

Den otevřených dveří 2004

V sobotu 18. září proběhla tradiční podzimní akce Den otevřených dveří. Někteří návštěvníci už důvěrně znají zázemí pražského Dopravního podniku a přesto se vždy přijdou podívat, co je nového. Jiní se naopak blíže seznamují s podnikem poprvé v životě.

Obě skupiny návštěvníků si mohly prohlédnout městskou hromadnou dopravu tak, jak ji jiný den v roce vidět nemohou. V letošním roce Pražané mohli navštívit areál depa Zličín, autobusovou garáž v Řepích a tramvajovou vozovnu v Motole. Ten, kdo se přijel podívat,

měl možnost zhlédnout současný vozový park, prohlédnout si areály provozoven a pro strávení příjemného dne byla připravena spousta doprovodných akcí. Děti soutěžily v několika soutěžích, své znalosti o městské hromadné dopravě si mohli vyzkoušet i dospělí, souprava historických tramvajových vozů navštívěníky mezi motolskou vozovnou a konečnou Sídliště Řepy. V Řepích se děti mohly nechat vyfotografovat v roli řidiče autobusu a nezbytnou součástí bylo vystoupení hasičského sboru metra na Zličíně. V posledních letech se stala tradicí pódiová produkce. Ve zličínském depu postupně koncertovali skupina Echt!, Steinovy sestry a vrcholem bylo vystoupení Vladimíra Mišíka & ČKD. Příjemné atmosféře pětihodinového programu výrazně pomohlo slunečné počasí letošního babího léta.

Den otevřených dveří se vydařil, a tak už se můžeme těšit na jeho další „edici“, při které si připomeneme významné výročí městské hromadné dopravy.

Na shledanou opět za rok!

-gap-, -bda-
Foto: Petr Malík



Den
otevřených
dveří

sobota 18. 9. 2004
10.00 - 15.00 hod.

 autobusová garáž Řepy
 depo metra Zličín
 tramvajová vozovna Motol

 Dopravní podnik hl. m. Prahy,
akciová společnost



Mezi motolskou vozovnou a konečnou v Řepích se návštěvníci mohli svézt historickou soupravou.



Zejména děti si se zájmem prohlížely všechnu přístupnou techniku.



Malý „řidič“ autobusu

4



Co se letos postavilo v ústředních dílnách

7



Co se děje v současné době v noci v metru?

10



Perspektivy rozvoje železnice v Pražské integrované dopravě

11

Transformační projekt – 5



Příloha

Z obsahu

Před čtyřiceti lety vznikly závody

Dopravní podnik během své více než stoleté existence zcela logicky prošel řadou organizačních změn. Snad ani není možné hodnotit jednotlivá období. Každá nová organizační struktura ve své době zcela jistě vyhovovala okamžitým potřebám řízení podniku, ale přesto v průběhu každého odlišného období řízení docházelo k dalším dílčím organizačním úpravám, kdy teprve praxe ukázala, že organizační začlenění některých vnitropodnikových útvarů, byť sebelépe myšlené, nebylo ideální.

Vnitřní organizace podniku byla zcela jiná před válkou a zcela jiná po ní. Bylo to dáno skutečností, že původní Elektrické podniky hlavního města Prahy se členily na dvě základní části, elektrárenskou a dopravní. Přesto některá oddělení ekonomického rázu byla společná. Nejvyšším orgánem podniku byla správní rada, v jejímž čele stál předseda. Na tomto místě je nutné připomenout, že část Elektrických podniků, která měla na starosti městskou hromadnou dopravu, se jmenovala Elektrické dráhy.

My ale tímto článkem nechceme rozebírat podrobně vývoj organizační struktury podniku, protože to je téma doslova na seriál. Úkolem příspěvku je připomenout čtyřicet let, které uplynuly od doby, kdy byly v rámci Dopravního podniku hl. m. Prahy ustaveny závody, od nichž se až do současnosti v zásadě vyvíjela základní organizační struktura naší společnosti, ať se jim říkalo závod, koncernový podnik, odštěpný závod, divize a podobně.

Po druhé světové válce, kdy po znárodnění a oddělení elektráren vznikl Dopravní podnik hlavního města Prahy, byl zpočátku uplatňován dvoustupňový způsob řízení. Formální organizační struktura podniku se víceméně odvíjela od základních zákonů, které upravovaly právní postavení podniků podobného typu. Například v letech 1949 až 1953 byl Dopravní podnik komunálním podnikem, což se v jeho oficiálním názvu projevovalo podobně jako dnešní akciová společnost. Název měl vystihovat společenské vlastnictví (jakási obdoba tehdy vzniklých národních podniků). Na rozdíl od mnoha jiných českých měst byla městská doprava v Praze od roku 1897 vždy důsledně v rukou města a nebyla nikdy v soukromém vlastnictví, protože naši předkové správně pochopili její význam. Zdůraznění společenského vlastnictví tedy bylo v jejím případě čistě formální a nevystihovalo znárodnění, které se uskutečňovalo v jiných městech.

V letech 1946 až 1964 prošel Dopravní podnik řadou vnitřních organizačních změn, kdy se evidentně hledal nejlepší způsob řízení. V roce 1960 se Dopravní podnik členil na 22 provozoven, které byly základním článkem podléhajícím přímo řediteli, kromě dalších osmi štábních útvarů. V roce 1964 bylo konstatováno, že ve dvoustupňové organizaci podniku je uplatněna tuhá centralizace veškeré řídicí a správní činnosti podniku. Veškerá administrativa byla soustředěna do budovy podnikového ředitelství. Například tramvajová doprava byla organizačně rozčleněna do osmi samostatných provozoven, podřízených přímo podnikovému ředitelství. Bylo konstatováno, že „to má za následek snižování pocitu zodpovědnosti u pracovníků na provozovnách a automatické přenášení řešení problémů přímo na podnikové ředitelství, které však nemůže mít s jednotlivými provozovnami takové spojení, jak by bylo vzhledem k náročnosti a citlivosti dopravy třeba.“ Mezi

argumenty odůvodňujícími zavedení nového způsobu řízení také zaznělo, že „některé provozovny přesto, že jsou technologicky přímo spjaty (stavební závody a závodová doprava, těžká údržba trolejbusů a ústřední dílny), jsou samostatné, na sobě nezávislé a musí veškeré práce u sebe vzájemně objednávat. Kapacita i časové sladení vzájemných požadavků jednotlivých provozoven je dnes prováděno centrálně a je velmi neoperativní a klade značné nároky na plánovací složky, které časem nestáčí vzájemné požadavky mezi provozovnami časově skloubit. Tato neoperativnost se projevuje nepříznivě zejména při dodání některých klíčových materiálů (např. kolejnice, kabely), kdy je nutno provést operativně změny plánů některých provozoven, na nichž jsou vázány výkony provozoven jiných. V současné organizaci podniku je tedy citelně postrádán článek, který by byl v těsném spojení s provozovnými jednotkami bezprostředně a byl vybaven potřebnou pracovností i potřebnými prostředky.“

Proto bylo navrženo, aby se základními vnitropodnikovými jednotkami staly podniková ředitelství a sedm závodů. Vedení podniku představovali ředitel a tři jeho náměstkové – dopravní, technický a ekonomický. Ředitel podniku se měl stát (respektive měl být i nadále) jediným odpovědným vedoucím podniku, měl řídit, organizovat a kontrolovat jeho činnost a jednat jeho jménem. Jeho rozhodnutí a příkazy měly být pro všechny pracovníky bezpodmínečně závazné.

V červenci 1964 se začalo intenzivně pracovat na přípravě nové organizace. Bylo navrženo, aby správa podniku jako celku obsahovala čtyři útvary – ředitele podniku, dopravního náměstka, technického náměstka a ekonomického náměstka. Základní novinkou ve struktuře Dopravního podniku se mělo stát rozdělení na sedm závodů (v závorce uvádíme navržený počet technicko-administrativních pracovníků): 1. závod elektrických drah a trolejbusů (250 pracovníků), 2. závod autobusů (57), 3. závod osobní automobilové dopravy (103), 4. závod osobní lodní dopravy (10), 5. závod střední a těžké údržby (100), 6. závod stavební (123) a 7. závod odborné učiliště (34). Celkem mělo být na závodech zaměstnáno 677 pracovníků (nepočítaje pochopitelně provozní zaměstnance), na správě podniku mělo pracovat 524 lidí, celkem tedy 1220 technicko-administrativních pracovníků.

Úkolem závodu elektrických drah a trolejbusů bylo zajištění provozu a lehké údržby tramvají, trolejbusů a měření. Závod autobusové dopravy měl zajišťovat linkovou autobusovou dopravu i zvláštní jízdy, včetně lehké údržby. Závod osobní automobilové dopravy měl na starost taxislužbu (osobní i dodávkovou) a půjčování vozidel včetně údržby. Závod osobní lodní dopravy měl zajišťovat rekreační lodní dopravu. Závod střední a těžké údržby měl kromě střední a těžké údržby tramvají a trolejbusů zajišťovat střední opravy autobusů a výrobu kolejových konstrukcí. Závod stavební měl zajišťovat stavbu a údržbu vrchního vedení, kabelové

sítě, budov a vrchní stavby a zajišťovat vnitrozávodovou dopravu. Nejmenším měl být závod odborné učiliště, který měl zajišťovat výchovu učňů pro technické závody podniku. Byly navrženy dva základní typy závodů – dopravní a technické. Dopravní závody měly mít za úkol „plnění hlavních ukazatelů plánu technickou připraveností vozů, jejich vypravování podle jízdního řádu a v případě potřeby podle pokynů dopravního dispečinku.“ Technické závody měly zajišťovat potřeby dopravních závodů „jak v investicích a generálních opravách vlastní výroby, tak i požadavky na údržbu vozového parku, budov, vrchního vedení, kabelové sítě a vrchní stavby.“

Třetí stupeň řízení představovaly provozovny. To se týkalo pochopitelně především elektrických drah a trolejbusů, autobusů a závodů stavebního. Závody osobní lodní dopravy a odborné učiliště byly malé a nevyžadovaly rozdělení na provozovny.

Pro detailní zpracování návrhu vnitropodnikové organizace bylo jmenováno několik dílčích komisí. V polovině července bylo rozhodnuto vyjmout ze závodu elektrických drah provoz měření s údržbou, investiční výstavbou a kabely a začlenit je do závodu 6 – stavebního. Druhou zásadní změnou v navržené organizaci se stalo oddělení trolejbusové dopravy z původně uvažovaného závodu elektrické dráhy a trolejbusy a jejího začlenění do závodu autobusů. Ačkoliv ze stavební provozovny (a v neposlední řadě i zákonného) hlediska jsou trolejbusy považovány za dráhu, bylo konstatováno, že trolejbusová doprava těsně inklinuje k autobusové dopravě, náhradní doprava se uskutečňuje výlučně autobusy, existují některé shodné náhradní díly a podobně.

Nová organizace podniku vstoupila v platnost 1. října 1964 na základě vyhlášky č. 19/64, vydané 18. září ředitelem Dopravního podniku Ing. Mikulášem Lackem. Jednotlivé závody dostaly v rámci svého pojmenování také číslo. Příkazem ředitele č. 46/64 ze dne 30. září byli jmenováni ředitelé všech sedmi závodů, současně pak také vedoucí některých odborů, přičemž bylo uloženo zajistit do 30. října 1964 kádrové obsazení všech dalších plánovaných funkcí, což spadalo do kompetence závodů. Jako poněkud kuriózní obraz doby si uvedme, že mezi nejvýznamnější úkoly, které bylo nutné zmínit v uvedeném příkazu ředitele, bylo „do 30. 11. 1964 zpracovat zásady vnitropodnikové soutěže o putovní standarty Dopravního podniku.“ Nezbytná úliťba nadřízeným politickým orgánům...

Zcela jistě v počátečním období panovala určitá jazyková nejednotnost v označování závodů. Pro zajímavost si uvedme srovnání názvů uvedených ve vyhlášce č. 19/64 (vlevo) a v příkazu ředitele č. 46/64 (vpravo):

1 – závod elektrických drah	závod 1 – elektrické dráhy
2 – závod autobusů a trolejbusů	závod 2 – autobusy a trolejbusy
3 – závod osobní automobilové dopravy	závod 3 – osobní automobilová doprava
4 – závod osobní lodní dopravy	závod 4 – osobní lodní doprava
5 – závod střední a těžké údržby	závod 5 – střední a těžká údržba
6 – závod stavební	závod 6 – stavební
7 – závod odborné učiliště	závod 7 – odborné učiliště

Zdá se, že některé náležitosti nové organizační struktury se nepodařilo do doby, kdy vstoupila v platnost, uspokojivě zcela vyřešit. Svědčí o tom závěr vyhlášky 19/64, kde se uvádí: „Pracoviště kolejové konstrukce zůstává v r. 1964 organizačně začleněno v závodě 5 – střední a těžká údržba (org. č. 591). O definitivním organizačním začlenění kolejových konstrukcí budou



Foto: Archiv autora



Foto: Archiv autora

pracovníci podniku včas informování vyhláškou. " (Mimo chodem, všimli jste si? Název závodu je uveden jinak, než je použít v základním textu vyhlášky...)

Kromě sedmi závodů byly jako podnikové útvary ve vyhláše č. 19/64 uvedeny:

900 – ředitel podniku, 910 – úsek dopravního náměstka ředitele, 920 – úsek technického náměstka,

930 – úsek ekonomického náměstka ředitele. Kromě toho je ve vyhláše uveden také podnikový útvar 800 – sklady. Formálním недостатkem vyhlášky je skutečnost, že název této jednotky není na rozdíl od ostatních potvrzen, a ze způsobu psaní není zřejmé, zda spadal pod úsek ekonomického náměstka ředitele, či byl samostatnou jednotkou. Všechny tyto útvary, podobně jako jednotlivé závody, byly vyhláškou rozděleny na další dílčí organizační jednotky, jejichž výčet je pro uvedení na tomto místě příliš obsáhlý, i když by pro srovnání se současností byl zajímavý.

V prosinci roku 1964 byl na podnikové poradě proveden rozbor zkušeností s novou organizací. Bylo konstatováno, že zřízení závodů bylo oprávněné a nová organizace se projevuje kladně. Přesto byly navrženy některé dílčí organizační změny – přesuny některých útvarů do jiného závodu, případně zřízení nových funkcí, jejichž nezbytnost si praktická aplikace nové

organizace v praxi vyžádala. Vzhledem k tomu, že jsme v předchozích řádcích nemohli uvést podrobnější podnikovou strukturu, nemá smysl jednotlivé změny vyjmenovat. (Jednalo se například o převedení hloubětínské sušičky písku ze závodu 6 do závodu 1.)

Jak již bylo řečeno, závody vzniklé v roce 1964 se na další čtyři desítky let staly základními stavebními kameny pro všechny další pozdější vnitropodnikové reorganizace, uskutečněné v letech 1971 (vznik VHJ), 1977 (vznik koncernových podniků), 1988 (vznik kombinátních podniků) či 1992 (vznik odstěpných závodů). Ať již byla později právní subjektivita a samostatnost hlavních útvarů jakákoliv, stále základní struktura vycházela z bývalých závodů. Pochopitelně nezapomínáme ani na to, že se do struktury podniku na přelomu 60. a 70. let 20. století promítla zahájená výstavba a později zahájení provozu metra.

Mgr. Pavel Fojtík

Připravujeme Komplexní přepravní průzkum metra 2004

Stalo se již pravidlem, že v návaznosti na zprovoznění nového úseku tratí metra připravuje Dopravní úsek ředitelství ve spolupráci s ROPIDem Komplexní přepravní průzkum metra (dále KPPM). Bude tomu tak i v letošním roce. Cílem je zmapování vytiženosti celé sítě metra a přepravních vztahů ovlivněných mj. zahájením provozu na úseku IV. C1 koncem června. Poslední KPPM se uskutečnil v dubnu 2000 po prodloužení linky B na Černý Most. Výsledky průzkumu jsou jedním ze vstupních podkladů pro projektování dopravního systému MHD v Praze. Umožňují posouzení přepravních vztahů v celé síti metra, a tím i možnost navrhování a realizace optimálního rozsahu provozu na základě skutečných potřeb cestujících veřejnosti.

KPPM 04 se uskuteční ve středu 10. listopadu 2004. Oproti minulým průzkumům dochází ke změně rozsahu z dosavadních 5.00 – 20.00 hodin (respektive do 21.00 hodin – sběr štítků) na 5.30 – 21.00 hodin (respektive do 21.45 hodin – sběr štítků) v celé síti metra, tj. na všech vstupech a výstupech. Cestující obdrží při vstupu sčítací štítek, který odevzdá při výstupu z metra do sběrných krabic nebo pracovníkům určeným pro sběr štítků. Je připraveno celkem 1,5 milionu štítků (včetně 120 000 kusů rezervy). Pro každý vestibul je připraven potřebný počet štítků zjištěný z minulého průzkumu a dále podle současného obrátu stanice. Každá stanice a vestibul jsou opatřeny kódem, který bude při zpracování sloužit k identifikaci stanic a pohybu cestujících v síti metra. Na štítcích jsou uvedeny informace o průzkumu v češtině, angličtině a němčině.

Podobně jako při minulých průzkumech bude i letos zajišťovat akci ve dvou směnách (1. směna 5.25 – 13.45 hodin, 2. směna 13.30 – 21.45 hodin) celkem 1 360 pracovníků útvarů ředitelství, Metra, ROPIDu a SPŠD, SOU a U, a. s. Ve stanicích budou KPPM 04 zajišťovat skupiny pracovníků ve složení: vedoucí stanice, rovnač štítků, rozdavači a sběrači štítků. Celou akci bude koordinovat řídicí štáb, který bude pracovat

v zasedací místnosti č. 517 na Centrálním dispečinku (salonek ve stanici Muzeum je v rekonstrukci) a bude ve spolupráci s vedoucími stanic operativně řešit jejich případné požadavky na zajištění plynulosti průzkumu.

Pro zpracování průzkumu byla po předchozích dobrých zkušenostech z minulých KPPM opět vybrána firma SPS – centrum s. r. o., se kterou byla uzavřena „Smlouva o zabezpečení KPPM 2004“. Na pravidelných poradách byla projednána materiální, technická a organizační opatření pro plynulé zajištění průzkumu. Výsledky průzkumu budou publikovány formou:

- Sborníku,
- databázových souborů na CD a disketách; spolu s obslužným softwarem budou k dispozici u pracovníků ředitelství, Metra a ROPIDu.

Na rozdíl od předcházejících KPPM bude letos sledován počet přepravených cestujících za celý provozní den, tj. od 5.00 – 24.00 hodin. Po celé toto období budou pracovníci Metra sledovat počty vstupujících a vystupujících cestujících na počítadlech ve všech stanicích metra. V období 5.30 – 21.00 hodin bude vyhodnocení počtu přepravených cestujících provedeno podle sčítacích štítků a v ostatním období podle hodnot zjištěných počítadly a jejich sledování bude dopočítáno poměrem podle štítkového sledování.

V posledních měsících pracovníci dopravního úseku provedli celou řadu měření a kontrolních průzkumů na vybraných stanicích s cílem porovnat skutečný počet vstupujících a vystupujících cestujících se stavem počítadel. Tato měření ukázala na skutečnost, že na některých stanicích dochází k tomu, že vystupující cestující procházejí vstupním prostorem se vstupními čidly a naopak vstupující cestující procházejí výstupním prostorem opatřeným čidly výstupními. Během průzkumu proto budou provedena vhodná opatření a pracovníci průzkumu budou usilovat o maximální usměrnění proudů cestujících tak, aby hodnoty na po-

čítadlech pro vstup i pro výstup co nejvíce odpovídaly hodnotám vstupujících a vystupujících cestujících.

Cestující budou o KPPM 04 informováni v dostatečném předstihu prostřednictvím tisku, informačními tabulemi v metru a hlášením staničního rozhlasu v metru před průzkumem, i v den průzkumu s výzvou o maximální spolupráci s Dopravním podnikem tak, aby všichni cestující štítky přijali a v neporušeném stavu odevzdali v cílové stanici.

Předem děkujeme všem pracovníkům zúčastněným na průzkumu i cestujícím veřejnosti za ochotu spolupracovat, a tím přispět k hladkému průběhu celé akce.

Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel



Foto: Petr Malík

Představenstvo projednalo

Členové představenstva se po dovolených sešli na dvou jednáních, a to v pondělí 6. září a na dalším o dva týdny později. Při těchto zasedáních kromě majetkoprávních záležitostí společnosti projednali následující materiály:

Zpráva k dopadu zvýšení spotřební daně a vývoje cen motorové nafty na hospodářský výsledek divize Autobusy. Představenstvo obdrželo aktuální informaci o vývoji ceny nafty v měsících červenci a srpnu. V letošním roce podle aktuálního vývoje ceny nafty lze očekávat nárůst nákladů oproti plánu vlivem růstu ceny o více než 31 milionů Kč.

