

## Pražské metro už jezdí do Kobylis a Ládví!



Pražský primátor Pavel Bém v doprovodu radního pro dopravu Radovana Šteinerja a generálního ředitele Dopravního podniku Milana Houfka slavnostně zahajuje provoz na 1. části IV. provozního úseku tratě C metra.

Pátek 25. června 2004 se významným písmem zapsal do historie pražské městské dopravy. Téměř dvacet let čekala nejstarší trať metra, „céčko“, na své další prodloužení. Od zmiňovaného data jezdí metro do oblastí Severního města, části města, kam nejmodernější dopravní prostředek měl, podle původních předpokladů, dorazit daleko dříve než se tak stalo. Délka metra v současnosti dosahuje 54 kilometrů a cestující mohou využívat 53 stanic podzemní dráhy.

Již v roce 1984, kdy bylo uvedeno do provozu prodloužení z Florence na Nádraží Holešovice (tehdy ze Sokolovské do stanice Fučíkova), se projektovalo prodloužení na sever. Návrhů bylo předloženo mnoho. Někdo navrhoval vedení po mostě přes Vltavu, jiný tradičně pod řekou, prosazovány byly dlouhé varianty přes Bohnice stejně jako přímé do Kobylis. Nakonec bylo rozhodnuto, že metro na severní terasu pojedou pod Vltavou a nejkratší variantou.

Stavba první části IV. provozního úseku tratě C byla zahájena na podzim roku 2000 a po čtyřicetipěti měsících už ji mohou využívat Pražané a návštěvníci města. Co nová trať přináší? Zcela jistě kvalitnější,

rychlejší a pohodlnější možnost cestování obyvatelům četných sídlišť v severní části města. Odpadá zdlouhavé cestování autobusovými linkami ke stanici Nádraží Holešovice.

Příznivci statistik zcela jistě zaznamenají nejdlejší mezistaniční úsek pražského metra. Dosud jsme nejdéle bez zastavení jezdili mezi stanicemi Smíchovské nádraží a Radlická, nyní primát převzal úsek Nádraží Holešovice – Kobylisy. Stanice Kobylisy bude i nehlubší stanicí „céčka“, dosud na žádné ze stanic nejstarší tratě neslouží k přepravě na nástupiště dlouhé pohyblivé schody. I po dalším prodloužení tratě C do Letňan zůstanou Kobylisy na céčku výjimkou.

A to už se dostáváme ke stavebním primátům nového úseku. Kobylisy jsou jedinou raženou jednodílnou stanicí metra a stavbaři ji právem nazývají podzemní katedrálou. Světovým unikátem bylo také vysouvání tunelů do vltavského dna.

Nový úsek metra dále zvyšuje kvalitu městské hromadné dopravy a měl by být významným pomocníkem v boji s největším konkurentem, individuální automobilovou dopravou. Je také příjemné, že prodloužením



Atrium stanice Kobylisy.

do Ládví stavba metra v Praze nekončí. Stavební ruch se pomalu přesouvá v severní části města východním směrem, z Ládví bude trať C pokračovat přes Prosek do Letňan.

Během třiceti let provozu si metro získalo vysoké renomé nejen mezi Pražany, a tak nezbyvá než věřit, že nový úsek pomůže tento kredit ještě zvýšit.

Text a foto: -bda-



**1. část IV. provozního úseku trasy C zahájila provoz!**

**4 až 6**



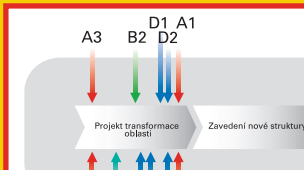
**Pražská muzejní noc: tisíce návštěvníků prohlížely otevřenou expozici**

**8 a 9**



**Soutěž v jízdě zručnosti tentokrát pod taktovkou klíčovských**

**15**



**Transformační projekt – 2**

**Příloha**

Historie městské hromadné dopravy v Praze se může někomu zdát už jasná a uzavřená. Jenže ono tomu tak není – ve skutečnosti se neustále doplňuje a upřesňuje. Před nedávnem jsem v publikaci 30 let pražského metra úmyslně vynechal zmínku o návrhu na řešení městské hromadné dopravy v Praze, které v roce 1940 navrhla Planugskommission für die Hauptstadt Prag und Umgebung, jinak Plánovací komise pro hlavní město Prahu a okolí. Ve dvou starších publikacích jsem sice o jejím návrhu podzemní dráhy nalezl zmínku, ale plány trati byly nepřítli jasné (nešlo o reprodukce dobových podkladů) a hlavně – chyběly jakékoliv další informace, takže nebylo vlastně o čem

## Ještě jedno ohlédnutí do historie pražského metra

*V dorozumění s významnými znalci z Německé Říše se navrhuje proto síť rychlých, resp. podlažebných drah.*

*Tato síť rychlodrah tvoří v budoucnosti hlavní kosteru městské blízké dopravy. Pouliční dráhy převezmou roli přívodní dopravy. A tyto budou opět v podobném*

jsou vedeny v tunelu (či „podlažebně“). Neřeší ani rozmístění stanic ani vzájemné vazby s ostatními druhy městské hromadné dopravy. Trať nejsou označeny ani písmeny nebo čísly, ani jmény lokalit. Pokusíme-li se navržené tratě popsat, pak je stěžejním centrálním severojižním úsekem Bubny – Hlavní nádraží – Karlov, který se na koncích větví. V severní polovině města najdeme traťové úseky, které bychom v dnešním plánu popsali velmi přibližně takto: a) Bubny – Buštěhradská dráha – Bubeneč – Vítězná náměstí – Veleslavin – Dolní Liboc – Hostivice, s odbočkou Vítězná náměstí – Podbaba – Sedlec; b) Bubny – Troja – Kobylisy; c) Bubny – Palmovka – Balabenka – Kolbenka, s odbočkou Balabenka – Přední Hloubětín. V jižní polovině města najdeme „čáry“ v těchto směrech: d) Karlov – Vyšehrad – Smíchov (Plzeňka) – Košíře – Motol, s odbočkami Smíchov – Malá Chuchle a Vyšehrad – nádraží Braník; e) Karlov – Nuselský most – Pankrác – Pekařka – Dvorce – Dívčí hrady (trať vložena v úseku Pekařka – Dívčí hrady doprostřed projektované dálnice), s odbočkou Pankrác – Kačerov – Chodov; f) Karlov – Vršovice – Strašnice – Zahradní Město – Hostivař.

Pravděpodobně v oblasti Florence a Ječné ulice mělo dojít v krátkých úsecích křížujících páteřní trať k „zhloubení“ příčných tramvajových směrů. Ale to je jen dohad. Na rozdíl od všech předchozích studií, vypracovaných za první republiky, postrádá návrh Plánovací komise všechny náležitosti, které bychom potřebovali k vážnějšímu posouzení. V dané podobě není návrh možný, vyjma zhruba nastíněných směrů, prakticky ani srovnat s jinými studii ať dřívějšími nebo novějšími.

Mgr. Pavel Fojtík



Výkres č. 8 návrhu sítě rychlodrah Plánovací komise pro hlavní město Prahu a okolí z roku 1940 patrně půl století nikdo nerozložil, a tak je reprodukce celého originálu prakticky nemožná. Přesto jsme se pokusili plán alespoň vyfotografovat, i když detaily nebudou příliš zřetelné. V tomto případě chceme jen ukázat, jak historický výkres vypadá, v jakém je stavu.

psát. Vydáním knihy ovšem bádání v historii metra pochopitelně uzavřeno není. Jak už to často bývá, těsně poté, co byla publikace v Muzeu hlavního města Prahy pokrčena, podařilo se objevit původní materiál výše zmíněné komise. Nese název *O nové úpravě města Prahy* a věnuje se na pouhých 18 stranách textu a v několika přílohách všeobecně jakémusi nástinu rozvoje města a jeho infrastruktury. Na plánech města v měřítku 1:20 000 jsou navrženy lokality vhodné pro výstavbu sídlišť (ano, tento pojem se v materiálu skutečně objevuje), jsou nastíněny možnosti výstavby vodovodu a kanalizace a pochopitelně také silniční, železniční a městské dopravy. Je překvapivé, že materiál Plánovací komise vznikl v době, kdy intenzivně probíhaly projekční práce na síti pražského metra, ale přitom tuto projektovou přípravu, jejíž realizace byla doslova na spadnutí, nebral v úvahu a dokonce ji ani slovem nezminil.

Odcitujme si ze studie stať týkající se městské dopravy:

„Pro zdoání osobní dopravy připadá hlavní úkol vedle železnice a motoru, tak jako dříve kolejové dopravě na ulici nebo pod ulicí. V Praze vyvinula se síť pouličních drah k mimořádné důležitosti, ježto jsou technicky hospodářsky výborně vedeny.

Při daleko rozvětvené a silně vyvinuté pouliční dráze vyskytují se již dnes značné poruchy dopravy automobilové, zvláště v dopravě ve vnitřním městě. Tyto pak povedou nezbytně po skončené válce k chaosu ve vnitřním městě. Některé hlavní linie pouličních drah musí proto býti přeloženy pod zem. Zvláště jsou vltavské břehy pouliční dráhou tak zatíženy, že se zde po válce mocné zvýšené dopravy vyskytnou největší obtíže, jestliže nebudou břehy zbvzeny kolejové dopravy.

Dosud se prováděly v takovýchto případech v milionových městech „podzemní dráhy“. Zvláště velká prostorová rozloha města Prahy, která je sama o sobě zdravá, vyžaduje si však dopravní prostředek, který by mohl býti použit zároveň jako rychlá dráha uliční tak i jako rychlá dráha poduliční. Pro síť podzemních drah, která by byla odpovědně rozvětvena, není Praha se svými velkými vzdálenostmi dosti hustě osídlena. Takováto síť podzemní dráhy by vedla v budoucnosti k neúnosnému finančnímu zatížení.

způsobu obsluhovaný liniemi autobusovými a trolleybusovými.

Zmíněná síť rychlodrah bude mítí úkol, který se dá vyčísti z plánu 8.

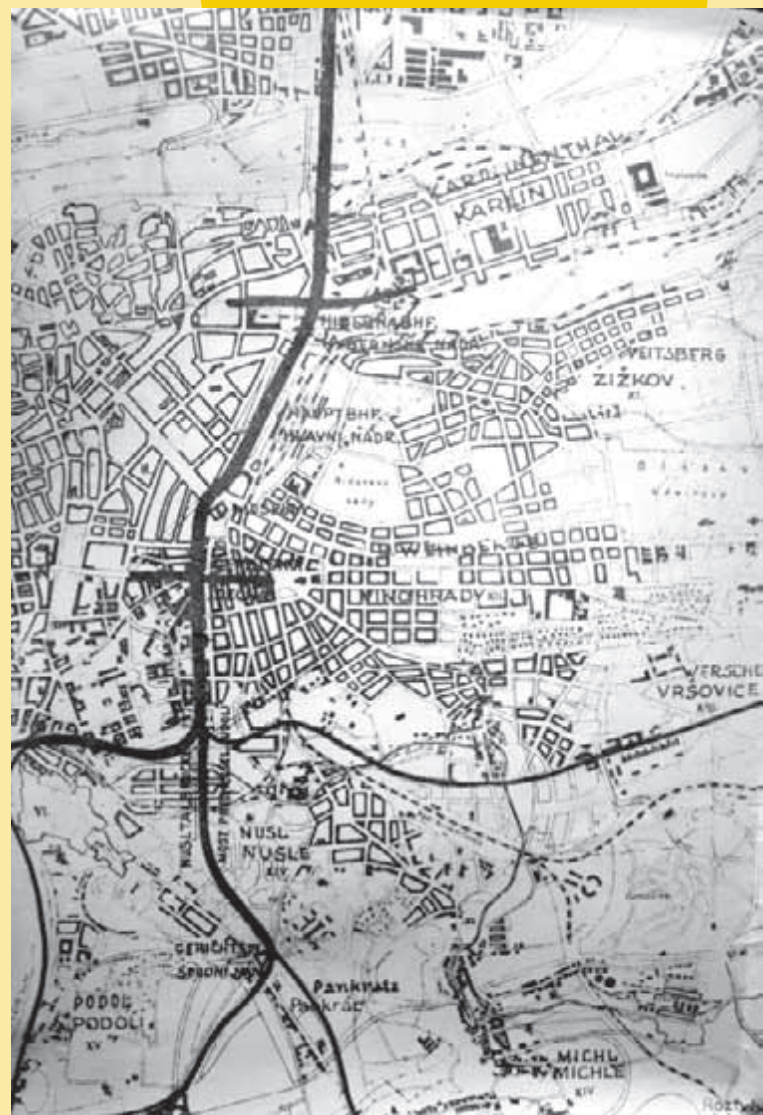
Nyní přichází se již po zdoání zásadních obtíží ku konečným návrhům, a tento způsob bude pravděpodobně dopravní prostředek budoucnosti pro města o 800.000 – 1,5 milionech obyvatelstva, která jsou stavebně rozptýlena. Je pozoruhodno, že pravděpodobně i v nové úpravě Berlínu tyto poznatky dojdou použití, zvláště když technický ředitel dopravní společnosti v Berlínu po začátečních pochybnostech nyní pilně zastává myšlenku rychlodrah v licheném smyslu. Také zde je směrodatnou myšlenka, aby se doprava vedla tangentiálně kol starého města a tak by se starému městu ulehčilo, aniž by se hřešilo na duhu Prahy zavedením průlomů, výstřahou je příklad Staroměstského náměstí.“

To je vše o řešení dopravy. Na jiném místě v příloze se pouze dozvíme, že stavba rychlodrah by měla stát asi 970 milionů korun (Podlažební dráha 7 km: 420 mil. K; rychlodráhy v ulicích 100 km: 150 mil. K; vagonový park 180 vozů: 360 mil. K; nádraží a vozovny: 40 mil. K. Chybí jakékoliv vyhodnocení či odůvodnění navržených přepravních vztahů, představy o přepravených osobách či linkovém vedení.

A co nám říká výše uvedený plán číslo 8?

Černobílý výkres o rozměru 141 x 89 cm obsahuje velmi hrubý nástin tras městské rychlodráhy, aniž by bylo zřejmé, které úseky

Výřez z plánu č. 8 návrhu sítě rychlodrah Plánovací komise pro hlavní město Prahu a okolí, na kterém je zachycen centrální úsek navržené sítě.



# Zajímavá čísla z pražské dopravy za rok 2003

Stalo se již dobrým zvykem, že vždy zkraje léta přináší DP-KONTAKT přehled nejzajímavějších údajů z aktuálního vydání dopravní ročenky Ústavu dopravního inženýrství hlavního města Prahy (ÚDI Praha). Nejinak je tomu i letos. Na následujících řádcích najdete výběr důležitých i pozoruhodných informací, které charakterizují stav dopravy v české metropoli v roce 2003.

Tradičně největší pozornost věnuje ročenka ÚDI Praha **automobilové dopravě**, která má nejvýraznější dopad na ostatní druhy dopravy i celkový život metropole. Loňský rok potvrdil skutečnost, že enormní nárůst počtu motorových vozidel a intenzity automobilové dopravy v devadesátých letech uplynulého století se na počátku nového milénia výrazně zpomalil. Počet osobních automobilů evidovaných na území Prahy vzrostl loni již jen o osm a půl tisíce (pro srovnání: v období 1990 až 2000 rostl každoročně v průměru čtyřnásobně rychlejším tempem) a stupeň automobilizace (počet automobilů ku počtu obyvatel) se prakticky nezměnil. „Přesto počtem 555 osobních automobilů na 1000 obyvatel (tj. 1,8 obyvatel na 1 osobní automobil) patří Praha mezi města s nejvyšším stupněm automobilizace na světě vůbec,“ konstatuje ředitel ÚDI Praha Ladislav Pivec.

Za nej přesnější ukazatel, který charakterizuje vývoj dopravy v ulicích města, je považován objem dopravních výkonů. V loňském roce došlo k jeho zvýšení v průměru o necelých 6 % ve srovnání s rokem 2002. Tento růst má na svědomí doprava ve středním a vnějším pásmu města. V centru města automobilová doprava od roku 1998, kdy dosáhla zatím historického maxima, stagnuje a intenzita provozu se nezvyšuje – již po několikaletých výjezdech do středu města mezi šestou a desátou hodinou večerní asi 300 tisíc vozidel (z toho 95 % osobních automobilů). To bohužel nemění nic na skutečnosti, že komunikační síť trpí značnou přetížeností: podle údajů ÚDI Praha lze za přetíženou považovat celou oblast centra Prahy i navazujícího středního pásma města. Nejzatíženější úseky na pražské komunikační síti byly v loňském roce Barrandovský

most a Jižní spojka v úseku 5. května – Vídeňská, kde projíždělo v průměru 120 tisíc vozidel denně. Co se mimoúrovňových křižovatek týče, nejčilejší dopravní ruch panoval tradičně na křižovatkách Jižní spojky s ulicí 5. května (200 tisíc vozidel denně) a s ulicí Vídeňskou (156 tisíc vozidel denně). Nejzatíženější pražské úrovňové křižovatky, jimiž denně projede kolem 70 tisíc automobilů, najdeme v blízkosti náměstí I. P. Pavlova (Žitná – Mezibranská, Anglická – Legerova, Náměstí I. P. Pavlova – Sokolská) a v Holešovicích (Argentinská – Plynární, Argentinská – Jateční).

Je potěšitelné, že v posledních letech nepřetržitě posiluje své postavení i hlavní konkurence automobilismu – **veřejná doprava**. Nechme promluvit některá čísla, která srovnávají stav systému Pražské integrované dopravy (PID) v roce 1997 a 2003. Počet obcí obsluhovaných příměstskými autobusy PID: 69 (1997) – 278 (2003); počet příměstských autobusových linek PID: 38 – 146; počet železničních stanic a zastávek zapojených do PID: 181 – 221; podíl jízdních dokladů PID na železničních tratích zapojených do PID (v procentech z celkového počtu): 32,5 – 56,5. Z údajů ÚDI Praha vyplývá, že znatelně se zvýšil zájem o cestování železnicí: za poslední čtyři roky se počet cestujících na území Prahy, které přepravila železniční doprava v rámci systému PID, takřka zdvojnásobil – v loňském roce bylo takto přepraveno více než 16 milionů osob, tedy asi 44 tisíc denně. A nesmíme zapomenout ani na zvyšující se počet cestujících městské hromadné dopravy. Zatímco v devadesátých letech jsme byli svědky jejich razantního úbytku, jenž svého vrcholu dosáhl v roce 2000, v jedenadvacátém století zatím zájem o služby Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti každoročně stoupá. V loňském roce přepravovala naše společnost v průměru již více než 3,5 milionu osob denně.

Dopravní ročenka ÚDI Praha nabízí

řadu dalších zajímavých údajů o všech druzích dopravy na území hlavního města. Velmi podrobně je zde pojednáno například o „dopravě v klidu“, tedy o **parkovištích a parkování**. Najdete zde mimo jiné přehled hromadných garáží v širší oblasti centra města a rovněž inspirativní srovnání parkovišť P + R v Praze s parkovišti stejného typu na různých místech Evropy; zatímco v Praze připadá 1,3 stání na 1000 obyvatel, ve Stockholmu a v Dublinu je to 3,2 a v Paříži dokonce 9,7 stání na 1000 obyvatel. Důkladně je v ročenke zmapována také **cyklistická doprava** – k dispozici jsou i údaje o intenzitě provozu na vybraných cyklistických stezkách (ještě více podrobností naleznete ve speciální cyklistické sekci internetových stránek ÚDI Praha).

Pokud vás zajímá, co je nového i v dalších druzích dopravy na území hlavního města (pěší, lodní, letecké), co se v loňském roce dělo v oblasti řízení a financování pražské dopravy (světelná signalizace, telematika, rozvoj dopravní infrastruktury atd.) nebo pokud zkrátka chcete mít k dispozici detailní a komplexní informace o dopravě v české metropoli, je ročenka ÚDI Praha asi tím nejlepším zdrojem. Nemusíte ji přitom shánět po obchodech. Stačí navštívit webové stránky [www.udi-praha.cz](http://www.udi-praha.cz), kde ji naleznete v kompletní elektronické podobě. Stránky nabízejí i řadu dalších zajímavých a poučných materiálů.

-mš-



Foto: Petr Malík

## Představenstvo projednalo

Červen nabídl jednu schůzku představenstva naší společnosti, a to ve středu 9. června. Kromě tradičních majetkoprávních záležitostí společnosti projednalo představenstvo následující materiály.

**Zpráva k dopadu zvýšení spotřební daně a vývoje cen motorové nafty na hospodářský výsledek divize Autobusy.** Představenstvo bylo seznámeno s vývojem cen nafty v letošním roce. Cenu nafty v letošním roce ovlivnilo zvýšení spotřební daně od 1. ledna (o 1,80 Kč za litr) a dále růst cen ropy (v měsíci dubnu vzrostla cena až na 17,70 Kč za litr). V případě udržení stávajících cen

nafty dojde oproti plánu k nárůstu nákladů o více než 75 milionů Kč, z toho 51,5 milionu Kč vlivem zvýšení spotřební daně a 23,5 milionu Kč vlivem růstu cen.

**Směrnice GR 7/2004 týkající se problematiky veřejných zakázek v souvislosti s novou právní úpravou.** Členové představenstva byli informováni o dopadech zákona 40/2004 Sb., který upravuje postup při zadávání veřejných zakázek v souladu s právem EU. Představenstvo vzalo na vědomí směrnici GR č. 7/2004, která uvedený zákon rozpracovává do vnitřních předpisů společnosti.

**Informace o průběhu kolektivního vyjednávání.**

Představenstvo projednalo zprávu o průběhu kolektivního vyjednávání, v níž byly nastíněny možné varianty výsledku vyjednávání – podpis nové Kolektivní smlouvy, podpis dodatku ke stávající smlouvě k 1. červenci bez Kolektivní smlouvy. Členové představenstva byli informováni o dopadech nepodepsání Kolektivní smlouvy – zaměstnanci by přišli o příspěvek na stravenky, o týden dovolené navíc, bude všem (s výjimkou řidičů) prodloužena pracovní doba na 40 hodin a podobně. Členové představenstva vzali předložený materiál na vědomí a doporučili vedení společnosti postup v otázce navyšování mezd v případě, že nedojde k uzavření Kolektivní smlouvy ani dodatku ke smlouvě stávající.

-red-

## Kolektivní smlouva: Stále nepodepsáno

Vážení spolupracovníci, ve středu 23. června 2004 byla devíti předsedy odborových organizací podepsána kolektivní smlouva na rok 2004. Svůj podpis nepřipojil předseda odborového sdružení OSPEA, proto nemůže kolektivní smlouva od 1. července 2004 vstoupit v platnost.

Jediným bodem, který je zástupci OSPEA rozporován, je navržená relace mezi řidiči tramvají a řidiči autobusů (tedy 100 Kč/hod a 102,50 Kč/hod) a požadují dorovnání na řidiče autobusů, s čímž ostatní účastníci kolektivního vyjednávání nesouhlasili.

Vedení společnosti nezbylo jiné řešení, než předložit zástupcům odborových organizací mzdový předpis, podle kterého budou zaměstnanci odměňováni v případě neuzavření kolektivní smlouvy.

Znění kolektivní smlouvy na rok 2004 i mzdového

předpisu je umístěno na intranetu Dopravního podniku, a tím pádem bude k dispozici vašim vedoucím pracovníkům.

Nastavení mezd je řešeno individuálními smlouvami s předpokládaným nárůstem maximálně o 3,5 %, nebo stanovenou mzdou v případě, že nedojde k dohodě o individuálním odměňování.

Bohužel ostatní výhody, které jsou ošetřeny v kolektivní smlouvě nemůže zaměstnavatel poskytovat, neboť je to v rozporu se zněním Zákona o práci.

Jedná se zejména o nemožnost poskytovat:

- veškeré příspěvky v sociální oblasti,
- poukázky na stravování,
- zkrácenou pracovní dobu,
- příspěvek odborových organizací ve výši 0,3 % ze sociálních nákladů,

- nadstandardní výši odstupného,
- pátý týden dovolené na zotavenou,
- příplatky nad rámec daný zákonem o mzdě a další.

Budou zachovány jízdní výhody, příspěvek na penzijní připojištění a samozřejmě všechny závazky plynoucí z kolektivních smluv platných do konce června tohoto roku (například příspěvek na dovolenou).

Pokud dojde k posunu výše uvedené situace, budete vás i na stránkách DP-KONTAKTu informovat.

Ing. Jaroslav Ďuriš, personální ředitel

## Po uzávěrcce

V pátek 25. června připojila podpis pod kolektivní smlouvu i poslední odborová organizace, a tak od 1. 7. platí nová kolektivní smlouva!

-red-

V těchto okamžicích se zprovožňuje nová trať pražského metra, IV. C1. Nyní, když stojíme před pomyslnou cílovou páskou, nemůžeme si odpustit krátkou vzpomínku na zahájení prací.

Jako každá stavba, tak i tato byla zahájena na tzv. zelené louce, se všemi dopady, které ovlivňují nebo omezují dotčenou veřejnost. Přenos informací o stavbě na veřejnost probíhal, mimo jiné, ve zřízení informačním středisku v obchodním centru Ládví. Jedním z informačních prvků byl audiovizuální snímek, kde byl mimo jiné pomocí animace znázorněn průjezd nově budovanou tratí. Když byly prováděny komplexní zkoušky provozních souborů tratě, při kterých byla nutná přítomnost vlakové soupravy, došlo ke konfrontaci animace s realitou.

S napětím jsme nastoupili do vlakové soupravy ve stanici Nádraží Holešovice. Trať je volná. Vlaková souprava sjíždí podél obrátových kolejí tratě III. C novými hloubenými tunely k Vltavě. Jízda pokračuje pode dnem Vltavy v tzv. vysouvaných tunelech. Ojedinělá technologie realizace a instalace těchto tunelů byla mnohokrát popsána a oceněna. V tomto okamžiku se na to zapomíná a sledují se možné průsak



Dvoukolejný traťový tunel.



