři skříňe se vešly na okraj kobek pro trakční transformátory.



Moderní křemíkové usměrňovače. Za nimi se skrývají trakční transformátory. I ty jsou mnohem menší, než bývaly kdysi

Významnou „optickou změnu“ zaznamenal interiér měnárny v roce 2005. Podnik PREdistribuce, který je součástí energetické skupiny PRE, již objekt dnes patří, se rozhodl využít vysoké někdejší tovární haly bývalé strojovny k vestavbě patra, a tak měnárna dostala nový strop. Upřímně řečeno, po miniaturizaci zařízení, kdy stará jeřábová dráha určená pro manipulaci s rozměrnými a těžkými stroji ztratila opodstatnění, už nebylo celé haly v původní podobě zapotřebí.

Na závěr nám dovolte, abychom poděkovali všem pracovníkům, kteří se o tuto „babičku“ mezi pražskými měnárnami starají a zároveň bychom této službě nejstarší měnárně rádi popřáli další dlouhá léta existence.

## Smíchovská měnárna slaví devadesátiny

V KVĚTNU SI PŘIPOMÍNÁ 90 LET OD ZAHÁJENÍ PROVOZU MĚNÁRNA NA SMÍCHOVĚ. V ROCE 1922 BYLA TEPRVE ČTVRTOU PODRUŽNOU ELEKTRICKOU STANICÍ, JAK SE TEHDY MĚNÁRNÁM ŘÍKALO (TRAKČNÍ PROUD PŘÍMO VYRÁBĚLA KROMĚ MĚNÍREN I HOLEŠOVICKÁ ELEKTRÁRNA). ŽÁDNÁ Z JEJÍCH PŘEDCHŮDKYŇ UŽ DNES NEEXISTUJE, A TAK JE SMÍCHOVSKÁ MĚNÁRNA SLUŽEBNĚ NEJSTARŠÍ.

Pavel Fojtík / Foto: autor a archiv DPP

#### Na počátku byla elektrárna

Smíchovskou měnárnu najdeme v ulici Jindřicha Plachty a na první pohled se svojí architekturou liší od všech ostatních pražských měníren, protože objekt, ve kterém se nachází, připomíná spíš továrnu. Ostatně není divu. Bývala zde původně elektrárna města Smíchova. Shodou okolností, letos budova oslaví 115. výročí své existence. Pro zájemce o elektrotechnické údaje si uvedme dobový popis elektrárny: „Elektrárna města Smíchova druží se co do soustavy k elektrárně Karlínské. Je to elektrárna na proudy stejného smyslu (směru) či sousmyslní s třívodem pro 2 × 120 volt vázaným na baterii akumulátorů, která jest souběžně přiřaděna k dynamům.“ Názvosloví z dob, kdy elektřina byla něčím novým, dnes zřejmě budí úsměv.

Novostavba se skládala z několika částí. Nejdůležitější byla pochopitelně strojovna, zařízená brněnskou elektrotechnickou firmou Robert Bartelmus. „Strojovna obsahuje tou dobou dvě parní rychloběžky s dynamy, 1 přetvorník (transformátor) a řadnici (tableau),“ popisovala zařízení strojovny „Administrační zpráva obce královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí sousedních Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova.“ Dynamy byla derivační „pro 282 volty napnuté ve svorkách a 120 kilowattů výkonných při 180 obrátkách za minutu.“ Zjednodušeně řečeno – elektrárna vyráběla jak pro osvětlování města, tak pro soukromé použití stejnosměrný proud. Dnes, jak známo,



Takový nadhled měnárny, jaký měla fotografa DPP v roce 1984, už dnes vyfotografovat není možné. Uprostřed první smíchovské generace křemíkových usměrňovačů, vzadu opět stejnosměrné rozvaděče



# Kam v Praze za **KULTUROU**

Milan Slezák



## NOC KOSTELŮ

Myšlenka otevřít kostely v noci vznikla před sedmi lety ve Vídni. Tam také v roce 2005 proběhla první Noc kostelů – „Lange Nacht der Kirchen“. Od té doby se akce rozšířila do dalších dvou zemí střední Evropy. Letos tak proběhne ve stejný den v Rakousku, České republice a na Slovensku. V pátek 1. června nabídne návštěvníkům mj. komentované prohlídky prostor, kam se v kostele člověk běžně nedostane, prohlídky zvonů, varhanní a jiné koncerty nebo literární čtení. Červnový termín akce, připadající na Den dětí, bude navíc pro rodiny s dětmi ve znamení soutěží a výtvarných děl, na které se mohou návštěvníci už nyní těšit.