Zpráva o hospodaření a kalkulace nákladů MHD za 1. pololetí 2004. Členové představenstva byli seznámeni s výsledky hospodaření a s nejvýznamnějšími ekonomickými ukazateli za první pololetí letošního roku.

Možnost střídání řidičů autobusů na konečných

zastávkách v době přestávek bez odstavení autobusu. Představenstvo projednalo materiál, který vznikl z podnětu předsedy Odborového sdružení základní organizace Dopravního podniku Autobusy Bc. Havlíčka na setkání zástupců této odborové organizace s představenstvem 21. července letošního roku.

Členové představenstva byli seznámeni s možnými variantami zavedení střídání řidičů autobusů na konečných zastávkách v době přestávek bez odstavení autobusu a s výsledky zkušebního provozu, který se konal na třech linkách v letech 2001 a 2002. Následně uložili dopravnímu řediteli rozpracovat variantu zavedení střídání řidičů autobusů na konečných zastávkách v době přestávek bez odstavení autobusu s rozšířením na více linek a v neekonomičtější variantě.

Informace k jednání představenstva se zástupci odborových organizací divize Autobusy – obnova vozového parku autobusů. Představenstvo projednalo

další materiál, který vznikl z podnětu Bc. Havlíčka, který na jednání s představenstvem 21. července navrhoval nenakupovat v rámci obnovy vozového parku nové autobusy, když Dopravní podnik vyřazuje kvalitní autobusy, které by mohly vlivem bezvadné údržby ještě několik let sloužit. Členové představenstva se shodli na tom, že Dopravní podnik provádí obnovu vozového parku z důvodu zvýšení kvality poskytované služby pro cestující, dále z důvodu bezpečnosti a zlepšení pracovního prostředí pro řidiče a ekologičnosti nových autobusů, ale i rovnoměrného rozložení finančních nákladů na nákup.

Možnost využití opčního práva na nákup dalších 40 kusů nízkopodlažních homologovaných tramvají ANITRA PLUS. Představenstvo schválilo využití opčního práva na nákup dalších 40 kusů nízkopodlažních homologovaných tramvají ANITRA PLUS od Škody dopravní technika, s. r. o.

-red-

DEN OTEVŘENÝCH DVEŘÍ

1 Den otevřených dveří 2004



Stejně jako v předchozích letech byl zájem návštěvníků velký.



Nejen vozidla, ale i zázemí si mohli prohlédnout návštěvníci Dne otevřených dveří.



Jednou ze soutěží pro děti bylo skákání v pytlích. V několika případech si s dětmi zasoutěžili i dospělí.



Na pódiu ve stanici Zličín vystoupila tři hudební uskupení.

Nezbytnou součástí Dne otevřených dveří je i informační středisko.



Jako obvykle byl největší zájem o nejmodernější soupravy pražského metra.



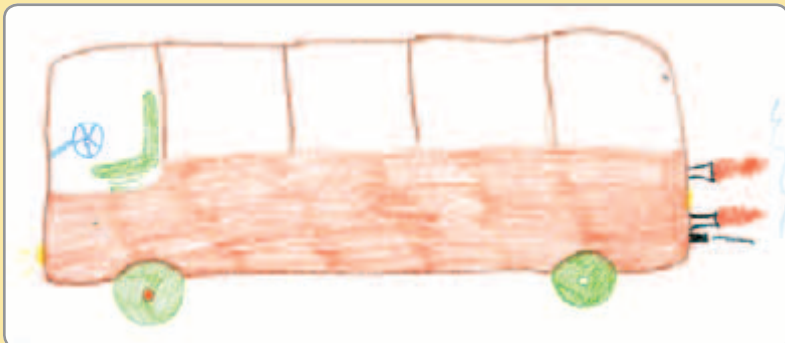
Dětské kresby

V rámci Dne otevřených dveří Dopravního podniku proběhla soutěž v kreslení pro děti s názvem „Navrhni vlastní tramvaj, metro nebo autobus“. Obrázků nám došla opravdu spousta a vybrat ty nejlepší nebylo jednoduché, jelikož všechny jsou moc pěkné. Přesto jsme rozdělili kresby dětí do jednotlivých věkových kategorií a vybrali 30, které se nám nejvíce líbily. Obrázky dětí ve věku 5 – 16 let jsme se rozhodli otisknout v tomto čísle DP-KONTAKTu. Z tohoto úzkého výběru ohodnotíme 10 nejlepších kreseb a výherce zveřejníme 15. října v deníku Metro. Věříme, že se vám budou líbit stejně jako nám.

-gap-



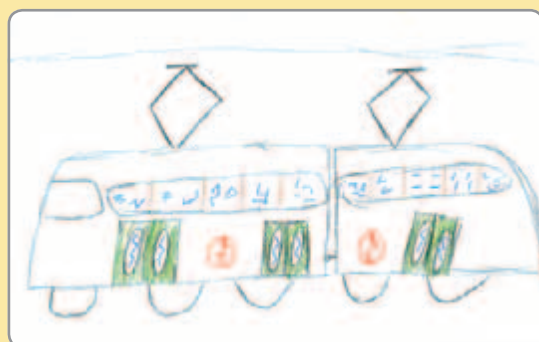
Jan Slavotínek (10 let)



Marek Brichcín (10 let)



Jaroslav Ociepka (12 let)



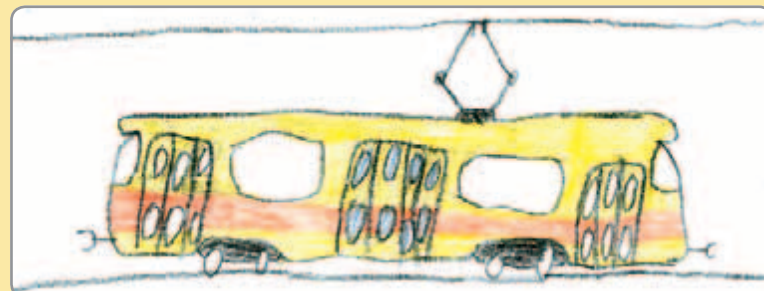
Kamila Brožová (9 let)



J. Mitinková (9 let)



Ladislav Hub (8 let)



Vladimír Másílko (9 let)



Nikola Macháňová (5 let)



Karolína Pecinová (11 let)



Honza Bydžovský (6 let)



Tomáš Bydžovský (11 let)



M. Bareš (11 let)



Petr Zelenka (11 let)

DEN OTEVŘENÝCH DVEŘÍ



Jiří Vařečka (11 let)



Filip Konvalin (12 let)



Jiří Liška (11 let)



J. Hrnko (16 let)



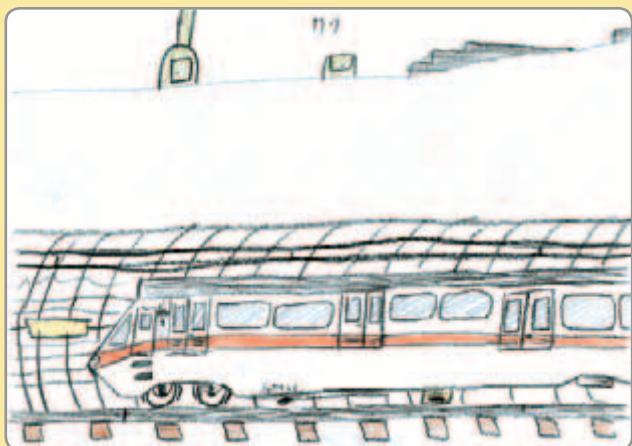
Charlotte Drtinová (11 let)



Dana Hrnková (12 let)



Alan Franc (11 let)



Martin Král (13 let)



Míša Mitinko (5 let)



Jan Hrabák (15 let)



Petr Král (15 let)



Tonda Martínek (13 let)

Co se letos postavilo v ústředních dílnách

Rok 2004 se ještě nenachýlíl ke svému konci, ještě není čas na bilancování, přesto už stojí za to se ohlédnout a zhodnotit to, co nového se podařilo letos v divizi Elektrické dráhy v ústředních dílnách vybudovat.

Na prvním místě je bezesporu pracoviště na obrábění profilů kol. S možností obnovy profilu kol se divize ED potýkala řadu let. Původní brusy, které tuto funkci zastávaly, již dávno dožily a byly vyřazeny. Pouze dvě zařízení přežila do dnešních dnů ve vozovně Motol a Hloubětín, po rekonstrukcích na soustruhy. Jejich výkon je však nedostatečný a pokrývá potřeby asi jedné vozovny.

Nové pracoviště vzniklo v Opravně tramvajů, v části zvané Jízdárna. Umí obrábět kola bezdemontážním způsobem jak přímo na tramvajích, tak i na samostatných podvozcích. Součástí pod povrchového CNC soustruhu je diagnostické a měřicí zařízení, které kontroluje nejen rozměry a profil kol před a po obrobení, ale také samo sebe a hodnoty odesílá do centrální databáze vozidel. Z výsledků proměření navrhne optimální způsob obrábění každého kola ve vazbě na přípustné rozměrové tolerance mezi nápravami i mezi podvozky tramvaje.

Po závěrečných kapacitních zkouškách bylo pracoviště převzato a uvedeno do provozu počátkem srpna t. r. Dokáže obrobí dvojici tramvajů za jednu směnu. To je oproti předchozímu stavu výrazný pokrok, který dává možnost průběžně udržovat kola na podstatně vyšší úrovni, než tomu bylo dosud. To se projeví na stavu tramvajů i kolejového svršku.

Pozornost zasluhuje i oprava střechy Opravně tramvajů. Jedná se o poslední část, která neprošla rekonstrukcí v předchozích letech (1997 až 2001). Byl odstraněn nejen její havarijní stav, dlouhodobé zatékání a neustálé opravy, ale zároveň došlo k zateplení

4 120 m². Významným způsobem se zlepšily světelné podmínky v hale. Stav přirozeného osvětlení a větrání je dnes téměř srovnatelný s ostatními pracovišti. Tepelnou izolaci, kvalitu nové krytiny a provedených prací určitě prověří podzimní plískanice a zimní období.

Ve výčtu prací nelze opominout zateplení původní panelové stěny tzv. Jízdárny. Vnější plášť byl zhotoven ze sendvičových panelů, které zároveň vytvořily bezúdržbovou, esteticky pohlednou plochu. To se významným způsobem promítne do tepelné pohody dotčených pracovišť. V rámci těchto prací se podařilo za pomoci vyřazených traťových panelů vytvořit plochu pro odstavení podvozků tramvajů. Kdo znal tento „kout“ Opravně tramvajů, bude příjemně překvapen jeho proměnou.

Postupnou plynofikací pracovišť Opravně tramvajů ztratila výměňková stanice z velké části své původní poslání. Vertikálním rozdělením vysoké místnosti se podařilo získat dva tolik potřebné úložné prostory pro výstavbu a díly demontované z tramvajů před jejich opravami.

Na pozemku bývalých plechových garáží vyrůstá nová velká bílomodrá hala firmy PPL a. s., která do hostivařské lokality přenesla svoji činnost. To bude znamenat, že se změní dopravní obslužnost dřevoskladu a přístupnost oblíbeného „domečku“ u fotbalového hřiště. K těmto objektům se dostaneme po nové komunikaci a chodníku z areálu ústředních dílen.

Zmíněné akce jistě nejsou poslední, které vylepší současný stav objektů a technologie Opravně tramvajů a jejího zázemí. Rok jejich vzniku a současná úroveň používané techniky si to jistě zasluží.

Ing. Jan Founě,
divize Elektrické dráhy



Ohromná jáma na začátku...



...hezke a tolik potřebné pracoviště dnes.



V říjnu loňského roku jsme informovali o užívání nové administrativní budovy v Sokolovské ul. 217/42 v Praze 9. Uplynul další rok, proto cítíme potřebu se zmínit o průběhu uplynulého období, současném stavu a chystaných údržbových pracích.

Na zavedení kartový docházkový systém si po počáteční nedůvěře již všichni zvykli, zůstává ale záhadou, proč pro pracovníky Elektrických drah funguje pouze jako číadlo pro umožnění vstupu, zatímco u pracovníků ředitelství je z něj odvozený přehled docházky.

Odstranění největšího nedostatku nového objektu – vysoké vlhkosti zdiva a podlah v I. nadzemním podlaží – přineslo předpokládaný efekt, tj. postupné vymezení plísni a s nimi souvisejících zdravotních problémů pracovníků v dotčených prostorách. Vytápění budovy se podařilo postupně zregulovat na vyhovující úroveň stejně jako chlazení, kde v některých případech byl ještě posílen chladicí výkon přidáním chladicích jednotek (kancelář č. 724 a místnost č. 135 – tzv. „servrovna“). Ve vnitrobloku (konferenční centrum a stravovací komplex) nebylo instalované vyhovující zařízení na regulaci teploty v letních měsících, proto se přistoupilo k vypracování projektu chlazení těchto prostor. K realizaci dojde v měsíci listopadu tohoto roku.

Větší problémy se objevily při provozu výtahů jako důsledek toho, že původní projekt vycházel z předpokladu daleko menší četnosti jízd (s ohledem na prvotní záměr využití budovy). Úpravou programu došlo k určitému zlepšení a počet závad se oproti předchozímu období snížil.

Čtyřletý provoz v budově samozřejmě poznamenal vzhled podlahových krytin a malby chodeb i kanceláří. Původní podlahové krytiny (zátěžové koberce) budou proto postupně nahrazeny takovými, které snesou zátěž v tomto objektu značnou a jejichž údržba bude

Další rok na stejném místě (stále v Sokolovské)

snadnější oproti dosavadním. Tyto práce budou zahájeny v listopadu tohoto roku a postupně realizovány podle finančních možností a v návaznosti na dislokační změny související s transformačním projektem Dopravního podniku. Vzhledem k tomu, že práce musí být prováděny za plného provozu, budou rozloženy do delšího časového úseku.

V kuchyňkách byly již dříve nad rámec běžného vybavení instalovány zásobníky na papírové ručníky. Tento nadstandard však není bez kazu. Ručníky, které jsou určeny k utírání rukou, používají pracovníci navíc i k utírání nádobí, a tím je spotřeba tohoto materiálu zbytečně velká. Jako úsporné opatření se doplňování ručníků v kuchyňkách provádí pouze 2x týdně (úterý, čtvrtek).

Přestože byly vytvořeny optimální podmínky pro provozování stravovacích služeb, kvalita jídel podávaných firmou Aramark, ani jejich cena, tomu neodpovídají. Vytvořená „stravovací komise“ se sice průběžně snaží o nápravu, avšak zatím tento boj prohrává. Navíc k celkové nespokojenosti přispívá i fakt, že pracovníci firmy nesprávným (z hlediska předpisů o třídění odpadů nepřipustným) a navíc nevhodným způsobem nakládají s odpady (například použitý olej dávají v igelitových pytlích do směsných odpadů, přestože dle zákona o nakládání s odpadem by měl být předáván výhradně firmám, které na tuto činnost mají licenci). Ani přes opakovanou písemná upozornění bohužel nedošlo k nápravě.

Novinkou v provozování garáží je poskytnutí parkovacích míst pro zaměstnance na základě uzavřených nájemních smluv.

Průběžnou snahu o dobrou údržbu zeleně v prostorách atria kazí velké množství neukázněných majitelů psů, kteří je do těchto míst chodí bez rozpaků venčit. Opatřením, které by mohlo alespoň částečně vést k možné nápravě, by bylo umístění tabulek se zákazem venčení psů.

Celkově lze konstatovat, že díky dobré spolupráci správce budovy a servisní firmy, kterou je zde 1. Společná, probíhá provoz v administrativní budově bez větších problémů. V této souvislosti je třeba poznamenat, že pracovníci jmenované firmy vycházejí vstřícně veškerým požadavkům a potřebám v objektu, často i mimo rámec povinností, které jim ukládá uzavřená servisní smlouva.

V těsném okolí naší administrativní budovy se mohutně staví nové objekty a tento fakt s sebou přináší často nadměrnou hlučnost a prašnost, což je nepříjemné, ale našťastí dočasné. V případě novostavby vznikající v bezprostřední blízkosti našeho objektu dokonce došlo při stavebních pracích k průrazu do garáží (vrtání pilotů vyvolalo iluzi zemětřesení). Protože naše budova „ustála“ i tuto nesnáz, věříme, že za další rok budeme podávat všeobecnou informaci o provozních novinkách nebo změnách opět z tohoto místa.

Oddělení ekologie, energetiky a údržby budov ředitelství

Inovace Informačního a bezpečnostního systému SWIFT v metru



Foto: Petr Malík

V současné době je Informační a bezpečnostní systém SWIFT, provozovaný společností Rencar, nainstalován a provozován ve stanicích pražského metra Florenc B, Florenc C, Palmovka, Můstek A, I. P. Pavlova a Muzeum C.

V rámci inovace tohoto systému byla v letošním roce učiněna opatření pro zkvalitnění projekce a zároveň zvýšena bezpečnostní opatření vůči vandalismu. Jako první byl vyvinut nový aplikační software, který nyní umožňuje promítání reklamních spotů formou krátkých animací a filmů. Projekční skříně ve všech stanicích s tímto systémem jsou nyní vybaveny web-kamerami, kterými je možno on-line sledovat projekční plochy, což umožňuje provozovateli i správci systému stálou kontrolu projekčních ploch a promítaného obrazu. Dále jsou všechny stanice vybaveny výkonnými projektory se svítivostí 4500 ANSI Lumen, což umož-

ňuje kvalitnější promítaný obraz.

V souvislosti s tím, bylo zároveň provedeno firmou Vávra osvětlení s. r. o. částečné zakrytí osvětlovacích těles u projekčních skříní, čímž bylo sníženo osvětlení ploch za nástupištěm, což rovněž umožňuje lepší kvalitu promítaného obrazu. Ve stanici Florenc B bude toto zakrytí provedeno pouze provizorně do doby než budou nainstalována nová osvětlovací tělesa.

Z důvodu občasného chvění projekčních skříní následkem průjezdu vlakových souprav byla provedena firmou BREMA s. r. o. úprava uchycení projekčních skříní, která zabráňuje chvění promítaného obrazu a manipulaci s projekční skříní s ohledem na výše zmíněný vandalismus.

Do konce roku 2004 se počítá se spuštěním tohoto systému ve stanicích Kobylisy a Kačerov.

Radek Fridrichovský, technický úsek ředitelství

Tramvají opět na Laurovou

V sobotu 25. září se bezmála po 3 letech opět rozjely tramvaje na obratiště, respektive tramvajový trojúhelník na Laurovou. V souvislosti s přestavbou komunikačního systému na Smíchově zde tramvaje přestaly jezdit 2. října 2001. Do té doby zde končila linka č. 14.

V posledních deseti letech na Laurovou tato linka jezdila v sólech, což umožňovalo snazší manipulaci při obracení. Pochopitelně se i zde občas vyskytovaly dvojice, a to při výlukách v jiných částech Prahy, či při silvestrovském provozu. Linka č. 14 od 29. listopadu loňského roku byla převedena na novou tramvajovou trať na Barrandov, a tak jako optimální bylo rozhodnuto, že na Laurovou se vrátí linka č. 6.

Ano, vrátí, protože tato linka jezdila na Laurovou do roku 1990, kdy ji po změně linkového vedení v souvislosti s prodloužením trati B metra na Českomoravskou vystřídala linka č. 14, která byla ukončena na Laurové bezmála celých 13 let. Je proto celkem zvláštní, že v této oblasti se střídají tyto 2 linky, pomineme-li epizodu linky č. 16 ještě na starou konečnou v Radlicích,

nebo při výlukách místo linky č. 14 na Laurovou či vedení linky č. 18 do Radlic před více než třiceti lety. A vlastně ještě jedna linka jezdila na Laurovou. Linka č. 59. Sice pouze krátce, přibližně od listopadu 1990 do jara 1991 od 22.30 do 0.30 hodin, kdy už nebyla v provozu linka č. 14. Linka č. 59 jezdila v trase

Kubánské náměstí – Otakarova – Výtoň – Anděl – Laurová. V tomto období to byl jakýsi experiment – zkrácení linek tramvají denního provozu přibližně do 22.30 hodin a od této doby provoz nočními linkami 51 až 58 v intervalu 15 minut, vybranými denními (například linka č. 1 a 20) a zvláštními polonočními spoji linek č. 59 a 60. Experiment proběhl, denní linky začaly končit později, a tudíž i linky č. 59 a 60 zanikly.