Zázemí nových stanic pražského metra.

## Stavba tratě metra IV. C1 je ve finále

vody. Po projetí tunelů se musí konstatovat, že tunely v navržené koncepci obstály. Nyní trať stoupá (mimo stanici Kobyličky) v maximálním možném sklonu 39 promile. Projíždíme hloubenými tunely pod Vltavskou nivou a přecházíme v oblasti Povltavské ulice do raženého dvoukolejného tunelu. Před stanicí Kobyličky se tunel rozvětňuje do dvou jednokolejných. Vjíždíme do stanice Kobyličky. Je to další „bombónek“ této trasy. Jedná se o první jednolodní raženou stanici. Průjezdem se opět zapomíná na technické problémy v průběhu výstavby, pouze se vnímá monumentálnost prostoru a architektonické ztvárnění stanice. Ze stanice projíždíme jednokolejnými tunely opět do dvoukolejného tunelu, navazují hloubené tunely a vjíždíme do stanice Ládví.

Co jsme projeli? Několik suchých čísel.

Hloubené traťové tunely	1255 m
Ražené traťové tunely dvoukolejné	1923 m
Ražené traťové tunely jednokolejné	854 m
Ražená stanice Kobyličky	148 m
Hloubená stanice Ládví + obraty	228 m

Závěrečné vyhodnocení stavby?

Domníváme se, že toto musí provést nezaujatí lidé, kteří nejsou zatíženi postupem a problémy výstavby této tratě.

Výstavba metra se zároven výrazně zapisuje do nové tváře povrchů a architektury související s trasou. To se projevilo jak v Holešovicích, tak v Troji (ulice Povltavská a Trojská), ale především u vestibulů obou stanic. Zásahy do stávajících lokalit byly navrženy a prováděny s citem a domníváme se, že vedly ke zkulturnění těchto lokalit.

Ještě se zmíníme o tzv. doprovodných stavbách souvisejících s novou tratí. Především je to návazná autobusová doprava z Bohnic a severozápadního sektoru Prahy. Pro tuto dopravu se vybudovalo autobusové obratiště Klapková – Střelnická včetně technického zázemí. Pro hladší průjezd autobusů z Bohnic ke stanici Kobyličky náměstí se provedlo rozšíření Čimické ulice v rozsahu Písečná – Kobyličky náměstí s vyhrazeným pruhem pro autobusy zajišťující městskou hromadnou dopravu.

U stanice Ládví také vyrostlo obratiště autobusů pro linky přijíždějící ze severovýchodního sektoru Prahy. Zároveň u této stanice bylo vybudováno parkoviště P + R s kapacitou 86 stání. **Ing. Miloslav Drholec, Inženýring dopravních staveb a. s.**

Foto: Metrostav a.s.



Monumentální stanice Kobyličky.



vltavskou, kde terén přechází do prudkého stoupání, začíná ražený úsek. Jednokolejné hloubené tunely pod Vltavou se k sobě přibližují a pod ulicí Povltavskou přecházejí do dvoukolejného tunelu. Následující ražený dvoukolejný tunel je přerušen při křížení s ulicí Trojskou krátkým hloubeným úsekem s objektem hlavního větrání. Před stanicí Kobylisy se dvoukolejný ražený tunel rozděluje do dvou jednokolejných tak, aby jednotlivé koleje pronikly do ražené stanice Kobylisy podél vnějšího obvodu raženého nástupiště. Ražené úseky byly vytvořeny technologií nové rakouské tunelovací metody. Vzhledem k nutnosti překonat na relativně krátké vzdálenosti výškový rozdíl téměř 112 metrů je většina trasy vedena v maximálním technicky přípustném podélném sklonu 39,5 promile.

### Stanice Kobylisy

Stanice Kobylisy je situována do prostoru mezi Kobyliským náměstím a křižovatkou ulic Štřelničná, Pod Sídlištěm a Klapkova. Je vzdálena 2 748 metrů dlouhým tunelovým úsekem od stanice Nádraží Holešovice. Leží v hloubce zhruba

## 1. část IV. provozního úseku trasy C zahájila provoz!

Oblast pražského Severního města byla až do těchto dnů posledním regionem hlavního města Prahy, kam dosud metro nezavítalo. Nyní dochází konečně k radikální změně, neboť část Kobylis a Dáblic dostává přímé napojení metrem pomocí 1. části IV. provozního úseku trasy C.

Již řadu let se plánovala obsluha Severního města metrem pomocí prodloužení trasy C ze stanice Nádraží Holešovice směrem na sever. Tento úsek, nazvaný IV. C, byl rozdělen na dva samostatné funkční celky IV. C1 a IV. C2. Na úseku IV. C1 byl 26. června zahájen provoz. Zahrnuje trasu ve stavební délce 3 981 metrů se dvěma novými stanicemi Kobylisy a Ládví. Úsek IV. C2 je teprve na začátku realizační fáze. Z dočasné konečné stanice Ládví se v budoucnu prodlouží trasa C přes dvě nové stanice v oblasti Proseka až do Letňan.

Trasa IV. C1 má svůj počátek těsně za nástupištěm stávající stanice Nádraží Holešovice, jejíž původní obrátové koleje musely být stavebně upravovány tak, aby mohly tunely metra mělce podejít Vltavu. Samotné prodloužení trasy C se již projevuje do dopravního režimu povrchové návažné dopravy ve stanici Nádraží Holešovice, ve které se výrazně sníží dnešní vysoký obrát cestujících. Autobusový terminál MHD u jižního vestibulu této stanice bude v této souvislosti výrazně redukován, neboť zde bude ukončeno pouze několik málo autobusových linek. Hlavní přestupní vazby na povrchovou MHD se totiž přesouvají do nových stanic Kobylisy a Ládví.

### Traťový úsek Nádraží Holešovice – Kobylisy

Z dnešní koncové stanice Nádraží Holešovice je stavebně trasa vedena hloubenými, mělce uloženými tunely pod Vltavou. Podchod Vltavy byl navržen unikátní metodou vysouvaných tunelů, vybetonovaných v jámě na trojském břehu. Konstrukce jednoho z tubusů byla nejprve připravena v suchém doku. Po vybetonování bylo betonové těleso v doku zaplaveno a ve stanoveném termínu pomocí tažného zařízení byl celý tubus z doku vysunut a usazen do zvláštní rýhy na dně Vltavy. Tubus svou zadní částí při přesunu do řeky pojížděl po kluzné dráze, přičemž přední část byla zavěšena na pontonu. Po výstavbě tunelů v otevřené jámě na trojském břehu Vltavy byl terén upraven tak, aby bylo možno následně v libovolném časovém odstupu realizovat tunelový portál plánovaného městského silničního okruhu, jehož konstrukce v tomto prostoru navazují bezprostředně na konstrukce tunelů metra. Za ulicí Po-

30 metrů pod povrchem.

Stanice Kobylisy představuje po stavební a architektonické stránce unikátní konstrukci, neboť poprvé v historii pražského metra byla realizována ražená jednokolejní stanice s klenbou o rozpětí více než 20 metrů. Stanice má jedno ostrovní nástupiště, do kterého jsou zaústěny dva šikmé ražené eskalátorové tunely, vyúsťující do dvou vestibulů.

Západní vestibul je podpovrchový, hloubený, situovaný pod Kobyliským náměstím. Východní vestibul je nadzemní, stavebně založený tak, aby byla umožněna realizace případné budoucí nástavby. Tento vestibul vytváří přímou přestupní vazbu mezi metrem, tramvajemi a autobusy. Ve vnitřním prostoru stávající tramvajové smyčky mezi ulicemi Štřelničnou a Zdibskou byla vybudována odstavná manipulační plocha pro autobusy.

Interiér nástupiště je tvořen zmíněným velkorozponovým klenbovým prostorem obloženým příčnými pruhy smaltovaného plechu, který vytváří podélné barevné pásy s bílou klenbou, žlutými horizontálními pruhy na stěnách za kolejištěm a sedostříbrnými podélnými pásy v prostoru nad kolejištěm. Interiéru nástupiště vizuálně dominují dvě podélné světelné rampy, zavěšené nad hranami nástupiště, jejichž prosvětlený kryt vytváří červeně svítící linii s informačním systémem. Je tak zdůrazněna červená barva jakožto orientační symbol trasy C.

### Traťový úsek Kobylisy – Ládví

Traťové tunely mezi raženou stanicí Kobylisy a hloubenou stanicí Ládví podcházejí území Kobylis. Nejprve jsou v souběhu pod ulicí Štřelničnou, poté křížují ulici Náhorní, Na Pěšinách a Klapkova a podcházejí pod zástavbou mezi těmito ulicemi. Dva jednokolejné ražené tunely za stanicí Kobylisy přecházejí do dvoukolejného raženého tunelu, který se před stanicí Ládví mění v tunel dvoukolejný hloubený. Vzhledem k tomu, že stanice Kobylisy je ražená, situovaná přibližně 30 metrů pod povrchem, a stanice Ládví je naopak hloubená, umístěná mělce těsně pod povrchem, musel traťový úsek stoupat opět v maximálním sklonu téměř 39 promile.

### Stanice Ládví

Tato stanice je situována na sever od Štřelničné ulice v původním parkovém prostoru před obchodním domem Ládví. Vestibul stanice přímo navazuje svou polohou na stávající podchod pod Štřelničnou ulicí s vazbou na existující tramvajovou trať. Stanice Ládví je podzemní, hloubená, s ostrovním nástupištěm proměnné šířky od 8,8 metru do 9,8 metru, neboť poprvé v historii pražského metra je jedna hrana nástupiště přímá, a druhá v táhlém oblouku. Pomocí dvojice sdružených pevných schodišť a eskalátorů, situovaných poblíž středu stanice, lze vystoupit do podzemního vestibulu, který navazuje na novou obchodní pasáž a stávající podchod pod Štřelničnou ulicí. Z úrovně vestibulu a podchodu je umožněn přímý výstup na úroveň terénu do objektu obchodní vybavenosti a na autobusové a tramvajové zastávky MHD.

Z konstrukčního hlediska se jedná o hloubenou stanici, prováděnou v otevřené stavební jámě. Celá stanice je rozdělena na 11 dilatačních dílů, přičemž celková délka stanice je 400 metrů. Takováto značná délka je dána zejména umístěním traťových spojek před a za 100 metrů dlouhým nástupištěm. Tyto traťové spojky v podobě



kolejového kříže před stanicí a kolejového větvení k obrátové koleji za stanicí jsou nutným provozním předpokladem pro to, aby tato stanice mohla sloužit dočasně jako koncová až do definitivního prodloužení metra do Letňan úsekem IV. C2.

Architektonickému řešení interiéru nástupiště dominují opět obklady ze svislých pásů smaltovaného plechu, které přecházejí obloučkem do bílého stropního podhledu nad kolejí. Horizontální průběžný pás v červené barvě s názvem stanice je lemován postupně tmavnoucím pásem modré barvy. Dvě řady válcových sloupů na nástupišti jsou obloženy nerezovým plechem s horizontálně se střídajícími proužky lesklého a matného povrchu. Plné stěny na nástupišti jsou obloženy obklady ze slinuté keramiky. Nad oběma hranami nástupiště je zavěšena podélná světelná rampa, stejně jako ve stanici Kobylisy v podobě svítícího válce s prosvětlenou červenou linií.

Uvedením trasy IV. C1 do provozu dochází k výraznému zkvalitnění dopravní obsluhy celého severního sektoru Prahy. Přesto však, zejména z pohledu návazné dopravy, se nemůže jednat o definitivní stav, neboť ani u stanice Kobylisy ani Ládví nelze z prostorových a urbanistických důvodů vybudovat plnohodnotné terminály návazné autobusové dopravy, či parkoviště systému Park and ride (P + R). Mimo jiné i z těchto důvodů je nezbytná výstavba úseku IV. C2 až do Letňan, kde bude možné vytvořit návazný terminál městské i příměstské dopravy včetně velkokapacitních parkovišť.



### Základní provozní a technické údaje

Provozní délka trasy C Ládví – Háje	18,033 km
Provozní délka úseku IV.C 1 Ládví – Nádraží Holešovice	3,888 km
Počet stanic na trase C Ládví – Háje	17 stanic
Počet stanic na úseku IV. C1 Ládví – Nádraží Holešovice	2 stanice
Kobylisy ražená, dva vestibuly, ostrovní nástupiště	
Ládví hloubená, jeden vestibul, ostrovní nástupiště	
Stavební délka úseku IV. C1	3 981 m
Nádraží Holešovice (mimo) – Ládví (včetně)	
Maximální spád	39,5 ‰
Minimální poloměr směrového oblouku traťových kolejí	600 m
Minimální poloměr zakružovacího oblouku traťových kolejí	1 000 m
Vzdálenost stanic:	
Nádraží Holešovice – Kobylisy	2 749 m
Kobylisy – Ládví	1 140 m



### Základní údaje o stavbě:

Investor:	Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost
Provozovatel:	Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost
Obstaravatel:	Inženýring dopravních staveb a. s.
Projektant:	Metroprojekt Praha a.s.
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Vladimír Bartoň
Odpovědní projektanti traťových úseků:	Ing. Petr Chaura, Ing. Josef Kuňák, Ing. Miroslav Kochánek
Odpovědný projektant stanice Kobylisy:	Ing. Otakar Hasič
Odpovědný architekt stanice Kobylisy:	Ing. arch. Alena Martínková
Odpovědný projektant stanice Ládví:	Ing. Jaroslav Kácovský
Odpovědný architekt stanice Ládví:	Ing. arch. Miroslav Mroczek
Zhotovitel stavební části:	Metrostav a. s. a jeho subzhotovitelé: Subtera a. s., Skanska CZ a. s. a SMP Construction a. s.
Zhotovitelé technologické části:	Sdružení ČKD Praha DIZ, a. s. a Skanska CZ a. s., Skanska CZ a. s., AŽD Praha spol. s. r. o., Thyssen Výtahy spol. s. r. o., Zenitel Colsys spol. s. r. o. a Siemens Transportation Systems.

Ing. arch. Patrik Kotas

(zpracováno s použitím podkladů z publikace „Metro IV.C 1“)

Foto: Metrostav a.s.

## Co předchází otevření nového úseku metra

Cesta z Holešovic do Kobylis a Ládví je od 26. června jednodušší díky novému úseku pražského metra. Co předcházelo slavnostnímu přestřžení pásky a začátku rutinního provozu? Právě o tom nám vyprávěl jeden ze strojvedoucích, David Prosícký.

„První seznámení s novou tratí se uskutečnilo začátkem měsíce dubna. Skupina dvaceti strojvedoucích si fyzicky prošla celou trať, aby se seznámili s místními

podmínkami. Postupně si nový úsek „osahali“ i ostatní strojvedoucí a dále někteří „fírové“, jezdící na tratích A a B, kteří se na „céčko“ nedostanou tak často.

První jízdy se soupravou pod napětím se zúčastnili jen vybraní jednotlivci, které určil personální dozorcí. Při této jízdě se projížděly všechny sjízdné koleje. Jízda se uskutečnila podle rozhledu, při kterém není zprovozněno zabezpečovací zařízení a probíhají dokončovací práce. Bylo nutné mít oči na šlopkách,“ vrací se o několik týdnů zpět Prosícký.

„Po úspěšném absolvování jízdy mohly být zahájeny další zkoušky, které měly prověřit a nastavit všechna technologická zařízení nutná k bezporuchové a bezpečné jízdě s cestujícími. Právě proto byl největší objem zkoušek věnován správné funkci a nastavení zabezpečovacího zařízení. Podle zabezpečovacího zařízení a míst zastavení čela soupravy se následně rozmísťují návěstidla a traťové značky, případně se upravuje poloha monitorů a hodin. Na tyto jízdy je vyčleněna souprava, která je v případě potřeby osazena všesměrovým měřicím zařízením,“ vysvětluje náš průvodce novým úsekem a pokračuje:

„Ostatní strojvedoucí se zapojí do testovacích jízd v polovině června, kdy se zahajují jízdni zkoušky podle všech platných předpisů a podle grafikonu. Soupravy nekončí ve stanici Nádraží Holešovice, ale pokračují dále do Ládví. Samozřejmě v tomto období do zahájení provozu probíhají jízdy bez cestujících. Je to dostatečně dlouhá doba na to, abychom mohli zodpovědně říci, že nový úsek je plně připraven pro provoz s cestujícími a je dostatek času odstranit případné nedostatky.“

Pro Davida Prosíckého je testování nového úseku příjemným zpestřením jeho každodenního života strojvedoucího.

S Davidem Prosíckým si povídal ing. Viktor Baier

Foto: Metrostav a.s.





Na nároží Plzeňské a Nádražní ulice stával známý klasicistní jednopatrový dům čp. 222 U zlatého anděla, který dal celé lokalitě jméno. Na snímku z roku 1972 zřejmě překvapí, kolik obchodů se do něho vešlo – jen na tomto snímku jsou vidět dvě trafiky, punčochy, bufet Smaženka, knihkupectví, chléb-pečivo, na nároží bývala provozovna Tempo.  
Foto: Jana Pertáková

## ... jak to vypadalo u Anděla?

Známa pražská křižovatka u Anděla zaznamenala před nedávnem zásadní přeměnu. Moderní architektura vystřídala do jisté míry provizorní vestibul metra a také místo staré „Ringhofferky“ tu vyrostlo moderní obchodně administrativní centrum. Klíčové změny se tu začaly odehrávat už před čtyřicetiletými lety. I tady proto platí, že mladá generace dnešních vysokoškoláků si staré domy v těchto místech už nepamatuje. (A mnozí starší už možná také ne.) Přes tuto křižovatku jezdila už v roce 1876 druhá nejstarší linka koňky a právě odtud vyjžděly v roce 1897 jedny z prvních pražských elektrických tramvají soukromé Elektrické dráhy Smíchov – Košíře starosty Hlaváčka. Připomeňme si proto několika snímky, jak to u Anděla vypadalo. -př-



Za rohem, na Plzeňské byla další pekárna a vedle ní cukrárna, na kterou navazovaly další obchody. Nádražní ulici směrem k Bozděchově ulici pak dotvářely dvoupatrové obytné domy. V té době jezdily přes křižovatku i městské autobusy.  
Foto: Dana Molnárová

Na křižovatku přiváděla Plzeňská ulice velké množství automobilů (jak jinak než od Plzně...). Tak jako na jiných místech Prahy se tu během desetiletí několikrát posunuly tramvajové zastávky.  
Foto: Dana Molnárová



Tak to vypadalo na křižovatce Anděl 15. února 1980, den před demolicí. Trolejové vedení se přestěhovalo na nové sloupy a domy, jejichž čas se naplnil, obklopila bezpečnostní hromada jiných sutin.  
Foto: Archiv DP



Nádražní ulice mezi Plzeňskou a Bozděchovou, rovněž den před demolicí. „Anděl zmizel v oblacích,“ napsala Večerní Praha o den později. Osud domu U zlatého anděla a jeho sousedů se naplnil v sobotu 16. února 1980 v 9 hodin. (Snímky z demolice si můžete prohlédnout v knížce 30 let pražského metra na straně 86). Foto: Archiv DP

Alespoň jedním snímek z roku 1984 si můžeme připomenout křižovatku těsně před zahájením rekonstrukce Nádražní ulice, při které se tramvajové koleje posunuly o něco západněji. V té době se už rýsovala za ohradou hrubá stavba obchodního pavilonu a budoucího vestibulu metra.  
Foto: Pavel Fojtík





Linka č. 4 jezdila ze Staroměstské k Muzeu MHD do Střešovic.

Elegantní zastávkové sloupky byly stále obsypané cestujícími.

Sobota 5. června večer po osmé hodině. Ve stanici Staroměstská vystupuje daleko více cestujících než obvykle, všichni směřují k zastávkám autobusům. Zájem o první ročník Pražské muzejní noci je obrovský.

Několik dispečerů ve vozovce organizuje provoz čtyř autobusových linek rozvážejících návštěvníky do výstavních objektů otevřených v netradiční denní dobu po vzoru evropských metropolí, kde muzejní noc má dlouholetou tradici. Nejen organizaci dopravy musí dispečerů stíhat, téměř nepřetržitě k nim směřují cestující s dotazy. „Odkud jede jednička, odkud trojka, jak se dostanu do toho či onoho muzea?“ Miloš Trnka, organizující celou akci za Dopravní podnik, ve volné chvíli žertem prohodí. „Jen více takových akcí. Před nedávnem jsem se naučil všechny pražské ostrovy, teď vím, kde jsou neznámější pražská muzea. Pokud by byla pivní

## Pražská muzejní noc: prohlížely otev

noc, naučil bych se všechny pražské pivnice.“ I přes ruch a zmatek, který na první pohled na Staroměstské panuje, vládne dobrá nálada.

Na zastávkách se hromadí zájemci o přepravu. Původně plánovaný třicetiminutový interval se záhy mění v cár papíru. „Měli jsme připraveny čtyři autobusy, každý na jednu linku,“ sděluje původní představy vedoucí dispečinku Jan Cibulka. Okolo desáté večer už brázdí pražské ulice jedenáct „muzejních“ autobusů. Nízkopodlažní doplňují i standardní, interval je patnáct minut a přesto spoje ze Staroměstské neodjíždějí prázdné.

Pořádné hemžení nastává vždy několik minut před odjezdem dalších spojů. Ze všech směrů přijíždějí autobusy plné cestujících, kteří chtějí pokračovat dále jinou linkou. Lidé přebíhají, volají na sebe, shánějí informace o směřování jednotlivých



Linka č. 2 vyráží na svou trasu okolo části pražských muzeí.



V průběhu muzejní noci navštívily střešovické muzeum tři a půl tisíce návštěvníků.

Zájem o Pražskou muzejní noc byl obrovský.

Muzeum MHD ve Střešovicích.







Všechny exponáty byly doslova obsypány návštěvníky.



Noční muzeum má úplně jinou atmosféru než jak ho známe normálně.



Nejvytíženější linkou Pražské muzejní noci byla linka č. 3.

## tisíce návštěvníků řené expozice

linek. Největší zájem je o linku č. 3 jedoucí k Národnímu muzeu, hlavnímu stanu celé akce.

Prvním cílem naší cesty je podnikové muzeum ve Střešovicích, které obsluhuje linka č. 4. Ze Staroměstské odjíždíme přeplněným autobusem. Platí stará pravda o cestování plnými vozidly. „Stál jsem na jedné noze, ale ne na své.“ Muzeum MHD je poslední zastávkou, a tak očekáváme, že do Střešovic přijede už jen prázdný nebo zcela vyměněný autobus, a opak je pravdou. U Muzea hudby vystoupí jen několik jednotlivců, situace se opakuje i na Malostranském náměstí a Malostranské. Všichni směřují do Střešovic.

U vchodu rozdává stručného průvodce správce historických památek Lubomír Kysela. „Jeden balík už jsme rozdali a už jsme na konci s druhým,“ sděluje. Zájem

- o historická vozidla je veliký. U každého nacházíme i malé návštěvníky, přestože i malá ručička na hodinkách směřuje k dvanáctce. Zájem je obrovský, a tak ani nepřekvapuje pondělní informace, že za šest večerních a nočních hodin, kdy byla muzea otevřena, přišly jen do Střešovic tři a půl tisíce návštěvníků.

- Do Národního muzea přicházíme před půlnocí, ale počty spíše připomínají právě poledne. Výstavní sály jsou plné, desítky návštěvníků sledují natáčení přímého přenosu televizního pořadu Noc s Andělem.

- Když majestátní budovu na horním konci Václavského náměstí opouštíme, potkáváme známé. Sdělují, že to byla výborná akce, moc jsou spokojeni. Proto je na místě otázka: „Dočkáme se reprízy?“

-bda-



Muzejní noc nabídla i podobné fotografické náměty.



Přímý přenos televizní Noci s Andělem.

Noční Národní muzeum.



Chodby Národního muzea zaplnily stovky návštěvníků.



Pražská muzejní noc se setkala s příznivým ohlasem.



Pracovní doba představuje základní povinnost zaměstnance v určitém vymezeném časovém úseku vykonávat pro zaměstnavatele podle jeho pokynů pracovní úkony, k nimž se zavázal uzavřeným pracovní právním vztahem. Pro zaměstnavatele vyplývá z pracovního vztahu povinnost přidělovat zaměstnanci práci. Do mimopracovní doby zaměstnanec může zaměstnavatel zasahovat pouze výjimečně v případech, kdy to povoluje zákon.

Plnění povinností jak zaměstnanců, tak zaměstnavatele týkající se pracovní doby je soustavná dvustranná činnost, jejíž bezchybnost je potřebná zejména k zabránění vzniku sporných situací. Naše vybrané poznámky k tomuto tématu mají přispět právě k vysvětlování možných nejasností.

Pracovní právní vztahy, tj. vztahy mezi zaměstnanci a zaměstnavatelem upravuje zákoník práce, který definuje základní pojmy o pracovní době a době odpočinku.

**Pracovní doba** je vymezená jako doba, v níž je zaměstnanec povinen vykonávat pro zaměstnavatele práci. Délka pracovní doby je určena počtem hodin za týden. **Doba odpočinku** je doba, která není pracovní dobou.

## Pracovní doba v podniku

příkaz zaměstnavatele nebo s jeho souhlasem nad stanovenou týdenní pracovní dobu vyplývající z předem stanoveného rozvržení pracovní doby a mimo rozvrhu pracovních směn.

**Pracovní pohotovost** se rozumí doba, v níž je zaměstnanec připraven k případnému výkonu práce podle pracovní smlouvy, která musí být v případě naléhavé potřeby provedena nad rámec jeho rozvrhu pracovních směn.