## PRAŽSKÁ MUZEJNÍ NOC

V sobotu 9. června proběhne další ročník již tradiční Pražské muzejní noci. Národní muzeum a Asociace muzeí a galerií ČR ve spolupráci s Dopravním podnikem a dalšími institucemi připravily znovu bohatý program, na jehož rozsah a kvalitu jsou již pravidelní účastníci akce zvyklí. Tentokrát se představí téměř čtyřicet pražských muzeí, galerií a dalších kulturních institucí, které zpřístupní zdarma více než 65 objektů.



## OPERA V KINĚ

Pražská kina Aero a Světozor přicházejí se zajímavým projektem. Všichni, kdo v průběhu května a června zavítají do kina Aero a Světozor, si mohou naplno vychutnat záznamy nejznámějších oper slavných autorů přímo z Metropolitní opery v New Yorku. Začátky přenosů jsou plánovány na 18:45 a příznivci klasické hudby se mohou těšit na tato díla:

24. 5. v kině Aero  
Gioacchino Rossini | Hrabě Ory (Le comte Ory)

29. 5. v kině Světozor  
Wolfgang Amadeus Mozart | Don Giovanni

31. 5. v kině Aero  
Richard Strauss | Capriccio

7. 6. v kině Aero  
Jules Massenet | Manon

12. 6. v kině Světozor  
Giuseppe Verdi | Ernani

14. 6. v kině Aero  
Giacomo Puccini | Tosca

21. 6. v kině Aero  
Giuseppe Verdi | Trubadúr (Il trovatore)

26. 6. v kině Světozor  
Giuseppe Verdi | Traviata (La traviata)

## 14. ROČNÍK BAMBIRIÁDY



Poslední květnový víkend bude i letos patřit celorepublikové přehlídce volnočasových aktivit pro děti a mládež, Bambiriádě. 14. ročník akce pořádané Českou radou dětí a mládeže se připojil k evropskému roku aktivního stárnutí a mezigenerační solidarity. S mottem Nadšení i zkušenost si chce letos připomenout důležitost propojení světa dětí a těch „dříve narozených“. Bambiriáda bude probíhat od 24. do 27. května v Praze a dalších 18 městech republiky. V Praze budou mít děti spolu s rodiči i prarodiči možnost navštívit Tvořivou dílnu kde si budou moci vlastnoručně

zhotovit i jednoduchou hračku. Dílna bude otevřena známými osobnostmi a jejich ratolestmi v rámci čtvrtletního slavnostního zahájení Bambiriády na Vítězném náměstí. Chybět nebude ani Den pro výměnu knih Městské knihovny v Praze. V centrálním parku ve Stodůlkách je na 25. května od 9 hodin připraven program, ve kterém se představí složky integrovaného záchranného systému. K vidění budou ukázky požárního útoku mladých hasičů, lezeckého výcviku, záchrana tonoucího, skákací hrad a spoustu dalších her a zajímavostí pro děti i dospělé.

# FOTOSOUTĚŽ

Z jaké zastávky tramvaj vyjíždí?



## Pro **VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ**

Přinášíme nový soutěžní snímek v rámci Fotosoutěže o ceny. Odpověď zasílejte nejpozději do čtvrtka 31. května 2012 na emailovou adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) [předmět: Fotosoutěž]. Tři vylosovaní soutěžící získají vstupenku pro 2 osoby na jízdu historickou soupravou metra Ečs a 2 vstupenky opravňující ke vstupu do 8 památkových objektů Prahy.



Správná odpověď na otázku z DP kontaktu č. 4 zněla: Malostranské náměstí. Ze 149 správných odpovědí byli vylosovaní tito majitelé publikace 110 výtětů s Dopravním podnikem hl. m. Prahy: Radek Bašta, Jana Drexlerová a Jana Martinková.