Dnes tedy už zase na Laurové končí tramvaje. Linka č. 6 v sólo vozech, v denním provozu včetně sobot, nedělí a svátků ve standardních intervalech – ve

špičkách v intervalu 8 minut, v sedle v intervalu 10 minut, o sobotách, nedělích a svátcích přes den v intervalech 15 minut a při zahájení provozu a v polonočním provozu v intervalech 20 minut. Kapacitně zde stačí a provozně je obrácení se sólovozy jednodušší.

Miloš Zvolánek, dopravní úsek ředitelství



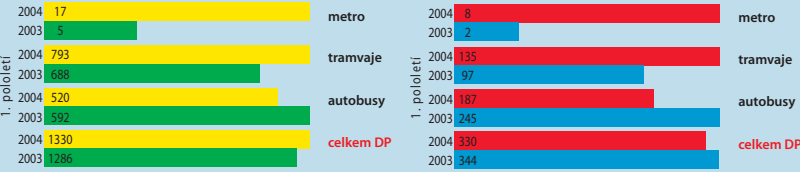
Foto: Petr Malík

Vývoj dopravní nehodovosti v DP v 1. pololetí

Jestliže jsme mohli začátkem tohoto roku konstatovat, že vývoj dopravní nehodovosti (dopravní nehody a nehody v drážní dopravě) v roce 2003 byl prakticky na stejné úrovni jako v roce 2002, výsledky za 1. pololetí roku 2004 už tak příznivé nejsou. Ve většině ukazatelů došlo – s výjimkou divize Autobusy – k celkovému nárůstu v porovnání s 1. pololetím roku 2003. Naproti tomu je potěšitelné, že u nehod zaviněných zaměstnanci Dopravního podniku došlo v celkovém výsledku za Dopravní podnik k mírnému poklesu.

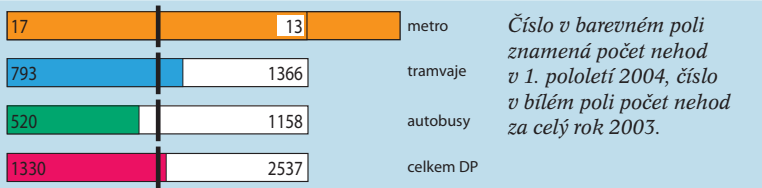
Celkové počty nehod:

Zaviněné nehody:



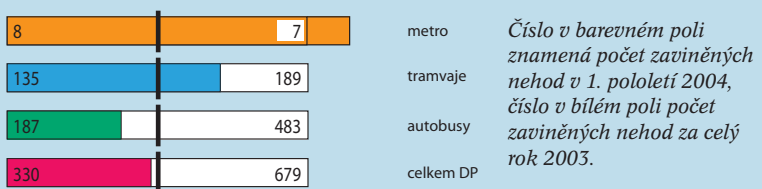
K celkovému nárůstu dopravních nehod došlo o 44 nehod (metro +11, tramvaje +105, autobusy -72), naopak počet zaviněných nehod se celkově snížil o 14 nehod (metro +6, tramvaje +38, autobusy -58); tento celkový příznivý výsledek je však způsoben pouze dobrými výsledky v divizi Autobusy; u metra a tramvaj se růst zaviněných nehod snížit nepodařilo. Dalším kladným jevem je skutečnost, že při žádné zaviněné dopravní nehodě nedošlo ke zmaření lidského života.

Pokud chceme zachovat trend meziročního nezvyšování dopravních nehod v rámci Dopravního podniku, musely by výsledky 2. pololetí tohoto roku být mnohem příznivější než v období leden až červen.



Jak vyplývá z obrázku, možnost nezvýšit počet nehod 2004 ve srovnání s rokem 2003 stále ještě existuje (mimo provoz metra, kde již čísla hovoří jasně). Zvláště v provozu autobusů je to velmi reálné, v provozu tramvaj pak jistě možné. Výsledky těchto druhů dopravy se pak podstatně projeví v celkové statistice Dopravního podniku.

Stejným způsobem lze znázornit i vývoj statistiky zaviněných nehod:



Číslo v barevném poli znamená počet nehod v 1. pololetí 2004, číslo v bílém poli počet nehod za celý rok 2003.

I zde je stále ještě možnost nepřekročit v celém roce 2004 počet zaviněných nehod v Dopravním podniku za rok 2003.

Souhrnný přehled klíčových sledovaných ukazatelů

1. pololetí 2004	DP celkem			METRO			TRAMVAJE			AUTOBUSY			
	2004	2003	% 2004	2004	2003	% 2004	2004	2003	% 2004	2004	2003	% 2004	
celkový počet nehod	1330	1286	103,4	17	6	283,3	793	688	115,3	520	592	87,8	
z toho:	vozidla DP	1156	1134	101,9	9	4	225,0	696	605	115,0	451	525	85,9
	nehody osob	149	129	115,5	8	2	400,0	92	77	119,5	49	50	98,0
	ostatní	25	23	108,7	0	0	-	5	6	83,3	20	17	117,6
zaviněné nehody	330	344	95,9	8	2	400,0	135	97	139,2	187	245	76,36	
usmrcené osoby*)	13	4	325,0	7	2	350,0	6	1	600,0	0	1	0,00	
těžce zraněné osoby	23	12	191,7	1	0	-	16	3	533,3	6	9	66,7	
lehce zraněné osoby	224	192	116,7	0	0	-	137	108	126,9	87	84	103,6	
škoda DP tis. Kč	13350	15946	83,7	0	4500	0,0	7201	6312	114,1	6149	5134	119,8	
škoda DP u zaviněných nehod tis. Kč	4914	10265	47,9	0	4500	0,0	2899	3075	94,3	2015	2690	74,9	

*) k žádnému usmrcení osoby nedošlo vinou zaměstnance Dopravního podniku

Abychom dosáhli v celkovém výsledku Dopravního podniku v konečné bilanci roku 2004 pozitivních výsledků ve srovnání s rokem 2003, je třeba se soustředit na nastávající podzimní měsíce. I když čísla za červenec a srpen bývají nízká, v závěru roku pak vlivem známých skutečností mohou opět narůstat. Zvláště u nehod zaviněných našimi řidiči bychom měli udělat vše pro to, aby se nepříznivý trend v provozu metra a v provozu tramvaj podařilo zastavit.



V povrchové dopravě by měli být řidiči s minimální provozní praxí (a v podzimních a zimních podmínkách s praxí úplně nulovou) podrobně seznámeni s naprosto odlišným stavem proti letním měsícům: padající listy, solení, námrazy, husté mlhy, výkon převážně části směny za snížené viditelnosti, ale i zvýšená intenzita dopravy v předvánočním období a podobně – zkrátka s naprosto rozdílnými provozními a technickými podmínkami při řízení vozidel. Včasnou prevencí lze mnohemu předjet a u zaviněných nehod zvýšit snížením jejich počtu kvalitu poskytovaných služeb i prestiž dopravce. Mějme to na paměti a snažme se k tomu každý svým osobním podílem přispět.

Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel
Foto: Divize Elektrické dráhy

Pozůstatky povodní z roku 2002

Povodně v srpnu 2002 způsobily v celém Dopravním podniku, a tím i na objektech a technologickém zařízení měnících Elektrických drah, ohromné škody, které by se daly vyčíslit desítkami milionů korun. Ještě i dnes se potýkáme s jedním pozůstatkem těchto povodní – dořešením náhrady za zlikvidovanou měnirnu Karlín, která je zatím provozována v provizorní kontejnerové úpravě. Stav je v podstatě stejný jako v době jejího uvedení do provozu (březen 2003), tím sdělujeme, že napájení tramvajové tratě je stoprocentní, jen s tím rozdílem, že je již znám prostor, kam se kontejnerová měnirna po částech přemístí; tím se také uvolní místo pro stavbu Paláce Těšnov (ulice Sokolovská naproti Delvitě u stanice metra Florenc).

Mnoho našich pracovníků, nezasevěných do problematiky územního a stavebního řízení, má zřejmě dojem, že za dva roky po povodních se dalo udělat víc, než jen najít místo pro umístění několika kontejnerů. Je to bohužel jinak. Než vůbec mohlo k takovému rozhodnutí dojít, předcházela tomu studie, která nabízela čtyři varianty umístění měnirny; tato studie byla poskytnuta státním a městským institucím

k posouzení, aby se předešlo pozdějším problémům se schvalováním projektové dokumentace pro územní a stavební řízení. Na základě odborných posudků byly vyhodnoceny dvě varianty jako realizovatelné, a tím se rozběhla složitá mravenčí práce projektové přípravy. Říkám složitá a mravenčí, protože přemístění sedmi kontejnerů neznámá přistavit jeřáb a nákladní vozidlo a převézt je na jiné místo – to je až to poslední. Kontejnery je potřeba připojit na energetický rozvod 22 kV, 380/220 V a 600 V stejnosměrných. Kontejnery je nutné vzájemně kabelově propojit, ale to lze jen postupně tak, jak se po částech bude demontovat měnirna stávající. Také je třeba zajistit připojení na vodovodní a kanalizační síť, napojit se na síť Telecomu, ale i na optosíť metra ve stanici Florenc, aby bylo zajištěno řízení provozu měnirny z energetického dispečinku tramvaj. Rovněž i plocha, na které se kontejnery rozmístí, musí být upravena a zpevněna. Těžkým úkolem pro projektanty, odborné firmy a konzultanty bylo vyřešení způsobu usazování jednotlivých kontejnerů na plochu, protože jeden kontejner váží 34 tun a prostor pro manipulaci jeřábu, který má nosnost omezenou dél-

kou ramene, je také limitován výškou pod magistrálou, kde bude měnirna umístěna. Vše se vyřešilo stejně tak jako řada dalších problémů. I zpracování tzv. POV (plán organizace výstavby) nebylo jednoduché, chceme-li, aby realizace probíhala bez přerušení tramvajové dopravy, aby ani cestující veřejnost nebyla ničím poškozena. Zkrátka projekt je zpracován, schválen všemi institucemi, firmami a organizacemi, které jsou oprávněny se v průběhu územního řízení k projektům vyjadřovat (a je jich dnes už téměř osmdesát) a my se těšíme na vydání stavebního povolení, aby ještě v závěru tohoto roku mohla být stavba zahájena.

Ještě vám dlužíme sdělit dvě informace:

- kdy a kde bude postavena definitivní stabilní měnirna – rozhodnutí je v kompetenci Magistrátu hl. m. Prahy – sekce útv. rozvoje hl. m. Prahy,
- kam bude provizorní měnirna přemístěna – pod magistrálu, mezi Městské muzeum a ulici Na Florenci na straně jedné a McDonald's a Křížkovu ulici (dnes je tam parkoviště) na straně druhé.

Josef Pik,
provozovna Měnirny a kabelová síť

Odjede poslední vlak s cestujícími a mnozí laici si myslí, že i stanice se odeberou k nočnímu spánku. Opak je pravdou. Začne se pracovat na údržbě, ke slovu přichází i broušení kolejnic.

Broušení kolejnic a pojižděných částí výhybek je jednou z oprav železničního svršku. Odstraňuje nedokonalosti, vady a nerovnosti jejich pojižděné plochy a vytváří optimální podmínky pro vzájemné působení vozidel a jízdní dráhy s cílem prodloužení životnosti kolejnic, snížení úrovně emitovaného hluku a zvýšení jízdního komfortu.

Jaké vady se na pojižděných plochách kolejnic vyskytují?

Jedná se především o tzv. vlnovitost. Vlnky se vyznačují téměř pravidelně za sebou následujícími lesklými vyvýšeninami a tmavými prohlubněmi vln ve vzdálenosti asi 3 až 8 cm. Vznik vlnovitosti není dosud vyjasněn. Krátké vlny, zvané také skluzovými vlnami, jsou dlouhé 8 až 30 centimetrů. Příčiny vzniku spočívají v prokluzových pohybech vnitřního kola v obloucích o poloměrech pod 600 metrů. Dlouhé vlny mají vlnovou délku 60 až 230 cm. Příčiny jsou ve výrobě kolejnic a v pojiždění vozidly s jednotnými znaky a přibližně stejnou rychlostí. K dalším vadám povrchu hlavy kolejnic patří smyková místa, povrchové trhlinky, které mohou vést k odlupování a zhmoždění materiálu kolejnic, vyjeté svary a válcovací šupinky, které zanechávají malé důlky.

Co tyto vady způsobují?

Tyto vady způsobují zvýšení dynamických účinků na kolej, které má za následek snížení životnosti kolejnic a rychlejší zhoršení výškové polohy koleje. Negativně ovlivňují upnutí kolejnic a opotřebení upevňovačů a také únosnost železničního spodku. V důsledku vzájemného působení kola a kolejnice vznikají v konstrukčních částech kolejových vozidel dodatečná namáhání materiálu. Následkem jsou škody na vypružení vozidel, ložiskách náprav, čepch náprav a další. Nepříjemné mechanické vibrace a obtěžující hluk snižují jízdní komfort cestujících. V důsledku



Foto: divize Metro

firmy Schwerbau na principu rotačního broušení. Výrobce těchto vozů jsou firmy Loram z USA a Schwerbau z Německa.

Německá firma Schwerbau nasadila na broušení kolejnic traťových kolejí pražského metra dvě broušící soupravy s vlastním hydrostatickým pohonem, typ RGT a typ RG8. Broušící soupravu tvoří řídicí (hnačí) dvounápravový vůz a jeden (RGT) nebo dva (RG8) broušící dvounápravové vozy. Primární zdroj energie zabezpečuje dieselmotor o jmenovitém výkonu 175 kW (RGT) nebo 365 kW (RG8), který je zabudován v řídicím voze. Složení výfukových plynů dieselmotoru vyhovuje hodnotám pod označením EURO 3. Tento dieselmotor pohání alternátor pro výrobu elektrické

Co se děje v současné době v noci v metru?

sklonu nerovností, kolísání nápravových tlaků a tlumených kmitání koleje a vozidel se zvyšuje spotřeba energie.

Jak se tyto vady odstraňují?

Vady povrchu a tvaru hlavy kolejnic a kolejnicových částí výhybek se odstraňují broušením. Broušení působí částečně i proti rozvoji dalších typů závad. Pro broušení se využívají:

1. speciální brusky vedené kolejí či kolejnicí a ruční brusky k odstraňování převalků a lokálních závad,
2. kolejové broušící stroje (vlaky) zajišťující broušení kolejnic v ucelených úsecích a broušení výhybek včetně přípojí.

Po uvedení koleje do provozu se provádí **základní** broušení, které odstraňuje drsný povrch z válcování nebo od koroze, jakož i měkkou oduhlíčenou vrstvu, která se snadno deformuje, zlepšuje geometrii svarů, optimalizuje příčný profil pojižděné části hlavy kolejnice a eliminuje povrchová poškození vzniklá při stavbě. Toto broušení vedle celkového zkvalitnění jízdní dráhy podstatně oddaluje vznik vad a mělo by být provedeno co nejdříve, zpravidla do 12 měsíců po uvedení koleje do provozu, u kolejnicových součástí výhybek zpravidla do 3 měsíců, nejpозději však do 6 měsíců od uvedení výhybky do provozu.

Broušení **opravné** odstraňuje vlnky a skluzové vlny značných hloubek, opravuje příčný profil hlavy kolejnice a kolejnicových součástí výhybek, odstraňuje povrchové vady kolejnic vzniklé provozem (místa vybroušená prokluzem kol, převalky, odrolení), upravuje provozem vzniklé rozdíly ve výškové návaznosti příčných profilů výhybkových součástí a přispívá k snížení úrovně emitovaného hluku.

Pravidelné (periodické) broušení se provádí v určitých intervalech závislých na místních podmínkách dřívě, než vady kolejnic dosáhnou velké hloubky. Výhodnost pravidelného broušení spočívá v udržení trvale dobrého stavu železničního svršku přispívajícího ke snížení nákladů na údržbu a k prodloužení životnosti. Vyžaduje zpravidla menší počet jízd, a tedy i nižší náklady než broušení opravné. Na tratích pražského metra předpokládáme interval pravidelného broušení 3 – 4 roky.

U pojižděných částí výhybek se provádí broušení také **po navařování**.

Pro broušení na tratích pražského metra se používají převážně broušící stroje

energie a pro pohon elektromotorů čtyř brusných vřeten (RGT) nebo osmi brusných vřeten (RG8), které jsou umístěny v broušících vozech. Broušící vřetena dosahují 2900 otáček za minutu.

V broušících vozech jsou umístěna zařízení k odsávání zplodin broušení (ventilátory odsávání, několikastupňové filtry, zásobníky na brusný odpad, atd.) a také zařízení sloužící ke skrápění broušených kolejnic (nádrž na vodu, čerpadlo, rozvody, trysky).

Řídicí vůz má na předním čele řídicí stanoviště, ze kterého se ovládá jak jízda, tak i proces technologie broušení kolejnic, a to na základě počítačového systému. Broušení levého i pravého kolejnicového pásu probíhá současně. Obrys obou vozů vyhovuje obrysu OV_L – obrys vozidel nezávislé trakce divize Metro.

Pracovní výkon broušící soupravy RGT je 200 až 300 metrů za 1 pracovní hodinu, soupravy RG8 300 až 400 metrů za 1 pracovní hodinu. Rychlost závisí na složitosti traťových poměrů a stupni opotřebení hlav kolejnic.

Pro efektivní broušení jsou nevyhnutelné přípravné práce. Kolej musí být vyrovaná a stabilizovaná. Broušící program se nastaví podle stávajícího profilu opotřebení kolejnice a vyskytujících se vad kolejnice.

Broušení se provádí v nočních přepravních výlukách přibližně od 1 do 3 hodin nad ránem. Před samotným broušením na tratích metra je nutné z koleje odstranit překážky (například přechody přes koleje). Programový pás zabezpečovacího zařízení Matra je nutné ochránit příkrytím. Při broušení je v dotčeném úseku zapnuto hlavní větrání. Následně se provádí mytí tunelů.

První broušení kolejnic na tratích pražského metra se provádělo na trati V. B (Nové Butovice – Zličín), a to před uvedením tratě do provozu v roce 1994. Toto broušení prováděla firma Speno. Další broušení kolejnic proběhlo na provozované trati C v roce 2001 (firma Schwerbau) a poté na nové trati IV. C1 před jejím uvedením do provozu v červnu 2004 (firma Schwerbau).

V současné době se provádí broušení na celé provozované trati B dvěma výše uvedenými broušícími stroji firmy Schwerbau.

Zpracovali Ing. Ludmila Vymětalová a Ing. Karel Marek, služba staveb a tratí divize Metro

System managementu jakosti v odboru obchodně-zásobovacím

Odbor obchodně-zásobovací divize Elektrické dráhy žije v současné době životem ve shodě s požadavky mezinárodní normy EN ČSN ISO 9001:2000. Tato norma se v odboru dokonale vžila. Zaměstnanci odboru si ji vzali za svou a nepřekážá jim, jako u některých jiných útvarů, naopak jim pomáhá. Naučili se totiž normu používat.

Aby bylo ISO tím pravým ISOem, je systém plánovitě a pravidelně auditován interními auditory. Vedoucí odboru velmi záhy pochopil, jak využít audit, pochopil, že audit mu ohlíká procesy, a proto jej využívá ke zlepšování systému. Pokud se chce o něčem přesvědčit, nejde si to ihned zkontrolovat (některé procesy jsou dosti vzdálené), ale vyhlásí mimořádný audit pro specifickou oblast. Případný nálezkem je auditorem formulován a po upřesnění jej vedoucí odboru zadá konkrétnímu

zaměstnanci i s termínem plnění. Po uplynutí termínu pro splnění úkolu musí být písemně informován o splnění nebo nesplnění úkolu. Splnění musí být ještě vždy ověřeno auditorem. To, že jsou dokumenty řízeny, je dnes samozřejmostí. Dokumenty systému managementu jakosti nebyly vytvořeny proto, aby je



každý znal nazpaměť; důležité je aby každý věděl, že dokument existuje, a když potřebuje něco nalézt, aby věděl, kde to nalezne.

Záznamy jsou specifické dokumenty, které musí být také řízeny. Záznam nám podává přesvědčivý důkaz o tom, že někdo něco udělal, kdy to udělal, proč to udělal a s jakým výsledkem. Bez záznamů se dnes již nikdo neobejde. Záznam nemusí být bezpodmínečně jen kus papíru, ale může být i v elektronické podobě. Základní záznamy byly vytvořeny jako součást systému a pokud vznikne potřeba nové záznamové knihy nebo formuláře, je zaměstnancem formulována a předána vedoucímu odboru. Ten po přezkoumání zařídí vytvoření a zaevidování do systému řízení. V odboru je vytvořen vnitřní společný disk tak, že se zaměstnanec může podívat do svého PC a vyhledat příslušný do-

kument systému managementu jakosti, záznamovou knihu nebo formulář; tu si může vytisknout a používat. O aktualizaci se stará pověřený zaměstnanec.