Zákoníkem práce je stanoveno, že délka pracovní doby činí nejvýše 40 hodin týdně. Týdenní pracovní doba se rozvrhuje podle povahy práce a podmínek provozu rovnoměrně – délka směny nesmí přesáhnout devět hodin, nebo nerovnoměrně – délka směny nesmí překročit dvanáct hodin. Rozvržení pracovní doby je rozhodnutí zaměstnavatele po projednání s příslušným odborovým orgánem. Nerovnoměrně rozvržená pracovní doba se na průměrnou týdenní pracovní dobu musí vyrovnat nejvýše za 12 kalendářních měsíců po sobě jdoucích. Toto období pro vyrovnání pracovní doby musí být dohodnuto v kolektivní smlouvě nebo individuálně s každým zaměstnancem.

Problematika délky pracovní doby a jejího rozvržení je v podmínkách Dopravního podniku složitější tím, že pracovní dobu a dobu odpočinku zaměstnanců s nerovnoměrně rozvrženou pracovní dobou v dopravě, tj. řidičů tramvají a autobusů, strojvedoucích metra a strojvedoucích – instruktorů metra, řeší v některých ustanoveních zvláštní zákon odchylně proti zákoníku práce, který se vztahuje na ostatní zaměstnance.

Týdenní pracovní doba stanovená zákoníkem práce v délce 40 hodin týdně platí pro jednosměnný pracovní režim a je výchozí hranicí pro stanovení pracovní doby ve dvousměnném provozu na 38,75 hodiny týdně a nepřetržitého a třísměnného provozu na 37,5 hodiny týdně. Tuto závaznou délku pracovní doby lze zkrátit (mimo případy zvláštních zdravotních rizik) bez snížení mzdy pouze v případě, že je toto zkrácení dohodnuto v kolektivní smlouvě. Z toho vyplývá, že v případě neuzavření kolektivní smlouvy na určité období nelze u zaměstnanců použít jednotně zkrácenou pracovní dobu na 37,5 hodiny týdně.

Zaměstnavatel je povinen zaměstnanci poskytnout nejdéle po šesti hodinách nepřetržitě práce přestávku na jídlo a oddech v trvání nejméně 30 minut. Tato doba přestávky má charakter odpočinku a není pracovní dobou. Jejich začátek a konec zaměstnavatel určí po

projednání s příslušným odborovým orgánem. V případech, že prokazatelně nelze výkon prací přerušit, musí zaměstnavatel poskytnout zaměstnanci přiměřenou dobu pro oddech a jídlo, která se však do pracovní doby započítává.

Zvláštní zákon o pracovní době a době odpočinku vztahující se v Dopravním podniku na řidiče MHD umožňuje řešení některých specifických problémů, které činnost v dopravě přináší. Je to například stanovení délky doby řízení vozidla, rozdílná délka jednotlivých směn, poskytování bezpečnostních přestávek a přiměřených dob pro oddech a jídlo, výkon některých činností bezprostředně souvisejících s výkonem profese. Podle ustanovení tohoto zákona se postupuje zejména při stanovení rozvrhů pracovní doby (harmonogramů směn) řidičů MHD.

Pro tyto řidiče tramvají, řidiče autobusů, strojvedoucí metra a strojvedoucí – instruktory metra je podle uvedeného zákona o pracovní době a době odpočinku zaměstnanců v dopravě stanovená průměrná pracovní doba 40 hodin za sedm kalendářních dnů po sobě jdoucích.

Pro všechny zaměstnance ve vztahu k pracovní době platí jednoznačně ustanovení zákoníku práce, podle něhož musí na začátku pracovní doby již být na svém pracovišti a odcházet z něho mohou až po skončení pracovní doby. Plně využívání pracovní doby je základní povinností zaměstnance. Vedoucí na všech stupních řízení mají za povinnost dodržování a využívání pracovní doby kontrolovat.

Zaměstnavatel je povinen evidovat pracovní dobu jednotlivých zaměstnanců. Evidence pracovní doby a příp. práce přesčas slouží jako základní podklad pro výpočet mzdy zaměstnance. Zároveň musí být v příslušné evidenci vyznačena i pracovní doba, kterou zaměstnanec neodpracoval a důvody vzniku těchto skutečností, protože jsou rozdíly v tom, zda jsou tyto neodpracované doby hrazeny nebo jsou neplacené.

Postupy při rozvrhování a způsoby evidování pracovní doby jsou upraveny vnitřními normami vydanými v rámci jednotlivých divizí a ředitelství. Volba docházkových systémů a jejich další využívání pro evidování pracovní doby je rovněž v kompetenci vedoucích vnitřních organizačních složek.

Zvláštní charakter volnějšího postupu rozvržení pracovní doby má uplatnění **pružné pracovní doby**. V systému pružné pracovní doby si zaměstnanec sám volí začátek, případně i konec pracovní doby v jednotlivých dnech v rámci časových úseků (volitelná pracovní doba), které mu určí zaměstnavatel. Mezi dva úseky volitelné pracovní doby je vložen časový úsek základní pracovní doby, kdy je zaměstnanec povinen být na svém pracovišti.

Nejedná se tedy o systém, v němž přítomnost zaměstnance na pracovišti je zcela na jeho libovůli, ale o určitou zaměstnavatelem časově ohraničenou volnost pro rozhodnutí o začátku a ukončení práce v příslušném pracovním dnu.

Pružnou pracovní dobu lze zavést pouze tam, kde charakter práce umožňuje, aby zaměstnanec v zájmu lepšího využití pracovního času si sám organizoval určitou část pracovní doby. Předpokládá to však vždy zvýšené nároky na kontrolu využívání pracovní doby.

Základní zásady uplatnění pružné pracovní doby musí zaměstnavatel ve smyslu zákoníku práce vydat ve svém Pracovním řádu, který je platný pouze v případě, že je vydán s předchozím souhlasem příslušného odborového orgánu. Bez toho nelze pružnou pracovní dobu používat.

Pružnou pracovní dobu nelze zásadně uplatnit na pracovištích, kde charakter práce nebo podmínky provozu vyžadují přítomnost zaměstnance při práci v zaměstnavatelem určené době a nelze je jeho subjektivním rozhodnutím nerespektovat.

Jedná se například o celý provoz MHD, o pracoviště se střídáním zaměstnanců ve směnách, výkon prací, jejichž postup je dán schváleným časovým plánem, jednočlenná pracoviště, pracoviště s určením provozních hodin pro klienty z řad zaměstnanců nebo veřejnosti.

Pružná pracovní doba se rovněž neuplatní zejména při pracovní cestě zaměstnance, při nutnosti zabezpečit pracovní úkol v rámci směny, jejíž začátek a konec je pevně stanoven, v době důležitých osobních překážek v práci, po kterou zaměstnanec nepřísluší náhrada mzdy, ale nemocenské dávky. V těchto případech platí základní rozvržení týdenní pracovní doby do směn.

Pružná pracovní doba má různé formy podle toho, za jaké období je zaměstnanec povinen vyrovnat neodpracovanou a stanovenou pracovní dobu. Rozlišujeme pružnou pracovní dobu jako **pružný pracovní den**, **pružný pracovní týden** nebo **pružné čtyřtýdenní pracovní období**. To znamená, že při pružném pracovním dnu, při němž si zaměstnanec sám volí začátek směny, je povinen v tento den odpracovat celou směnu, kterou má zaměstnavatelem stanovenou podle rozvrhu



Foto: Petr Malík

**Směnou** se rozumí část stanovené týdenní pracovní doby bez práce přesčas, kterou je zaměstnanec povinen na základě předem stanoveného rozvrhu pracovních směn odpracovat v rámci 24 hodin po sobě jdoucích.

**Dvousměnným pracovním režimem** je režim práce, v němž se zaměstnanci vzájemně střídají ve dvou směnách v rámci 24 hodin po sobě jdoucích.

**Třísměnným pracovním režimem** je režim práce, v němž se zaměstnanci vzájemně střídají ve třech směnách v rámci 24 hodin po sobě jdoucích.

**Nepřetržitým pracovním režimem** je režim práce, v němž se zaměstnanci vzájemně střídají ve směnách v nepřetržitém provozu zaměstnavatele v rámci 24 hodin po sobě jdoucích s tím, že nepřetržitý provoz vyžaduje výkon práce 24 hodin denně po 7 dnů v týdnu.

**Práci přesčas** je práce konaná zaměstnancem na

směn na tento den. Při pružném pracovním týdnu, při němž si zaměstnanec sám volí začátek a konec směn, je povinen v tomto týdnu odpracovat celou týdenní pracovní dobu. Obdobně při pružném čtyřtýdenním pracovním období, v němž si zaměstnanec sám volí začátek a konec směn, je povinen v období čtyř po sobě jdoucích týdnů odpracovat pracovní dobu připadající podle rozvržení týdenní pracovní doby na toto období. Čtyřtýdenní vyrovnávací období musí být dopředu vymezeno zaměstnavatelem. Jiné délky vyrovnávání pružné pracovní doby na stanovenou týdenní pracovní dobu zákoník práce neurčuje.

Náročnost kontroly dodržování a využívání pracovní doby roste s délkou vyrovnávacího období od pružného pracovního dne až ke čtyřtýdennímu pracovnímu období.

Podle zákoníku práce se nepřihlíží k práci přesahující při pružném pracovním dnu délku pracovní směny, při pružném pracovním týdnu délku týdenní pracovní doby a při pružném čtyřtýdenním období čtyřtýdenní pracovní dobu, pokud nejde o práci přesčas nebo o napracování neodpracované části pracovní doby.

Práce přesčas je i při pružné pracovní době pouze taková práce, kterou zaměstnavatel zaměstnanci nařídil nebo s jejím výkonem vyslovil souhlas a pokud ji zaměstnanec konal nad stanovenou týdenní pracovní dobu nebo nad stanovenou pracovní dobu čtyřtýdenního období. Není to taková práce, kterou zaměstnanec konal proto, aby splnil povinnost odpracovat stanovenou pracovní dobu připadající na příslušný den, týdenní období nebo čtyřtýdenní období.

O práci přesčas nejde ani v případě, že zaměstnanec konal nad stanovenou pracovní dobu práci, ale zaměstnavatel ji nenařídil ani neschválil a zaměstnanec ji nemohl použít ke splnění povinnosti odpracovat stanovenou pracovní dobu za týden nebo čtyřtýdenní období, protože mu v tom zabránily osobní překážky v práci, dovolená, apod. nebo vybírání náhradního volna za práci přesčas nebo ve svátek.

Za tuto práci, která není prací přesčas, zaměstnavatel poskytne zaměstnanci mzdu a odpracovanou dobu mu započte do pracovní doby v následujícím týdnu nebo čtyřtýdenní období po odpadnutí důvodů nepřítomnosti zaměstnance v práci.

#### Příklad:

Zaměstnanec měl odpracovat při pružném pracovním týdnu ve dnech 17. až 21. 5. 37,5 hodiny. Skutečně odpracoval 17. 5. – 9,0 hodin, 18. 5. – 10 hodin, 19. 5. – 9,0 hodin, 20. 5. – 6,5 hodiny. Ve dnech 17. až 20. května odpracoval 34,5 hodiny. Dne 21. 5. měl 7,5 hodiny dovolenou. Nad stanovenou pracovní dobu odpracoval 4,5 hodiny. Pokud zaměstnavatel tuto práci nenařídil jako přesčasovou nebo k ní nedal jako k přesčasové souhlas, nekonal zaměstnanec práci přesčas. Nemohl ji však použít k zápočtu do týdenní pracovní doby, protože nastoupil dovolenou. Může ji proto využít v ná-

sledujícím období po návratu z dovolené do zápočtu pracovní doby jako odpracovanou.

Překážky v práci na straně zaměstnance, pro něž nemůže konat práci, mají ve vztahu k pružné pracovní době určitá specifika. Tyto překážky v práci se posuzují jako výkon práce, tj. poskytují se za ně náhrada mzdy pouze v rozsahu, v němž nezbytně zasáhly do základní pracovní doby – povinné přítomnosti zaměstnance na pracovišti.

V rozsahu, v němž zasáhly do volitelné pracovní doby, jsou hodnoceny jako omluvené, ale neposuzují se na roveň výkonu práce a proto se za ně neposkytuje náhrada mzdy. To znamená, že zaměstnanec je povinen napracovat dobu části překážky v práci, pokud zasáhla do volitelné pracovní doby, a to v následujících dnech, nejdříve do konce příštího kalendářního měsíce nebo v jiné době podle dohody se zaměstnavatelem. Toto napracování je možné zase jen ve volitelné pracovní době, pokud se zaměstnanec se zaměstnavatelem nedohodne jinak. V tomto případě v žádném případě nejde o práci přesčas.

#### Příklad:

*Zaměstnanec zařazený v režimu pružného pracovního týdne má zaměstnavatelem stanovenou základní pracovní dobu, tj. povinnou přítomnost na pracovišti, denně v rozmezí 8.00 až 14.00 hodin s přestávkou na jídlo a oddech od 11.30 do 12.00 hodin. Byl pozván na 12.30 hodin na lékařské vyšetření, a proto opustil se souhlasem vedoucího pracoviště v 11.45 hodin a zpět se vrátil ve 14.30 hodin.*

V tomto případě bude zaměstnanci poskytnuta náhrada mzdy za 2 hodiny základní pracovní doby (12.00 až 14.00 h) a 0,5 hodiny (14.00 až 14.30) je omluvenou dobou, kterou je zaměstnanec povinen v dalších dnech odpracovat na doplnění stanovené týdenní pracovní doby, protože v případě nenapracování bude tato doba pouze neplacená.

V případech, že je právním předpisem u překážek v práci přesně stanovena délka nezbytně nutné doby, po kterou přísluší zaměstnanci pracovní volno nebo se jedná o uvolnění pro činnost zástupců zaměstnanců, posuzuje se celá tato doba

jako výkon práce, tedy s náhradou mzdy. (Jde například o pracovní volno s náhradou mzdy jeden den, který zaměstnanec bude čerpat na svatbu svého dítěte.)

Přestože otázky pracovní doby jsou bezprostředně součástí každodenní praxe nás všech, vidíme její problémy trochu odlišně jako zaměstnanci nebo jako vedoucí odpovědní za její kontrolu.

Znalost zákoníku práce a navazujících právních předpisů v oblasti pracovní doby, práce přesčas, pružné pracovní doby a překážek v práci je důležitá pro nekonfliktnost pracovních vztahů a tvořivé klima na pracovištích společnosti.

**Zpracovala Ing. Justina Slezáková, personální úsek ředitelství**



Foto: Petr Malík

## Občané se změnou pracovní schopností v našich řadách

Občanem se změnou pracovní schopností je podle § 21 zákona č. 1/1991 Sb., o zaměstnanosti, ve znění pozdějších předpisů občan, který má pro dlouhodobě nepříznivý zdravotní stav podstatně omezenou možnost pracovního uplatnění, popřípadě přípravy k pracovnímu uplatnění; občané se změnou pracovní schopností (ZPS) jsou též poživatelé důchodů podmíněných dlouhodobě nepříznivým zdravotním stavem, pokud jim zachovaná pracovní schopnost dovoluje pracovní uplatnění nebo přípravu pro toto uplatnění.

Občanem se změnou pracovní schopností je vždy občan, který:

- je poživatelem částečného invalidního důchodu, nebo
- byl uznán částečně invalidním, i když mu nevznikl nárok na částečný invalidní důchod, nebo mu vznikl nárok na částečný invalidní důchod, avšak tento důchod se pro souběh s příjmem z výdělečné činnosti nevyplácí.

I v řadách naší společnosti jsou zaměstnanci výše uvedení občané, kterým jejich zdravotní stav

a zachovaná pracovní schopnost dovoluje vykonávat pracovní činnost.

#### Přehled zaměstnávání občanů se ZPS a ZPS TZP k 30. dubnu 2004

	ZPS	ZPS TZP	celkem
Kateg. D+ POP	178	4	182
Kateg. TH	42	4	46
celkem	220	8	228

#### Přehled o příznání částečného a plného invalidního důchodu za rok 2003 v Dopravním podniku

	invalidní důchod		celkem
	částečný	plný	
Metro	4	15	19
Elektrické dráhy	10	25	35
Autobusy	73	7	80
Ředitelství	1	–	1
celkem	88	47	135

Poživatelům částečných a plných invalidních dů-

chodů zůstala i po novele důchodového zákona od 1. ledna 2004 možnost odejít do předčasného starobního důchodu pouze **dočasně kráceného**, tzn., že po dosažení svého důchodového věku si mohou požádat na Pražské nebo Okresní správě sociálního zabezpečení (PSSZ, OSSZ) podle místa svého trvalého bydliště o přepočítání svého důchodu:

- poživatelé částečného invalidního důchodu mohou odejít do předčasného starobního důchodu **maximálně o 2 roky dříve**. Není rozhodující, jak dlouho částečný invalidní důchod pobírají. V některých případech si zaměstnanec, který již má „Rozhodnutí o částečné invaliditě“ a do data vzniku nároku na starobní důchod mu nechybí více jak 2 roky, nemusí vůbec o částečný invalidní důchod žádat, může ihned podat žádost o starobní důchod předčasný – dočasně krácený,
- poživatelům plného invalidního důchodu vzniká nárok na dočasně krácený starobní důchod **až o 5 let dříve**, ale podmínkou je pětiletá doba pobírání plného invalidního důchodu.

**Za personální úsek ředitelství připravila Helena Bajerová**

V jednom z předcházejících čísel DP-KONTAKTu vyšel článek kolegy Ježka, v němž psal o zajímavé problematice zatahování tramvajových vlaků z trasy do vozovny. Konkrétně si vzal za příklad zatažení linky č. 4 z obříchů Kotlářka do vozovny Pankrác. Osobně nemám nic proti aktivitám zaměřeným na zlepšování nejrůznějších našich činností, mezi které tato rozhodně patří, nicméně jsem z článku nabyl dojmu, že autoři nešli ani tak o to, nabídnout konstruktivní možnost řešení, jako dosti nevybíravým způsobem kritizovat. Prezentace zatahování ze zastávky I. P. Pavlova jako dělání naschvál cestujícím k této domněnce, bohužel, svádí.

Pracuji rovněž v Dopravním podniku jako řidič ve vozovně Pankrác a zároveň studuji čtvrtým rokem fakultu dopravní ČVUT. Ve své diplomové práci řeším problematiku koordinace časových poloh tramvajových linek v Praze. Sem spadá i řešení oběhu vozů po dopravní síti, tedy též systém zatahování do vozovny.

V zásadě existují dvě základní možnosti financování této činnosti, a to buď v režii objednatele, nebo v režii dopravce. V některých jiných městech jsou tyto výkony v režii dopravního podniku a ten se tedy nejspíš snaží maximálně zkrátit tyto cesty tak, aby jeho ztráta z těchto jízd byla co nejmenší. Tomu celý systém přizpůsobuje, vozy často zatahují manipulačně bez cestujících po nejkratší možné trase. V podmínkách pražských jsou



## Zatahování tramvají

tyto jízdy našemu podniku hrazeny, nejsou pro nás tedy ztrátové. To samozřejmě neznamená, že bychom měli bezdůvodně nájezdové a zatahovací trasy prodlužovat, koneckonců tyto výkony jsou organizací ROPID sledovány, ale nabízí se zde možnost brát v úvahu více kritérií, než prostě ekonomické náklady. (Navíc statistiky těchto výkonů jsou pro náš podnik poměrně příznivé a mám-li dobré informace, zatahování i výjezdy tvoří asi jen 1,5 % celkových ujetých kilometrů). Tato kritéria jsou závislá na časovém období výjezdů a zatažení a tedy i na intervalu, oblasti, četnosti zatahovacích spojů, trase zatahující linky, kapacitě traťových úseků, aktuálních výlukových akcích a dalších.

Samozřejmě s vyjížděcími a zatahujícími spoji se obvykle nepočítá při dimenzování přepravní kapacity linky, nebo úseku (výjimku tvoří např. zatahování linky č. 9 ze sídliště Řepy do vozovny Žižkov, či linky 10 ze Sídliště Řepy do vozovny Kobylisy, nebo některé výjezdy na linku č. 7 z vozovny Pankrác do Ústředních dílen DP), avšak přesto je možné tyto spoje v některých případech využít ke zvýšení kvality (i když ne systémovému). Zatahují-li s linkou 26 z Divoké Šárky do vozovny Vokovice, nemohu asi očekávat žádný užitečný efekt a linku mohu tedy poslat v nejbližším čase do vozovny. Jestliže však zatahují třeba z Nádraží Hostivař do vozovny Strašnice, ze Sídliště Barrandov do vozovny Motol, či Pankrác, potom mi tento spoj může tvořit výhodný napajec na metro a v případě zatažení do vozovny Motol ještě i další napajec od metra (Anděl) směr Košíře a Motol. V takovém případě se vyplatí spoj poslat v takové poloze, aby mi efektivním způsobem zkrátil aktuální interval v příslušném úseku (i když to není nutné z kapacitních důvodů). Právě možnost určitého nadstandardního zvýšení kvality může být důvodem k vedení zatahujících vlaků linky č. 4 ze smyčky Kotlářka do vozovny Pankrác přes zastávku I. P. Pavlova. Traťový úsek Anděl – I. P. Pavlova patří k nejvytíženějším v celé síti ED a vozy na zde projíždějících linkách bývají permanentně přetíženy. Pokud linka č. 4 zatahuje ve výhodné časové poloze, může významně kapacitně pomoci, rozhodně více, než v úseku Výtoň – Divadlo na Fidlovačce. Délka obou alternativních zatahovacích tras se nijak dramaticky

neliší (i když varianta přes Výtoň je o trochu kratší), avšak význam takového spoje vzroste daleko zásadněji. Vzhledem k tomu, že stanice I. P. Pavlova tvoří důležitý přestupní bod stabilně s velkou výměnou cestujících, může linka č. 4 pokračovat dále již přímo do vozovny Pankrác, jelikož kapacitní nároky ve směru Čechovo náměstí jsou v tu chvíli pokryty a délka zatahovací trasy přes tuto zastávku by se výrazně prodloužila. Nechtějí si čtenář sám rozmyslet, zda se skutečně v tomto případě tedy jedná o naschvál.

V jedné věci ale musím s kolegou Ježkem souhlasit. Informace o tom, že linka zatahuje do vozovny skutečně není zcela vyřešena a zejména v inkriminované zastávce I. P. Pavlova, kdy často dochází k dohánění soupravy zezadu, dochází k nepříjemnému odvezení nechtěným směrem, což tedy kvalitu dopravy nezlepšuje. Je dobré hledat řešení, které by takovéto situace omezilo (není to zdaleka jen problém zastávky I. P. Pavlova a zatahování do vozovny Pankrác). Určitou novou možnost nám dává postupně zavádění elektronických orientací na vozidlech. Systém umožňuje nastavení čísla linky v inverzní podobě (tedy černé číslice na zeleném podkladu). V pravidelném provozu tento způsob není příliš vhodný, neboť číslice jsou menší a hůře viditelné, proto považují současný způsob zelené na černém za správný.

V případě zatahování se však situace mění. Číslo linky není stěžejní informací (lečdy může být naopak zavádějící), důležitý je směr, který zvýrazňuje dvouřádkový dvoubarevný nápis, to v případě čelní orientace. Boční orientace má informaci ve standardním, tedy lehce přehledném tvaru a zezadu nedostává o zatahování cestující informaci žádnou. Výhody černého čísla v zelené kostce v tomto případě by mohly být následující: potlačení dominantního postavení čísla linky na čelní orientaci, zvýraznění zatažení na boku vozidla a navíc zcela nová informace o zatahování spoje při pohledu zezadu, kterou ještě cestující nikdy neměli k dispozici. Toto by například mohlo být i řešením konkrétního problému I. P. Pavlova. Ovšem pouze v případě systémového používání tak, jako například užívání papírových žlutých orientací výlukových tras.

**Text a foto: Vladimír Pušman, vozovna Pankrác**

## On-line informace na barrandovské trati

Krátce před zahájením „populární“ výluky jsme si znovu projeli tramvajovou trať Hlubočepy – Barrandov. Tentokrát jsme se zaměřili i na detaily vybavení jednotlivých zastávek. Zaujal nás především systém informací o odjezdech nejbližších tramvajových spojů. Cestující na něm naleznou všechny potřebné informace, a to v reálném čase: čísla linek, směr jejich jízdy, čas odjezdu a dobu do příjezdu nejbližšího spoje příslušné linky. Na rozdíl od jiných systémů se zdálo, že tento systém je velmi spolehlivý a přesný. Jak vlastně funguje?

Pro odpověď jsme si zašli na provozní dispečink Elektrických drah. „Systém informací pro cestující na zastávkách barrandovské trati je napojen přímo na řídicí systém DORIS. Údaje o příjezdu nejbližších spojů tedy vycházejí z přesné polohy vozidel zjištěné tímto systémem. Na informační panely na zastávkách jsou tyto údaje přenášeny optickými kabely,“ vysvětlil nám vedoucí dispečinku Jaroslav Stůj. Na informačním panelu je tedy zobrazován čas příjezdu vypočtený podle skutečné polohy soupravy. A to není zdaleka všechno, co zde systém DORIS dokáže!

Systém již dnes umožňuje z dispečinku na barrandovské trati zastavit provoz úplně, nebo zastavit kteroukoli konkrétní tramvaj. DORIS také hlídá dodržování předepsané rychlosti. Vzhledem k terénu, ve kterém je trať vedena, jsou zde, jak známo, velké spády. Při cestě dolů, z Barrandova do centra, je proto z bezpečnostních důvodů předepsána maximální rychlost 35 km/hod. DORIS umí sledovat rychlost každé soupravy, která zde projíždí, takže je hned zřejmé, kdo nařízení nedodržel.

„Systém DORIS má navíc již nyní připravenou rezervu, která nám umožní postupně přidávat další funkce

související s řízením a kontrolou provozu tramvají. Tím se značně usnadní práce řidiče. A řidič bude mít více času na to, aby se věnoval bezpečnosti provozu a cestujícím,“ doplnil pan Stůj.