# KŘÍŽOVKA

	ZVYŠENÝ TÓN	SOUHLAS	MEZINÁRODNÍ KÓD LITVY	SPJ. PROVEDENÝ ŠITM	SLOVENI IROVÉ	EPICKÉ BÁSNĚ	MOŘSKÉ RYBY	4. dík tajenky	BOHYNĚ VĚČNĚ MLADOSTI	DCERA (ZAST.)	ZN. RHENA	DŘEVINA	PŘÍMO	DRUH PAPOUŠKA	OBYDLÍ	
1. dík tajenky						SPZ BRNĀMĚSTA INIC. HERCE SLOUPA		DOKTOR FILOZOFIE (ZKR.)			ZBĀBĚLEC (EXPREB.) SETRVATI					
VZDĀLEKOST DVOU TONŮ								ČIDLA								
PLYNULE								OBCHOD PRO KUTILY OBVAZ			ODRAT					
	POUTAT	ELIPSA	ATOL V SOUOSTROVĚ NĀZKĚ OSTRŮVY	NĀŠ BUDITEL	ANGL. SCHŮPNÝ	NA SUCHU SUŠENĀ CIEĀA					PENĚŽNĀ POUKĀZKA SLOVEN. VE			ANGL. OŘECH	PLOŠNĚ MĀRY	
DOMĀCKY SVĀTAVA						PRUDCE KOSTKO-VĀNĀ LĀTKA			ANGL. HĀRFA	2. dík tajenky						
3. dík tajenky							SPZ PRAHY			OTEC (KNIŽNĚ) NĀPO-MĀNĀNĀ		SYN JUDŮV	SUMĚRSKĚ MĚSTO ANGLICKY DOMĀRO-DEC			
SPĀRTSKÝ SNĚM						TROFEJ INDIĀNU	PLĀVECKÝ STYL				ELEKTRICKY NĀBĚTE ČĀSTICE NĀŠ DVĀKELNĀ A FILMOVĚ REŽISER					
NĚM. KE		NELETĀJÍCĀ PTĀK Z NOVĚHO ZĚLANDU	ČESKÝ DIRIGENT STUPĚNĚ OVLĀDĀVĀSTĀ FILMU				STĀTNĀ POKLĀDNĀ FIBICHOVĀ SKLĀDBĀ				5. dík tajenky			BĀRMSKĚ SIDLO	TĚNISOVĚ HRĀSTĚ	JMĚNO FENKY
OSĀČKA				ŠĀNCE ČĀST PRAHY				EVA ŘĀDOVĀ ČĪSLOVKA								
VTISKNUTI					ZNĀČKA SYĀA INIC. OLMĚROVĚ			DAKTYLSKÝ VĚRS PLOŠNĀ MĀRA								
OBĀZ MALOVĀNÝ VODOVKĀMI							ETYLĀLKO-HOL					SONDĀ				
ČĪN. JEZERO				TĚNISOVĚ UDER				6. dík tajenky							ZN. ELEK-TRŮSPĀ-TRĚBIČŮ	

Tajenka z minulé křížovky: MUZEUM MHD ZAHĀJĪLO SEZONU



deváté  
muzejní  
bdění...

# pražská muzejní noc



9. června 2012 | od 19 hod.

AMoYa, Botanická zahrada hl. m. Prahy, Bulharský kulturní institut, Česká filharmonie, Dům národnostních menšin, Galerie AMU, Galerie Anderle, Galerie hlavního města Prahy, Goethe-Institut, Langhans - Centrum člověka v tísni, MeetFactory, Městská knihovna v Praze, Muzeum a archiv populární hudby - POPMUSEUM, Muzeum hlavního města Prahy, Muzeum kávy Alchymista, Muzeum městské hromadné dopravy v Praze, Muzeum Montanelli, Muzeum Policie České republiky, Národní galerie v Praze, Národní kulturní památka Vyšehrad, Národní muzeum, Národní pedagogické muzeum a knihovna Jana Amose Komenského, Národní technická knihovna, Národní technické muzeum, Národní zemědělské muzeum Praha, Novoměstská radnice, Památník národního písemnictví, Poštovní muzeum, Pražská informační služba, Přírodovědecká fakulta UK, Rumunský kulturní institut, Technické a dokumentační muzeum pražské energetiky, The Chemistry Gallery, Trmalova vila, Uměleckoprůmyslové muzeum v Praze, Vojenský historický ústav Praha, Vysoká škola uměleckoprůmyslová v Praze, Zpěvácký spolek Hlahol v Praze, Židovské muzeum v Praze  
V objektech NKP Vyšehrad a Pražské informační služby symbolické vstupné. Akce probíhá za finanční podpory Ministerstva kultury ČR a Magistrátu hlavního města Prahy.

Prague Museum Night | June 9, 2012 | Admission and transport free  
vstup a doprava zdarma | [www.prazskamuzejninoc.cz](http://www.prazskamuzejninoc.cz)

POŘADATELÉ:



NÁRODNÍ  
MUZEUM



Dopravní podnik  
hlavního města Prahy



Asociace muzeí  
a galerií ČR

PARTNĚŘI:



MINISTERSTVO  
KULTURY