Součástí odboru obchodně-zásobovacího je sedm skladů, které jsou určeny pro vstup produktů od dodavatelů, skladování a expedici pro odběratele. Tyto produkty nejsou určeny pouze pro opravnu tramvají, dopravní provozovny, měřírny, vrchní stavbu a vrchní vedení, ale i pro ostatní útvary v Dopravním podniku. V poslední době byla uplatněna důležitá změna – došlo k vybudování samostatného skladu pryže v rámci všeobecného skladu. Hlavním podnětem pro to byla nehoda 2. kategorie z externího auditu. Dnes tento sklad skladuje téměř všechny pryžové produkty, které v divizi Elektrické dráhy existují. Největším problémem bylo vytvořit v tomto skladu podmínky, které jsou stanoveny normou ČSN 630001. Ta stanovuje pro uskladnění pryže 25 °C a 60-65% vlhkost. Mimochodem přáli bychom tvůrcům normy strávit v takovémto prostředí několik hodin příjmu nebo výdeje produktů. Možná, že

by ji přepracovali. Nicméně podmínky jsou dodrženy, monitorovány a měřeny zkvalitrovaným měřidlem a zaznamenávány. Takový sklad pryže nemá v Dopravním podniku obdoby.

Velmi důležitým procesem, který se podařilo úspěšně zvládnout, je Řízení neshodného produktu. Postup, který musel být vytvořen, obsahuje nejdůležitější procesy neshod a jejich vyřizování. Procesy jsou hlavně využívány při přejímce produktů od dodavatelů nebo při vstupní kontrole. Dohadování o neshodě s dodavatelem v podstatě neexistuje. On totiž existuje seznam dodavatelů, a ti jsou každý rok pravidelně hodnoceni. Hodnocení provádí sklady, vstupní kontrola a obchodní referent. Pokud je dodavatel zařazen do kategorie B, je mu toto zařazení oznámeno; pak má v podstatě dvě možnosti. Buď zkvalitnit dodávky, nebo se s ním odbor rozloučí a vybere si jiného dodavatele. Ze zkušeností je pro dodavatele nejlepší řešení polepšit se, protože Dopravní podnik je pro něj významný odběratel.

Pokud někdo hledá vhodnou metodiku pro svůj

útvary, lze ji nalézt v normě ISO 9001. Tam je metodika dostatečně rozpracovaná a v podstatě hotová. Vždyť útvary nemusí být bezpodmínečně certifikovány; stačí, aby pracoval dle požadavků uvedené normy. To by přineslo užitek a byl by to zcela jistě veliký pokrok v celém Dopravním podniku. V současné době je připravována zpráva pro přezkoumání systému managementu. Tato zpráva je předávána vedení v pravidelných ročních termínech. Její vstupy poskytují vedení dostatečné informace o efektivnosti systému v odboru obchodně-zásobovacím. Výstupy mohou pomoci zlepšení systému managementu jakosti.

Zdánlivý klid v odboru je takové „ticho před bouří“. Tento klid zcela jistě rozbouří listopadový periodický externí audit certifikační organizací Det Norske Veritas. Odbor pod vedením ing. Dalešického se však nemusí ničeho hrozivého obávat, vždyť má ISO již zažitě.

Text a foto: Jiří Blodek, Lumír Vopálenský, divize Elektrické dráhy

Vyznačení placeného prostoru v metru

V posledních několika letech dochází k úpravám vestibulů a podchodů stanic pražského metra a následně změně dispozic uvedeného prostoru. Budují se různé nové vestavby, řada míst je pronajímána ke stánkovému prodeji. Uvedené změny si žádají nová řešení zejména v oblasti očisty stanic, různých montážních prací a přinášejí i konfliktní situace z hlediska staničního personálu a přepravní kontroly. Z těchto důvodů vyplynula i žádost odboru přepravní kontroly o celkovou revizi a přesné vymezení přepravního prostoru ve všech stanicích metra. Na základě dohody odborných útvarů divize Metro a výše zmíněného útvaru přepravní kontroly byla provedena místní šetření. Přepravní prostor byl opětovně vymezen a upraven a bylo rozhodnuto jej ohraničit bílou čarou. Z hlediska přepravní kontroly je vodorovné vyznačení přepravního prostoru hodnoceno jednoznačně kladně, neboť přepravní kontrolorům napomáhá při jednání s cestujícími, kteří porušili přepravně-tarifní podmínky. Zvýrazněná hranice přepravního prostoru zároveň cestujícím napomáhá při samotné orientaci. Ze strany revizorů ani ze strany cestujících veřejnosti nebyla zaznamenána žádná negativní reakce. Ve stanicích metra s vysokou zátěží cestujících se budou čáry obnovovat po 3 měsících a v ostatních stanicích po 6 měsících. Vzhledem k tomu, že v některých stanicích nesouhlasilo vodorovné značení s pevným informačním systémem umístěným u podhledů, bylo nutno v několika případech změnit i umístění značek informačního systému.

V měsících září a října 2004 bude provedeno vyhodnocení stavu přepravního prostoru a provedeny eventuální úpravy tak, aby došlo k dalšímu zkvalitnění výkonu služby útvaru přepravní kontroly. **Luděk Kodrle, divize Metro (redakčně upraveno)**



Foto: Petr Malík

Perspektivy rozvoje železnice v Pražské integrované dopravě

V srpnu 2004 byla zahájena výstavba klíčové železniční dopravní stavby na území hl. m. Prahy. Tzv. „Nové spojení“ zajistí nové kvalitní spojení stanic v centrální části města (hlavní nádraží a Masarykovo nádraží) se stanicemi v severovýchodní části města (Libeň, Vysočany, Holešovice). V současné době je zde doprava zajišťována z hlavního nádraží pouze dvojitými nevykonnými jednokolejnými tratěmi s obtížnými sklonovými i směrovými poměry a z toho vyplývajícími nízkými rychlostmi a nedostačující kapacitou. Z Prahy Masarykovo nádraží je sice do Prahy-Libně dvoukolejná trať, částečně však užívaná i vlaky z hlavního nádraží. Kromě toho je při jízdě z Masarykova nádraží do Vysočan či Holešovic nutno jet úvratí (změnit směr jízdy). Přitom na tato spojení navazují vytížené železniční tratě ve směru Kolín, Kralupy nad Vltavou, Lysá nad Labem a Všetaty, zpravidla se silnou dálkovou i příměstskou železniční dopravou.

Nové spojení, jehož nultou etapou je právě dokončovaná rekonstrukce mostů nad Seifertovou ulicí, umožní rychlé a kapacitně dostačující spojení těchto stanic. Budou zřízeny celkem čtyři koleje z hlavního nádraží a dvě koleje z Masarykova nádraží. Veškeré jízdy z centrálních stanic do stanic na okraji města budou možné bezúvratově, což umožní rozplet v oblasti Sluncová – Krejčířek. Nezbytnou součástí stavby budou dva dvoukolejné tunely pod vrchem Vítkovem a mostní estakáda od západních portálů těchto tunelů

do stanice Praha hlavní nádraží. Nynější trať z hlavního nádraží na Hrabovku bude zcela opuštěna, trať z hlavního nádraží do výhybny Vítkov, která vede v těsném sousedství žižkovských obytných domů, bude přeměněna na stezku pro pěší a cyklisty.

Výstavba Nového spojení potom umožní zcela nové možnosti pro příměstskou dopravu zařazenou do systému Pražské integrované dopravy. V první řadě bude značně zvýšena kapacita kolejových tras, což umožní vyhovět narůstajícím požadavkům dálkové i příměstské dopravy. Kromě toho bude možné zřídit nové linky příměstské dopravy, které budou vedeny napříč Prahou. Předpokládá se vznik dvou takových linek, první by měla spojit Milovice, Lysou nad Labem a Čelákovice přes centrum Prahy s Říčany a Strančicemi, druhá by měla spojovat Nymburk, Poříčany, Český Brod a Úvaly opět přes pražské hlavní nádraží s Černošicemi, Dobřichovicemi a Řevnicemi.

Je však zapotřebí upozornit, že Nové spojení není jedinou důležitou železniční stavbou na území města. Neméně důležité jsou i průtahy tzv. tranzitních koridorů Prahou. V současné době jsou dokončeny úseky I. tranzitního koridoru od Úval do Kolína a z Prahy-Bubeneč do Kralup nad Vltavou. Ještě v letošním roce by měla započít stavba IV. tranzitního koridoru v úseku Praha-Hostivař – Benešov, v přípravě je úsek III. tranzitního koridoru Praha-Smíchov – Beroun. Rovněž ve stádiu příprav jsou průtahy koridorových tratí hlavním



Foto: Petr Malík

městem, tedy úseky Praha-Bubeneč – Praha-Holešovice – Praha-Libeň – Úvaly, Praha hl.n. – Praha-Hostivař a Praha hl.n. – Praha-Smíchov. Součástí koridorových průtahů je i samotné Nové spojení. Všechny tyto stavby budou kromě zlepšení užitných vlastností pro železniční dopravu znamenat i snížení ekologické zátěže, a to jednak samotným provedením stavebních úprav (protihluková opatření), jednak přechodem části cestujících z neekologické silniční dopravy na železnici.

11 Mezi další důležité připravované „nekoridorové“ stavby na území Prahy je třeba započítat připravovanou modernizaci železniční trati Praha – Kladno s výstavbou odbočky na letiště, modernizaci železniční trati Praha-Vysočany – Lysá nad Labem jako součásti tahu Praha – Liberec, rekonstrukci spojek určených pro nákladní dopravu a zřízení možnosti jejich využití pro osobní dopravu i výstavbu nových železničních zastávek v atraktivních lokalitách na území Prahy (Podbaba, Rajská zahrada, Vyšehrad, Kačerov, Karlín a další). Ve většině těchto zastávek je uvažována i jejich návaznost na ostatní prostředky městské dopravy.

Kromě toho je výhledově připravováno i zlepšení parametrů dalších tratí ústících do pražského železničního uzlu. Především se jedná o elektrizaci tratí Praha-Vysočany – Všetaty, Praha-Krč – Vrané nad Vltavou – Dobříš/Čerčany a modernizaci a případně i elektrizaci trati Praha-Smíchov – Rudná u Prahy – Nučice (– Beroun) s případným využitím části vlečky podniku Lomy Mořina pro osobní dopravu (v úseku Nučice – Hořelice).

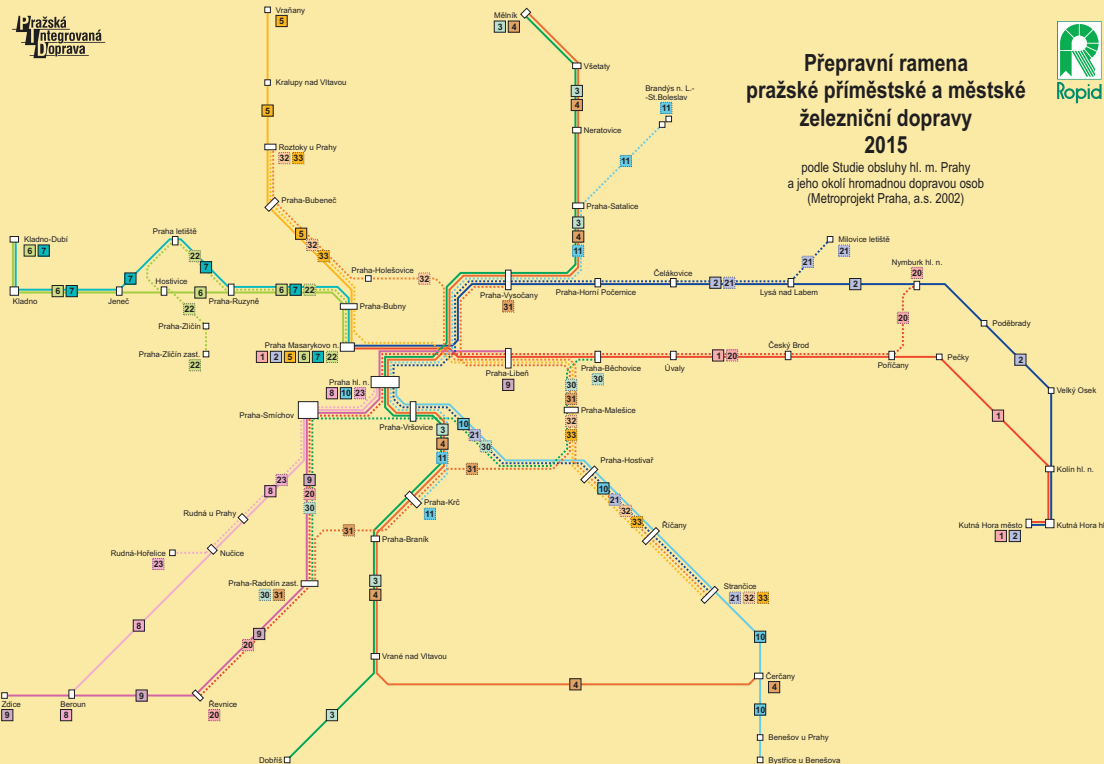
Po dokončení rekonstrukce železničního uzlu Praha bude možné docílit zkrácení špičkového intervalu příměstské dopravy na nejvýznamnějších radiálních tratích (úseky z Poříčan, Lysé nad Labem, Roztok u Prahy,

Kladna-Dubí, Řevnice a Strančice) až na 15 minut. Bude možná i obsluha pražského letiště železniční dopravou. Na ostatních železničních tratích vycházejících z Prahy (směr Všetaty, Vrané nad Vltavou a Nučice) se předpokládá špičkový interval osobních vlaků 30 minut. Stejný interval bude uplatňován i na tzv. tangenciálních linkách, které budou ke svému provozu využívat spojky dosud pojižděné pouze nákladní, případně dálkovou osobní dopravou. Pilotním projektem je v tomto směru zkušební provoz první městské železniční linky, která od poloviny dubna spojuje pražská nádraží Praha-Libeň, Praha-Holešovice a Praha-Bubeneč s Roztoky u Prahy.

Zavedení průjezdného modelu příměstské dopravy Prahou povede k vyššímu zapojení železnice do systému městské dopravy. Výraznělepší jak spojení Prahy se Středočeským krajem, tak i spojení v rámci Středočeského kraje s průjezdem přes Prahu.

Linkové vedení příměstské dopravy – stav rok 2015 podle Studie obsluhy hl. m. Prahy a jeho okolí hromadnou dopravou osob

linka č.	vedení linky
1	Kutná Hora město – Kolín – Český Brod – Praha-Libeň – Praha Masarykovo n.



2	Kutná Hora město – Kolín – Nymburk hl. n. – Lysá n. L. – Praha-Vysočany – Praha Masarykovo n.
3	Mělník – Všetaty – Neratovice – Praha-Vysočany – Praha hl. n. – Praha-Vršovice – Vrané n. Vlt. – Dobříš
4	Mělník – Všetaty – Neratovice – Praha-Vysočany – Praha hl. n. – Praha-Vršovice – Vrané n. Vlt. – Čerčany
5	Vraňany – Kralupy n. Vlt. – Praha-Podbaba – Praha Masarykovo n.
6	Kladno-Dubí – Kladno – Praha-Ruzyně – Praha-Dejvice – Praha Masarykovo n.
7	Kladno-Dubí – Kladno – Jeneč – Praha, letiště – Praha-Dejvice – Praha Masarykovo n.
8	Beroun – Nučice – Rudná u Prahy – Praha-Smíchov – Praha hl. n.
9	Zdice – Beroun – Řevnice – Praha-Smíchov – Praha hl. n. – Praha-Libeň
10	Bystřice u Benešova – Benešov – Strančice – Říčany – Praha-Vršovice – Praha hl. n.
11	Stará Boleslav – Brandýs n. L. – Praha-Satalice – Praha hl. n. – Praha-Krč
20	Nymburk hl. n. – Poříčany – Český Brod – Praha-Libeň – Praha hl. n. – Praha-Smíchov – Řevnice
21	Milovice, letiště – Lysá n. L. – Praha-Vysočany – Praha hl. n. – Praha-Vršovice – Říčany – Strančice
22	Praha-Zličín zast. – Praha-Zličín – Hostivice – Praha letiště – Praha-Ruzyně – Praha-Dejvice – Praha Masarykovo n.
23	Hořelice – Nučice – Rudná u Prahy – Praha-Smíchov – Praha hl. n.
30	Praha-Běchovice – Praha-Malešice – Praha-Vršovice – Praha-Smíchov – Praha-Radošín
31	Praha-Vysočany – Praha-Libeň – Praha-Malešice – Praha-Krč – Praha-Radošín
32	Roztoky u Prahy – Praha-Holešovice – Praha-Libeň – Praha-Malešice – Praha-Hostivař – Říčany – Strančice
33	Roztoky u Prahy – Praha-Bubny – Praha-Malešice – Říčany – Strančice

Linkové vedení spěšných regionálních vlaků – stav rok 2015 dle Studie obsluhy hl. m. Prahy a jeho okolí hromadnou dopravou osob

linka č.	vedení linky
100	Jihlava – Kolín – Praha hl. n.
101	Pardubice – Kolín – Praha hl. n.
102	Hradec Králové hl. n. – Lysá n. L. – Praha hl. n.
103	Mladá Boleslav město – Lysá n. L. – Praha hl. n.
104	Ústí nad Labem hl. n. – Praha hl. n.
105	Rakovník – Praha hl. n.
106	Plzeň hl. n. – Praha hl. n.
107	Tábor – Praha hl. n.

Text a vyobrazení: ROPID

CowParade zavítala i do Prahy



Projekt CowParade už obletěl skoro celý svět. Na svých cestách jste se mohli setkat s různě upravenými krávami například v New Yorku, Las Vegas, Londýně, Dublinu, Bruselu, Tokiu, Sydney, Aucklandu, ale i v litevském městě Ventspils. Letos se pod záštitou hlavního města Prahy kraví průvod dostal i k nám. Současně probíhá ve švédském Stockholmu, anglickém Manchesteru a pensylvánském Harrisburgu.

Již od června zpřijemňují sochy krav Pražanům průchod zejména historickým centrem. Nejen v ulicích, ale i v parcích a budovách můžete potkat kraví sochy v životní velikosti. Ty avantgardně ozdobili známí i neznámí čeští umělci. Krávy z Prahy zmizely koncem září; celá akce končí závěrečnou aukcí v říjnu, při které budou sochy draženy. Získané peníze budou rozděleny na různé dětské charitativní projekty.

CowParade je největší veřejnou světovou událostí, původem z Curychu. Tam se v roce 1998 pokoušeli místní obchodníci zvýšit turistický ruch. Setkali se s úspěchem, a proto brzo odstartovaly další kraví průvody – v roce 1999 v Chicagu a o rok později v New Yorku. Poté se dostaly do Kansas City, Houstonu a v roce 2002

připluly do Londýna. Od té doby se CowParade stále rozrůstá – a to nejen počtem, ale i kreativitou umělců a kvalitou jejich umění. Zatímco plastika zůstává pořád stejná, umělci z každého města jsou při tvorbě ovlivněni kulturou té dané země a jejich město je inspiruje. Od roku 1998 hostilo CowParade už 18 světových metropolí. Spolu s akcí je vždy spojena řada doprovodných aktivit, které naplní město zážitky a zábavou.

Česká CowParade hostí 205 kraviček, většina z nich postává či poleháva na Praze 1. Kravičky jsou opravdu všude – určitě jste si jich všimli třeba i na tramvajových zastávkách. Existuje i několik obchůdků, kde si můžete za 100 tisíc korun koupit vlastní, nepomalovanou krávu, nebo třeba jen tričko s potiskem, hrneček, pohledy, plakáty nebo knihu, která obsahuje fotografie všech pražských krav. Ceny jsou však spíš evropské – knihu pořídíte za 799 Kč.

Celá pražská CowParade je tak trochu proevropská – od 1. července do 1. září zdobilo pražskou Kampu i stádo krav představující členské státy rozšířené Evropské unie. Slavnostní zahájení výstavy 1. července připadlo na den, kdy Irsko předávalo prezidentství

Evropské unie Nizozemskému království. Právě od nizozemské velvyslankyně Idy van Veldhuizen a jednoho z organizátorů pražské CowParade Bessela Koka vzešel nápad vytvořit stádo EU kraviček. Organizátoři projektu CowParade poskytli 26 nepomalovaných krav. Umělci, kteří byli vybráni zástupci velvyslanectví členských států v Praze Ministerstvem zahraničních věcí a úřadujícím předsedou Reprezentace Evropské komise, ztvárnili sklolaminátové kravičky tak, aby co nejlépe ztělesňovaly jednotlivé členské státy. Na uměleckém zpracování kraviček se podíleli umělci z České republiky a členských zemí rozšířené EU. Několik krav bylo ztvárněno žáky pražských škol.