Takže na Barrandově informace pro cestující v reálném čase fungují. Obdobný systém, který byl zkoušen na Malostranské, je ale v současné době vypnut. I zde by se dal využít přenos údajů pomocí optického kabelu. Problémem je instalace tohoto kabelu uprostřed městské památkové rezervace. Zvažují se proto různé možnosti, na příklad umístění informačních panelů

na jiné zastávce.

Ale vraťme se k informacím pro cestující na tramvajové trati na Barrandově. Informační panely na zastávkách mají 3 řádky s pevným a 1 řádek s běžícím textem. Dispečer z provozního dispečinku Elektrických drah může na tyto panely vstoupit – i jednotlivě – a zobrazit zde potřebnou informaci například o mimořádnostech, výlukách a podobně.

V poslední době jsme viděli několik podobných informačních systémů (Amsterdam, Paříž, Görlitz...), ale ten barrandovský se zdá nejlepší. **-jau-**





**MOTTO MĚSÍCE:** Nejlepší způsob, jak si cenit své práce, je představa, že žádnou nemáte. (Neznámý autor)

## ROZHOVOR

### TRANSFORMAČNÍ PROJEKT TAKOVÉHO ROZSAHU JE PRO NÁS VYSOCE MOTIVUJÍCÍ VÝZVOU A UNIKÁTNÍ PŘÍLEŽITOSTÍ

Odborný konzultant nebo odborný garant, tato slovní spojení se v souvislosti s Transformačním projektem objevují velice často a také na stránkách DP-KONTAKTu jste se s nimi už mohli seznámit. Ale často slycháváme dotazy, kdo to je a co ví o Dopravním podniku, pro to jsme si povídali s ředitelem CS-PROJECTu a odborným garantem Transformačního projektu Doc. Ing. Janem Petrem, DrSc. nejen o firmě, ale také o činnostech v Dopravním podniku.

■ Většina čtenářů slyší o firmě CS-PROJECT, odborném garantovi Transformačního projektu, asi poprvé v životě, můžete CS-PROJECT v úvodu v krátkosti představit?

Oficiální stránky naší firmy (viz [www.cs-project.cz](http://www.cs-project.cz)) říkají: „Jádro společnosti CS-PROJECT vzniklo v únoru 1990 jako dceřiná společnost anglo-americké firmy FORUM EUROPE Ltd. se sídlem v Londýně. Zakladatelé a majitelé firmy, Doc. Ing. Jan Petr, DrSc. a Ing. Jaromír Šída, pracovali nejprve v Anglii a pak pod vedením britských odborníků v Československu. Koncem roku 1991 se jádro firmy osamostatnilo a dalo vznik ryze české společnosti pod názvem CS-PROJECT, spol. s r.o. V současné době má firma 12 stálých zaměstnanců a spolupracuje s celou řadou externích poradců a lektorů, specialistů ve svých oborech.“

Co do konzultantských odborností patříme do kategorie „manažerské konzultantství“. To je velmi široký pojem, ale základ je jednoduchý. Organizovaná činnost člověka dnes stojí na třech znalostních oblastech: na znalostech ekonomických principů (manažerské účetnictví), znalostech zákonitostí v chování jednotlivce a chování skupiny lidí a na znalostech řízení informací. Rád používám tvrzení, že pro úspěšné řízení podniku (a tím také pro manažerské konzultantství) je třeba rozumět „kupeckým počtům“ (nezaměňovat s účetnictvím), „chování savců ve smečce“ (jsme savci žijící ve smečce) a pojmu „řízení informací“ (nezaměňovat s informačními systémy typu například SAP, Elanor).

Samozřejmě vlastní „produkty“ manažerského konzultantství se jmenují jinak a jsou do různé hloubky specifické. Nicméně stojí na výše uvedených třech pilířích. Spadá sem například reorganizace (revitalizace, transformace, strategická změna) podniků, projekty týkající se vnitřní kultury podniku (komunikace, motivace, hodnocení lidí), manažerské účetnictví, řízení výkonnosti, systémy jakosti, marketing, řízení projektů, studie proveditelnosti. To jsou také hlavní „produkty“, které, vedle dalších, nabízíme. Pracovali jsme za 15 let naší činnosti na více než 150 projektech pro nejrůznější organizace, většinou pro obchodní společnosti, ale také pro veřejnou správu a samosprávu..

■ Co pro vás jako firmu znamená odborná garance Transformačního projektu Dopravního podniku? Berete to jako běžný byznys nebo jako profesní výzvu?

Obvykle říkám, že jsme profesionální řemeslníci s dlouholetými zkušenostmi, kteří přijdou, udělají svoji „rutinní“ práci a jdou dál. To ovšem není případ Transformačního projektu Dopravního podniku. Transformační projekt takového rozsahu a pro tak významný podnik je pro nás vysoce motivující výzvou a unikátní příležitostí. Umožňuje nám využít a zúročit všechny naše zkušenosti a znalosti a jet skutečně naplno. Takovýto projekt je snem každé konzultantské firmy a my si velmi vážíme, že nám byl tento projekt svěřen. Je to ovšem i velká zodpovědnost a my ji plně přijímáme: vůči lidem v Dopravním podniku, vůči akcionářům Dopravního podniku i vůči naší profesi. Přiznám se, že se teď v noci odkopávám o něco častěji, než obvykle.

■ Na půdě Dopravního podniku se CS-PROJECT pohybuje již delší čas. Jak na vás působí podnik zevnitř a jak na obyčejného cestujícího?

Já teď nechám stranou profesionální analýzu podniku „zevnitř“ – ta je popsána v tlusté knize. Vaši otázku vztáhnou k pocítům člověka, který se pohybuje v podniku delší dobu. Pocity jsou tyto: vysoká kultivovanost lidí v chování k „vetřelci“, nadprůměrná úroveň vybavení pracovišť, která působí velmi příznivým dojmem, všudypřítomná existence tradic. Tradice v dobrém i špatném: v dobrém je to ovzduší sounáležitosti s podnikem, ve špatném přetrvávající zvyklosti a osobní vztahy a pozice lidí, které by měly být rozmetány.

Jako obyčejný cestující, který může srovnávat s jinými městy, si myslím, že si my cestující málo vážíme toho, jak kvalitní MHD v Praze máme. Co do pokrytí Prahy geograficky, co do pokrytí v čase, co do spolehlivosti a kvality vozidel. Pochopitelně jsem profesně deformován a nemohu se úplně zbavit otázky: Co to stojí? Ale když si mohu dovolit nechat doma auto, nasednout do metra a vědět, že se spolehlivě dostanu do Dejvic, kde mě pohodlně doveze autobus domů, tak na ty profesní otázky rád zapomínám.

■ Transformační projekt má za sebou tři měsíce. Jste spokojen s jeho dosavadním průběhem a pří-

stupem zaměstnanců k němu?

Ano, „jede“ to lépe, než jsem předpokládal. Je to především díky neobyčejnému nasazení klíčových členů projektového týmu z řad pracovníků Dopravního podniku, velké podpoře a osobní angažovanosti generálního ředitele a značné motivaci většiny lidí v akčních týmech projektu. Jsem trochu zaskočen netrpělivostí nositelů subprojektů, které jsou plánovány v pozdějších fázích projektu. Je pochopitelná a vítaná, neboť svědčí o zájmu těchto lidí, ale nelze všechno zvládnout najednou. Snad je nebude demotivovat, když budou muset ještě chvíli počkat.

■ Na co se mají zaměstnanci v nejbližších týdnech a měsících připravit?

Tak především bych jim chtěl popřát, aby si užili zaslouženou dovolenou. Transformační projekt se ovšem v čase dovolených ani nezastaví, ani nezpomalí. Máme velmi napjatý harmonogram přeměny divize Autobusy na nové organizační jednotky. I další subprojekty se dostávají do „červené etapy“, tj. do fáze reálné organizační změny. A to znamená spoustu práce a také napětí.

■ Závěrem mi dovolu, trochu osobnější dotaz. Kolik času denně myslíte na práci a při jakých činnostech nejlépe relaxujete?

Mám ve firmě roli hlavního konzultanta, to znamená, že odpovídám za odbornou správnost a kvalitu projektů, na kterých pracujeme. Musím tedy i několikrát za den „přepínat“ svoji hlavu mezi více, obvykle odlišnými projekty. Naučil jsem se tak totálně vypínat a zapínat svoje myšlení podle toho, na kterém projektu pracuji. To mi pomáhá k tomu, abych večer po skončení práce na projektu zcela vypnul pracovní myšlení a zase ho zapnul ráno při zahájení práce na projektu, který je „na řadě“ (tedy ne, že by se mi to vždycky takto ideálně povedlo). Na práci tedy myslím 10 až 11 hodin denně.

Relaxace? Samozřejmě při manuálních činnostech, kdy je za mnou něco hmatatelného vidět. Přiznám se ale, že mi velmi pomáhá také to, když nějakou chvíli nedělám vůbec nic užitečného a medituji (sám) o nějakých pitomostech, vhodně materiálně zajištěn (červené spíše než bílé, sherry či portské, doutníky King Edward, výhled do dálky).

-bda-



## SUBPROJEKT A1 – PROVOZ AUTOBUSY

Subprojekt A1 zahájil svou činnost 8. dubna tohoto roku a řeší část transformačního projektu, která se týká vlastního zajišťování a řízení provozu autobusů. V souladu s přijatým modelem tzv. byznysového řízení je cílem vytvoření autonomní ekonomické jednotky Provoz Autobusy. Vedoucí této jednotky bude přímo podřízen dopravnímu řediteli a jejím hlavním úkolem bude optimální zajišťování dopravní zakázky. Tým subprojektu je složen ze zaměstnanců divize Autobusy, dopravního úseku ředitelství a zastoupena je také divize Elektrické dráhy.

Do jednotky Provoz Autobusy budou zařazena střediska výpraven včetně řidičů autobusů všech současných garáží, které jako organizační celek zaniknou. Z dnešního dopravního úseku bude do jednotky zařazen odbor zabezpečení provozu a řízení provozu MHD (dispečink). Naopak nebudou začleněna oddělení dopravy, jízdních řádů a zastávkové služby a chronometráže, ty se stanou součástí dopravního úseku. Nová jednotka také nebude vlastnit autobusy, ty si bude „najímat“ od správce vozidel dle dohody o úrovni poskytovaných služeb (SLA).

Na základě procesní analýzy a ve spolupráci se subprojektem A2 – Správa vozidel Autobusy, byly rozděleny jednotlivé činnosti na současných garážích, vymezeno rozhraní mezi jednotkami Provoz Autobusy a Správce vozidel a stanovena kalkulační jednice pro budoucí SLA. Velmi náročná jednání probíhala s dalším subprojektem D2 Re-engineering dopravního úseku. I zde se však již podařilo vymezit rozhraní mezi naší jednotkou a budoucími štábními útvary dopravního ředitele (příprava, vymezení, zajištění, kontrola a vyhodnocení dopravní zakázky). Vypracován byl také konečný návrh funkčního schématu nové jednotky Provoz Autobusy.

Členy subprojektu A1 čeká ještě mnoho náročných prací, ale úspěšně se blíží k závěru první etapy, kterou je projekt nové jednotky a příprava na její ustavení s plnou funkčností.

**Václav Jelínek**

## PŘEDSTAVUJEME: VÁCLAV JELÍNEK, VEDOUČÍ SUBPROJEKTU A1

■ **V Dopravním podniku pracujete už hezkou řádku let v různých funkcích. Co pro vás osobně představuje Transformační projekt a jak ho vnímáte?**

Transformační projekt považuji za zcela nezbytnou etapu v dlouhodobém „životě“ našeho Dopravního podniku. Ostatně se domnívám, že většina lidí na všech stupních řízení společnosti již delší dobu chápala a souhlasila s názorem, že „nějaká“ zásadní změna musí přijít. Toto přesvědčení jistě umocnil postupný nástup konkurence v městské hromadné dopravě na území České republiky a očekávaná liberalizace v této oblasti po našem vstupu do Evropské unie. Nyní je již rozhodnuto, pro Dopravní podnik byl zvolen model „byznysového řízení“ a transformace byla zahájena. Pro mě osobně, díky účasti na subprojektu A1 – Provoz Autobusy a přípravě vlastní ekonomické jednotky, znamená zajímavou tvůrčí práci a také uplatnění svých myšlenek a znalostí při tvorbě

nové podoby Dopravního podniku. Již samotná možnost „být u toho“ je jistě pro každého výzvou k maximálnímu nasazení a odpovědnosti. Čeká nás všechny hodně práce, budeme se učit a zvykat si na nové způsoby řízení a jistě se nevyhneme řadě problémů. Odměnou na konci transformačního procesu nám bude,



**Václav Jelínek se narodil v roce 1951. V Dopravním podniku se ve druhé polovině šedesátých let vyučil, poté nastoupil do garáže Kačerov a podniku je věrný do dnešních dní. Od roku 1994 do roku 2001 byl ředitelem kačerovské garáže a od roku 2001 je dopravním náměstkem divize Autobusy.**

jak doufám, moderní a konkurenceschopný Dopravní podnik a v mém případě především plně funkční jednotka Provoz Autobusy.

■ **Co musíte v nadcházejících měsících udělat, aby byla plně funkční ekonomická jednotka Provoz Autobusy?**

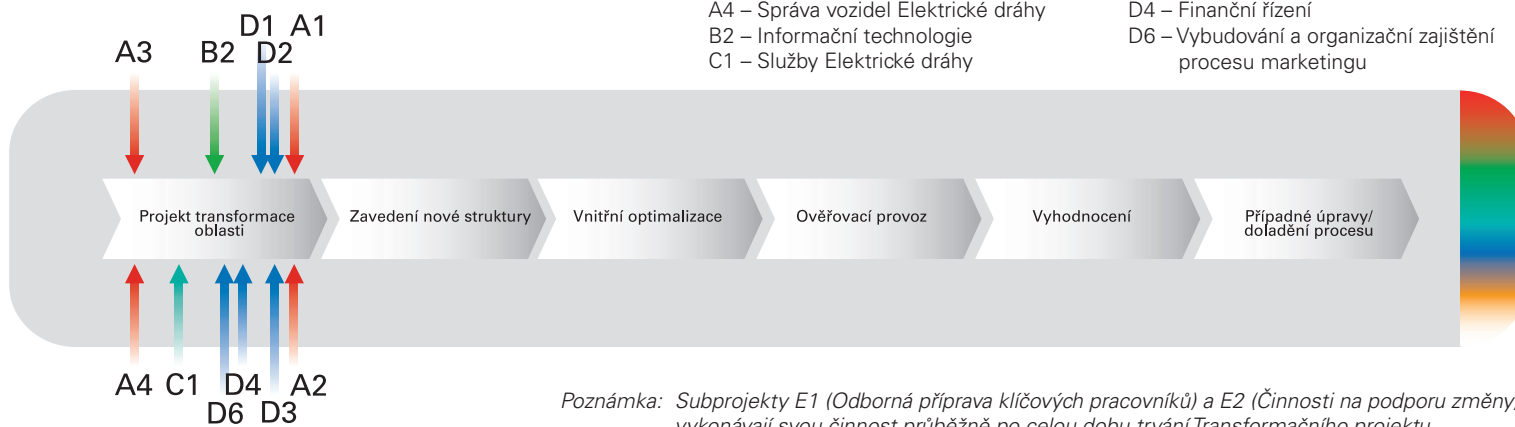
Je toho mnoho, ale nerad bych zaplnil DP-KONTAKT přílišnými podrobnostmi. Poměrně hodně práce již máme za sebou v subprojektu A1, především na podobě organizační struktury jednotky Provoz Autobusy a vymezení rozhraní s jednotkou Správa vozidel Autobusy a štábními útvary skupiny dopravního ředitele. Nyní nás čeká náročný úkol, vypracování základních Dohod o úrovni služeb

(SLA) s ostatními jednotkami, které musí již v první fázi obsahovat zásady spolupráce, kompetence a odpovědnosti. Pravidla se musí stanovit také pro úzkou vazbu s dočasnou jednotkou, která bude zajišťovat ekonomický servis a s personálními útvary, které budou sdruženy v personálním úseku společnosti.

Ve spolupráci s příslušnými útvary se pracuje na organizačním a funkčním schématu nové jednotky. Čeká nás delimitace odboru dopravy a přepravy MHD, včetně jeho zaměstnanců a příslušného vybavení. Je také nutné zajistit změny v oblasti vnitřních norem a připravit se na přímé řízení dopravních provozů na současných garážích. Tyto a mnohé další kroky bude nutné zvládnout v poměrně krátkém období, které je navíc obdobím dovolených. Základním úkolem jednotky Provoz Autobusy bude zajistit od počátku v plné míře především organizačně-provozní činnosti, neboť ekonomická oblast a vnitřní vztahy se budou ještě nějaký čas vyvíjet a bude nutné spoléhat na ekonomickou podporu útvarů společnosti. Tím bude dosaženo toho, že ani při tak rozsáhlé transformaci, jakou naše společnost prochází, nedojde ke snížení kvality služeb ve vztahu k cestující veřejnosti, ani k ohrožení bezpečnosti provozu.

-bda-

# BAROMETR TRANSFORMACE



## SUBPROJEKT A2 – SPRÁVA VOZIDEL AUTOBUSY

Subprojekt A2 řeší část změny či chcete-li transformace stávající divize Autobusy do podoby dvou nových ekonomických jednotek – „Provoz Autobusy“ a „Správa vozidel Autobusy“. Tato změna uspořádání sleduje hlavní cíl, a to vytvořit a zavést tzv. „procesní řízení“, tedy oddělit hlavní činnost DP – dopravu cestujících – od tzv. „podpůrných činností“. V našem případě představuje podpůrná činnost kompletní správu vozového parku autobusů (to je vše, co souvisí s vlastnictvím autobusů a jejich přípra-

vou k vlastnímu dopravnímu výkonu). Pro řešení tohoto úkolu byl tak jako v jiných případech jmenován akční tým subprojektu A2. Na základě již dříve vytvořených procesních analýz bylo určeno rozhraní mezi subprojekty A1 a A2 (všechny potřebné činnosti byly definovány a přiřazeny do sféry působnosti A1 či A2). Dále byla popsána kalkulační jednice, která bude uplatněna v budoucí smlouvě o úrovni poskytovaných služeb (SLA) mezi jednotkami „Provoz Autobusy“ a „Správa vozidel Autobu-

sy“. V současné době pracuje tým na konečném návrhu organizačního uspořádání jednotky „Správa vozidel Autobusy“ a na definování ekonomických toků uvnitř vlastní jednotky. Tím v zásadě končí tzv. přípravná fáze, která měla za úkol navrhnout rozdělení činností mezi nově vznikající jednotky, připravit návrhy možného organizačního uspořádání a shromáždit další údaje potřebné k vlastnímu rozhodnutí o dalším postupu a jeho časovém rozvržení.

Ing. Jiří Pilař

## PŘEDSTAVUJEME: ING. JIŘÍ PILAŘ, VEDOUcí SUBPROJEKTU A2

**Dopravní podnik vlastní téměř čtrnáct stovek autobusů. Co všechno se musí udělat, aby byly v perfektním technickém stavu a co nejlépe sloužily Pražanům?**

To, aby byly autobusy Dopravního podniku v perfektním stavu a co nejlépe sloužily Pražanům, je realizováno soustavou opatření a předepsaných úkonů. Všechna tato opatření a úkony jsou součástí předpisové soustavy divize Autobusy. Lze je stručně shrnout do následujících bodů:

- ➔ Řidič během služby obsluhuje autobus v souladu s návodem k obsluze, sleduje jeho funkci a písemnou formou hlásí všechny zjištěné závady.
- ➔ Po skončení výkonu na trati je autobus zkontrolován na pracovišti denního ošetření a kontroly. Zde jsou odstraněny drobné závady a v případě nálezu větší nebo závažnější závady je vůz předán do opravy dílně. (Stejně se postupuje, je-li řidičem nahlášena závada.)
- ➔ Důležitým prvkem z oblasti prevence je provádění plánované údržby. Ta je zajišťována odborníky v dílně, ve stanovených intervalech a v rozsahu předepsaném výrobcem autobusu, popřípadě upřesněných (zpravidla zpřísněných) technickým odborem podniku.
- ➔ Dále každý náš autobus pravidelně (1x ročně) absolvuje prohlídku ve Stanici měření emisí a Stanici technické kontroly.
- ➔ Opravy případných závad provádějí vždy školení specialisté. Vzhledem k rychlému pokroku v konstrukčních řešeních jednotlivých typů autobusů je tato oblast velmi náročná jak na potřebu neustálého vzdělávání personálu, tak na vybavování pracovišť novou diagnostickou technikou.
- ➔ Neméně důležité otázky vzhledu a čistoty jsou v Dopravním podniku řešeny pravidelným mytím autobusů v mycích rámech, čištěním interiérů vozidel a případné vady olakování opravou ve vlastní lakovně.

**V čem nové uspořádání pomůže péči o vozidla? Jak se změny dotknou zaměstnanců podniku a jak našich zákazníků?**

Nové uspořádání, o kterém mluvíte, nemění stávající systém údržby, ale rozšiřuje jeho možnosti, jeho variabilitu a v konečném důsledku očekávám i snížení nákladů na určité druhy oprav. Ve sjednocení všech pracovišť, která se starají o údržbu autobusů, vidím totiž jediné možné řešení dalšího rozšíření tzv. specializovaných opravárenských pracovišť. Ta jsou přirozeně zejména pro opravy a úkony, které se provádějí zřídka, nebo které vyžadují finančně náročnou diagnostickou techniku. Vzhledem ke zvyšování spolehlivosti jednotlivých konstrukčních prvků autobusů a zároveň s přihlédnutím ke stále komplikovanějším technickým řešením je to jedna z cest k úspoře (pracoviště je vytvořeno pro všechny, či více garáží), ale i k úspěšnému a rychlému a spolehlivému provedení vlastní opravy (tým je na tyto úkony zaškolen a dělá je často). Zaměstnanci mohou do budoucna očekávat častější a náročnější školení (formalismus těchto akcí je již dnes minulostí, protože výrobci vozidel již dávno pracují s heslem – kvalita a úroveň opraváře reprezentuje značku) a zároveň budou muset takto získané poznatky důsledně dodržovat.

I když na první pohled se našich zákazníků-cestujících tyto změny nedotknou, předpokládáme, že zvýšením spolehlivosti oprav se podaří i do budoucna udržet počet prostojů z technických příčin na nízké úrovni.

-bda-

**Jiří Pilař se narodil v roce 1951. Od roku 2001 působí ve funkci technického náměstka divize Autobusy, ve které působil již v letech 1990 až 1994. V dopravě pracuje nepřetržitě od roku 1970 v různých funkcích.**



## ZASLECHLI JSME...

► **Transformační projekt, který přináší změnu organizační struktury podniku, s sebou přinese i několikrát stěhování. Je již naplánováno, kde budou jednotlivé útvary rozmístěny a kolikrát se budeme v rámci transformace stěhovat?**

Výsledkem Transformačního projektu bude zjednodušení organizační struktury podniku, které s sebou samozřejmě přinese i sdružení útvarů dnes působících na několika místech v Praze. Pro některé zaměstnance to bude znamenat stěhování do nových prostor.

V nedávné době byl vytvořen pracovní tým pod vedením technického ředitele Tomáše Jílka, který zpracovává podrobnou analýzu všech kancelářských prostor v užívání Dopravním podnikem. Po zpracování analýzy a v návaznosti na postup Transformačního projektu bude zahájena diskuse o novém rozmístění jednotlivých útvarů podniku.

Po zpracování nového plánu rozmístění bude připraven harmonogram stěhování tak, aby se zaměstnanec stěhoval maximálně jednou na své budoucí definitivní působiště. V přechodném období, dokud nebude nové rozmístění vytvořeno, dojde k organizačnímu sloučení jednotek, ale fyzicky ještě budou zaměstnanci jednoho útvaru umístěni na několika místech v Praze.

Jakmile bude otázka rozmístění a stěhování jednotlivých útvarů vyřešena, budeme vás o tom na stránkách DP-KONTAKTu informovat.

► **Transformační projekt přináší zjednodušení organizační struktury a snížení počtu zaměstnanců, ale přinese také zjednodušení pracovních postupů? Ty jsou v některých případech v Dopravním podniku velice komplikované.**

Zjednodušení pracovních postupů je jedním z cílů Transformačního projektu. Dojde však k němu postupně, v závislosti na tom, jak budou uváděny nové organizační jednotky v život a nové organizační schéma bude vstupovat v platnost.

V nejbližších týdnech začne přechodné období, kdy budou vytvořeny některé nové organizační a ekonomické jednotky, ale část podniku bude fungovat ještě ve staré struktuře.

-bda-

## DALŠÍ SUBPROJEKTY ZAHÁJÍ SVOU ČINNOST

Transformační projekt postupuje svým dopředu naplánovaným tempem a žádné prázdniny ho rozhodně nečekají. Naopak. V srpnu a začátkem září budou zahájeny další subprojekty, které postupně zaplní mozaiku činností Dopravního podniku. Další vlna zahajovaných subprojektů se chystá až na rok 2005 a my vás s personálním obsazením seznámíme v podzimních měsících.

V úvodu zahajované subprojekty už se blíží závěru první projektové fáze, a tak v dalších číslech vás budeme seznamovat s výsledky jejich

činnosti stejně jako je tomu tentokrát v případě subprojektů A1 – Provoz Autobusy a A2 – Správa vozidel Autobusy.

Personální složení v III. etapě zahajovaných subprojektů.

### **Subprojekt B3 – Vnitropodniková doprava:**

Adolf Bouček (vedoucí) (M), Zdeněk Bílý (A), František Bláha (Ř), Ing. Pavel Páta (ED), Karel Ptáčník (A), Ing. Jiří Vojta (Ř), Ing. Alena Woitschová (ED).

### **Subprojekt B4 – Správa aktiv:**

Ing. Šárka

Vintrová (vedoucí) (Ř), Ivana Hejralová (A), Jindřich Krekule (ED), Ing. Milan Lacina (A), Zuzana Myšičková (Ř), Danuše Pucholtová (M), Ing. Petr Smolka (Ř).

### **Subprojekt B5 – Zásobování:**

Ing. Tomáš Hampl (vedoucí) (A), Karla Crhová (M), Ing. Josef Dalešický (ED), Ing. Oldřich Doleček (M), Ing. Jiřina Kellerová (Ř), Hana Kolářová (Ř), Martin Pelikán (A), Ing. Petr Sláma (A), Zdeňka Šišpelová (ED), Jaroslav Šrédli (M), Lumír Vopálenský (ED).

-bda-

## AKTUÁLNĚ: Z JEDNÁNÍ ŘÍDICÍ RADY

Řídicí rada na svém jednání v úterý 15. června projednala a doporučila představenstvu společnosti záměr zrušení divize Autobusy a zřízení nové ekonomické jednotky Provoz

Autobusy a Správa vozidel Autobusy a dočasnou ekonomickou jednotku Ekonomika Autobusy. Předložený materiál byl Řídicí radou schválen včetně implementačního plánu, podle kterého bude probíhat zrušení současné divize a vznik nových jednotek.

Dalším předloženým materiálem bylo Sdružení personálních procesů v úseku personálního ředitele, což je výsledek činnosti subprojektu D1. Rovněž tento materiál doporučila Řídicí rada představenstvu společnosti k projednání. Materiál počítá s tím, že maximální objem personálních procesů bude soustředěn v jednom místě, které bude tvořeno následujícími útvary: Útvar personální strategie, Zaměstnanecský útvar, Útvar pro kolektivní vyjednávání a sociální péči a Útvar výchovy a vzdělávání.

-bda-

### Kam pro informace o Transformačním projektu?

- **informační stojany** – setkáte se s nimi na všech pracovištích podniku, obsahují základní informační servis a také schránku pro vaše připomínky a podněty
- **příloha DP-KONTAKTu** – od června pravidelně každý měsíc čtyři strany o Transformačním projektu
- **intranet** – máte-li přístup k vnitropodnikové síti, zadejte <http://transformace> a můžete si číst aktuální informace o transformaci
- **e-mailová adresa** – na adrese [transformace@r.dpp.cz](mailto:transformace@r.dpp.cz) očekáváme vaše dotazy, připomínky a postřehy k Transformačnímu projektu



# Rekonstrukce provozních objektů v divizi Elektrické dráhy

Provozní objekty v divizi Elektrické dráhy rozhodně nepatří k těm nejnovějším. Právý opak je pravdou. Některé byly postaveny již v předminulém století, valná většina pak v první polovině století minulého. I nejnovější provozovna v ED – Hloubětín – už oslavila svoje „abrahamoviny“. Ale ono stáří objektu nemusí být vždy tím nejměrodatnějším údajem; více záleží na tom, jak je ten který objekt užíván a zejména udržován. A tomu vždycky byla a našťastí stále ještě je v ED věnována odpovídající pozornost.

Jiným faktem je, že můžeme mít ty nejmělejší plány, ale když se nenajdou prostředky na jejich realizaci, zbudou nám jen oči pro pláč. Tak se i letos, v rámci změny plánu investic, budou připravovat a realizovat pouze akce bezprostředně nutné. Mezi ně patří zejména rekonstrukce dvora a kolejíště ve vozovně Pankrác, která si vyžadá komplexní výlukou této dopravní provozovny, a které věnujeme po dokončení akce určité samostatný článek, protože by mělo vzniknout dílo vskutku moderní a neobvyklé. Pro zabezpečení energetického napájení tramvajového provozu bude započato s výstavbou nové měřírny Karlín jako náhrady

za tu, která byla silně poškozena povodní v roce 2002. Dále bude zahájena příprava pro přemístění měřírny Bořislavka; souběžně bude zahájena i modernizace kabelových rozvodů na Plzeňské třídě v Praze 5. Nově byla do plánu zařazena akce v provozním dispečinku ED v objektu CD – zřízení informačního tabla pro sledování a řízení tramvajového provozu.

Tak jako v letech předchozích, bude i v letošním roce pokračovat modernizace objektů v areálu Ústředních dílen. Jako příklad možno uvést rekonstrukci střechy opravárenské základny tramvají, zřízení příjezdové komunikace ke skladu či rekonstrukci a přestavbu výměňkové stanice na sklad náhradních dílů. Rovněž se předpokládá, že bude zahájena rekonstrukce zkušebny trakčních motorů v opravárenské základně metra a rekonstrukce bývalého skladu investora na sklad hutního materiálu, který nahradí sklad na Pelc-Tyroloce.

Pro úspěšné zařazení akcí do plánu investic a pro následnou realizaci je nezbytná včasná a komplexní příprava. Proto je této oblasti věnována zvýšená pozornost a ve spolupráci s technickým úsekem ředitelství akciové společnosti jsou vytvářeny předpoklady pro plynulost



Foto: Petr Malík

přípravy akcí. Takto bude v letošním roce provedena příprava akcí pro realizaci v roce 2005, jako například rekonstrukce výpravny ve vozovně Kobylisy, rekonstrukce technického zázemí včetně umývárny tramvají ve vozovně Žižkov a rekonstrukce zkušební tratě včetně jejího prodloužení v Ústředních dílnách.

Z tohoto stručného výčtu významných akcí letošního roku je zřejmé, že se podařilo do plánu investic zařadit pouze ty nejdůležitější, které podstatně ovlivňují provozuschopnost divize Elektrické dráhy.

**-zjs- podle podkladů výrobního úseku**

## Přepravní průzkumy v I. pololetí letošního roku

V průběhu I. pololetí letošního roku Dopravní úsek ředitelství ve spolupráci s organizací ROPID v rámci pravidelného sledování zatížení sítě MHD provedl:

- ve středu 31. března oblastní přepravní průzkum na 47 autobusových linkách obsluhujících jihozápadní část Prahy, včetně přílehlých regionů, s cílem porovnat přepravní poptávku ve vztahu k přepravní nabídce.

Výsledky budou použity při úpravách parametrů autobusových linek ve 2. pololetí 2004.

- dále celou řadu operativních průzkumů, které vyplynuly z provozní nebo přepravní situace. Sledovala se obsazenost dopravních prostředků, obrát cestujících na vybraných profilech (respektive zastávkách), při výlukových akcích se ověřovala přepravní kapacita vozů náhradní autobusové dopravy. V této souvislosti zejména uvádíme:

- průzkumy před zahájením provozu metra na trati IV. C1 (tramvaje na profilech Palmovka, Nádraží Holešovice, Trojská, Stejskalova, autobusy v oblasti Proseku, Písečné, Sídlíště Dáblice). Výsledky těchto průzkumů budou využity pro úpravy návazné povrchové dopravy při vyhodnocení změn souvisejících se zprovozněním tratě metra Nádraží Holešovice – Ládví;

- na základě opakovaného průzkumu na lince č. 100 bylo zjištěno přepřelování několika spojů v ranní špičce, ostatní spoje nejsou příliš využity. Přesto bude kapacita linky podle požadavku organizace ROPID v dopoledním sedle pracovního dne zdvojnásobena;

- se začínající turistickou sezónou byl proveden průzkum na lince č. 112, zejména s ohledem na návštěvníky ZOO Praha. Průzkumem bylo zjištěno, že počet cestujících v jednotlivých spojkách linky značně kolísá, celkové zatížení linky je značně závislé na počasí. Od 5. června 2004 do konce srpna 2004 o sobotách a nedělích se na této lince zkracují intervaly z 6 na 5 minut.

- v rámci výlukové činnosti byly opakovaně provedeny průzkumy náhradní dopravy s cílem ověření nasazovaných kapacit a kontroly pravidelnosti (X4 a linky 32 v oblasti I. P. Pavlova a Karlova nám., X9 a X16 v oblasti Žižkova, X12 a X32 v oblasti Smíchovského nádraží). Na základě průzkumů byl zvýšen počet spojů na lince X16, neboť s původním počtem vozidel nebylo možno dodržet pravidelné intervaly vzhledem ke špatné průjezdnosti ulic Želivského a Vinohradské;

- ověření vytiženosti linky č. 291 zavedené v rámci Projektu Trendsetter na trase I. P. Pavlova – Karlova náměstí;

- průzkumy na vybraných zastávkách autobusové i tramvajové dopravy v souvislosti s navrhovanými změnami charakteru těchto zastávek (Šafránecká, Rosečská, ČSAD Smíchov);

- na základě požadavku MČ Praha-Újezd na ověření vytiženosti linky č. 227 byl proveden průzkum na této lince v úseku Opatov – Formanská. Z průzkumu vyplynulo, že kapacita linky je dostatečná.

V květnu letošního roku provedl dopravní úsek ředitelství zkoušku obsazenosti tramvají ve vozovně Motol. Účelem zkoušky bylo zjištění a praktické ověření počtu cestujících pro obsazenost jednotlivých typů

Scénář průběhu zkoušky byl připraven následně:

- u každých dveří tramvaje stál určený pracovník, který zajišťoval nástup postupně v počtu osob od stupně 1 až po maximální zatížení;
- hodnotící komise posoudila hodnoty jednotlivých stupňů obsazenosti;
- byla provedena fotodokumentace jednotlivých stupňů obsazenosti.

Před zkouškou byly proměřeny všechny podlahové plochy měřených tramvají pracovníky dopravního úseku a zjištěny všechny potřebné hodnoty k výpočtu dalších používaných parametrů. Výsledky zkoušky jsou uvedeny v tabulce, kde je přehled všech zjištěných a naměřených hodnot jednotlivých typů tramvají.

**Naměřené hodnoty jednotlivých typů tramvají**

Měřený typ tramvaje	počet m <sup>2</sup> k stání	počet sedadel	kódy obsazenosti										max. obs.	max. obs. dle výř.	počet stojících na m <sup>2</sup>		Statistická obsaditelnost
			Standardy kvality				pro rok 2005		používané		K 4	K 5			při K 5	při max. obs.	
			K 1	K 2	K 3	sedlo	špička	sedlo	špička								
			sedlo		špička		sedlo		špička								
T3M	16,2	24	15	35	50	56	66	63	69	70	125	139	162	6,23	7,10	110	
T3R.P	15,7	22	15	35	50	53	63	60	66	70	125	137	160	6,56	7,32	110	
T6A5	17,2	24	15	35	50	58	69	65	72	70	125	134	172	5,87	6,40	110	
T6A5 (2+1)	14,6	31	15	35	50	60	69	66	72	70	125	125	150	6,44	6,44	110	
KT8D5	31,4	54	30	55	95	117	136	129	142	130	230	265	337	5,61	6,72	220	

tramvají při používání kódů 1 až 5, tj. minimálního až maximálního obsazení, včetně standardů kvality. Zkoušena byla obsazenost celkem u 5 typů tramvají. Zkoušky se zúčastnilo 270 pracovníků Dopravního podniku, ROPIDu, studentů SPŠD a učňů SOU a U, a. s.

Z uvedených hodnot je možné dále získat celou řadu potřebných údajů, které slouží jako podklad pro:

- projektování MHD;
- sledování provozu zejména přepravními průzkumy;
- statistické vykazování a podobně.

Výsledky této zkoušky jsou publikovány ve sborníku „Obsazenost tramvají PID“ a slouží pro vnitřní potřebu Dopravního podniku a ROPIDu.

Dopravní úsek provedl v I. pololetí letošního roku také celou řadu dopravně-technických měření pro zajištění Komplexního přepravního průzkumu metra, který bude uskutečněn 10. listopadu 2004 v souvislosti s prodloužením tratě C metra.

Závěrem bychom chtěli poděkovat všem pracovníkům, kteří se podíleli na přípravě a realizaci přepravních průzkumů a zkoušky obsazenosti tramvají.

**Ing. Pavel Čejka,**  
oddělení dopravních průzkumů ředitelství

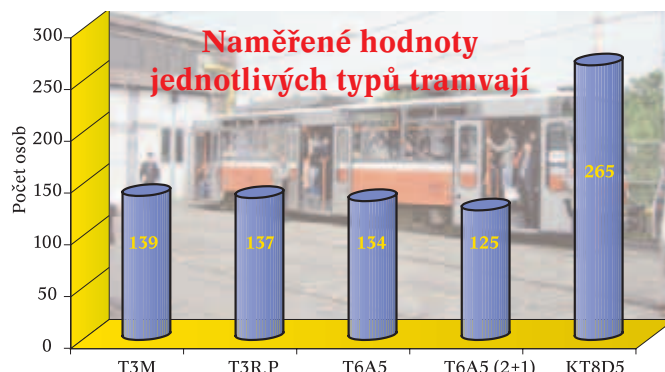




Foto: Petr Malík

Doba dovolených a prázdninového cestování je již v plném proudu. Pokud hodláte navštívit některé z větších českých a moravských měst, musíte se letos připravit na jednu ne zrovna příjemnou novinku. Jak

## Za kolik se cestuje v našich městech?

jste vás již informovali v červnovém DP-KONTAKTU, od 1. ledna letošního roku neopravňuje zaměstnanecká jízdenka pracovníky naší společnosti a jejich rodinné příslušníky k přepravě dopravními prostředky dopravních podniků v rámci Sdružení dopravních podniků ČR.

Přinášíme vám dnes proto orientační přehled cen jízdného městské hromadné dopravy v sedmácti městech České republiky, jejichž dopravní podniky jsou spolu s námi členy zmiňovaného Sdružení. Informace jsme čerpali z oficiálních webových stránek jednotlivých společností, pouze v případě Dopravního podniku města Jihlavy a Dopravního podniku města Mariánské Lázně jde o údaje z neoficiálních zdrojů. Podotýkáme, že následující tabulku nelze v žádném případě pokládat za relevantní zdroj pro srovnání výše jízdného v prostředcích MHD na jednotlivých místech

České republiky. Systém veřejné dopravy má v každém z měst svá specifika a tarifní paleta je proto velmi pestrá. **Cena jízdenky pro jednotlivou jízdu** označuje v našem přehledu cenu za nepřestupní jízdenku pro jízdu jednou linkou v centru města a jeho nejbližším okolí (jedna nebo dvě zóny). **Cena přestupní jízdenky** označuje cenu za jízdenku pro cestování ve středu města a jeho nejbližším okolí (jedna nebo dvě zóny) s možností přestupů mezi linkami.



Město	Cena jízdenky pro jednotlivou jízdu (omezení platnosti)	Cena přestupní jízdenky (omezení platnosti)	Cena celodenní jízdenky (platnost 24 hodin)	Poznámka
Brno	8 Kč (10 minut)	13 Kč (40 minut)	50 Kč	Nepřestupní jízdenka platí i na železnici na vzdálenost 2 zastávek
České Budějovice	8 Kč (10 minut)	10/12 Kč (20/40 minut)	40 Kč	Celodenní jízdenka platí pro všech 5 zón
Děčín	10 Kč	-	-	
Hradec Králové	9 Kč	-	45 Kč	
Jihlava	6 Kč	-	-	
Chomutov-Jirkov	10 Kč	-	-	
Liberec	10 Kč (20 minut)	16 Kč (45 minut)	50 Kč	
Most-Litvínov	10 Kč	14 Kč (30 minut)	-	Nepřestupní jízdenka platí jen pro jedno pásmo, tedy vždy jen pro jedno z dvojice měst
Mariánské Lázně	7 Kč	-	-	Jízdné na lince č. 12 činí 10 Kč
Olomouc	6 Kč (10 minut)	8 Kč (40 minut)	26 Kč	
Ostrava	-	8/12 Kč (15/45 minut)	32 Kč	Jízdenka za 8 Kč platí pouze pro 1 zónu
Opava	8 Kč	-	-	Elektronická jízdenka stojí 6 Kč a znamená i zvýhodnění při přestupu
Pardubice	9 Kč	16/18 Kč (40/60 minut)	45 Kč	
Plzeň	12 Kč	-	40 Kč	
Teplice	11 Kč	-	-	Elektronická jízdenka stojí 9,50 Kč a znamená i zvýhodnění při přestupu
Ústí nad Labem	10 Kč (20 minut)	14/16 Kč (40/60 minut)	55 Kč	
Zlín-Otrokovice	9 Kč (20 minut)	12 Kč (40 minut)	40 Kč	Jízdenky se prodávají ve zvýhodněných sadách; vyšší počet jízdenek v sadě = nižší cena jednotlivé jízdenky

## Praha hostila zasedání programu LibeRTiN

Nedávno na stránkách DP-KONTAKTU představily program LibeRTiN (dubnové číslo letošního roku) má za sebou poslední společné zasedání, které se konalo



za účasti více než 60 expertů z celé Evropy. Zasedání se konalo ve dnech 7. až 8. června v místnostech karlínského hotelu Olympik. Účastníci zasedání měli možnost naposledy společně projednat navrhovanou podobu zá-

věrečných dokumentů – případně připomínky pomocí e-mailu je možné zaslat ještě krátce po zasedání tak, aby do září 2004 mohla vzniknout konečná podoba, která z nichž jmenuji alespoň UITP, UNIFE a CEN.

Řada účastníků zasedání navštívila Prahu poprvé a podle svých slov byli příjemně překvapeni jak organi-

začí mítinku, tak i úrovní Pražské integrované dopravy. Jedinou vážnější výtkou byla špatná dostupnost turistických jízdenek jak na nádražích, tak i v hotelu a jeho okolí. To však na průběh vlastního jednání nemělo sebemenší vliv a za organizaci návštěvy Ústředních dílen a muzea MHD si naše společnost vysloužila při závěrečném zasedání dlouhý potlesk. Dík patří všem, kteří se na našem úspěchu podíleli.

**Miroslav Penc,**  
technický úsek ředitelství



## Jednání IEC v Praze

Na pozvání generálního ředitele Dopravního podniku ing. Milana Houfky, se ve dnech 20. a 21. května uskutečnilo v budově ředitelství v Sokolovské ulici jednání pracovní skupiny WG39 Mezinárodní komise pro elektrotechniku (IEC). Úkolem této skupiny je vypracovat normu s celosvětovou platností, která stanoví bezpečnostní požadavky na provoz metra bez strojvedoucích. Jejimi členy jsou odborníci ze sedmi zemí Evropské unie, a dále z USA, Kanady, Japonska, Koreje a Číny. Zástupcem České republiky je ing. Jaroslav Hauser z divize Metro. Účastníci jednání v čele s předsedou skupiny, panem Anselmem

Cote z RATP, se shodli v názoru, že pražské jednání bylo po organizační stránce zajištěno nejlépe ze všech dosud uskutečněných jedenácti jednání v různých zemích. Pracovníci ředitelství, kteří se na jeho přípravě podíleli, významně přispěli k vytváření pozitivní image našeho podniku ve světě.

**Ing. Jaroslav Hauser, divize Metro**

Generální ředitel zahajuje jednání WG39.



Členové WG39 před budovou ředitelství DP.



Řidič couváním přelévá vodu z konve do kubického válce.

Již IV. ročník soutěže v jízdě zručnosti řidičů autobusů divize Autobusy byl uspořádán ve dnech 18. a 19. května ve Vysokém Mýtě. Díky ochotě a vstřícnosti generálního ředitele Karosy, ing. Rudolfa Černého a jeho spolupracovníků, mohla soutěž probíhat v jejich objektech a na autodromu Autoklubu Karosa. Účastníky soutěže přivítalo Vysoké Mýto pěkným, i když nepříliš teplým počasím. Zahájení bylo v zasedací místnosti Karosy, kde přivítal účastníky generální ředitel ing. Rudolf Černý, obchodní ředitel ing. Petr Rusek a dopravní náměstek divize Autobusy Václav Jelínek.



Slalomová dráha.

## Soutěž v jízdě zručnosti tentokrát pod taktovkou klíčovských

Program soutěže obsahoval dvě soutěžní jízdy na různých tratích, testy ze zákona o provozu na pozemních komunikacích, besedu o konstrukci autobusů zaměřenou na nejnovější brzdové systémy autobusů (ABS) a prohlídku výrobního závodu. Soutěžilo celkem 27 řidičů a 5 řidiček.

Napětí mezi soutěžícími, ale i ostatními účastníky vyvolávala po celou dobu otázka, zda garáž Řepy obhájí již čtvrté prvenství družstev, nebo které družstvo

ve složení Václav Podracký, Pavel Večeřa a Petr Jelínek. Na druhém místě se umístilo družstvo z garáže Kačerov a třetí místo získalo družstvo č. 1 z garáže Řepy. Řidiči z Klíčova se letos představili jako silný a vyrovnaný kolektiv. V první desítce se ze dvou tříčlenných družstev umístilo pět soutěžících, a to na 4., 6., 7., 8. a 10. místě. Členové klíčovského družstva č. 2 obsadili v jednotlivcích 7., 8. a 24. místo. Kapitánka řidičů Eliška Bulková a Jiří Kopecký, vedoucí řízení dopravy, byli nadšeni. Jistě udělali po návratu radost i řediteli garáže ing. Václavu Novotnému. Ceny vítězům předávali zástupci Karosy a ing. Jiří Pařízek, zastupující funkci ředitele divize Autobusy. Vítězné družstvo získalo putovní pohár ředitele divize a členové družstva obdrželi malé kopie tohoto poháru. Podle umístění byly jednotlivcům předány od Karosy věcné ceny, nejlepší řidička a řidič obdrželi mimo jiné broušené sklo. Všichni soutěžící obdrželi také upomínkové předměty.

V době zpracovávání výsledků proběhla doplňková soutěž o zajímavou věcnou cenu. Hodnoceno bylo zastavení nad středem terče. Soutěže se mohli zúčastnit všichni přítomní. Z 51 soutěžících byl nejúspěšnější řidič Antonín Šimek z Hostivaře, který zastavil 5 cm od středu terče.

Soutěž proběhla i přes některé drobné problémy dobře a většina účastníků byla jistě spokojena. Je nutné poděkovat organizačnímu výboru divize Autobusy, který celou akci připravoval ve spolupráci s panem Milanem Labou z Karosy. Dále pak jeho kolegům, kteří po oba dny svědomitě vykonávali funkci traťových roz-

hodčích. Děk patří i kapitánům družstev a rozhodčím z řad zaměstnanců divize Autobusy.

**Stanislav Tvrďý, tajemník organizačního výboru**  
Foto: divize Autobusy



Řidič projíždí obloukem mezi čtyřmi sudy.

přeruší jejich suverenitu. Oproti minulým ročníkům čekalo na soutěžící malé překvapení v soutěžních jízdách, které se jezdily na dvou rozdílných tratích s jinak uspořádanými a novými překážkami.

Pro uklidnění a načerpání dalšího elánu do druhého soutěžního dne byl tentokrát zajištěn pro účastníky soutěže na večer program se sportovním vyžitím. Ve Vysokém Mýtě, v objektu bývalého hotelu, se při večeri rušně diskutovalo, hrál bowling, squash, stolní tenis a házely šipky. Večer byl dobrým rozptýlením i relaxací po prvním soutěžním dnu.

Jak soutěžící plnili jednotlivé disciplíny, začalo se schylovat k překvapení. Loňským vítězem se příliš nedařilo. Pouze loňská vítězka řidiček Hana Forejtová z Klíčova se držela na čele závodního pole řidiček a v souboji s kolegyní Vladimírou Plíškovou ze stejné garáže zvítězila. Třetí místo získala paní Helena Lisová z DOZ Hostivař. V soutěži jednotlivců řidičů zvítězil Jiří Pazourek z garáže Řepy (jako v roce 2002) před Vladimírem Koukalem a Karlem Valentou z Kačerova. Přesto, že řidič z Řep získal prvenství v jednotlivcích, nestačilo to na vítězství jejich družstva. Poprvé se radovali z vítězství družstev řidiči Klíčova z družstva č. 1

Odhad výšky autobusu. Řidiči si nechávají nastavit výšku pro průjezd a musí střechou odklopit bílou zábranu.



Nejlepší řidičky dvoudenního klání.

Nejlepší řidiči v individuální soutěži.





Jediný možný přístup určený pro veřejnost je ze strany nedávno postaveného památníku, jako vzpomínky na politické vězně, kteří v tomto lomu v padesátých letech pracovali. Od té doby se lomu také říká Trestanecký.



Na rozdíl od lomu Velká Amerika je lom bez horolezeckého vybavení zcela nepřístupný. Pro výcvik je toto místo jedinečné. Členité kolmé stěny, velká hloubka, vodorovné a svislé štoly, zatopená místa. Celý výcvik měl na starosti profesionální lezecký instruktor Ludvík Čechatka.



Hlavní zásada při cvičení je maximální bezpečnost. Ve dvojici se kontroluje výstroj a výstroj před započítáním nácvičku přesunu nad propastí (lanový traverz). Všechno je jistě minimálně dvakrát, dvě lana, dvě kladky a ještě karabina přes obě lana. Při ostré akci toto dublování není.

Přesun nad propastí není fyzicky náročný. Slouží k nácvičku sebevědomí a vytváření důvěry v horolezeckou techniku. V případě přepravy zraněné osoby chybí ještě tažné lano s nosítky.



Posledních pár metrů se musí ručkovat pozadu jako lenochod. Dobře je vidět zajištění záchranáře na laně.

## Těžko na cvičišti, lehký na bojišti.

Vojenské rčení ruského maršála má svoje opodstatnění i při výcviku záchranářů. Zejména když jde o přípravu zvládnutí mimořádných situací ve velkých hloubkách nebo výškách.

Čím těžší podmínky výcviku, tím je větší předpoklad zvládnutí situací, kdy jde o životy zachraňovaných a v některých případech i záchranářů. Záchranář musí mít do ostré akce vysokou psychickou a fyzickou odolnost. Proto lezecká skupina Hasičského záchranného sboru Metra, která má 18 členů, nacvičovala evakuaci a záchranu osob. Cvičení se uskutečnilo v prostoru lomu Mexico. Toto dvoudenní cvičení bylo pro všechny členy lezecké skupiny povinné. Letos se uskutečnilo ve dnech 1. a 2. června nedaleko známějšího lomu Velká Amerika. Atmosféru takového cvičení za deštivého půldne vám přibližujeme na několika fotografiích.