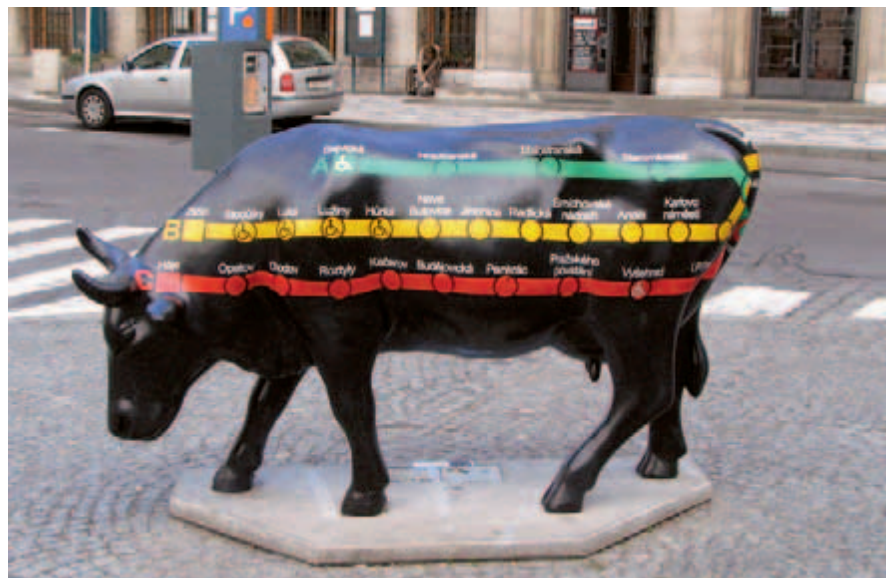
Asi nejdůležitější na celé CowParade je výtěžek pro charitu. Většina z nich jde po skončení veřejné výstavy do dražby. První chicagská dražba vydělala tři miliony dolarů. Průměrná cena 140 krav se pohybovala kolem 25 tisíc dolarů. V New Yorku se dokonce podařilo prodat krávu Tiffany Cow za neuvěřitelných 60 tisíc dolarů. Průměr za krávu zde dosahoval skoro 19 tisíc.

Zdá se, že výtěžek z české aukce je poněkud ohrožen. Pražská CowParade se totiž potýká s nebyvalou vlnou vandalismu, která se zatím neobjevila nikde jinde na světě. Krávy v Praze vyvolávají u lidí nejen úsměv na tváři, ale také nesmyslné a nepochopitelné reakce násilí. Několik krav bylo natolik poničeno, že

musely být odinstalovány a z centra navždy zmizely. Po celé Praze pak byly vylepeny plakáty proti ničení krav. Ty však byly pouze české, a tak zřejmě neměly takový dopad, jak by si autoři přáli. Největšími vandaly jsou prý totiž cizinci, kteří si na krávy nejen zavěšují své batohy, ale různě po nich lezou a hrají si na kovboje.

Dalšími státy, které plánují kraví průvod, jsou: na podzim 2004 Jižní Afrika (3 města – Johannesburg, Kapuské město a Durban), na rok 2005 Brazílie (São Paulo) a Španělsko (Barcelona). Více informací o CowParade najdete na webových stránkách www.cowparade.cz.

Michaela Beladová



DP-KONTAKT téměř každý rok přináší informace o činnosti Svépomocného sdružení zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti – Úmrtní fond (dále jen ÚF). V loňském roce jsme čtenáře informovali o úpravě částky při výplatě podpory pozůstalým člena ÚF a zvýšení členského příspěvku. Podstatnou změnou pro evidenci a další zpracování této agendy bylo především zvýšení členského příspěvku aktivních členů – zaměstnanců Dopravního podniku, který zaměstnanci museli svým podpisem odsouhlasit ve své mzdové účtárně. Přestože jde o poměrně velkou skupinu členů, podařilo se během uplynulého období zajistit, aby si všichni tuto změnu ve mzdové účtárně potvrdili.

Pro členy ÚF a případné zájemce o členství v ÚF připomínáme několik základních informací:

Činnost svépomocného sdružení ÚF je prováděna a zajišťována na základě uzavřené dohody o spolupráci mezi Dopravním podnikem a Sdružením. Peněžní prostředky jsou vedeny na běžném účtu a vkladových

Úmrtní fond se připomíná

účtech u České spořitelny. Všichni jistě máme zkušenosti s úroky, které poskytují bankovní domy, ale přesto se, i když po malých částkách, uložené prostředky zúčtují. Činnost a hospodaření kontroluje jednou ročně revizní komise.

Zájemce o členství se do ÚF přihlašuje tak, že ve mzdové účtárně podepíše prohlášení o členství a žádost o srážku členského příspěvku ze mzdy (pro aktivní zaměstnance ve výši 15,- Kč měsíčně, pro důchodce a externí členy je příspěvek 8,- Kč měsíčně).

V současné době je členská základna složena z 2 573 aktivních zaměstnanců Dopravního podniku a 729 bývalých zaměstnanců – důchodců. Podpora při úmrtí je pozůstalým vyplácena ve výši 4500,- Kč, při využití služeb Pohřebního ústavu hl. m. Prahy, se kterou má výbor ÚF uzavřenou dohodu, mohou pozůs-

talí uplatnit 15% slevu na objednané služby. Při úmrtí rodinného příslušníka může člen čerpat zálohu ve výši 2 000 Kč. O tuto částku se potom snižuje podpora vyplácená jeho pozůstalým.

Chcete-li pomoci svým rodinám, přátelům a spolužákům Dopravního podniku, staňte se i vy členy Úmrtního fondu. Kdyby byli členy ÚF všichni zaměstnanci Dopravního podniku, činila by podpora, včetně slevy u Pohřebního ústavu hl. m. Prahy, až 20 000 Kč.

Podrobnější informace o činnosti Úmrtního fondu včetně přihlášky jsou zveřejněny na intranetu, kde se zájemci mohou seznámit se stanovami tohoto sdružení a také se zajímavou historií.

**Personální úsek
ředitelství**

Navázání spolupráce s technickou školou G18 v Hamburku



Ke konci loňského školního roku, kdy se už studenti viděli jedním okem na prázdninách a učitelé měli naopak nejvíce práce s uzavíráním známek, navštívili



la naši školu v Motole skupina studentů a profesorů z technické školy v Hamburku.

Byli jsme hostiteli celý týden a připravili jsme jim vskutku nabitý program. Každé dopoledne je čekala exkurze – ať již ve škole, školních dílnách nebo v provozovnách Dopravního podniku.

Odpolední aktivity byly samozřejmě směřovány do historického centra Prahy. Průvodci jim byli naši studenti, kteří je provedli nejen Královskou cestou a Pražským hradem, ale absolvovali i výlet vlakem na Karlštejn, zhlédli představení Černého divadla a tečkou bylo večerní posezení s typicky českou svíčkou. Došlo i na sport – hrál se bowling.

Jsmo přesvědčeni, že se jim u nás líbilo, reciproční výprava do Hamburku je naplánována na říjen.

Letní ohlédnutí – aneb se školou u moře

Prázdniny si o týden prodloužili účastníci zájezdu do Chorvatska, které se uskutečnilo v posledních týdnech minulého školního roku.

Zájezdy se uskutečnily tři. Žáci I. ročníků motolské SPŠ měli pobyt spojen s výukou angličtiny, a to s „výpůjčenou“ lektorkou jazykové školy La Pena. Během 3 lekcí denně probírali trochu gramatiku, ale hlavně se



procičovala konverzace. Protože to bylo na ostrově, četl se Robinson Crusoe.

Odpoledne bylo na programu moře a sport – fotbalové turnaje, petanque, kolečkové brusle, cyklistika. Taky výlet do Zadaru a města Pag. Několik večerů zpestřil program zástupkyně nadace Podané ruce z Brna, která formou testů a skládaček ukázala, jak lépe poznat a ohodnotit sám sebe, své spolužáky, okolí i učitele.

První zájezd žáků školy Moravská měl namířeno do Poreče. Ubytování v pěkných bungalovech, jejichž nedílnou součástí byly i kuchyňky – takže vařili jsme



si sami. A léta již prověřila, že kluci se s vařečkou kamarádit umí. Moře bylo u nosu a využito jak se patří – plavecký výcvik pod odborným vedením, závody. A pochopitelně další sporty, jimž vládl plážový volejbal. A taky historie, která dýchala z každého místa starobylé Poreče. Pro každého suchozemce je zážitkem atmosféra přístavu a nejinak to bylo i s námi.

Druhý zájezd školy Moravská směřoval na další překrásné místo v Chorvatsku, a to do Vodice. Potápění, jízda na vodním skútru, sport všeho druhu, výlet lodí do Šibeniku.

Není tajemstvím, že žáci věkové skupiny 15 až 18 let mají silné přebytky energie a 10 dní zodpovědnosti za ně je pro pedagogický dozor silnou zátěží. Radost z pobytu nastává pro zúčastněné učitele teprve v tom momentu, kdy předávají „děti“ po návratu rodičům.



Všechny a zdravé. A protože tomu i letos tak bylo, můžeme říci – Chorvatsko bylo fajn a příští rok opět jedeme!

Typ na podzimní výlet – ZOO Praha a ZOO Vídeň

Do vídeňské ZOO se rozhodli zajet podívat – a zároveň si vyzkoušet němčinu – žáci, kteří se ji ve škole učí. I když zájezd do ZOO byl pouze jednodenní, zážitků bylo dost, protože vídeňská ZOO je krásná. Zvířata se pohybují volně, jen za lehkými zábrany, i když mají pochopitelně i svou klecovou část.



V podvečerních hodinách vyšla ještě chvilka času na centrum Vídně, která svou architekturou připomíná Prahu. Času nazbyt nebylo, takže co jsme neviděli, na to se pojedeme podívat příště.

A vstupné v ZOO? 4 euro pro žáky ve skupině, 10 euro pro dospělé jednotlivce.

Školní rok 2004/2005 je v plném proudu

I když z předchozích příspěvků je stále cítit léto, je to již minulost.

Žáci zaplnili školy do posledního místečka a po prvních dnech, které ještě měly nádech doznívajících prázdnin, škola již nabrala svůj řád a rytmus. V posledních dnech prázdnin je ve školách rušno, konají se totiž doklasifikační a opravné zkoušky. Ti, kteří neukončili předchozí ročník, dohánějí, co se dá – v převážné většině jde o žáky, kteří se do prospěchových problémů dostali svým laxním přístupem k povinnostem.

Pro ty, kteří 1. září nastupují do prvních ročníků, je začátek studia na střední škole o něco složitější než pro ty, kteří se vrací do známého prostředí. Určitě si kladou spoustu otázek – Jací budou spolužáci? – Jací budou učitelé? – Zvládnou nové, zejména odborné předměty? – Vybral jsem si správný obor? – Bude mě to bavit? – Nepropadnu?

Nové je pro ně i dojíždění, mnohdy nejen MHD, ale denně vlakem, autobusem. A k tomu pochopitelně patří i ranní vstávání.

Co nemohou žáci prvních ročníků postrehnout, jsou změny, ke kterým došlo o prázdninách. Protože ani o prázdninách jsme ve škole nezaháleli. Na pracovišti odborného výcviku na Valentince se opravovala střecha, je nové sociální zařízení...

Podmínky pro žáky se vytvářejí stále lepší a lepší, ostatní je na nich. Píle a chuť do práce by neměla žákům chybět.

Přejeme všem žákům, aby se jim začínající školní rok vydařil.

-sou-

Ústřední technická knihovna informuje

Technická knihovna odebírá následující česká periodika:

- a. Právo a legislativa: Prepravní a tarifní věstník, Sběrka obecně závazných vyhlášek hl. m. Prahy, Sběrka zákonů, Věstník dopravy.
- b. Doprava: Auto-moto a sport, Automobil revue, Doprava, Doprava a silnice, Dopravní magazín, Dopravní noviny, Logistika, Nová železniční tech-

nika, Silniční obzor, Svět motorů, Tunel, Železniční magazín.

- c. Technika: Amatérské rádio – řada A, Amatérské rádio – řada B, Elektro, Sdělovací technika, Technický týdeník.
- d. Ekonomika: Ekonom, Euro, Moderní řízení, Profit.
- e. Počítače: Chip, PC World, Počítač pro každého.
- f. Knihy: Nové knihy, Ohlášené knihy.

- g. Denní tisk a časopisy: Blesk, Lidové noviny, Dnes, Hospodářské noviny, Právo, Večerník Praha, Instinkt, Květy, Magazín 2000, Reflex, Týden, Vlasta, Žena a život.

Všechna tato periodika je možné zapůjčit v technické knihovně, kancelář č. 629 (6. patro), Sokolovská 217/42, Praha 9 každý pracovní den od 6.00 do 15.30 hodin.

Ing. Jan Urban

FILM

Španělská výchova

Španělský film režiséra Pedro Almodóvara vypráví příběh z Madridu roku 1980. Úspěšný režisér Enrique Serrano už dlouho marně hledá námět, který by ho zaujal, když k němu náhle vpadne neohlášená návštěva. Enrique hned nepozná svého někdejšího spolužáka Ignacia, jenž ho přišel požádat o roli, a snaží se ho zbavit, přestože mu připomene minulost. Po jeho odchodu se ale začte do rukopisu novely, který mu Ignacio nechal, a začnou v něm ožít vzpomínky. V 60. letech se jako chlapci setkali v jezuitské koleji, kde spolu objevovali film, ale také lásku a strach. Svědkem i hlavním aktérem jejich probuzení byl tehdy otec Manolo, ředitel ústavu a profesor literatury, zosobňující dvojtvárnost náboženských institucí této doby. Příběh, jehož autorem je Ignacio, zaujme Enriqua natolik, že po někdejším příteli, s nímž se pak setkal znovu jen jednou v 70. letech, začne pátrat. Je mu jasné, že objevil námět, na který čekal, a je odhodlán natočit podle něj film. Netuší ale, k jakým odhalením ho pátrání po bývalém příteli dovede.

V kinech od 21. října 2004.

Duše jako kaviár

A hlásí se o slovo další český film. Tragikomedie režiséra Milana Cieslara má rozhodně zajímavé obsazení – Ondřej Vetchý, Vilma Cibulková, Tatiana Vilhelmová, Jan Budař, Karolína Kaiserová a mnozí další pomáhají utvářet příběh trojice sourozenců. Na pohřbu otce, za účasti jeho nespočetných milenek, se Jana (Tatiana

Vilhelmová) a Anna (Karolína Kaiserová) dozvídají o existenci nevlastního bratra Vladimíra (Jan Budař). Mozaika osudů, do níž zapadá také příběh matky obou sester (Vilma Cibulková) se skládá střípeky po střípku a divákům je předkládána i s určitou porcí nadsázky a humoru. Jak praví reklamní slogan – Duše jako kaviár je film o cestě za štěstím, na níž člověk udělá stokrát stejnou chybu, aby ji až po stoprvé napravil.

V kinech od 14. října 2004.

DIVADLO

Divadlo Milénium na Bubenském nábřeží v Holešovicích připravilo na 23. října premiéru muzikálu s hudbou britského skladatele Andrewa Lloyda Webbera inspirovanou texty básníka T. S. Eliota, *Cats*. Od doby, kdy byly *Cats* poprvé uvedeny v londýnském West Endu roku 1981, se staly jedním z nejoblíbenějších muzikálů vůbec a hrály se ve více než dvaceti různých zemích světa. Jevišťe i hlediště holešovického divadla Milénium se promění v půdu starého londýnského domu. Na ní budou diváci mít možnost prožít spolu s šestadvaceti kočkami magickou noc, během níž bude jedna z nich vybrána, aby se znovu narodila. V rolích koček se představí například Iveta Blánarovičová, Daniela Šinkorová, Václav Neckář, Jan Révai nebo Filip Gondolán.

HUDBA

A co nás čeká v říjnu na hudebním poli? Například oslava výročí 50 let rock'n'rollu (ano, je to už 50 let, co poprvé vyšla píseň *Rock Around The Clock* v podání Billa Haleyho, psal se tehdy rok 1954), jejichž

vyvrcholením bude určitě 14. října koncert ve velkém sále Lucerny. Vystoupí zde totiž jedna z mála žijících legend dřevního rock 'n' rollu, pianista a zpěvák **Jerry Lee Lewis**. Další zajímavou zahraniční akvizicí, ale trochu z jiného žánrového soudku, bude určitě i britská formace **Groove Armada**, která svou směs taneční elektroniky, ambient techna a trip-hopu předvede 13. října v klubu Roxy. A ještě jeden host ze zahraničí na nás bude čekat ve velkém sále Lucerny. V pátek 22. října tam totiž obsadí pódium **Goran Bregović** se svým doprovodem – početným *Weddings And Funerals Orchestra*. Bregović hrával kdysi v sarajevské rockové skupině *Bijelo Dugme*, ale obecně známou osobou se stal až jako autor hudby k filmům Emira Kusturici (např. *Underground*). A právě takovou „balkánskou dechovkou“, která ve filmu zní, pravděpodobně rozdovádí i Lucernu.

Říjen bude ale i měsícem, kdy mnohé české soubory pokřtí své nové desky (budou to mj. v Rock Café 7. října elektroničtí **No Name Desire**, v Paláci Akropolis **Krucipůsk** – 9. října, **Al Yaman** – 14. října nebo **Sto zvířat** – 19. října, v klubu Futurum pak 27. října třeba **Projekt Parabelum**). A to ještě ke všemu 10. října slaví 10 let existence ve velkém sále Lucerny těžkotonažníci **Maxim Turbulenc** se spoustou hostů (Josef Alois Náhlavský, Josef Mladý, Ivan Mládek i se svým Banjo Bandem, Jaroslav Uhlíř, Kamil Emanuel Gott a další). A málem bych zapomněl, že 27. října v T-Mobile Aréně předvedou svůj nový koncertní program k desce *Nano* album hanspaulští **Tata Bojs**.

Že by si v říjnu vybral opravdu každý?

-mis-

Proklínadla aneb Barrandov z druhé strany

O Barrandovu již bylo psáno mnohokrát. Ať už šlo o ing. Václava Havla a Miloše Havla, kteří ho proslavili vilovou zástavbou, nebo v posledních měsících o uvedení nejmmodernější tramvajové tratě, a to nejenom ve střední Evropě do provozu. Barrandov má ale i jinou tvář než je ta, která je veřejnosti dostatečně známa, a s tou bychom vás chtěli seznámit.

Na zvrstvených, ale pustých chuchelských skalách byl již ve dvacátých letech minulého století umístěn nápis „Barrande“ podle francouzského učence Joachima Barrande (1799 – 1883), který se po padesát let svého života věnoval studiu středověkých prvohorních zkamenělin. První zmínka o pražské čtvrti, vzniknuvší nad touto skálou, pojmenované po tomto významném badateli, se objevuje v roce 1928.

Architektonická dominanta Barrandova – restaurace Terasy s vyhlídkovou věží – byla oficiálně otevřena 4. října 1929. Barrandov se stal na dlouhá léta vyhledávaným turistickým cílem Pražanů, jehož obliba vzrostla po otevření plaveckého bazénu v roce 1931. K jeho vzniku dal podnět neutěšený vzhled okolí Teras. Opuštěný lom pod nimi, v bezprostředním sousedství staré zbraslavské silnice, budil z povýšeného hlediska Teras pozornost, a tak zde vznikly bazén o rozměrech 50 x 18 metrů se skokanskou věží a tribuny pro 3 000 osob.

Píše se 2. března 2003. Je nevládné mlhavé ráno a autobus MHD uhání kolem tajuplných Proklínadel pod Barrandovem k Malé Chuchli.

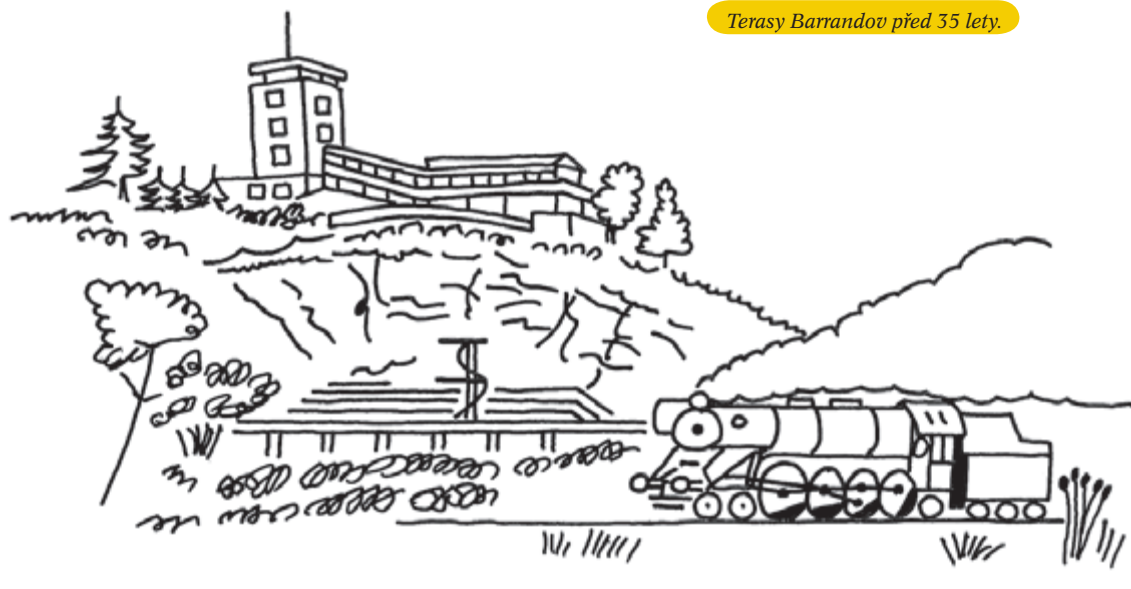
Byla to romantická doba bez velkého množství automobilů. Po Vltavě pod Barrandovem ke Zbraslavi a dál do Štěchovic se proháněly kolesové parníky, po železniční trati pod Terasami zase parní lokomotivy s vlaky směrem na Beroun a Plzeň. Barrandov se stal až do poloviny šedesátých let minulého století výletním místem Pražanů. Zrušením plaveckého bazénu v šedesátých letech začal úpadek výletního místa. Pražané začali objevovat nová místa v okolí řek Berounky, Sázavy i Vltavy a Barrandov s okolím nenávtvrně zmizel jako místo vhodné k odpočinku a relaxaci.

Území okolo památné skály bylo oblíbené však

časem zábradlí zarostlo křovím a trávou, několik důlů zrezivělo, ale i tak ještě v osmdesátých letech minulého století bylo patrné, co zde bylo dne toho a toho napsáno. V listopadu roku 2001 se dal přečíst poslední zbytek jednoho data – únor roku 1971.

Dnes už je část původního zábradlí nahrazena novým, zbytek ztrouchnivěl, ale místo už jeho název zůstal, stejně jako se zachoval v srdcích dnešních téměř padesátníků (tehdejších žáků) ve vzpomínkách na školní léta a na romantiku s nimi spojenou. Na dobu, kdy dojížděli starou dřevěnou tramvají do Hlubočep se štětci a plechovkou

Terasy Barrandov před 35 lety.



i mnohem později. V roce 1970 se dávno nepoužívaná zbraslavská silnice podél železniční tratě a zrušeného plaveckého bazénu stala populární pro žáky jedné nejménovaně základní devítileté školy. Obzvláště pak železná zábradlí oddělující vozovku od trati. To sloužilo tehdejším sedmákům ke psaní svých „úlev“ od školních trablí (poznámky, špatné známky, ale i první neopětované lásky). A tak se tomuto místu začalo říkat Proklínadla, protože zde byla nejedna osoba písemně prokleta.

barvy, na chvilkový útěk z ruchu velkoměsta a na (pro ně) někdy nespravedlivé známky u zkoušek či z písemných prací.

Pan Barrande by se jistě divil, kdyby věděl, že skála a okolí, kde kotal své zkameněliny, část populace našeho hlavního města říká dodnes Proklínadla, a že těmito místy probíhá i naučná stezka Chuchelský háj – Barrandovské skály.

Text a ilustrace: Jan Dvořák

Tramvajový provoz v oblasti Katowic (nejrozsáhlejší síť v Polsku – přes 300 km kolejí) letos oslaví stodesáté narozeniny. K jeho zahájení došlo 27. května 1894, o patnáct let později byla kombinace parního a koňského pohonu nahrazena elektrickou trakcí. Původně měly katowické koleje rozchod 785 mm, mezi lety 1912 a 1953 proběhla postupná přeměna sítě na rozchod 1 435 mm.

Tramvajové koleje spojují města Gliwice (240 000 obyvatel), Zabrze (200 000), Bytom (290 000), Katowice (360 000), Sosnowiec (300 000), Bedzin (100 000) a Myslowice (100 000). Historicky nejceněnějšími jsou Bytom (založena ve dvanáctém století, těžba stříbra)

Dopravácké postřehy z katowické aglomerace

ky“ dojíždíme na exkurzi do vozovny Gliwice. Tato vypravuje vedle linky č. 4 také celou linku č. 3, jezdící ve městě Zabrze (Makoszowy – Mikulczyce), celou linku č. 29 (Zabrze, Biskupice – Zabrze – Chebzie) a podílí se na vypravování linky č. 5 (Bytom – Zabrze). Vozový park gliwické vozovny tvoří vozy 105N, 111N

Zabrze do Bytomi. Tramvajová trať mezi městy byla při „přerozhodování“ v roce 1930 přeložena na vlastní těleso. Stav kolejí však budí dojem, jako by se již drahá léta nikdo jejich údržbě nevěnoval. Rovněž archaicky působí původní sloupy s výložníky.

Živý provoz panuje v Bytomi na náměstí generála Sikorskiego. Zde se sjíždějí skoro všechny linky obsluhující toto město (č. 5–9, 18, 19, 30 a 41). Protože dnem naší návštěvy je sobota, potkáváme většinou sólo vozy 105N. Pár kroků od náměstí se nachází kostel sv. Trojice a u něj konečná stanice tramvajové linky č. 38. Ta je obsluhována jediným motorovým vozem typu N. Její trasa je celá jednokolejná, zcela bez výhyben, bez smyček, dlouhá asi 1,4 km a dvounápravový motorák ji stihne ujet za osm minut. Na konečných zastávkách se využívá obousměrnosti vozů. Osmařicítka jezdí denně od pěti ráno (v sobotu a v neděli až od půl desáté) do půl sedmé večer v intervalu 20 až 30 minut.

Další zajímavou linkou je devítka – její trasa je téměř celá jednokolejná s výhybnami. Cesta z Bytomi přes Szombierki, Chebzie a Swietochlowice do Chorzowa jí trvá přes šedesát minut. Ve všední dny zde jezdí devět vlaků 2 x 105N v intervalu osmnáct minut (kratší není kvůli uspořádání výhyben možný), o víkendy pak devět vozů sólo při stejném intervalu. V Chebzie se nachází „tramvajový uzel“. Sjíždějí se tu celkem čtyři jednokolejné úseky a nachází se tu také smyčka.

Návštěvu dalších míst jsme již z časových důvodů nestihli. Závěrem lze konstatovat, že tramvajový provoz v oblasti Katowic stojí rozhodně za návštěvu, je zde k vidění opravdu mnoho zajímavého – ať již jde o vozový park, nebo o trať stavěnou již kolem roku 1930 na vlastním tělese. Je však třeba podotknout, že k vykonání návštěvy je vhodnější všední den, neboť o víkendech je dosti problematické shánění jízdenek. Jízdenka zakoupená u řidiče s přírážkou za 3,50 Zl. (cca 28 Kč) je totiž použitelná jen k jediné jízdě bez přestupu, zatímco v pracovní dny je bezproblémově k mání celodenní jízdenka pro libovolný počet jízd a přestupů za 12 Zl. (asi 100 Kč).

Text a foto: František Zahnáš



Jednosměrný oboustranný vůz typu Konstal 111N z roku 1993.

a Gliwice (založeny v roce 1278 na průsečíku obchodních cest). Ostatní města zaznamenala rozvoj až po roce 1850 – do té doby se jednalo o hornické osady.

V katowické aglomeraci je provozováno celkem dvaatřicet tramvajových linek. Jedná se o linky č. 3–9, 11–30, 32, 35, 38, 40 a 41. Sídlo dopravního podniku „Tramwaje Slaskie“ je v Katowicích.

Vozový park vykazuje nejednu zajímavost. V pravidelném provozu tu například nacházíme dvounápravové obousměrné vozy typu N (tzv. polské KSW z roku 1949), což je rarita nemající ve střední Evropě obdoby. Dále se můžeme v katowické oblasti setkat s pomalu vyřazovanými kloubovými vozy typu 102Na (Konstal 1967–1972). Jejich protiváhu představuje sedmnáct moderních nízkopodlažních tramvajů typu 116N (Konstal-Alstom 2000). Kromě uvedených vozidel je ve stavu také šest jednosměrných, ale oboustranných vozů 111N z roku 1993. Spojíme-li tyto vozy záděmi k sobě, získáme velkokapacitní obousměrnou soupravu.

Prvním městem, které jsme s kolegy v září roku 2003 navštívili, byly Gliwice. Ze Zabrze sem jezdí tramvajová linka č. 4. Ještě před pěti lety na ní jezdily vlaky 2 x 105N v osmiminutových, večer a o víkendech v šestnáctiminutových intervalech. Nyní potkáváme vozy sólo a jízdní řád prozrazuje následující: v pracovní dny je střídavý interval 12 + 8 minut, v sobotu ráno minut deset, v sobotu odpoledne, v neděli celodenně a celotýdenně večer pak patnáct minut. Podél „čtyř-

a velké množství služebních dvounápravových vozů N. Nejzajímavější z nich je vůz R 91 – vyroben byl v roce 1957, cestující vozil až do roku 1983, a pak došlo k jeho přestavbě na služební, při které dostal navíc diesellový motor. Je s ním tedy možné zajet při rekonstrukci tratí i tam, kde není trakční vedení pod proudem, nebo kde úplně chybí.

Jak jsme se dozvěděli od pracovníka Dopravního dozoru (Nadzór ruchu), ve všední dny jsou linky č. 5 a 29 obsazeny sólo vozy 105N, na linku č. 3 jsou vypravovány vlaky 2 x 105N a na lince č. 4 je uplatňován smíšený provoz – 1 x 105N a 2 x 105N (proto střídavý interval 12 + 8 minut). Večerní stejně jako víkendový provoz obstarávají pouze sólo vozy 105N. Gliwická vozovna má rovněž jednu historickou soupravu sloužící ke komerčním jízdám: jde o motorový vůz typu N 1100 + vlečný vůz typu ND 1263, oba z padesátých let minulého století. Jak jsme zaregistrovali, vozový park je – v důsledku finančních problémů – poměrně zanedbaný.

Pokračujeme přes



Služební vůz R 91 je vybaven také diesellovým motorem. Na střeše vozu je patrný výfuk.

Dvounápravový obousměrný vůz typu N-Konstal z roku 1949 na lince č. 38, jediné svého druhu ve střední Evropě. Oba vozy určené pro tuto linku prošly modernizační elektrické výzbroje.

Od roku 2001 jezdí v katowické aglomeraci nízkopodlažní vozy 116N (Konstal-Alstom).





Vůz linky č. 3 projíždí ulicí Zabrska v Gliwicích. Cedule s nápisem „do zajezdny“ znamená, že vůz zatahuje do vozovny. Archaicky vyhlížející sloupy trakčního vedení pocházejí z roku 1930, tedy z doby, kdy byla trať přeložena na vlastní těleso.



Smyčka v Chebzie, která funguje jako „tramvajový uzel“.

Nastupte si, prosím! Odjíždíme!

Železniční síť našich sousedů v Německu je pro přátele vlaků a vláčků velmi lákavým cílem. Stále tu jezdí parní lokomotivy v pravidelném provozu. Na osobních vlacích jezdí pára jenom na úzkorozchodných tratích a jednou takovou je i trať na severu Meklenburska s názvem Mollí.

Ptáte se proč se v našem časopise zmiňujeme o železnici? Odpověď je nasnadě, původně bývala tato trať tramvajovou. Vše začalo koncem 19. století, kdy Balt zachvátil turistický ruch. Chudé rybářské vesnice se začaly měnit v městečka s hotely a restauracemi, s penziony i přepychovými letními sídly šlechty a továrníků. Městské rady Doberanu a Heiligendammu, ve snaze zaujmout výletníky, se rozhodly v roce 1885 spojit obě místa tramvajovou linkou. Zakázka byla zadána Lenzově společnosti pro stavbu a provoz drah ze Štětína.

Dnes už asi nikdo nevyšvětlí, proč byl zvolen rozchod právě 900 mm, ale v kronikách zůstalo zachováno datum 9. července 1886. Toho dne byla za slavnostních fanfár otevřena 6,5 km dlouhá parostrojní tramvajová linka přezdívaná Klingelbahn. Tramvaj s Lenzovými emblémy zůstala jen do roku 1890, kdy ji převzalo meklenburské velkovévodství.

O dvacet let později, v roce 1910, byla trať prodloužena z Heiligendammu do Kühlungsbornu a její délka dosáhla 15,4 km. Na trati bylo dvanáct stanic, ale jejich počet se v průběhu více než stoletého provozu často měnil. To už měl provoz spíše železniční charakter s osobní i nákladní dopravou. Ta nákladní byla zrušena z technických i ekonomických důvodů 1. června 1969.

Úzkokolejka začíná ve městě Bad Doberan, které leží na hlavní železniční trati spojující přístavy Rostock a Wismar. Nádraží z Doberanu je společné pro klasický rozchod (1 435 mm) i úzkorozchodnou Mollí, mající zde svou výtopnu.

Z nádraží se „vlak“ vydává do ulic třináctitisícového lázeňského města za zvuku lokomotivního zvonu.

Doslova se procinká parkem na náměstí se zastávkou Stadtmitte a dále pokračuje úzkou obchodní ulicí, kde je doslova sevřen jedno- až třípatrovými domy. Další zastávkou je Bad Doberan Goethestrasse. Z nádraží už jsme ujeli skoro kilometr a zvon lokomotivy stále dává vědět, že jede parní stroj, ze kterého se valí kouř a jiskry.

Pokud hospodyně uslyší včas hlas vlakového zvonu, okamžitě zavírají okna a schovávají větrané peřiny. Neslyšíte žádné nadávky, pár minut pro průjezdu vlaku se okna opět otvírají a peřiny se opět vystavují slunci. V Bad Doberanu je Mollí typickou pouliční drahou, jen parní provoz působí archaicky, jako by se zde zastavil čas...

Za Doberanem absolvujeme nejdelší úsek bez zastavení. Město opouštíme na severním předměstí a spěcháme vstříc Baltskému moři. Vlevo se táhnou širé lány a napravo les. Následující zastávkou je bývalá konečná, Heiligendam, kde už cítíme typickou slanou vůni, ale moře je ještě v nedohlednu. V 19. století patřily přímořské lázně Heiligendam k nejoblíbenějším, my tu máme malou přestávku, neboť čekáme na příjezd vlaku z protisměru. Za chvíli už se dává soupava opět do pohybu směrem k pobřeží a my se záhy můžeme kochat pohledem na moře. Další zastávkou na naší cestě je Steilküste/Wittenbeck.

Po několika minutách jízdy už nás vítá cihlová budova železniční stanice Kühlungsborn Ost, kde vystupuje nejvíce cestujících. Není se co divit, dorazili jsme do největších přímořských lázní na východním pobřeží Německa. Ve městě s bohatou lázeňskou tradicí, vždyť lázně zde byly založeny již v roce 1857, zastavujeme ještě dvakrát. Nejprve v zastávce Mitte a cestu končíme na nádraží s označením West.

V současné době trať provozuje soukromá společnost Mecklenburgische Bäderbahn Mollí GmbH & Co. se sídlem v Bad Doberanu. Převaha osob v době po politických změnách v devadesátých letech minulého

století přece jen poklesla, a tak se vlaky střídají o přepravu s autobusy.

V dobách socialistických jezdila úzkokolejka o víkendech i patnáctkrát jedním směrem, a to soupava čítala 12 až 14 osobních vozů. Výjimkou nebylo, že se soupavy vyrojilo na šest stovek rekreatantů.

Současnost je chudší. Od května do října je denně realizováno 11 párů vlakových a 5 párů autobusových spojů. Přes zimu hraje prim autobus, realizuje 9 párů spojů, zatímco vlak pět. Jízda autobusem trvá se zajištěním do okolních obcí, kudy vlak nejede, 33 minut, vlakem pojedete o sedm minut déle. Ale v některých spojích je i pohostinský salonní vůz.

Bývalá NDR (pro mladší Německá demokratická republika) je stále velmocí úzkokolejek, i když jich bylo mnoho zrušeno. Pokud zavítáte k Baltu, určitě se svezte s Mollí.

Text a foto: Jan Dvořák (redakčně upraveno)



Vlak o deseti vozech se souká do hlavní obchodní ulice v Bad Doberanu.

Mollí v zastávce Bad Doberan Goethestrasse na cestě od moře na nádraží.



Parní lokomotiva, vyrobená firmou Orenstein a Koppel v roce 1932, právě dorazila do stanice Kühlungsborn Ost.



Dobrý den,

ve vašem časopisu neustále čtu o preferencích tramvajů na křižovatkách, tak se chci zabývat preferencí tramvajů na křižovatkách ulic Bělohorská, Ankerská a Kukulova, tzv. Vypich.

Na této křižovatce pravidelně každý den dochází ke zpoždění autobusových linek jedoucích z centra o 5 až 6 minut, protože odbočení z ulice Bělohorské do ulice Kukulovy směrem z centra je neustále rušeno preferencí tramvajů jedoucích jak z centra tak do centra.

Kolony vozidel, které v ulici Bělohorské pojíždějí, jsou až k zastávce tramvaje Říčanova někdy i dále. Autobusy linek č. 108, 174 a 180 pojíždějí v těchto kolonách, a tím dochází k jejich zpoždění.

Na křižovatce na odbočení směrem z centra do ulice Kukulovy projedou 3 až 4 auta, přijede tramvaj a navolí si preferenci, tramvaj projede a běží celý cyklus SSZ, a toto se pravidelně opakuje. Nejvíce trpí touto

preferencí tramvajů linky č. 174 a 180, které se nemohou ani zařadit do odbočovacího pruhu do ulice Kukulovy, a tak blokují dopravu v průběžném jízdním pruhu, až je někdo pustí do odbočovacího pruhu, nebo si uvějí do odbočovacího pruhu vnutí, čímž řidiči porušují silniční zákon.

Divím se, že se nikdo z DP nezabývá touto pochybnou preferencí tramvajů, které zde ušetří půl minuty času, ale autobusy zde nabere 5 až 6 minut zpoždění.

Pavel Osaka

Co na to dopravní úsek?

Souhlasíme s autorem článku, že provoz na této křižovatce je velice silný a dochází zde k nárazovému zdržení autobusů MHD. Ale ne, jak autor popisuje, pouze na levém odbočení z ulice Bělohorské do ulice Kukulovy, ale také z obou bočních ulic – Kukulovy a Ankerské.

Před rekonstrukcí světelného signalizačního zařízení na této křižovatce byl projektant na tento stav zástupci Dopravního podniku upozorněn a i z tohoto důvodu zde nebyla nastavena maximální preference tramvajové dopravy.

Ve všední den je preference tramvajové dopravy

pouze částečná mezi 6. a 7. hodinou ranní a 8. a 15. hodinou. V době mezi 7. a 8. hodinou ranní a 15. a 17. hodinou je preference tramvajů zakázána! Plná preference je zde pouze v nočních hodinách od 19 do 6 hodin následujícího dne, kdy jsou požadavky individuální dopravy minimální.

Při našem sledování křižovatky odbočovalo ve špičkách pracovního dne ve výše uvedeném směru přibližně 12 až 15 vozidel, v závislosti na rychlosti rozjezdu a jízdy. Nedá se tedy souhlasit s názorem, že zde tramvaje zdržují autobusy a nikdo se s touto problematikou nezabývá.

Obecně lze konstatovat, že v Evropě v některých zemích je přednost městské hromadné dopravy na křižovatkách stanovena zákonem. V České republice tomu tak není a o přednosti na jednotlivých křižovatkách v Praze rozhodují příslušné orgány státní správy (Odbor dopravy Magistrátu hl. m. Prahy se souhlasným stanoviskem Policie ČR). Protože mezi tyto orgány Dopravní podnik nepatří, máme pouze možnost navrhnout a opakovat při různých jednáních naše požadavky.

V současné době se připravuje velká úprava celé křižovatky v souvislosti s výstavbou komerčního centra (vlevo od Bělohorské ulice za ulicí Kukulovou ve směru z centra) a zároveň také rozšíření ulice Ankerské.

Zpracoval Milan Kriml, dopravní úsek ředitelství

Prahou na kole?