Hasiče-lezce fotil ing. Viktor Baier



Výraz tváře dává tušit určité uspokojení a úlevu. Na druhé straně lana byl někdy jiný obrázek. Nesetkal jsem se ale s tím, že by se zkušenější kolega vyvyšoval nad méně zkušeného. Naopak, nechyběla slova povzbuzení ve chvílích obav a srdečné blahopřání po překonání propasti.

Hasiči – lezci mají moderní výbavu. Naposled se kontroluje výstroj a výstroj před spuštěním do stěny. V takovém terénu není místo na podcenění a frajerství. Chyba se udělá jenom jednou. Další možnost již nedostanete, šance přežít pád je zde minimální.





Nejhorší je udělat ten první krok do stěny, pak již největší nervozita opadne. V tomto místě lezec stěnu slézá.



Na rozdíl od lanového traverzu vytyčená trasa ve skalní stěně byla extrémně fyzicky náročná. Měla tvar obrovského písmene O, včetně traverzů s nutností se v jistících bodech přepínat. Mokrá stěna celou trasu ještě více ztěžovala. Při podrobnějším pohledu je vidět při výcviku ve skalní stěně šest hasičů-lezců.

## Nabídka letní rekreace

### Rekreační středisko Dopraváček v Nuzicích

Podnikový výbor odborové organizace divize Autobusy nabízí všem zaměstnancům a jejich rodinným příslušníkům možnost rekreace, po skončení dvou turnusů dětského tábora, ve zrekonstruovaném rekreačním středisku „Dopraváček“ v Nuzicích.

Rekreační středisko se nachází v krásné krajině Jižních Čech mezi městy Bechyní a Týnem nad Vltavou na břehu řeky Lužnice a je obklopeno lesy. Vhodné podmínky pro rybáře a houbaře. Dále okolní krajina nabízí zajímavé výlety.

Ubytování je ve čtyřlůžkových chatičkách, které mají malou verandu. Sociální zařízení je vybaveno tekoucí teplou a studenou vodou. Možnost využít společenského srubu s krbem, zapůjčení sportovních věcí a lodí (kánoí).

Stravování je zajišťováno formou plné penze nebo polopenze ve vlastní kuchyni.

Středisko nabízí možnost rekreace **od 15. srpna do 30. září!**

**Ceny jsou uvedeny za osobu a den!**

	dospělí	děti do 10 let
<b>plná penze</b>		
Zaměstnanci DP	250 Kč	210 Kč
ostatní rekreanti	400 Kč	340 Kč
<b>polopenze</b>		
Zaměstnanci DP	190 Kč	160 Kč
ostatní rekreanti	340 Kč	290 Kč

**Informace a přihlášky přijímá podnikový výbor odborové organizace divize Autobusy na telefonních číslech 296 133 004 a 296 133 008, fax 296 134 699, e-mail: cadaj@a.dpp.cz.**

-red-

Foto: divize Autobusy



## Obnova letního dětského tábora Dopraváček

Populární Dopraváček se nalézá na břehu řeky Lužnice u obce Nuzice v katastrálním území Týn nad Vltavou. A tak srpnová povodeň roku 2002 se bohužel nevyhnula ani jemu. Voda zaplavila areál do výše 1,5 metru. Poškození budov bylo značné, v areálu zůstala silná vrstva bahna a naplavenin. Několik staveb úplně zmizelo, několik se naklonilo a posléze zřítilo. Na podzim roku 2002 to vypadalo s Dopraváčkembledě...

Naštěstí události nabraly jiný směr, vedení Dopravního podniku v roce 2003 rozhodlo o obnově zařízení tábora. Zařadilo stavbu do plánu investic a realizací pověřilo odbor staveb ředitelství. První částečné opravy tábora provedla divize Autobusy. Pro realizaci obnovy byla využita výjimka ze stavebního řádu pro stavby poškozené povodní, která povolila zahájení prací pouze oznámením stavebnímu úřadu.

Ve spolupráci s provozovatelem, divizí Autobusy, a uživatelem, odborovou organizací divize Autobusy, byla v první polovině roku 2003 zpracována projektová dokumentace obnovy tábora. Zhotovitelem se na základě výběrového řízení stala firma Genel Invest s. r. o., Praha. Stavba byla zahájena v říjnu 2003 a dokončena v květnu letošního roku.

Některé stavby poničené povodní musely být úplně zlikvidovány, všechny zbylé části staveb byly vyčištěny a chemicky ošetřeny. Na všech objektech je nová střešní krytina, vyměněny jsou poškozené dveře a okna. Nově je vystavěn objekt kuchyně včetně zázemí, objekt čistého skladu a objekt WC. Zděné objekty umýváren mají nové omítky, dlažby, obklady a zařizovací předměty. Na jednoduchých dřevěných srubových stavbách byly vyměněny poškozené části opláštění a nosných kon-

strukcí, vše bylo natřeno. Z ubytovacích dřevěných chat muselo být odstraněno opláštění a podlahová krytina. Nové stěny z moderních dřevěných velkotřískových desek jsou zatepleny, podlahy jsou pokryty PVC. Nová je elektroinstalace a rozvod vody.

Koncem května 2004 byla dodána nová technologie do kuchyně odpovídající současným požadavkům stravování. V červnu se dokončí úprava okolního terénu. Divize Autobusy vybavuje tábor provozními potřebami (nábytek, nádobí a podobně).

Kvalita a využitelnost areálu je v současnosti na vyšší úrovni i při dodržení podmínky zachování původního rozsahu rekreačního zařízení a při použití běžných standardních materiálů. Lze si jen přát, aby „zabydlení“ rychle proběhlo a konečně začalo léto...

Odbor staveb ředitelství



## Letní dětský tábor v Nuzicích

Podnikový výbor odborové organizace divize Autobusy nabízí pro děti ve věku od 7 do 15 let letní rekreaci, opět v nově zrekonstruovaném letním dětském táboře **Dopraváček** v rekreačním středisku v Nuzicích. Středisko se nachází v překrásné jihočeské krajině, mezi Bechyní a Týnem nad Vltavou, na břehu řeky Lužnice, obklopené lesy.

Letní tábor Dopraváček nabízí 24 čtyřlůžkových chatiček a 26 stanů s podsadou. Pro rekreační využití jsou k dispozici dětem lodě a další sportovní potřeby.

Strava je pro děti zajišťována pětkrát denně (včetně svačiny). O děti se starají zkušené vedoucí, včetně lékaře.

**Poslední volná místa jsou ve II. turnusu od 24. července do 14. srpna (21 dní).**

Odjezdy a příjezdy autobusů na jednotlivé turnusy

budou upřesněny v pokynech pro rodiče při vydání poukazu.

Cena poukazu je 4 950 Kč a zahrnuje ubytování, 5x denně stravování, dopravu a pojištění.

**Informace a přihlášky přijímá podnikový výbor odborové organizace divize Autobusy na telefonních číslech 296 133 004 a 296 133 008, fax 296 134 699, e-mail: cadaj@a.dpp.cz.**

-red-



Foto: divize Autobusy

## Tramvaje na severu Německa 100 let elektrické tramvaje v Rostocku



Steintor a tramvajové vlaky G 4 s vlekem na linkách č. 11 a 12. Sóló vůz typu Gotha při jízdě na hlavní nádraží.  
Foto: Jan Kokta

Rostock – jeden z nejdůležitějších námořních přístavů Spolkové republiky Německo leží ve spolkové zemi Meklenbursko a mnoho našich ho zná z doby letní dovolené u Baltu v dobách předlistopadových.

Pojďme se nyní podívat na historii tamních elektrických tramvajů, patří k nejzajímavějším v zemi našich severozápadních sousedů.

Když se město rozrostlo a na sklonku 19. století, v roce 1881, mělo 38 tisíc obyvatel, rozhodla městská rada o zřízení tramvajové dopravy formou koňky. Na první jízdě koněspřežné tramvaje obyvatelé města nečekali dlouho. Již 16. října 1881 se v ulicích objevily tři linky, které začaly psát historii městské hromadné dopravy v Rostocku.

Vozům taženým koňmi patřila na severu Německa dvě desetiletí. Střídání pohonu tramvajů nastalo 22. května 1904, kdy společnost Mecklenburgische Strassen-Eisenbahn-AG nahradila dvě linky od nádraží do severozápadní a jihozápadní části elektrickou tramvají od firmy AEG. V prvních letech byly tramvajové linky označovány barevně, k přečíslování došlo v roce 1911. V té době se tramvaj dostávala i do dalších čtvrtí přístavního města.

Následující desetiletí byla k rostockým tramvajím skoupá, stále jezdily na tratích z počátku dvacátého století. Změna nastala až v padesátých letech, v dobách Německé demokratické republiky. V letech 1951 až 1956 dosáhla tramvajová doprava v Rostocku svého vrcholu. V ulicích jezdilo šest linek spojujících všechny důležité části města a není přehnané tvrzení, že tramvaje byly páteří městské hromadné dopravy.

Čas nelze zastavit. Bohužel, stále více se začal projevovat na stavu vozového parku, ale také na komunikacích, které tramvajové vozy využívaly. Následoval logický krok, postupné rušení tramvajové dopravy především v původním starém městě, kudy

jezdily linky č. 3 a 4. Tramvajový svršek byl v tomto místě v kritickém stavu.

Jako první zazvonil umíráček 21. dubna 1956 nad nejkratší linkou č. 3. V úseku Steintor – Weisses Kreuz, v délce 2 km, byla nahrazena autobusy. Další rušení na sebe nechalo čekat více než jedenáct let. V listopadu 1967 byla zrušena linka č. 1, jezdící jako posila „jedenáctky“. V říjnu 1971 „jedničku“ následovala „dvojka“, tehdy posila „dvanáctky“.

Posledním černým dnem v rostocké tramvajové historii byl 24. březen 1974, kdy dojezdila i linka č. 4 mezi Steintorem, Dierkowem a Gehlsdorfem, místem v severní části města se starým přístavem na řece Warnow. Posledně jmenovaná trať byla v provozu od roku 1948 a do svého zrušení byla stále jednokolejná se čtveřicí výhyben. I zde převzaly vládu autobusy.

V rostockých ulicích tak v polovině sedmdesátých let minulého století zůstaly pouze dvě linky, č. 11 a 12. Úsek Hauptbahnhof – Steintor – Lange str. – Doberaner měly obě linky společný. Ze zastávky Doberaner pokračovala „jedenáctka“ na jihozápad kolem zoo ke hřbitovu, zatímco „dvanáctka“ uháněla na severozápad do průmyslové oblasti Marienehe. Na zmiňovaných linkách dosluhovaly zbylé elektrické vozy, z nichž ty nejnovější měly letopočet vzniku 1961. Jednalo se o kloubové vozy G 4 z Gothy.

Nejen laický pohled svědčil o tom, že dny rostockých tramvajů jsou sečteny, ale v roce 1973 se přece jen začalo blýskat na lepší časy. Nejprve bylo rozhodnuto, aby netradiční rozchod 1440 mm byl změněn na „klasický“ 1435 mm a dále se začalo uvažovat o nasazení českých tramvajů Tatra ze stejnojmenné smíchovské továrny. Bohužel zásilka z Prahy nepřicházela, a tak východoněmecké podniky dodaly své nejnovější motorové vozy, ale nad tramvajemi z Rostocku se opět začala stahovat temná mračna...

Koncem sedmdesátých let, doslova v „hodině dvanácté“, nastal zlom ve prospěch tramvajů. Příkladem šlo hlavní město Meklenburska Schwerin, kde se z téměř odespaného tramvajového provozu rozvinula nová síť.

V současnosti opět jezdí rostocké tramvaje v Dierkowě, v nové obytné části na severu města. Prodloužena byla trať z průmyslové zóny do sídliště Evershagen, a tím je síť v přístavním městě nejdelší od padesátých let minulého století.

V současné době provozují MHD v Rostocku (tramvaje a autobusy) společnost Rostocker Strassenbahn AG a jednu trať rychlodráhy (S-Bahn) Německé dráhy.

**Jan Dvořák (redakčně upraveno)**

Vozovna na Hamburger Strasse byla postavena v roce 1956 pro 32 třívozových souprav. Takto vypadala v létě roku 1972.  
Foto: Jan Dvořák



## Tramvaje ve Schwerinu

Rostock mnoho našich zná, zatímco hlavní město spolkové země Meklenbursko, Schwerin, zůstává trochu v pozadí. Schwerin je v současnosti druhým největším městem spolkové země se 125 tisíci obyvateli. I ve Schwerinu prošla tramvajová doprava mnoha zajímavými peripetemi.

Dějiny Schwerinu jsou bohaté a sahají až na začátek 11. století. Ve dvanáctém století na jeho místě bylo největší německé město východně od Labe. V následujících obdobích se jednalo o místo, kde se střetávala slovanská a germánská kultura. Dnešní vzhled Schwerinu, města jezer a lesů, se datuje z 19. století.

Stejně jako v Rostocku má schwerinská koňka datum založení v roce 1881, ale její historie je pouze čtyřletá. Pro potíže s financováním byl provoz koněspřežné tramvaje zastaven 15. prosince 1885. Vozy a koně byli převedeni do Rostocku, koleje sнесeny. Schwerin si tak na další městskou kolejovou dopravu musel počkat 23 let.

Am Schelfmarkt 1969. Vůz č. 4 na lince č. 2 při jedné z posledních jízd na této trati. 18. září 1969 byl na této trati ukončen tramvajový provoz.



Ve Schwerinu a jeho bezprostřední blízkosti jsou desítky jezer a menších vodních ploch. Na snímku je zachycena schwerinská perla, zámek, nacházející se na ostrově mezi Schweriner See a Burgsee. Před zámkem (vlevo) je Meklenburské státní divadlo.

V roce 1907 se začalo s výstavbou tratě elektrické tramvaje o rozchodu 1435 mm. 15. listopadu následujícího roku se uskutečnila první zkušební jízda. Začátek prosince znamenal ostrý start tramvajového provozu. Během dvaceti dní se městem rozjely tři linky a občané byli s novým dopravním prostředkem nadmíru spokojeni. Za 10 feníků mohli cestovat moderním a pohodlným dopravním prostředkem. Šest let do začátku I. světové války znamenalo pro Schwerin další rozvoj tramvajové do-

pravy a vznik nových tratí. To mělo za následek také časté změny linkového vedení. Pouze trasa linky č. 3, od května 1936 přečíslovaná na „jedničku“, byla stabilní. Ze Sachsenbergu na severu jste vždy dojeli do Zippendorfu, přímo na pláž Schweriner See na jihu města.

Další významné změny nastaly ve schwerinské tramvajové dopravě až v roce 1969. Dosavadní tramvajová linka č. 2 byla zrušena a nově se objevila na trati mezi dvojicí sídlišť, Lankow na severozápadě a Grosser Dreesch na jihovýchodě. Jednička si stále držela svoji trasu, jen konečná Sachsenberg na severu dostala době poplatné jméno, Klement – Gottwald – Werk.

Přelom šedesátých a sedmdesátých let nebyl pro schwerinské dopravy jedno- duchý. Nutně potřebovali nové kolejové dopravní prostředky vyhovující vzhledově a energeticky potřebám rostoucího města. Schwerin měl štěstí a na nové vozy nemusel dlouho čekat jako jiná města bývalého NDR.

Od roku 1973 se v ulicích města objevovaly české tramvaje T3D a B3D, které ve trojicích (dva motorové vozy a jeden vlečný) jezdily na sídlištní „dvojce“. Ani přisun nových vozů neznamenal vyřešení problémů. Již v roce 1977 byla zrušena trať z centra na pláž v Zippendorfu.

Osmdesátá léta přinesla velké oživení schwerinského tramvajového provozu. Byla vybudována vysokorychlostní trať přes jižní průmyslovou zónu do nové čtvrti Neu Pampow. Společně s tratí byla dána do provozu i vozovna pro necelou stovku tramvajů z ČKD Tatra Smíchov.

O tramvajovou současnost se ve Schwerinu stará N VS Nahverkehr Schwerin GmbH a v provozu je pět linek č. 1, 2, 3, 4, 4A. Konečná na severu města už opět změnila název, ale tentokrát za prozaický, Nordstadt.

Jan Dvořák (zkráceno a redakčně upraveno) Foto: sbírka autora

## Netypická exkurze aneb Byli jsme ve věznici

Myslím si, že není moc lidí, kteří – ač neodsouze- ni, mají tu možnost seznámit se s vězeňskou realitou. Žákům třídy A2A se naskytla příležitost – díky tiskové mluvčí Vazební věznice na Pankráci – se do věznice podívat. S určitými rozpaky jsme vcházeli a určitě realitou poučení rádi z věznice vyšli.

Pankrácká věznice byla postavena za 4 roky a první vězni zde byli umístěni již v roce 1889. Z její ponorosti je zřejmé, že od té doby nenastalo mnoho změn. Věz- nice na dobu, ve které vznikla, byla moderní stavbou. Měla centrální vytápění, plynové osvětlení s vlastní plynárnou, koupelny, učebny, tělocvičnu, 6 vycházko- vých dvorů, římskokatolický kostel, evangelickou kapli a modlitebnu pro věřící izraelské. Součástí byla a je dodnes nemocnice pro pacienty z řad vězňů.



Mezníkem v historii věznice bylo období okupace. V dubnu 1943 říšský ministr spravedlnosti zde nechal zřídit popravčí místnost, tzv. „sekyárnu“. Kat Weiss do 26. dubna 1945 zde připravil o život 1 087 lidí. Neblahou rolí sehrála věznice i v padesátých letech, v pankrácké věznici bylo vězněno a popraveno mnoho politických vězňů.

V současné době Vazební věznice zajišťuje výkon vazby obviněných mužů a částečně výkon trestu odnětí svobody mužů ve věznici s dohledem, dozorem a ostrahou. Celková kapacita činí 1 076 míst, normovaná kapacita je však přeplněna na 135 procent.

Přestože zde odsouzení mají slušné podmínky, zdaleka to není to, co občas vidáme v televizi, či časopisech a je nazýváno „fešácký kriminál“. Cela je místnost s pancéřovými dveřmi, betonovou podlahou, malým zamřížovaným okénkem, v rohu místnosti se záchodem. Vybavení tvoří postel s houní, stolec, židle. Na chodbách systém mříží, které když za vámi zapadnou a čekáte na otevření mříží následujících – je to o depresi.

Budíček v 5 ráno, večerka v 9 večer. Hodinová procházka v koridoru, jednou za 2 až 3 týdny hřiště... Návštěva takové zařízení by měla být povinná. Snad

## ŠKOLNÍ STŘÍPKY

i jako součást prevence a právního vědomí. Bylo nám umožněno mluvit i s dvěma muži – svým věkem byli blízko mladistvým. Na jejich vyprávění určitě zúčastně- ní žáci hned tak nezapomenou stejně jako na samotnou návštěvu věznice.

### Školní rok ve finále

V době, kdy bude distribuováno toto číslo DP- KONTAKTU, žáci všech typů škol budou již mít stresy, které nese konec školního roku, za sebou. Budou na prázdninách. Prázdniny ale začaly již v červnu, a to všem, kteří končili svá studia maturitou.

Na naší škole odmaturovali žáci průmyslové školy, nástavbové studia – denního i dálkového a žáci dvou studijních oborů. „Dálkařů“ se pochopitelně prázdniny netýkají, ale ukončení studia je i pro pro ně úlevou. Skončila jim tříletá školní povinnost, která je při všech pracovních i rodinných nárocích jistě vyčerpávající. Maturity měly velmi dobrou úroveň, což dokazují do- sažené výsledky maturantů. Řada těch, kteří prospěli s vyznamenáním, je opravdu dlouhá. Kdo tedy byli ti, kteří se připravili nejlépe?

**Průmyslová škola** – s vyznamenáním prospěli: Josef Buřil, Matyáš Horák, Jakub Chour, Jakub Kábrt, Jan Kapitán, Miroslav Kolínský, Martin Beneš, Petra Cmíralová, Lenka Drštáková, David Kincl, Dana Slepíčková, František Fiala, Petr Janda, Aleš Zrak, Ondřej Levý, Petr Pasek, Ondřej Spilka a Jan Šefl.

**SOU – čtyřletý studijní obor** –mechanik silnoprou- dých zařízení: Jan Hanuš, Zdeněk Kymr, Josef Mík a Pe- tr Šrámek. – mechanik elektronik: Roman Hrdlička.

**Nástavbové studium denní:** Josef Richter, Tomáš Kovanda, Jiří Rohlena, Oldřich Simon, Tomáš Otmar, František Sýkora, Jan Kadlec, Tomáš Ulman, Marek Bartoš, Miloslav Čech, Michal Klimáček, Václav Krupil, Štěpán Kutina, Zuzana Plánovská, Lucie Široká, Žaneta Vágnerová a Martina Veselá.

**Nástavbové studium dálkové:** Petr Brynda, René Novotný, Radek Patka, Michal Rudolf, Ladislav Šterba, Pavel Válek, Petr Vepřek, Jaroslav Martínek, Roman Br- dek, Jiří Vůjtek, Stanislav Vojtěchovský, Jan Krampera, Petr Kratochvíl, Tomáš Landík, Jiří Lankáš, Martin Lom a Vlastimil Řepa.

Gratulujeme a přejeme všem, aby se poctivý přístup ke studiu a dobré výsledky zúročily i v praxi.

### Končí první ročník školy liniového managementu

Řídící pracovník na postu mistra zastává v procesu

řízení jednu z klíčových úloh. Tradiční direktivní pojetí funkce mistra je nahrazováno manažerským pojetím. Řídící pracovník musí umět své podřízené vést, moti- vovat ke kvalitnímu odvádění práce, správně ohodnotit jejich výkony. S tím souvisí i mistrovo vědomí právních a ekonomických souvislostí, rozvoj sociální komunika- ce a upevňující se loajalita k firmě.

Prvního ročníku se zúčastnilo 40 vybraných za- městnanců. Z divize Metro 12 zaměstnanců, z divize Elektrické dráhy 14 zaměstnanců, z divize Autobusy 12 zaměstnanců a ze SPŠD, SOU a U, a.s. 2 zaměstnanci. Program zahrnoval tři základní okruhy.

Za prvé okruh vlastních odborných znalostí z ob- lasti psychologie a sociologie a organizace řízení, na- mátkou uvedeme názvy několika výukových celků: Komunikace jako hlavní pracovní nástroj, osobnost člověka v organizaci, status a role liniového manage- mentu, sestavení pracovního týmu, motivace a hodno- cení pracovníků, poznání druhých lidí, řešení konfliktů, pracovní výkon a zatížení pracovníků. Ve výuce byl kladen velký důraz na získání základních informací z jednotlivých kapitol a důraz na vlastní práci účast- níků studia.

Za druhé okruh otázek, které se přímo týkají chodu Dopravního podniku: Rozvoj dopravy a dopravních prostředků MHD v dalším období, rozvoj dopravní obslužnosti v hl. m. Praze v návaznosti na integrovanou dopravu, ekonomika podniku, systém řízení jakosti v podniku, firemní kultura i kvalita poskytovaných služeb v Dopravním podniku.

Na tyto otázky se se zvýšeným zájmem zaměřili i účastníci školy liniového managementu. Informace o fungování podniku z úst vedoucích pracovníků vr- cholového managementu se rozrostly v bohatou dis- kusi a účastníci tuto možnost setkání přijali více než kladně.

Kladně též byl přijat den divizí, kdy jednotlivé divi- ze se spolupodílely podle svých specifik na obsahovém zaměření seminářů.

Ve třetím okruhu se účastníci seznámili s vybraný- mi tématy ze zákoníku práce a souvisejícími předpisy, bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, moderní logis- tiky v podniku a trestněprávní odpovědnosti vedoucích pracovníků. Tato témata přednášeli lektori externí, od- borníci z ministerstev, odborných organizací, vrchního soudu v Praze a další odborníci.

Účastníci studia v měsíci červnu končí závěrečný- mi zkouškami. Ty se skládají jednak z ústní zkoušky, kdy jmenovaní odpovídají na jednu ze 46 otázek, které si vytáhnou a z obhajoby závěrečné práce před komisí složenou ze zástupců pořádatelů organizace, zástupců divizí, zkušební komisaře a za předsednictví perso- nálního ředitele Dopravního podniku. -sou-

# KULTURNÍ TIPY NA ČERVENEC

A je před námi zase období prázdnin a dovolených, takže i v kulturních tipech se vypravíme místy za hranice Prahy (a možná i všedních dnů). Pokusíme se podívat na to, jaké větší akce si na nás v oblasti filmu, divadla a hudby pořadatelé připravili na červenec.

## FILM

Namísto pravidelného výběru z filmových premiér si na tomto místě připomeneme, že 39. ročník **Mezinárodního filmového festivalu Karlovy Vary** proběhne letos ve dnech 2. až 10. července. A na co se můžeme

těšit? Kromě soutěžní přehlídky, v níž českou kinematografii zastupuje film Marka Najbrta *Mistři*, na nepřeborné množství dalších filmů rozdělených do několika sekcí. Pojďme si některé z nich v krátkosti představit. Snímky spíše experimentální, a to jak po stránce formální tak i obsahové, nabídnou sekce nazvaná *Jiný pohled*, *Horizonty* představí filmy, kterým se dostalo ocenění v soutěžích jiných mezinárodních filmových festivalů (Cannes, Berlín, Benátky



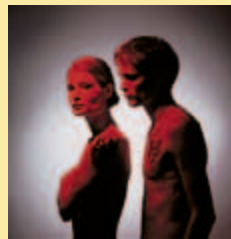
a podobně). Již po jedenácté se otevře také Fórum nezávislých, tedy přehlídka toho zajímavějšího z produkce světových nezávislých tvůrců (mj. Jim Jarmusch, Albert Maysles a další). Tohoto tématu se drží nakonec i retrospektivní Pocta Johnu Cassavetesovi, jednomu z významných průkopníků amerického nezávislého filmu, s nímž mimo jiné spolupracoval i herec Peter Falk. Současná spojení hudby a filmu se pokouší mapovat sekce nazvaná *2004: Hudební odyssea*. No a zapomenout nemůžeme ani další z retrospektivních ohlédnutí, a sice Poctu Sergio Leonemu (mj. režisérovi „klasiky“ Tenkrát na západě).

Více na [www.mffkv.cz](http://www.mffkv.cz)

## DIVADLO

K létu už tradičně patří divadelní vystoupení v prostorách Nejvyššího purkrabství Pražského hradu v rámci **Letních Shakespeareovských slavností**. Letos je pro diváky připravena jako premiérové představení inscenace *Romeo a Julie* pod režijním vedením Martina Huby. Hubovo nastudování *Romea a Julie* slibuje roztančené, energické představení s baletními scénami a neokoukanými hlavními představiteli. Ty obklopi herci, které režisér často vtipoval z předchozí úspěšné spolupráce. V obsazení *Romea a Julie* tak figuruje například Emília Vášáryová, Bohumil Kiepl, David Suchařípa, Jan Vlasák nebo Marek Vašut. Obsazení ústředního mileneckého páru předcházeli velký kurz v Praze a Bratislavě, na který se přihlásilo přes dvě stě adeptů. Roli Julie nakonec získala Kateřina Čapková, devatenáctiletá studentka herectví pražské Státní konzervatoře. Alternovat ji bude Zuzana Vejvodová, známá z Divadla na Fidlovačce nebo z divadelní verze muzikálu *Rebelové*. Jako *Romea* uvidíme dvaadvacetiletého Jiřího Hájka, jenž letos končí studium JAMU v Brně. Alternace *Romea* se zhostí Ladislav Hampl z Divadla na Vinohradech.

Více na [www.shakespeare.cz](http://www.shakespeare.cz)



## HUDBA

V letních dnech se i velké koncertní akce přesouvají pod širé nebe a navíc se dostává do tempa hudební festivalová sezóna. S tipy můžeme začít hned od prvních červencových dnů. Už 1. července totiž v T-Mobile Parku Kolbenova zahraje metalová legenda **Metallica**, jako předkapela by se pak měli představit **Slipknot**.

A vzhůru na festivaly! Hosty z podobného tvrdšího hudebního ranku nabídne svým návštěvníkům ve dnech 2. až 4. července **Masters Of Rock 2004** v areálu líkérky Jelínke ve Vizovicích (mají se objevit například švédští **Europe**, finské kapely **Stratovarius** a **69 Eyes**,

silná eskadra německých kapel v čele s **Helloween**, **In Extremo** a **Die Happy** se zpěvačkou Martou Jandovou a nechybí samozřejmě ani domácí skupiny nebo třeba slibované zpestření, maďarský revival **Kiss Forever Band**). Více na [www.mastersofrock.cz](http://www.mastersofrock.cz).

Ve dnech 2. až 6. července můžete také zavítat na festival **Okolo Třeboně**. V jihočeském městě se představí např. skupina **Fleret s Jarmilou Šulákovou**, **Dan Bárta & Illustratosphere**, **Mňága a Žďorp**, **Jiří Schmitzer** nebo slovenští **IMT Smile** v čele s Ivanem Táslerem. Více na [www.okolotrebone.cz](http://www.okolotrebone.cz).

Od 2. do 5. července probíhá pod patronací časopisu **Folk & Country** také již 15. ročník festivalu **Zahrada** v Náměšti na Hané (například **Čechomor**, **Robert Křesťan a Druhá tráva**, **Irena Budweiserová**, **Jan Burian**, **Hradištan**, **Iva Bittová** a **Vladimír Václavek** nebo **Jablkoň**). Bližší informace na [www.folkcountry.cz](http://www.folkcountry.cz).

Jubilejní 10. ročník hlásí českobrodský festival **Rock For People** (ve dnech 3. až 5. července 2004 můžete vidět mj. finské **Värttinä**, britské **Fun-Da-Mental**, belgické **Hooverphonic**, španělské **SKA-P**, Kanadany ve skotských sukních **The Real McKenzies** a zhruba 160 dalších kapel a interpretů). Podrobnosti na [www.rockforpeople.cz](http://www.rockforpeople.cz).

Po loňském úspěchu bude jistě zajímavý i festival **Colours Of Ostrava** ve dnech 9. až 11. července, kdy se na ostravských pódiích vystřídají mj. taková jména jako britská hvězda world music **Natacha Atlas**, další zástupci britských ostrovů **Bob Geldof & The Bobkatz** nebo **Kava Kava**, **Rachid Taha** (Alžírsko/Francie) a z domácích třeba **MIG 21**, **Monkey Business**, **Tata Bojs** nebo **Al Yaman**. Více na [www.colours.cz](http://www.colours.cz).

V pátek 23. července se znovu můžete podívat do T-Mobile Parku Kolbenova, kde se představí legendární (však už má na svém kontě přes třicet vydaných alb) kytarový kouzelník **Carlos Santana**.

Hudební červenec pak můžete zakončit třeba na **Folkových prázdninách** v Náměšti nad Oslavou, kde ve dnech 24. až 31. července účinkují například **Václav Koubek**, **Jaroslav Svěcený a Jablkoň**, **Traband**, **Karel Plíhal**, **Pavla Milcová**, **Iva Bittová**, **Jan Hrubý & Kukulín** nebo kapela ze Zaire **So Kalmery**. Podrobněji na [www.namestnosl.cz/folk](http://www.namestnosl.cz/folk). -mis-

# DOŠLO DO REDAKCE

## Cyklisté v metru

Poslední nepříjemná zkušenost z pozdního odpoledne 19. května mě nutí k zamyšlení, co dělat s neukázněnými cyklisty, kteří zneužívají benevolence dopravce.

O co jde? Ve středu jsem procházel stanicí metra Florenc na trati C a ke svému překvapení jsem viděl muže, který po výstupu ze soupravy nasedl na horské kolo a přespurtoval k výstupním eskalátorům k zastáv-

ce tramvají. Víím, že kde není žalobce, není ani soudce, přepravní kontrolory ani policisty jsem neviděl a žádát o pomoc kolegy ze stanice nemělo smysl z časových důvodů a proto, že dokazování by bylo skoro nemožné. Chci proto jen říci, že by snad bylo žádoucí, aby se nadřízené orgány znovu zabývaly otázkou, zda je únosné, aby v metru byla povolena přeprava jízdních kol.

Alibistické omezení na období mimo přepravní špičku je v reálné situaci zcela bezpředmětné, sám jsem jako SPT ve stanici Karlovo náměstí opakovaně ze sta-

nice vykazoval cyklisty v odpolední přepravní špičce. Vše se ale ukázalo jako marná snaha v okamžiku, kdy jsem náhodně nahlédl do soupravy a v prostředním voze spatřil skupinku pěti dospělých s horskými koly v družné zábavě. Pro doplnění uvádím, že se jednalo o pracovní den okolo čtvrté hodiny odpoledne. Proto navrhuji se vrátit do doby, kdy nebylo používání horských kol tak rozšířené, a jejich přepravu znovu zakázat v plném rozsahu. Protinávhr, aby pro cestující s jízdními koly byly vyhrazeny určité vlaky metra, pak považuji za podobně zcestný, jako byl návrh z doby reálného socialismu, aby cestující byli přepravováni několikamístnými vrtulníky. **Aleš Karlovský, divize Metro**

# Kolektivní jednání trpělo amatérizmem některých odborářů

ZO OS – Všeobecné odbory Metro (dále VOM) působící v Dopravním podniku, divizi Metro, šly na konci minulého roku do jednání o kolektivní smlouvě s přesvědčením, že každá z odborových organizací má předem jasno v tom, čeho chce dosáhnout. Vzhledem k tomu, že na straně odborů je 10 organizací a v souladu se zákonem musí dát jedno stanovisko k návrhům zaměstnavatele, předpokládali jsme, že každá z těchto organizací ví, že musí dojít ke kompromisům, aby bylo možné dosáhnout jednoho společného stanoviska. Žel, netušili jsme, že odboráři budou bojovat mezi sebou, aby vůbec k nějakému stanovisku došli. A, přátelé, trvalo to 6 měsíců, než se odbory dobraly společného stanoviska k návrhu kolektivní smlouvy. Ke škodě všech zaměstnanců. Jako velmi nespolehlivý a neseriózní partner se projevil jistá organizace z divize Elektrické dráhy.

Pro pochopení, ještě v poslední den jednání odborů se zaměstnavatelem (16. června) nejdříve deklarovala připravenost podepsat kolektivní smlouvu ihned, aby vzápětí se pokusila zbourat dosažené dohody požadavku na dorovnání hodinové mzdy pro řidiče tramvají na úroveň řidičů autobusů přes neexistenci dohody

odborů pro vznesení takového návrhu straně zaměstnavatele. Za takového chování se těžko dá dosáhnout odborové shody nebo podepsání kolektivní smlouvy.

Přesto, výsledkem je shoda 9 organizací se zaměstnavatelem nad textem kolektivní smlouvy a nebude-li kolektivní smlouva podepsána zmíněnou organizací do konce června 2004, nastane od 1. července stav podle zákoníku práce pro všechny zaměstnance bez dohodnutého navýšení mezd a dalších výhod plynoucích z kolektivní smlouvy (nemluvě o zrušení například pátého týdne dovolené, stravenek a podobně).

Pro připomenutí, VOM šly do kolektivního jednání mimo jiné s návrhy na:

- 6 týdnů dovolené,
- minimálně 9 % nárůstu objemu mezd,

- zachování možností poskytování půjček,
- zachování 250 Kč příplatku na bezhotovostní výplatu,
- cenu stravenky minimálně 65 Kč, respektive 70 Kč,
- nepřipustit zvýšení pracovní doby oproti stávajícímu stavu.

Při hledání kompromisů jsme s některými návrhy nenašli pochopení ani u ostatních odborů, a protože jsme dále nechtěli blokovat podpis kolektivní smlouvy, stáhli jsme některé návrhy v zájmu podepsání nové smlouvy.

Máte-li zájem o členství v této odborové organizaci, můžete kontaktovat předsedu na telefonním čísle 2226 40161. **Ing. Miloš Dubský, předseda ZV VOM**  
**Luboš Olejár, místopředseda ZV VOM**

## Technická knihovna upozorňuje

Vzhledem k tomu, že se v souvislosti se vstupem do Evropské unie množí případy kompilačních informačních pramenů, které jsou vydávány za novinky, prosíme uživatele, aby si před objednáním publikací či periodik prameny prohlédli přímo u knihkupce či vydavatele

nebo si alespoň sehnali dostatek informací a získali konkrétní představu o informační hodnotě požadovaného informačního pramenu. Ceny knih i periodik jdou neustále nahoru a je zbytečné objednávat prameny s dávnou známými údaji. Děkuji. **Dr. Marcela Stegurová**



## Důchodová problematika

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

**Jak je to vlastně nyní s důchodovým věkem? Bylo by možné zveřejnit nějakou tabulku pro výpočet důchodového věku podle poslední novely důchodového zákona?**

Podle původního důchodového zákona činil důchodový věk, pokud byl dosažen do 31. prosince 1995:

- u mužů 60 let
- u žen 53 let, pokud vychovaly alespoň 5 dětí,  
54 let, pokud vychovaly 3 nebo 4 děti,  
55 let, pokud vychovaly 2 děti,  
56 let, pokud vychovaly 1 dítě,  
57 let.

Pokud pojištěnci dosáhnou výše uvedených věkových hranic v období od 1. ledna 1996 do 31. prosince 2012, stanoví se důchodový věk tak, že ke kalendářnímu měsíci, ve kterém pojištěnec dosáhl této hranice, se přičítají u mužů 2 kalendářní měsíce a u žen 4 kalendářní měsíce za každý započatý rok z doby po 31. prosinci 1995 do dne dosažení uvedených věkových hranic (viz tabulka).

Po 31. prosinci 2012 činí důchodový věk:

- u mužů 63 let
- u žen 59 let, pokud vychovaly alespoň 5 dětí,  
60 let, pokud vychovaly 3 nebo 4 děti,  
61 let, pokud vychovaly 2 děti,  
62 let, pokud vychovaly 1 dítě,  
63 let.

**Tabulka pro stanovení důchodového věku**

rok narození před 1936	ženy (podle počtu vychovaných dětí)					
	muži	57	56	55	54	53
1936	60 + 2	57	56	55	54	53
1937	60 + 4	57	56	55	54	53
1938	60 + 6	57	56	55	54	53
1939	60 + 8	57 + 4	56	55	54	53
1940	60 + 10	57 + 8	56 + 4	55	54	53
1941	61	58	56 + 8	55 + 4	54	53
1942	61 + 2	58 + 4	57	55 + 8	54 + 4	53
1943	61 + 4	58 + 8	57 + 4	56	54 + 8	53 + 4
1944	61 + 6	59	57 + 8	56 + 4	55	53 + 8
1945	61 + 8	59 + 4	58	56 + 8	55 + 4	54
1946	61 + 10	59 + 8	58 + 4	57	55 + 8	54 + 4
1947	62	60	58 + 8	57 + 4	56	54 + 8
1948	62 + 2	60 + 4	59	57 + 8	56 + 4	55
1949	62 + 4	60 + 8	59 + 4	58	56 + 8	55 + 4
1950	62 + 6	61	59 + 8	58 + 4	57	55 + 8
1951	62 + 8	61 + 4	60	58 + 8	57 + 4	56
1952	62 + 10	61 + 8	60 + 4	59	57 + 8	56 + 4
1953	63	61 + 2	60 + 8	59 + 4	58	56 + 8
1954	63	62 + 4	61	59 + 8	58 + 4	57
1955	63	62 + 8	61 + 4	60	58 + 8	57 + 4
1956	63	63	61 + 8	60 + 4	59	57 + 8
1957	63	63	62	60 + 8	59 + 4	58
1958	63	63	62	61	59 + 8	58 + 4
1959	63	63	62	61	60	58 + 8
po 1959	63	63	62	61	60	59

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho budoucího důchodu pro rok 2004 a dále, případně i o přepočítání již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecký odbor ředitelství, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé výděly od roku 1986 do roku 2003, včetně vyloučených dob (nemoci a podobně), a celkovou dobu vašeho pojištění, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Celkovou dobu pojištění najdete na „Výpisu pojištěných dob“ od České

správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25, který byste měli obdržet na vaši adresu 1 až 2 roky před datem vzniku nároku na starobní důchod. Nemáte-li tento výpis, je třeba znát celkovou dobu pojištění od skončení povinné školní docházky, tedy před 18. rokem věku, do data žádosti o důchod. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně priznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení.

**Chcete-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecký odbor ředitelství Dopravního podniku. Najdete nás v budově Dopravního podniku, Praha 9, Sokolovská 217/42, 5. patro, číslo dveří 553, (přímo u stanice metra B – Vysočanská). Telefon 296 19 33 61, mobil 607 720 871.**

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

## Nové danění příjmů rodin s dětmi – navrhovaná úprava zákona

Vládní koalice se dohodla na novele zákona o daních z příjmů. Tato novela by měla po schválení platit od roku 2005 a obsahuje významné opatření pro podporu rodin s dětmi. O co půjde?

Jedná se o následující dvě opatření:

- Zavedení **společného zdanění manželů** za předpokladu, že s nimi v domácnosti žije alespoň jedno dítě. Půjde o první nástroj, který manželům pomůže posoudit, zda je pro ně výhodné využít možnosti společného zdanění. Přínosné bude toto opatření zejména v případech rodin s výrazně rozdílnými příjmy manželů, například při péči jednoho z rodičů o malé dítě.

- Zavedení **daňového bonusu na děti jako slevy z vypočtené daně** místo dosavadní nezdanitelné částky základu daně. Navrhuje se nahradit dosavadní roční nezdanitelnou částku na vyživované dítě ve výši 25 560 Kč slevou na dani ve výši 6 000 Kč. Sleva na dani znamená, že z vypočtené celkové roční daně se odečte 6 000 Kč. Odpočet půjde provést i v případě, kdy celková vykázaná daň bude nižší než odpočet. Dostane-li se poplatník do mínusu, je mu umožněn daňový bonus, což znamená, že „mínusový“ rozdíl mu bude vyplacen z celostátního daňového výnosu. A tento příjem se nebude započítávat do vlastního příjmu rodiny pro priznání státních dávek podle zákona o státní sociální podpoře. Bude mít charakter dávek na dítě.

Ministerstvo financí má na svých internetových stránkách ([www.mfcr.cz](http://www.mfcr.cz)) zveřejněnou aplikaci navrhovaného systému, který zájemcům po zadání údajů porovná dopad současné úpravy daní s připravovanou navrhovanou novou úpravou a vyčíslí eventuelní daňové úspory.

Modelové příklady vlivu společného zdanění a slevy na dani:

- Manželé berou oba minimální mzdu 6 700 Kč hrubého a mají 2 děti. Nový systém jim přinese zvýhodnění (obdrží daňový bonus) ve výši 7 155 Kč.

- Manželé berou oba průměrnou mzdu 16 000 Kč hrubého a mají 2 děti. Novým systémem ušetří 3 300 Kč. Pokud by měli 3 děti, ušetří ročně 5 460 Kč a při 4 dětech 7 635 Kč.

- Jeden z manželů má průměrnou mzdu 16 000 Kč a druhý nepracuje a mají dvě děti. V novém systému při uplatnění společného zdanění ušetří 10 035 Kč. Při třech dětech 12 195 Kč a v případě 4 dětí 14 370 Kč za rok.

- Manžel je zaměstnan a bere měsíční mzdu 25 000 Kč, manželka je na mateřské dovolené s jedním dítětem. Daňová výhoda nového postupu při uplatnění společného zdanění jim přinese úsporu 12 360 Kč ročně, bez společného zdanění 600 Kč.

- Samoživitelka s minimální mzdou 6 700 Kč a 2 dětmi **obdrží** daňový bonus 7 155 Kč.

- Samoživitelka s průměrnou mzdou 16 000 Kč a jedním dítětem ušetří ročně 1 140 Kč.

Vzhledem k tomu, že zákon není ještě schválen, nelze vyloučit jeho změny.

**Ing. Alena Vaňková, oddělení daní ředitelství**

## CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Dnešní pokračování seriálu mapujícího zajímavá místa internetového kosmu volně navazuje na červnový díl, v němž jsme vám představili některé webové adresy nabízející mapy a plány České republiky. Jak jsme avizovali již minule, tentokrát se zaměříme na internetové servery a domény, které nabízejí návštěvníkům mapy z rozličných koutů celého světa.

Čtenáři minulého dílu si jistě vzpomenou na tzv. plánovače tras, které pomáhají vybírat a vyhledávat spojení mezi obcemi a městy v České republice. Existují samozřejmě i obsáhlejší „routeplannery“, jež jsou schopny vyhledávat trasy například po celé Evropě. Máte-li zájem o tuto službu, navštivte některý z nich – třeba ten, který nabízí na adrese [www.skoda-auto.cz/routeplanner](http://www.skoda-auto.cz/routeplanner) automobilka Škoda. Tento vyhledávač vám vybere buď provozně výhodnou nebo nejkratší trasu z výchozího do cílového místa vaší cesty, přidá k tomu mapu trasy a její detailní popis. Třeba trasa Praha – Barcelona je podle plánovače dlouhá 1747 kilometrů a ujedete ji za 16 a půl hodiny. Velmi oblíbený je v Evropě routeplanner Via Michelin na adrese [www.viamichelin.com](http://www.viamichelin.com), kvalitní plánovač tras má také automobilka Toyota na svých britských stránkách [www.toyota.co.uk](http://www.toyota.co.uk).

Pokud se chystáte do zahraničí a nemáte k dispozici správnou mapu, zkuste se podívat na stránky [www.mul-timap.com](http://www.mul-timap.com). Naleznete zde mapy několika desítek zemí – především evropských – ve velmi slušných měřítcích. Ještě bohatší výběr nabízí stránky projektu MapQuest na adrese [www.mapquest.com](http://www.mapquest.com). Tady můžete listovat mapami zemí z celého světa.

Poněkud odlišnou, avšak velmi zajímavou nabídku map poskytují návštěvníkům internetová verze časopisu National Geographic v sekci MapMachine na adrese <http://mapmachine.nationalgeographic.com>. „Mapomat“ má bohatou databázi různých typů plánů a map, v níž vedle klasických topografických map najdete například mapy satelitní, historické, mapy z leteckých fotografií či demografické mapy. Stačí tu zadat jméno státu či města a můžete si ho za pár okamžiků prohlížet z různých, často nečekaných perspektiv.

Velmi speciální způsob mapování světa nabízí server WorldLIVE.cz, sídlící na eponymní adrese [www.world-live.cz](http://www.world-live.cz). Jde vlastně o velkou vstupní bránu do světa webkamer nainstalovaných po celém světě. Na serveru najdete soustředěny více než dvě tisícky těchto kamer, jež nepřetržitě snímají místa na všech kontinentech pla-

nety (skutečně na všech, je zde i devět webových kamer umístěných v Antarktidě). Je jen na vás, ze které země chcete vidět aktuální „živé“ obrázky a zda vás více zajímají města, významné stavby, pláže nebo pohoří – stačí si vybrat a sledovat.

Na závěr jedno malé překvapení, které najdete na stránkách americké výzvědné služby CIA. Jde o publikaci The World Factbook, jež obsahuje přehledné, podrobné a aktualizované údaje o všech zemích světa (údaje o České republice byly aktualizovány v polovině loňského prosince). Naleznete zde řadu detailních geografických a demografických údajů, informace o státním zřízení, předsedech jednotlivých politických stran, výsledcích voleb, průmyslu, telekomunikacích, dopravě... Důležitý je především fakt, že tyto informace najdete i o těch nejmenších světových zemičkách. Na publikaci The World Factbook vás nasměruje odkaz na hlavní stránce CIA [www.cia.gov](http://www.cia.gov) nebo můžete použít přímou adresu [www.cia.gov/cia/publications/factbook/index.html](http://www.cia.gov/cia/publications/factbook/index.html).

Na závěr se sluší poděkovat příloze Digital Hospodářských novin, která nám poskytla tipy na některé z uvedených internetových adres.

-mš-

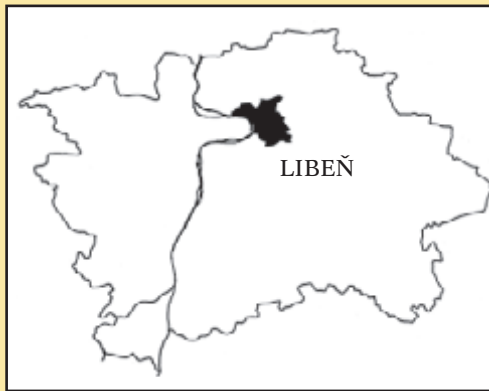


# PRAŽSKÝ DOPRAVNÍ ZEMĚPIS IV

## 1. část Libeň

Čtvrtá řada našeho seriálu Pražský dopravní zeměpis je mnohem kratší než předchozí a zahrnuje ty obce, které byly připojeny k hlavnímu městu ještě před vytvořením tzv. Velké Prahy v roce 1922. V těchto případech se již jedná o jednotlivé obce, a tak i tentokrát budeme postupovat proti běhu času. Protože se ve většině případů jedná o části Prahy s velmi bohatou minulostí správní i hospodářskou, četnými památkami a neměně dlouhou historií dopravy, budeme možná v našem popisu poněkud stručnější než tomu bylo dosud.

**Libeň** je poprvé písemně doložena v roce 1363, ale prokazatelně zde existovalo osídlení od pravěku. Pojmenování snad pochází z osobního jména L'uben či Liben, jež je odvozeno ze slova libý. Tvar L'ubeň či Libeň



s 3450 obyvateli. Nová Libeň se nacházela severněji, především podél dnešní Davídkovy ulice a také podél silnice do Kobylis (v roce 1869 100 domů s 1374 obyvateli). Třetí částí obce se staly Malé Holešovice či Holešovičky, ležící původně na vltavském břehu proti Holešovicím a později se rozrůstající směrem k Nové Libni (v roce 1869 tu bylo 26 domů pro 245 obyvatel). Konečně čtvrtou částí byla tzv. Židovská Libeň jižně od Rokytky, jejíž jádro bylo v místech nynější Koželužské ulice. (Židovské ghetto mělo už od roku 1656 vlastní samosprávu.) Kromě těchto částí existovalo na katastrálním území Libně mnoho samot, vinic a hospodářských dvorů, z nichž mnohé existují dodnes nebo alespoň v názvech zastávek městské dopravy – například Palmovka, Balabenka, Hercovka, Pelc-Tyrolka, Vychovatelna, Rokoska, Stírka, Kelerka a další.

Obec Stará Libeň měla i po svém osamostatnění ku Praze úzký vztah a zdejší známý zámek se stal letním sídlem pražských primátorů. Nejvyšším rozhodnutím z 29. září 1898 byla Stará Libeň povýšena na město, ale svého nového statusu si užila jen pouhé tři roky, protože byla zemským zákonem č. 57 z 16. dubna 1901 připojena ku Praze jako její osmá část pod názvem Libeň Stará. V roce 1923 se součástí Prahy VIII staly některé obce připojené v roce 1922: Střížkov, Kobylisy, Troja a Bohnice. V té době se užíval již jen název Libeň. Po vytvoření městských obvodů v roce 1947 nedošlo k žádné změně, nepočítáme-li úpravy katastrálních hranic v celé Praze. V roce 1949 byla Libeň rozdělena v rámci reorganizace městské správy mezi tři obvody, Prahu 7, 8 a 9. Mezi stejné obvody zůstala rozdělena i v roce 1960. Také od roku 1990 patří Libeň mezi tři samosprávné městské části: 16 ha (6 obyvatel) přísluší ku Praze 7, 587 ha (20 479 obyvatel) ku Praze 8 a 136 ha (7 471 obyvatel) je součástí městské části Praha 9.