Naše hlavní město je půvabné také díky členitému terénu a úzkým a křivolakým uličkám v centru. Díky tomuto půvabu však ztrácí na atraktivnosti pro uživatele jízdního kola, pro kterého jsou úzké ulice plné aut a kopcovitý terén značnou překážkou. Tuto překážku by mohla pomoci hravě odstranit právě městská hromadná doprava. U našich západních sousedů je jízdní kolo běžným dopravním prostředkem, který má širokou podporu veřejnosti i městských zastupitelů. Tato podpora je také vyjadřována vstřícným přístupem městské dopravy k cyklistům. V Německu, Švýcarsku, o státech Beneluxu nemluvě, je cyklista vpuštěn nejen do metra, ale i do tramvajů či autobusů (které jsou ovšem vytíženy podstatně jinak než v Praze).

Městská doprava tak podává pomocnou ruku těm cyklistům, kteří jedou na výlet s rodinou nebo nejsou tak zdatní, aby vyšlapali kdejaký kopec či přetrpěli náhlou průtrž mračen. A právě takoví cyklisté, kteří jedou do práce na kole, nebo s dětmi do přírody – není-li blízko domova, Praze chybí. Je pravda, že ne všichni uživatelé bicyklu striktně dodržují nařízení dopravce a občas zabírají místo v náhle přeplněném voze, nebo se riskantně pohybují v prostorách metra. Přesto jsou dopravci a organizátoři hromadné dopravy v těchto městech ochotni riskovat občasné incidenty, protože si zřejmě uvědomují, že cyklista neprodukuje škodlivé exhalace, neucpává městské komunikace a koneckonců je také zákazník. Pro pochybovače, kteří oponují odlišným zaplněním

vozidel u nás a v zahraničí, nebo jinou konstrukcí dopravních prostředků, nutno podotknout, že s jízdním kolem lze bez větších problémů cestovat všemi prostředky MHD i v Brně, Olomouci nebo Ostravě a kola tu mají téměř stejné postavení jako dětské kočárky. Praha, která by měla jít ostatním městům příkladem, je tak v tomto ohledu černou ovčí, která před cyklistou zavírá dveře.

I když pražské cyklostezky občas vedou po schodech nebo pěších zónách, díky za ně, a také povolení přepravy v metru zdarma je značným přínosem. Bohužel mám dojem, že peníze na podporu cyklistiky jsou vždy tou poslední položkou v dopravním rozpočtu, možná i proto, že cyklistů je v Praze zoufale málo. Není divu. Pohybovat se na kole v centru města je hazardní hrou se svým zdravím a vejít se o víkend do soupravy metra, kde jsou povoleny pouze dva bicykly, je často možné pouze za podmínky porušení přepravního řádu.

Při případné nepřízni počasí nebo osudu je tak cyklista často odkázán sám na sebe. Nedávno jsem byl svědkem takové situace v tramvaji na zastávce Trojská. Cyklistovi se nezadařilo a porouchané kolo, neschopné další jízdy, potřeboval dopravit domů. Na zastávce tedy poprosil řidiče téměř prázdné tramvaje, zda by ho nemohl výjimečně nechat nastoupit a svězt pouze dvě zastávky na obylovský kopec. Řidič, dbalý předpisů, se však musel omluvit, že to nejde, neboť by při případné kontrole dostal tučnou pokutu. Tak se milý cyklista

s nepořízenou vydal na jistě příjemnou procházku. Kdyby byl zdravý rozum přítomen této trapné situaci, nejspíš by zaplakal a šel by zas o město dál. Ptám se, je-li nutné takto uvádět do rozpaků řidiče MHD i cyklisty? Vždyť stačí nechat na řidiči, aby zvážil, jestli je přeprava kola zrovna vhodná či ne, podobně jako u přepravy kočárků nebo psů. Také v metru by šla překonat kapacitní překážka souprav, daná konstrukcí interiéru, třeba náhradou části sedaček v krajních vozech sedačkami sklopnými s namontovaným úchytem pro bezpečné umístění kola.

Možná někdo podotkne, že metro cyklistům stačí. Určitě to ale nebude nikdo z Barrandova, Bohnic či Modřan, kterým je podzemní dráha přeje jen vzdálenější i výškově. Určitě také někdo namítne, že cyklisté v tramvajích by dělali jen potíže a proč si přidělovat starosti. Jistěže se vždy najde skupina lidí, kteří dané podmínky poruší. Ale omezovat kvůli nim ohleduplnou většinu, jak tady již někdo navrhoval, je hloupé, i když nejsnadnější řešení daného problému.

Lidé ve výše zmiňovaných zemích, dojíždějící z místa svého bydliště, které je vzdálenější městské dopravě, často použijí bicykl, který pak odstaví u nejbližší stanice metra nebo tramvaji.

Nemyslím si, že kolo v Praze se tak rázem stane všudypřítomným, ale třeba by čísla ve statistikách o pražských cyklistech nebyla tak zoufale malá a třeba by se trochu ulevilo těm, kteří chtějí ulevit pražské dopravě a ovzdušší.

Filip Drápal
(fdrapal@seznam.cz)

Porovnávání: Paříž versus Praha

Chtěl bych reagovat na příspěvky **Na lince C bude-me jezdit bez strojevodoucích?** ing. Baiera a ing. Kriste-na a **Paříž a RATP – pohled ze země** ing. Doška.

Poprvé, pokud si dobře vzpomínám, byl můj příspěvek **Delegace odborové organizace OSPEA na návštěvě města nad Seinou** pro podnikový časopis přijat šéfredaktorem listu bez jakýchkoli připomínek a nebyl tentokrát redakcí periodika ani nijak komentován – podle názoru předsedy OSPEA ing. Duba k něčemu takovému nebyl nakonec žádný důvod, a to prostě proto, že článek byl bezkonfliktní. Dokonce naopak – já to sice často nedělám, ale tentokrát jsem pražský Dopravní podnik (a to i při srovnání s RATP, tedy firmou zabývající se hromadnou dopravou v jiném světě a v podmínkách – alespoň zatím – diametrálně odlišných od těch našich) pochválil.

Vlna kritiky se na mou hlavu snesla už v okamžiku, kdy o naší cestě do Paříže vyšel článek v deníku Haló noviny, a to ze strany pana Petra Zajíčka, člena

výboru dopravy v Zastupitelstvu HMP a Dozorčí rady Dopravního podniku. Pomjím to, že můj článek, který je opravdu velmi podobný tomu, jež na svých stránkách otiskl DP-KONTAKT, špatně četl a jeho vyjádření ke srovnání preference hromadné dopravy v Paříži a v Praze je úplně scestné; dvakrát pomjím tu skutečnost, že pana Zajíčka „**překvapuje neznalost autora článku**“, protože on sám dokázal ve své reakci ve zmíněném deníku napsat, že se v Paříži „**nemůže stát to, co le-tos v Dopravním podniku Praha, tj. aby minoritní odborová organizace (mělo snad jít o OSPEA?...)** **zablokovala na půl roku jednání**“. Jsem toho názoru, že člen výboru dopravy a Dozorčí rady DP by měl vědět naprosto přesně, že jestli někdo letošní kolektivní vyjednávání zablokoval, byl to pan Jiří Šindelář z většinových odborů (který je navíc také členem Dozorčí rady DP), už vůbec ne na půl roku, ale na čas nepoměrně kratší a naopak po velkou většinu těchto šesti měsíců se velmi intenzivně jednalo.

Z toho mi jednoznačně vyplývá, že pan Zajíček buď neřekl pravdu nebo jenom opravdu nevěděl. Ale obojí je špatně...

O mých odborných znalostech se pak skepticky vyjádřili i autoři zmínovaných příspěvků v DP-KON-TAKTu. Chtěl bych připomenout, že „odborníků“ se v Dopravním podniku nachází velmi mnoho, nejvíce pak těch na problematiku tramvajové dopravy, neboť není vůbec daleko doba, kdy jsme se od lidí, „**kterí o tramvajích vědí akorát to, že nežerou seno**“ (to je trefné přirovnání kolegy Štříbrného), dovídali, jak velká legrace je v porovnání s řízením souprav metra nebo autobusů řídit tramvaje.

Sám za sebe musím říci, že jsem nikdy žádné pronikavé odborné znalosti nepředstíral, článek o návštěvě hlavního města Francie neměl být a ani nebyl odbornou statí, ale spíše jen prezentací ryze osobních pocitů, dojmů, postřehů a (asi jsem si dovolil příliš) názorů.

Největšího hříchu jsem se dopustil v okamžiku, v němž jsem si dovolil zašpičkovat na účet našich metrostrojevodoucích; to je v rámci pražského Do-

pravního podniku přísně hájena zvířena. Když jsem se zmínil – a to i v souvislosti s bezobslužnou linkou č. 14 pařížského metra – o příjmech strojevodoucích metra našeho. Má-li mi tedy někdo za zlé, že jsem si je dovolil nazvat šlechtou Dopravního podniku, prosím, aby si uvědomil například ten fakt, že se jedná o tak výjimečnou skupinu lidí, že mezi sebe do dnešních dní nepustili jedinou ženu – a bude-li kdokoli chtít tvrdit, že mezi našimi lepšími protějšky není o tuto profesi zájem, pak mu jich hned několik přivedu; přihlásily se do kurzu a nebyly přijaty, ačkoli kritériím výběru nevyhověly jen díky svému pohlaví.

Za další připomínku ten fakt, že v měsíci červenci byli metráci ohodnoceni navíc mimořádnou odměnou, zatímco autobusáci s tramvajáky jaksi samozřejmě (a v souladu s platnou legislativou) ostrouhali. Ale das vezmi mimořádné odměny: stačí se podívat do kolektivní smlouvy na rok 2004, kde jsou naši strojevodoucí těmi z jízdního personálu, kdo mají nejen nejvyšší tarifní mzdu, ale berou navíc o sto procent vyšší prémie než jejich kolegové a aby toho nebylo málo, pobírají i osobní ohodnocení, které jejich příjmy vrhá o dalších zhruba deset procent výš nad příjmy řidičů autobusů nebo tramvajů.

Trvám na tom, že v rámci pražského DP jsou v porovnání s ostatními provozními zaměstnanci preferovanou skupinou, jejich příjmy stojí vysoko nad příjmy ostatních.

Čímž vůbec nechci říci, že berou moc – podle mého názoru je tomu právě naopak – za práci, již vykonávají, za materiální hodnoty, za něž během výkonu své funkce ručí, za životy tisíců lidí, za něž odpovídají – a v porovnání třeba právě s Paříží – berou ještě málo.

Ale z tohoto pohledu řidiči autobusů a tramvajů ještě o poznání méně.

Největší problém svého příspěvku pak spatřuji v tom, že se do Paříže podíval někdo z odborářů, tím spíše, že z OSPEA. Z desítek článků „Odjinud“ se sice z DP-KONTAKTU dovídáme o cizích technických finesách a zájmovostech, ale nikdy o tom, jak jsou na tom zaměstnanci těchto firem, jak žijí, v jakých podmínkách a kolik hodin denně pracují a za jakou

mzdu. Co si pak za tyto peníze mohou koupit, co si za ně mohou dovolit.

To především zájímalo v Paříži mne.

Bráno tímto úhlem pohledu, ve srovnání naší metropole s Paříží, z toho nevychází Dopravní podnik hlavního města Prahy vůbec lichotivě!

Pavel Đuran, redakce www.ospea.cz

Samoobslužné otevírání dveří v metru II

V březnovém DP-KONTAKTU jsem se zamýšlel nad samoobslužným otevíráním dveří v metru. Napsal jsem tehdy, že bychom měli cestujícím jasně vysvětlit, kdy si tlačítek všimnat mají, a kdy je to zbytečné. Doufal jsem, že si této výtky všimne někdo odpovědný a postará se o nápravu. Uplynulo půl roku. Změnilo se něco? Bohužel ne. Cestující se stále srozumitelného „návodu k použití“ nedočkali.

Když v květnu metro slavilo třicáté výročí a v kačerovském depu se konal Den otevřených dveří, objevil se v hale také stojan, na kterém byl význam svícení těch či oněch diod vysvětlen. Obrázky spolu s kratičkými texty byly dostatečně názorné, ale bohužel opomíjené. Většina návštěvníků se zajímala o vystavené vozy metra a o propagační materiály, které byly k dostání.

Proč se ještě tyto obrázky neobjevily třeba na stránkách deníku Metro? Proč ještě nikdo nevymyslel jednoduchý informační letáček, který by mohl viset na nástupištích nebo i v samotných vagoněch? Proč se návod na obsluhu dveří neobjeví třeba na internetových stránkách Dopravního podniku?

Myslím si, že bychom se neměli spoléhat na to, že si cestující časem sami poradí. V oblasti informací děláme pořád pokroky. Udělejme tedy konečně i tenhle malý krůček. Pozdě, ale přece.

Petr Janáč, divize Autobusy



Transformace pohledem ze zdola

Nemám rád cizí slova a snažím se je používat minimálně. Bohužel, přestože čeština patří k jazykům, které byly obdařeny nebyvale bohatou slovní zásobou, občas se v nutnosti vyjádřit myšlenku rychle a stručně nevyhnu výroku, který nejenom že nemá nic společného s češtinou, ale je i na hony vzdálen slovanskému původu. Protože však „transformace“, slovo převzaté z latiny, má v češtině svůj významový protějšek a ten je dokonce kratší a libozvučnější, jednoduše „přeměna“, užití tohoto termínu pak dost dobře nechápu. Už samotný název akce ve mně vzbuzuje značnou dávku nedůvěry. K zavržení mého odporu k oné transformaci přispívá především způsob, jakým je prováděna a v neposlední řadě, jak je v této souvislosti přímo komunikováno nejen se mnou jako odborovým předákem, ale i se zaměstnanci jako celkem.

Na stránkách DP-KONTAKTU, přesněji řečeno v jeho přílohách, dostáváme již několik měsíců pravidelně zprávy o transformačním projektu. Kdo z nás čeká, že se dozví něco konkrétního, bývá vždy zklamán. Pokaždé jsou nám představováni stále noví a noví vedoucí z nepřeledného množství subprojektů, jejichž počet i s ohledem na velikost našeho podniku nabízí otázku: Není už těch subprojektů trochu příliš? Úvod přílohy začíná vždy heslem měsíce. Naposledy to byl výrok Antoine de Saint-Exupéryho: „Chceš-li postavit loď, ne dělej to tak, že svoláš chlapy, aby sehnali dřevo a začali stavět, ale dej jim, aby sami zatoužili po širém, nekonečném moři.“ Dlouho jsem přemýšlel, co nám tímto citátem chtěl autor článku naznačit. Pokud to má být výzva kapitána potlučeným a napul utopeným chlapům poté, co jejich loď navedl ke ztroskotání na skalnatém a vegetací spoře porostlém výběžku uprostřed širého, nekonečného moře, pak mi to připadá stejně trapné, jako přednášky odborného garanta transformačního projektu doc. Jana Petra.

Řečník má vyčerpat téma, ne posluchače

Tento výrok patří nejslavnějšímu britskému politikovi a nositeli Nobelovy ceny za celoživotní historické a biografické dílo a řečnické výkony na obranu nejvyšších lidských hodnot, jímž není nikdo jiný než Winston Leonard Spencer Churchill. S politováním musím sdělit,

že přednášky určené odborovým zástupcům jsou vedeny v duchu přesně opačném. Těžko určit, zda doc. Petr patří k tzv. „uspáváčům hadů“, jak jsme přezdívali přednášejícím, jejichž přednášky byly natolik nezajímavé, že polovina studentů posluchárnu opustila (ta druhá sladce spala), nebo je to cílený záměr s vědomím toho, že po přednášce jsou na pořadu často důležitější otázky jako uzavření garáže Dejvice, vyplacení mimořádných odměn nebo stávková pohotovost některých odborových organizací. Každopádně přednášky doc. Petra jsou pro mě ztrátou času a rozhodně mě neoslň napřevněným množstvím cizojazyčných termínů, které zastihují náš mateřský jazyk a budí dojem, že i přednášející občas hledá jejich přesný význam. Poslední přednášku jsem vypustil a na jednání se dostavil až ve chvíli, kdy na adresu odborného garanta padaly velmi silné výrazy o aroganci a to, prosím, z úst doposud loajálních odborových předáků, od kterých bych to v žádném případě nečekal. Pohár trpělivosti začíná pomalu přetékát.

Abychom mohli hýbat světem, musíme nejprve hýbnout sebou

Nyní jsem si dovolil citovat slavného řeckého filozofa Sokrata. Myšlenka jdoucí průběhem staletí a tisíciletí, dokonce významnou část lidských dějin, je nejen stále aktuální, ale pro transformaci Dopravního podniku dokonce životně důležitá. K srdci by měla přirůst zejména těm, co hýbou naší firmou, případně se o to pokoušejí nebo těm, co zatím hýbou jen s námi – řadovými zaměstnanci. Je mi jedno, jestli zavření dejvické garáže je plánovanou akcí jako součást restrukturalizace či, jak již bylo několikrát naznačeno, nikoliv, a je to pouze časová náhoda. Mě zajímají argumenty, které tento čin ospravedlňují. A těch se nedostává nejenom mně, i když mi to může být teoreticky lhostejné, ale ani zaměstnancům, kterých se to bytostně dotýká. Ekonomické zdůvodnění, které pochází z dílny vedení divize Autobusů, mi, pokud použiji velmi jemný výraz, připadá přinejmenším zkrleslé. Jednoduchým výpočtem docházím k úplně jiným výsledkům a ostatně není to poprvé, co se mé výpočty od těch „správných“ liší, a to dokonce řádově. Ale ponechme čísla stranou

a pojďme se podívat na mapu Prahy. Dopravní podnik má celkem šest garáží. Dvě garáže na levém břehu Vltavy a čtyři garáže na pravém břehu. Zrušením garáže Dejvice zůstane na levém břehu jediná garáž, která nebude schopna obsloužit celé spádové území po zrušení provozovně. Autobusy budou muset najíždět na území Prahy 5 a 6 z garáží Klíčová a Kačerov. Nájezdové trasy povedou jedinými možnými a z dopravního hlediska nejkritičtějšími místy v našem hlavním městě přes Letnou a Barrandovský most. A protože argumenty, které zde uvádím, jsou nejen pro mě zcela zásadní, říkám k uzavření garáže Dejvice jediné: Ne!

Škulata, hejbejte se z místa na místo

Řidiči z garáže Dejvice půjdou pracovat do jiných garáží, především do garáže Řepy. Proslýchá se, že někteří řidiči z Řep budou muset uvolnit místo řidičům z Dejvic a jít pracovat na Kačerov. Možná někteří půjdou jezdit s tramvají, ostatně se už po práci tramvajáka autobusáci z Dejvic shánějí, a Dopravní podnik zabije dvě mouchy jednou ranou. Ve Vokovicích je řidičů tramvajů trvalý nedostatek. Třetí, nenápadnou a mnohým očím schovanou mouchu Dopravní podnik alespoň zmrzáčí, když pod rouškou transformace sníží fyzický stav zaměstnanců rušením dejvické provozovny. Každá hlava se počítá a je jedno, jestli to je zaměstnanec z provozu nebo kancelářský úředník s pochybnou náplní práce. Úkol splněn. Řešení se našlo, tedy zdánlivě a jen dočasně. Jádrem celého problému uzavření garáže Dejvice je totiž pokles poptávky po autobusových službách Dopravního podniku hl. m. Prahy, přebytek autobusů, přebytek deponovacích míst a politický záslus na lukrativní pozemky dejvické garáže a odstavné plochy v Sedlci. Místo, aby se vedení Dopravního podniku chovalo trzně, když pan doc. Petr nám neustále připomíná, že nám zadarmo nikdo nic nedá, a usilovalo o další linky a dopravní výkony, tak se velmi lacině, ne-li snad zadarmo, zbavuje garáže, autobusů a dopravních výkonů ve prospěch konkurence. A to přece není tržní chování, že, pane docente?

Rozhodnost je ostrý nůž, který řeže čisté a rovné a rozděluje tuk od masa.

Neurozhodnost je tupý nůž, který rve a trhá a ponechává po sobě nečistý řez.