Ačkoliv se Libeň nacházela na vltavském břehu, neměla řeka pro dopravní spojení s Prahou žádný zásadní význam. Osobní lodní doprava, která zde byla zavedena v roce 1902 do Klecan, měla výlučně rekreační charakter. Důležitou roli však Vltava hrála v nákladní dopravě a v roce 1898 byl v Libni zřízen přístav, přeměněný později na loděnici. Nesmíme ale opomenout, že pro některé části Libně, především pro Holešovičky, představovala řeka velkou komunikační překážku a dopravu do Holešovic (ale také přes ústí přístavu) zajišťovalo několik přívozů. Hlavní spojení Libně s Prahou představovaly státní silnice – dnešní ulice Zenklova, Davídkova a Sokolovská, které se spojovaly v oblasti Palmovky a vstupovaly do Prahy Poříčskou bránou (zbořena 1875).

K zásadní změně v rozvoji Libně došlo v sedmdesátých letech 19. století. V té době již na teritoriu obce existovalo několik průmyslových podniků, mezi které patřila například známá Rustonka či od roku 1871 První českomoravská továrna na stroje – základ budoucí slavné značky ČKD. K velkému rozvoji obce přispěla nepochybně železnice. Přes Libeň sice už od roku 1845 vedla nejstarší pražská parostrojní železnice, ke které se v roce 1872 přidala trať Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy a o rok později i Rakouská severozápadní dráha, zpočátku však v Libni nebylo ani na jedné trati nádraží, nepočítáme-li nádraží Vysočany, ležící v té době částečně na katastru Libně. Teprve po velkých snahách První českomoravské továrny na stroje byla v roce 1876 v blízkosti továrny zřízena nákladní stanice, která byla o tři roky později používána také pro osobní dopravu. Tato stanice dostala v roce 1923 známé pojmenování Libeň horní nádraží. Druhá stanice vznikla od 1. prosince 1877 v blízkosti Palmovky na Severozápadní dráze, jednalo se o pozdější Libeň dolní nádraží. Tím obec získala kvalitní spojení s hlavním městem.

Z významných podniků městské infrastruktury, které vznikly v Libni, si připomeňme například plynárnu, založenou v roce 1881, která byla podle původu vlastníků společností známá mezi Pražany jako Belgická plynárna, ačkoliv byla od roku 1900 v držení anglické společnosti. (Plyn se zde vyráběl až do roku 1935.) V Libni vzniklo nebývale velké množství průmyslových podniků různých odvětví, což kladlo značné nároky na zajištění dopravy jejich zaměstnanců. Není tedy divu, že si tuto obec zvolil známý elektrotechnik František Křižík ke stavbě první celoročně provozované pouliční elektrické dráhy v pražské aglomeraci. Od 19. března 1896 spojovala Balabenku s Karlínem a ještě během toho téhož roku dosáhla až ulice Na Florenci, kde končila u nádraží Státní dráhy. Zároveň byla postavena odbočka z Palmovky na Libušák, tj. na počátek Prosecké ulice. Tím Libeň získala na svoji dobu velmi kvalitní dopravní spojení s Prahou, ačkoliv šlo o jednokolejnou trať s výhybnami. Je nutné připomenout, že v souvislosti se stavbou odbočky k Libušáku byl přes Rokytku postaven a 28. září 1896 uveden do provozu první český betonový most. Křižík svůj soukromý dopravní podnik ještě rozšířil prodloužením do Vysočan (1898) a k Českomoravské strojírně (1901).

Cestovní možnosti, i když ne hromadnou dopravou, se Libeňským rozšířily od 20. dubna 1903, kdy byl dán do provozu provizorní dřevěný most spojující Libeň s Holešovicemi. Byl dlouhý 449 m a široký 7,30 m a k jeho stavbě bylo použito demontované konstrukce zrušeného mostního provizoria od Národního divadla. Provizorní Libeňský most sloužil veřejnosti čtvrt století – až do roku 1928!

V roce 1907 zakoupily Křižíkův dopravní podnik (v té době akciovou společnost) pražské Elektrické podniky a v následujících letech všechny tratě zásadním způsobem rekonstruovaly. V roce 1910 bylo postaveno prodloužení tratě od Libušáku na Vychovatelnu, čímž získala dopravní spojení i podstatná část Nové Libně. Z dalších událostí v městské hromadné dopravě je nutné vzpomenout především výstavbu moderního betonového Libeňského (původně Baxova) mostu, který nahradil provizorium z roku 1903 a byl veden přes přeložené koryto Vltavy. Fakticky se jedná o dva mosty o celkové délce 370 m, se zemní rampou mezi nimi měří celá stavba 780 m. Na rozdíl od svého předchůdce byl nový most určen i pro tramvaje. Od 29. října 1928, kdy byl uveden do provozu, však končily tramvaje ve směru od Holešovic dočasně u Voctářovy ulice. Teprve v roce

1931 bylo dokončeno libeňské předmostí až k dolnímu nádraží, což umožnilo zrušit v pravidelném provozu přejezdění tramvaj přes úroveň železniční přejezd na Palmovce, který často nepřijemně narušoval pravidelnost městské dopravy. Od té doby jezdily tramvaje od Nové i Staré Libně do centra přes Holešovice, zatímco průmyslové podniky, rozprostírající se směrem k Vysočanům, byly obsluhovány vysočanskými linkami jezdícími přes Karlín.

V roce 1928 byl současně s Libeňským mostem otevřen ještě druhý most, Trojský, který zajistil kvalitní spojení Holešoviček místo dosavadních přívozů. V roce 1929 začaly přes most jezdit na Pelc-Tyrolku autobusy linky J. V roce 1931 byly zavedeny samostatné spoje Pelc-Tyrolka – Rokoska, čímž se doprava v Holešovičkách výrazně zlepšila. Později byly místo těchto „pendlů“ zavedeny přímé spoje, takže bylo možné z této části Libně cestovat například až do Jonic. Autobusová větev linky J na Rokosku zanikla 17. ledna 1936, kdy zahájila provoz tramvajová trať z Pelc-Tyrolky na Vychovatelnu a vytvořila tak nejen nové spojení Holešoviček, ale také alternativní spojení částí Nové Libně s centrem.

Jistý lokální význam měly pro Libeň i další prvorepublikové autobusové linky, jejichž primárním úkolem byla obsluha vzdálenějších oblastí: Proseku (od roku 1931 linka O, obsluhovala současně libeňskou Kelerku) a Ďáblic (v letech 1932 – 1944 linka E do Ďáblic, obsluhující oblast Slovanů).

Po druhé světové válce zajišťovaly základní obsluhu Libně tramvaje mnoha linek, ale v letech 1952 – 1965 se zde objevily také trolejbusy (čakovičká linka č. 58 místo někdejší linky O).

Od počátku šedesátých let 20. století přes Libeň začaly opět jezdit i autobusové linky a jejich počet postupem času vzrůstal především v oblasti Holešoviček a Nové Libně. Libeňského katastru se autobusy dotkly i na dalších místech, ale většinou šlo o linky obsluhující vzdálenější části postupně rozšiřovaného města či vznikající sídliště Severního města.

Z přelomových událostí z historie libeňské dopravy nelze opomenout zrušení tramvajové dopravy v Holešovičkách, vyvolané v roce 1975 výstavbou severojižní



Foto: Petr Malík

magistrály, spojené s přestavbou mostu Barikádníků (někdejšího Trojského). Tento úsek magistrály byl uveden do provozu 28. listopadu 1980, ale mimoúrovňová křižovatka na Vychovatelně byla dokončena až koncem roku 1981. V roce 1980 byl obnoven také tramvajový provoz přes železniční přejezd na Palmovce, i když zatím jen dočasně. (Osobní doprava na zdejší železniční trati byla zrušena již v roce 1972, nákladní v roce 1984.) Prerušen byl opět v letech 1986 – 1990 při výstavbě stanice metra Palmovka.

Důležitou událostí bylo zprovoznění nového úseku metra linky B 22. listopadu 1990. Na území Libně byly předány do užívání dvě stanice, Palmovka a Českomoravská, u kterých vznikly důležité přestupní terminály MHD. Současně byla dána do provozu nová tramvajová trať Ohrada – Palmovka a Libeň dostala zcela nové, netradiční spojení.

Dodejme ještě, že na území Libně jezdí elektrické tramvaje nepřetržitě už 108 roků, tedy nejdéle ze všech částí hlavního města Prahy!

-pf, -fp-

## 2. Po – Potopní Parník Pražské Podzemky



Loňský parník se setkal s kladnou odezvou účastníků, a tak je odborovou organizací Metra připravována repríza. Všechny příznivce a kolegy zveme na další vyjízdku po Vltavě, tentokrát na plavidle o poznání větším a luxusnějším – na motorové lodi Európe.

V úterý 7. září letošního roku od 18.30 do 22.30 hodin popluje po stříbropěnné Vltavě směrem severním.

V 19.00 hodin odrazíme z přístaviště u Dvořákova nábřeží Na Františku (blíže ke Štefánikovu mostu) a pokračovat budeme převážně zrekonstruovaným řečištěm směrem k Roztokám u Prahy a zpět.

Po loňském úspěchu je v plánu pokračování country vystoupení Spřáhla. Dále se představí písničkář Zbyněk Zeman (kytara, mandolína). V průběhu večera vyhlásíme výsledky a netradiční cenou odměníme výherce soutěže – „Kolik váží metrák?!“.

Občerstvení na lodi je v přijatelných cenách, přibližně srovnatelných s loňskou plavbou.

Loděnký stojí 180 korun na osobu a je nutné si je rezervovat.

Bližší podrobnosti o organizaci akce, o programu a soutěži, o pořadatelích a spolupracovnících, jsou opět k nalezení na neformálních intranetových stránkách „Krtkůff svjet“.

-red-

## NAPSALI O NÁS

Večerník Praha (12. 6. 2004)

### Autobusy metru výjimečně nepomohly

Při kolapsu metra nebo tramvají vyjíždějí jako „první pomoc“ cestujícími čtyři městské autobusy. „Když je potřeba, stahují dispečeri další vozy z méně vytížených spojů,“ sdělila mluvčí Dopravního podniku Michaela Kuchařová. Jak dodala, nejde to však ve všech případech. Ve čtvrtek večer byla na trati B zastavena téměř na hodinu doprava, když do kolejiště ve stanici Národní třída skočil v sebevražedném úmyslu muž. Náhradní autobusy nevyjely. „V tomto případě by moc nepomohly, protože nemohly kopírovat trasu metra. Cestující přestoupili na jiný dopravní prostředek, bylo to pro ně rychlejší,“ vysvětlila Kuchařová.

MF Dnes (10. 6. 2004)

### Studenti se bojí lupičů, chtějí noční autobusy

Bojíme se v noci při cestách domů, zaveďte nám

proto noční autobusovou linku. S touto nevšední žádostí se obrátili studenti bydlící ve strahovských kolejích na společnost ROPID, která má na starosti organizaci městské dopravy v Praze a okolí. Posluchač třetího ročníku Fakulty elektrotechniky ČVUT Radek Šalomon tvrdí, že on a jeho kolegové, když se pozdě večer vrací na koleje, musí jít pěšky dost daleko, a to buď z Malovanky nebo z Kinského náměstí či z Újezdu. Tedy z nejbližších míst, kam jezdí noční tramvajové linky. „Pět mých kamarádů už tady bylo v okolí v noci přepadena, studenti už proto raději chodí ve skupinách,“ tvrdí Šalomon. Noční autobusová linka by podle Šalomona nepomohla jen studentům. „Na kolejích bydlí několik tisíc lidí, a to už je podle mne dost. Ale tady je v noci bez dopravy poměrně velká oblast. Pod Strahovem bydlí další tisíce obyvatel, kteří to mají daleko k nočním autobusům.“

Večerník Praha (9. 6. 2004)

### Bankomat v metru je past

Dopravní podnik s Českou spořitelnou nastražil ve stanici metra Náměstí Míru past na své zákazníky. Umístili bankomat do placené zóny, a tím podmínili výběr peněz platnou jízdenkou. Na toho, kdo by se chtěl ke svým financím dostat bezplatně, číhal revizor. Lidé jsou z toho zmateni. Domnívají se totiž, že bankomaty se rozmísťují na veřejných místech bez dalšího omezení. „To jsem se snažil vysvětlit revizorovi, který po mně u bankomatu vyžadoval štípnutý lístek,“ líčí svou nepříjemnou zkušenost Miroslav Uher z Prahy 2. Muž, jenž se prokázal odznakem Dopravního podniku, však byl vůči panu Uhrvi zcela nekompromisní. „Vaše řeči mě nezajímají. Případné stížnosti si vyřídíte s hlavou na podniku,“ odekl revizor. Mluvčí Dopravního podniku Michaela Kuchařová včera sdělila, že veřejnost může používat bankomat bez jízdenky. „I když je v placené zóně ohraničené na podlaže tlustou bílou čarou,“ vysvětlila. K případu s neodbytným revizorem se odmítla vyjádřit, protože jej nezná.

Vybral ing. Jan Urban

**VODOROVNĚ:** A. Sklad uhlí; články; duchovní; plevelná rostlina. – B. 1. díl tajenky; útok. – C. Stepní hlodavec; hromada slámy; jeskyně; chemické sloučeniny; člun Eskymáků. – D. Osobní zájmeno; pomluva; sokolský sraz; prací potřeba; koupací nádoba; pozdrav. – E. Ruský souhlas; africký savец; glycerid; stolní hra; ženské jméno; březno. – F. Povolak; Indián; bílé pečivo; minulý rok; jméno papouška. – G. Konec (expresivně); zbrojnoš; japonská firma; asijský jelínek; balkánský pokrm. – H. Pulz; skládací cylinder; chlapec; korálový útes; nádro; značka statampéru. – I. Iničiály běžce Zátopka; mzda; horní část stěbla; lesní bylina; šroub do dřeva; osten. – J. Perský koberec; jméno norských králů; forma; chlup na hlavě; asijský veletok. – K. Tropický strom; 2. díl tajenky. – L. Tumáte; Krokova dcera; flegmatik; výzva.

**SVISLE:** 1. Část boty. – 2. Zolův román; ohraničit. – 3. Deset gramů; druh tance; plnění (knižně). – 4. Domácky Eduard; rod; část dveří. – 5. Předložka; styl; šidit. – 6. Ostře špičatý výčnělek; Baalova družka; části vozů. – 7. Stůj; protiklad; poloha těla. – 8. Losování; peřej; placený potlesk. – 9. Značka astatu; druh borovice; Slovan (anglicky); iničiály literáta Zachara. – 10. Bílý mořský pták; silný chlup; číslovka. – 11. Způsob barvení textilu; výčep; obilnina. – 12. Starořímská bohyně úrody; pytle na ryby; milenec. – 13. SPZ Pelhřimova; umělecké dílo; herecká hvězda; slovenská předložka. – 14. Kladné elektrody; švihák (zastarale); paraziti. – 15. Trupy; náš klavírista; lyžařský výtah. – 16. Cizopasná houby; zavinění; naše metropole. – 17. Sahati; Prušák; tropický savец. – 18. Legendární vládce Kiše; lupen; možno (knižně). – 19. Kobra (zoologicky); bicykl;

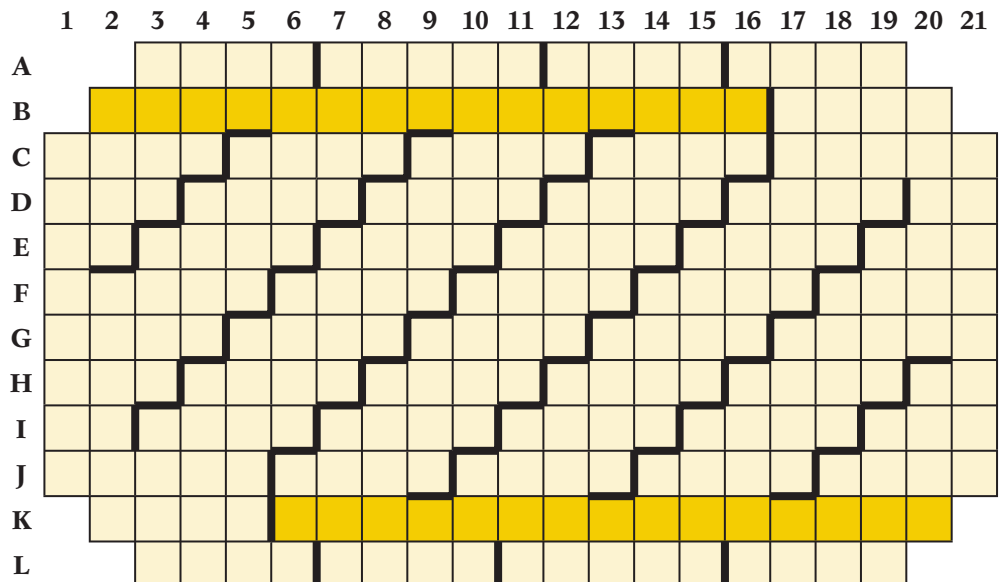
bájný švýcarský hrdina. – 20. Jihoevropský keř; lesní zvíře. – 21. Výprava pouští.

Pomůcka: Anat, Naja, stoik, Tell.

PaedDr. Josef Šach

## PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 6/2004: Nemoc přijíždí na koni a odchází obvykle pěšky.



# Rekondičně-rehabilitační centrum



Foto: Petr Malík

V divizi Metro byla již dlouho diskutována otázka poskytování rekondičně-rehabilitační péče jako prostředku pro udržení, respektive zlepšení zdravotního stavu zaměstnanců.

Po delším procesu, kdy došlo k rozhodnutí o umístění tohoto zařízení v prostoru depa Hostivař, bylo jeho vybudování zahrnuto do plánu investic Dopravního podniku s tím, že jeho využívání bude umožněno

všem zaměstnancům společnosti. Zvolené prostory byly zrekonstruovány a vybaveny potřebným zařízením (masážní a cvičební stoly, elektroterapeutické přístroje, léčebný ultrazvuk, laser, vířivé vany, podvodní masáže, posilovací stroje a další).

Hlavním cílem této péče bude zlepšení celkové kondice, prevence pohybových poruch způsobených jednostranným zatížením organismu, relaxace po fyzickém a psychickém přetížení, prevence snížení výkonnosti a chronické únavy.

V současné době probíhají dokončovací práce, do konce července se uskuteční přejímací řízení a kolaudace, v měsíci srpnu začne zkušební provoz.

Ceny za jednotlivé procedury budou zveřejněny na stránkách DP-KONTAKTU a intranetu.

**Zpracoval  
personální úsek ředitelství**



Foto: Petr Malík

*Sto lidí, sto názorů. Takový už je náš svět. Někomu se líbí blondýny, jinému brunety, a tak bych mohl pokračovat. Každý vnímáme jinak dění okolo nás. Proto i můj názor na kolektivní vyjednávání může být zkrácený informacemi, které o něm dostávám.*

*Když píšu tyto řádky, je právě polovina června, a dohoda na poli kolektivního vyjednávání je stále v nedohlednu. Nevím, zda vedení předkládá tak nepřijatelné návrhy, ale ten, co byl distribuován na ředitelství, mi přišel dobrý a pro mne coby zaměstnance přijatelný. Chápu, že pro zástupce jiných pracovníků podniku nemusí být ideální, ale u kolektivního vyjednávání platí více než kde jinde, že každé jednání je kompromis. Někdy větší, jindy menší. A tak předpokládám, že všichni zúčastnění chodí už dlouhé týdny na desítky jednání s cílem dohodnout se. Zatím tomu ale nic nenavědčuje.*

*Po půlroce intenzivních jednání být stále na začátku, by mi připadalo velmi frustrující. Vám ne, pánové?*

*Když si čtete tyto řádky, je už možná všechno jinak. Odbory se s vedením dohodly na nové smlouvě nebo prodloužení těch stávajících. Je však možné, že tak*

## ÚHEL POHLEDU VLASTNÍMA OČIMA

*ke shodě nedošlo a přišel ke slovu krizový scénář, kdy zaměstnanci přišli o týden dovolené navíc a pracují o 2,5 hodiny týdně více.*

*V této souvislosti mě napadá, vážení pánové, další otázka. Zeptali jste se někdy na názor odborové neorganizovaných, které při kolektivním vyjednávání také zastupujete? A vysvětlili jste jim, že díky vašim pŕtkám přišli o šest tisíc korun hrubého za půl roku?*

*Ptáte se, proč taková částka? Jednoduché. Průměrný plat v Dopravním podniku v minulém roce byl 19 845 korun, dohodnuto bylo pětiprocentní navýšení, což činí přibližně tisícovku měsíčně. Šest měsíců se vyjednává, to znamená každý měsíc o tisíc korun hrubého méně...*

*Opusťme vnitropodnikovou půdu a kolektivní vyjednávání. Vraťme se do pražských ulic, i tam byly v posledních dnech k vidění zajímavé věci. Výluku tramvajové trati na Barrandov nebudu kritizovat, ta byla dlouho avizovaná a plánovaná, ale zaskočilo mě informování v linkách dotčených výlukou, například*

*„šestce“ nebo „dvanáctce“.*

*Pokud je nějaká mimořádnost v metru nebo v autobusech, je hlášení na dobré úrovni. Bohužel v tramvajích je poslepované z různých nahrávek vzniklých v různé době. Cestující tak má pocit, že nahrávku dělal hodně společensky unavený moderátor nebo školák zvládající teprve základní slabiky. Když jsme si s hlášeními ve dvou dopravních prostředcích už poradili, jistě to zvládneme i ve třetím. Ale jinak už vím, co to znamená, když se říká, že to z někoho leze jak z chlu-paté deky...*

*Radostí z nově otevřeného úseku metra se zřejmě opájejí v metru. Není to tak dávno, co jsem kritizoval předčasné vyvážování jízdních řádů, ale schémata ve vozech předčila všechna očekávání. Nebyly to dny, ale týdny dopředu, kdy se ve vozech objevila nová schémata, která informovala o novém úseku. Dost cestujících jsme zmátlí, ale to nevádí, radost nad novým úsekem je obrovská...*

*Oslavujte i vy krásné léto!*

**-bda-**

## SPOLEČENSKÁ KRONIKA

### V červenci 2004 slaví 67. narozeniny:

Jiří Cimrhakl – Ř, odd. dopr. průzkumů (43),  
Milan Kubín – Ř, odb. přípravy dopr. procesu (44).

### V červenci 2004 slaví 65. narozeniny:

Josef Čermák – ED, prov. vrchní stavba (36),  
Jaroslav Mazánek – ED, provozovna měnirny (49),  
Zdeněk Skála – M, služba ochran. systému (23).

### V červenci 2004 slaví 60. narozeniny:

Josef Adámek – ED, odd. údržby a služeb (37),  
Eduard Brabec – A, garáž Vršovice (11),  
Karel Celner – M, technický úsek (31),  
František Čelíkovský – A, DOZ Hostivař (42),  
Vladimír Černý – ED, odbor prov. dispečink (29),  
Vlastimil Dotlačil – M, technický úsek (30),  
Josef Holub – M, dopravní úsek (43),  
František Hosma – M, technický úsek (16),  
Dušan Lipový – M, technický úsek (26),  
Otto Nerad – A, garáž Vršovice (19),  
Jan Nesveda – A, DOZ Hostivař (18),  
Svatoslava Pavlišová – Ř, odbor staveb (16),

Jaroslav Poledne – ED, prov. vrchní stavba (36),  
Josef Procházka – M, technický úsek (31),  
Jindřich Sláma – ED, provozovna Hloubětín (11),  
Marie Sommerová – ED, provozovna Hloubětín (17),  
Miroslav Voska – A, garáž Klíčov (29),  
Vilém Zahradník – ED, prov. vrchní stavba (10),  
Stanislav Zenker – M, dopravní úsek (31).

### V červenci 2004 slaví 50. narozeniny:

Pavel Fiala – A, garáž Dejvice (32),  
Miroslav Jakubinský – ED, provoz. Vokovice (21),  
Jiří Kubalík – M, dopravní úsek (27),  
Rudolf Kubík – ED, provozovna Hloubětín (25),  
Pavel Kutina – A, garáž Kačerov (32),  
Jaroslav Lánský – A, garáž Vršovice (13),  
Miroslav Mareš – M, služba ochran. systému (22),  
Stanislav Nerad – A, garáž Řepy (19),  
Miroslav Pešout – M, dopravní úsek (31),  
Marie Pirklová – ED, prov. vrchní stavba (35),  
Miroslav Procházka – M, technický úsek (24),  
Karel Šlajsna – A, garáž Kačerov (12),

Jaroslav Šubert – M, služba staveb a tratí (25),  
Pavel Tancil – ED, odd. údržby a služeb (31),  
Jiří Vaňha – M, technický úsek (32),  
Marie Zdvihalová – Ř, odb. dopravního dozoru (22).

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

### Do starobního důchodu odešli:

Ladislav Blažek – A, garáž Klíčov (31),  
Miroslav Dynybil – M, sl. elektrotechnická (23),  
Stanislav Karlík – A, garáž Klíčov (37),  
Petr Korecký – ED, provozovna měnirny (35),  
Lubomír Machotka – ED, prov. vrchní stavba (36),  
Václav Mašek – A, garáž Klíčov (27),  
Karel Mohl – ED, prov. opravna tramvaj (35),  
Jarmila Nováková – ED, provozovna Hloubětín (27),  
Jiří Řehák – ED, provozovna Motol (36),  
Ladislav Šindler – A, garáž Kačerov (41),  
Karel Štědrónský – A, garáž Kačerov (40),  
Petr Voleský – A, garáž Klíčov (22).

Všem děkujeme za práci vykonanou pro Dopravní podnik.