Říkej ano nebo ne, málokdy snad. (George Horace 20 Lorimer – anglický spisovatel)

Na jedné z přednášek jsem se pánů doc. Petra a ing. Špitzera, ředitele transformačního projektu, zeptal: „Pánové, řekněte mi jediný důvod a nechci slyšet, že je to kvůli konkurenceschopnosti, proč tu transformaci vlastně děláte? Kolik lidí bude na konci transformace propuštěno a kolik finančních prostředků Dopravní podnik ušetří?“ Nastalo hrobové ticho. Pánové, evidentně zaskočení mou otázkou, na sebe nevěřícně koukali. Kdoši zakřičel z davu: „Oni se musí nejdříve poradit.“ V posledním vydání DP-KONTAKTU ing. Malík napsal: „Staré zaběhnuté se mění, a tak většina zaměstnanců žije v očekávání, co s nimi bude. Otázky typu „Co se mnou bude“, „budu mít ještě místo“ a „kde budu pracovat“ jsou na denním pořádku.“ Čekal jsem, že si šéfredaktor Malík na své otázky odpoví. Odpověď by zajímala nejen mě. Pane Malíku, dokážete čtenářům odpovědět? Pane Špitzere! Nebo Vy, pane Petře! Vy jim odpovíte? Těžko. Jak jsem pochopil z přednášek, oni to totiž nevědí ani sami šéfové transformačního týmu. A nebo to tají. Zřejmě to bude takový šok, že se to nikdo

nesmí dopředu dozvědět, aby z toho neměl zdravotní újmu. Spíše se však přikláním k té první verzi. Nejdříve všechno přetransformujeme, přerestrukturalizujeme, přeškattulujeme, přejmenujeme (Elektrické dráhy, které se více než století od svého vzniku vždy jmenovaly právě takto, se najednou přejmenují na Tramvaje nebo snad Tramwaye?) a pak budeme zjišťovat, jestli vůbec někoho propustíme. No jo, ale co když nastane situace, že budeme ještě potřebovat další zaměstnance, další úředníky? Co když to nevyjde? Žádný problém, ještě tu máme přece garáž Vršovice. Proto bych šéfredaktorovi doporučoval příště psát: „Staré fungující se ruší, a tak většina zaměstnanců skomírá ve strachu, co s nimi bude.“, protože ještě potřebujeme „žít v očekávání“ si spíše představuji narození miminka nebo příchod Spasitele.

V posledním DP-KONTAKTU byl uveřejněn článek pana Havrlika, nejkritičtější v historii vnitropodnikové ho periodika, s názvem „Proč byla vyhlášena stávková pohotovost odborových organizací povrchové dopravy

DP?“ Rozhodnutí o zařazení článku na stránky časopisu pravděpodobně nebylo jednoduché a padlo až v době, kdy jindy je už dávno po uzávěrce. K článku samozřejmě nechyběla, jak jsme na to u OSPEA pravidelně zvykli, glosa ing. Ďuriše, kterou si dovoluji ocitovat: „Z tohoto pohledu jsou tvrdá slova použita panem Bc. Havlíkem pochopitelná snad jen z důvodu, že je psal pod těžkým emocionálním vypětím.“ Pan Havlík vyslovil kritiku a stal se zavržením hodným provedení DP. Možná nám chtěl ing. Ďuriš naznačit, že s panem Havlíkem asi nebude po duševní stránce vše úplně v pořádku. Já však musím říci, že pan Havlík to má v hlavě srovnané a ví moc dobře, co dělá, a proto se OSPEA připojila.

A na závěr bych připomenul každému, kdo bude mít nutkavou potřebu, tedy za předpokladu, že tento článek bude v DP-KONTAKTU otištěn, ho komentovat, výrok německého spisovatele Lichtenberga: „Na světě je vždy od jednoho hlupáka víc, než si každý myslí.“

Ing. Antonín Dub, předseda OSPEA

Reakce na článek ing. Duba

Přestože článek „Transformace pohledem ze zdra- la“ přišel těsně před uzávěrkou, rozhodli jsme se ho zařadit do tohoto čísla, vzhledem k tomu, že se jedná o závažné téma. Současně jsme požádali o stanovisko i druhou stranu, konkrétně ředitele Transformačního projektu ing. Ladislava Špitzera.

„Je na místě panu ing. Dubovi, stejně jako panu Bc. Havlíkovi, poděkovat za to, že se snaží zformulovat hlavní problémy, hlavní obavy, které jsou jimi i dalšími našimi zaměstnanci vnímány v průběhu přípravy prvních konkrétních kroků při zásadní přeměně naší společnosti. Velmi si toho považují.“

V čem je problém?

Ukázalo se, že komunikace v počáteční etapě našeho transformačního projektu zřejmě nebyla taková, jaká by měla být nebo jaká byla očekávána. Dostatečná a srozumitelná všem. To je potřeba si přiznat. Možná to bylo i tím, že naše pohlední řešením odborných problémů takového náročného procesu je tak obrovské, že jsme nebyli schopni se z hloubky problémů zcela vymanit a předstoupit – především před zástupce odborových organizací, kteří zastupují vás, zaměstnance – se srozumitelnějším způsobem informace.

Problematicky je vnímán také způsob přeměny našeho podniku.

Proč nebyla zvolena jednorázová přeměna celého podniku, přeměna k jednomu datu, která se zdá být výhodnější? Již po zpracování projektu bychom znali odpověď na otázku kolik a jakých pracovních míst je potřeba zrušit. Proč přeměnu děláme v postupných krocích?

Zvolení postupné přeměny nebylo náhodné. Především je potřeba si uvědomit, že jsme podnikem, který zaměstnává 13 tisíc zaměstnanců. Jedná se o jeden z největších podniků v rámci ČR. Podnik se nestaví na „zelené louce“. Přeměnu je potřebné provádět za plného provozu a tak, aby nedošlo ke snížení jeho bezpečnosti a kvality.

Jedná se o přeměnu na procesní způsob řízení, založený mj. i na kvalitních partnerských vztazích uvnitř firmy. Jejich zavedení je právě jedním z podpůrných prostředků pro dosažení cílů přeměny.

Všude, kde to lze, dochází ke sdružování procesů tak, aby stejné procesy nebyly zbytečně vykonávány ve firmě vícekrát, jako je tomu dnes. Není přece potřeba „vařit oběd v jedné rodině na více sporácích“. Promiňte mi zjednodušující příměr.

Postup a vlastní řešení přeměny každé z oblastí je a bude náplní práce několika set našich kolegů a odborných konzultantů v rámci jednotlivých subprojektů. Po zpracování teoretické přeměny jednotky a po sdružení příslušných útvarů a zaměstnanců do nové struktury se vstupuje do třetí fáze přeměny. Teprve v té pak bude docházet k vlastní optimalizaci potřeb pracovních míst.

A zde je možná spatřován jeden z největších problémů spočívající v tom, že v projektové fázi přeměny jednotlivých oblastí logicky nemůžeme poskytnout okamžitou odpověď na nejfrekventovanější konkrétní otázky typu: „Kolik míst se ruší? Co bude s mnou?“.

Že jednou z cest pro úspory nákladů je i snižování počtu zaměstnanců v rámci TP, je skutečností, která je od počátku prezentována. Že „přezaměstnanost“ v našem podniku (kromě řidičů) je podle analýz a porovnání s jinými podniky 8 až 10 % je také prezentovaný fakt. Kde je možné lidi oprávněně ušetřit, v jakém časovém horizontu (určitě delším, než je trvání Transformačního projektu), to je předmětem podrobných analýz zpracovávaných na jednotlivých subprojektech, které běží nebo které teprve budou zahájeny. Bylo by velmi nešťastné jít cestou, že „někdo“ zadá předem čísla, ke kterým pak budou od „zeleného stolu“ přiřazena jména proto, aby před transformací byla známa přesná čísla a seznamy jmen lidí, kteří by měli v budoucích letech DP opustit.

Rozhodně to, co píší a říkají kolegové pan Bc. Havlík, pan ing. Dub či mnozí další, neberu na lehkou váhu. Jsem si hluboce vědom potřebnosti dosažení stavu, ve kterém společně potáhneme za jeden konec provazu. Když ne všichni, tak alespoň co nejvíc z nás, zaměstnanců firmy, kteří jsou pece bytostně spjatí s naplňováním jejího poslání. Přitom nejde jenom o naplňování zájmů vlastníka – tedy města, o co nejkvalitnější a efektivní uspokojování přepracovaných požadavků našich klientů. Rozhodně nám jde také o to, aby byly nastaveny lepší podmínky pro změnu vnitřního klimatu, pro zlepšení vztahů. A k tomu musí sloužit právě zlepšení komunikace. To vše by ve výsledku mělo přinést větší spokojenost a jistotu zaměstnancům, kteří se na další společné práci budou podílet.

Velmi mne mrzí, že přes veškerou snahu a dá se říci pravidelná setkání právě s představiteli odborových organizací (6x jen na celopodnikové úrovni), přes velké množství odvedené práce mnoha dalších kolegů, především členů týmu subprojektu E2, se nepodařilo zcela uspokojivě zlepšit komunikaci.

Jsem však přesvědčen, že právě i díky vícestranné komunikaci, díky i takovým článkům, jaké píší pan ing. Dub nebo pan Bc. Havlík, se daří tento problém postupně odstraňovat. Byla uskutečněna a jsou dále sjednávána a organizována setkání s odboráři i zaměstnanci na jednotlivých pracovištích podniku. Po prvním setkání s většinovou odborovou organizací DP-ED jsme s panem ing. Dubem sjednali první setkání se zástupci OSPEA, které proběhne dne 7.10.2004 ve vozovně Strašnice.

Soustředíme se ještě na to, co nás všechny zajímá. Už při několika setkáních zaznělo to slovíčko **nás**. Ano, domnívám se, že dělení na oni a my, jak se to, při vši úctě, snaží stále používat pan ing. Dub a pan Bc. Havlík je naprosto scestné. Vážení **partneři**, protože těmi musíme nejen při tak závažné události, jako je transformace být, uvědomme si, že jsme všichni, použijme ono známé srovnání, na jediné lodi. Uprostřed rozbouřeného oceánu tržní ekonomiky. Každý máme svůj stejně důležitý úkol, ať už ve strojovně, na palubě nebo na kapitánském můstku. Každý z nás má svou odpovědnost za to, co dělá, a když to nebudeme dělat

dobře, půjdeme ke dnu. Všichni – společně. Tomu, kdo nemá odpovědnost kapitána, se to ovšem snadno kritizuje. Ale i za to dík.

Co transformaci sledujeme, proč ji děláme? Zkusme to obrátit. Co by se stalo, kdybychom přeměnu neudělali?

Jsem firmou, která se ze známých důvodů nemůže obejít bez příspěvku na provoz k vybraným tržbám především z jízdného. Tento příspěvek („dotace“) nám poskytuje náš majoritní vlastník, hl. m. Praha. Nejde jen o to, že bez těchto dotací by asi zaměstnanci neměli stávající sociální výhody (a zkusme se zeptat pracujících u soukromých firem, zda jsou na tom jako vy), ale nebylo by ani na mzdy, které dostávají pravidelně, na obnovu parku, zkrátka na provoz. Jak známo všechny vstupní náklady se zvyšují, avšak město nemá nekonečnou možnost dále zvyšovat tyto příspěvky.

Pomohl by nátlak? Stávky? Nikoliv.

Vlastník (zastupující veřejnost) jim může momentálně ustoupit, ale co by jste dělali potom vy na jeho místě? Asi byste vypsalí následně výběrové řízení, vybrali jiný projekt, třeba s nadnárodním partnerem, který by začal na zelené louce a za zcela jiných, tržních podmínek.

Vzala by za své nejen tradice, podnik by zanikl, vznikl jiný, ale i kdyby zůstal zachován název, podmínky by byly také jisté jené.

Od města lze zcela logicky očekávat, že nám uhradí prokazatelné oprávněné náklady. Je potřeba mu poskytnout jistotu, že naše náklady jsou oprávněné a srovnatelné s obdobnými podniky v Evropě. Pak můžeme mít jistotu my, zaměstnanci, že město si náš podnik ponechá a nebude nuceno zvažovat či dokonce vyhledávat jiné, více přijatelné řešení.

Pan Ing. Dub ve svém článku hovoří o zkreslení, které odhalil jednoduchým výpočtem. Pak by bylo na místě uvést zcela konkrétní čísla místo náznaků. Nechce slyšet, že je to kvůli konkurenceschopnosti. Ekonomické parametry, o kterých hovoří jsou složité a pokud má zjednodušení, rádi ho uvítáme.

Přetrvávající ataky odborových předáků jsou na místě. Je to prostě jejich práce. Může nás to občas rozčilovat, ale pokud to svědčí o špatné informovanosti zaměstnanců, pak to věci pomáhá a je to konstruktivní a potřebné. Pokud by to měly být pouze výkřiky ke zviditelnění, pak je to jako dělání děr do podlahy lodi, ve které všichni plujeme. A nevěřím, že by toto byl jejich zájem. Jsou kdykoliv zváni k jednáním a máme zájem na tom, aby každý, ať je v odborech, nebo ne, věděl kam projekt směřuje. Budeme se snažit i nadále informovat pravdivě a včas, protože i kdyby šlo vše bez větších problémů, nebude situace snadná a bude vyžadovat korektní a odpovědný přístup nás všech. Jsme si vědomi schopností i odborných znalostí a zkušeností všech, kteří v podniku pracují. Jsme si vědomi, že mnozí mu zasvětili i nemalé osobní oběti. Proto si myslím, že stojí za jeho udržení usilovat.“

Důchodová problematika

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

Zajímá mě, jak je to se zápočtem studia pro můj důchod. Jsem vyučený – 3 roky, a mám ještě čtyřletou průmyslovou školu, která hned navazovala na vyučení. Má vliv na zápočet celé doby studia datem odchodu do důchodu? Je rozdíl, půjdu-li letos nebo až příští rok? Slyšel jsem, že se studium nezapočítává celé. Jsem narozený 12. února 1942, učení 1956 – 1959, maturita v roce 1963.

Pro zápočet doby studia do pojištěné doby pro váš důchod není rozhodující, kdy odejdete do důchodu, ale rozhodující je datum vzniku nároku na váš starobní důchod. Pokud je dovršen důchodový věk do 31. prosince 2003, studium – i po 18. roce věku – se započítává plně. Je-li dovršen důchodový věk po 31. prosinci 2003, studium po 18. roce věku se započítává pouze z 80 %, a to ještě maximálně v délce 6 roků. Podle vašeho data narození 12. února 1942 vám vznikl nárok na starobní důchod ke dni 12. dubna 2003, tedy doba studia pro zápočet do pojištěné doby se vám hodnotí plně a nepřetržitě od data nástupu do učebního poměru od 1. září 1956 až do 30. června 1963, kdy jste dokončil průmyslovou školu. Není rozhodující, kdy si o důchod požádáte.

Pokud však vznikne nárok na starobní důchod až po 31. prosinci 2003, pak se doba studia skutečně krátí. Po 18. roce věku se hodnotí pouze z 80 procent, a to

ještě maximálně v délce 6 roků. Studovali-li tedy žadatel o důchod po 18. roce věku například 3 roky, započítává se doba 2,4 roku, studovali-li 7 roků, započítává se mu pro důchod pouze 80 % z 6 roků, tj. 4,8 roku.

Jak je to s výpočtem důchodů pro rok 2005?

Máte asi na mysli nové výpočtové koeficienty, podle kterých bude počítán důchod od 1. ledna 2005 a dále. Tyto koeficienty budou známy začátkem listopadu (počítají se z průměrné mzdy v ČR za I. až III. čtvrtletí 2004) po zveřejnění ve Sbírce zákonů. Budete-li pak znát své výdělkové od roku 1986 až 2003 + leden až říjen, či listopad 2004, lze již důchod podle nových koeficientů vypočítat.

Požádáte-li si o výplatu důchodu ještě v roce 2004 (nejedná se o sepsání žádosti, ale o skutečné datum od kterého chcete důchod pobírat), budou pro váš důchod hodnoceny výdělkové od roku 1986 do roku 2003, tedy 18 výdělkových roků a koeficienty pro rok 2004. V lednu 2005 vám pak bude důchod valorizován.

Požádáte-li si o výplatu důchodu od 1. ledna 2005 a kdykoliv později, budou vám hodnoceny výdělkové od roku 1986 do roku 2004, tedy 19 výdělkových roků, a budou použity koeficienty pro rok 2005, které již obsahují valorizaci.

Návrh valorizace důchodů pro rok 2005 se z původních 7 % pohybuje nyní mezi 4 a 5,4 %, pevná částka by měla být podle návrhu zvýšena z 1 310 Kč na 1 400 Kč. Ale vše je zatím pouze v návrhu. Bude-li valorizace

schválena, dozvíte se její výši v DP-KONTAKTu č. 11 nebo 12.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho důchodu pro rok 2004 nebo 2005, případně i o přepočtení již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecký odbor ředitelství, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé výdělkové od roku 1986 do roku 2003, případně leden – říjen 2004, včetně vyloučených dob (nemoci a podobně), a celkovou dobu vašeho pojištění, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Celkovou dobu pojištění najdete na „Výpisu pojištěných dob“ od České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25, který byste měli obdržet na vaši adresu 1 až 2 roky před datem vzniku nároku na starobní důchod. Nemáte-li tento výpis, je třeba znát celkovou dobu pojištění od skončení povinné školní docházky, tedy před 18. rokem věku, do data žádosti o důchod. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení.

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

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

Zrušení odpočtu na zdravotní pojištění

Dne 1. srpna 2004 nabyt účinnosti zákon č. 438/2004 Sb., který kromě jiných novelizoval také zákon č. 592/1992 Sb., o pojistném na všeobecné zdravotní pojištění a přinesl významnou změnu ve stanovení vyměřovacího základu pro pojistné na zdravotní pojištění u zaměstnanců a osob samostatně výdělečně činných (OSVČ), za které je plátcem pojistného také stát.

Jedná se především o studenty, poživatelé všech důchodů, ženy pobírající rodičovský příspěvek, ale i další skupiny pojištěných.

Od 1. srpna 2004 je definován vyměřovací základ u všech zaměstnanců stejně a není již možné uplatňo-

vat u osob, za které je plátcem pojistného i stát, tzv. odpočet ve výši 3 520 Kč.

Při zúčtování mezd za měsíc srpen (tj. zpravidla v září) již musí zaměstnavatel používat nulovou výši odpočtu. V případě, že by tuto úpravu zaměstnavatel neprovedl včas, vystavuje se riziku dodatečně výše odvodu zdravotního pojištění s případnou penalizací od zdravotní pojišťovny.

Ostatní výhody platné pro zaměstnance, za které je plátcem pojistného stát, zůstávají zachovány. Nadále se u těchto osob nemusí dodržet minimální vyměřovací základ, není třeba navyšovat vyměřovací základ za dobu

neplaceného volna a stále platí povinnost zaměstnavatele vůči zdravotní pojišťovně oznamovat skutečnosti rozhodné pro povinnost státu platit pojistné.

Stejný postup bude uplatňován i u OSVČ, avšak změny se promítnou do výpočtu vyměřovacího základu až v roce 2005 při podání Přehledu při doplatku pojistného za rok 2004 a při stanovení nové zálohy na pojistné.

OSVČ, za které je plátcem pojistného i stát, budou platit nadále zálohy vypočtené dle Přehledu za rok 2003, a to až do kalendářního měsíce předcházejícího měsíci podání Přehledu za rok 2004.

Ing. Alena Vaňková, oddělení daní ředitelství

Poděkování

Zasedání závodního výboru Odborové organizace DP – Metro ve středu 1. září mělo velice překvapivý průběh. Pan Jiří Šindelář přibližně v 15.30 hodin oznámil, že tímto okamžikem končí ve funkci předsedy Závodního výboru. Zdůvodnil to zdravotními a rodinnými důvody.

Své rozhodnutí o okamžité rezignaci nezměnil ani po delším přesvědčování přítomnými členy dílenských a závodních výborů. Každý má zřejmě své meze odolnosti, kdy zdolává všechny překážky a nesháze, a když

dojde životní energie a elán, musí s dosavadní činností skončit, změnit svůj styl života.

Jiří Šindelář pracoval ve funkci předsedy téměř 15 let. Za tuto dobu zanechal v podniku velmi výrazné stopy. Většina zaměstnanců z toho měla každoročně určitý profit, ať už vzpomene mezdovými nárůsty, či nadstandardními sociálními výhodami.

Při vyjednávání stál jako náš zástupce často sám proti všem. Taková jednání jsou velmi náročná na psychiku, ne vždy se podaří, během let se musí činit nespočet rozhodnutí s rizikovými dopady.

Myslím si, že jeho vystupování bylo vždy upřímné, rovné, čestné, svědomité, obětavé a profesionální. Bylo

na něj vždy při každé nenadále vzniklé situaci spolehnutí. Těch jeho nej... by se na těchto řádcích mohlo napsat ještě velice mnoho.

S Jiřím Šindelářem jsme prožili mnoho společných let, při kterých jsme vyřešili mnoho i napjatých situací. Chtěl bych mu touto cestou jménem závodního výboru za vše, co pro naši odborovou organizaci i pro zaměstnance Dopravního podniku udělal, co nejupřímněji poděkovat.

Jirko, moc a moc Ti za všechno děkujeme!!!

Samozřejmě, že do dalších let Ti přejeme mnoho zdraví, štěstí, klid, pohodu, životní i pracovní úspěchy a spokojenost.

Za závodní výbor Jan Šoun, pověřený výkonem funkce předsedy ZV

CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Během letních dovolených jistě mnozí z vás poznali řadu zajímavých míst v České republice i za jejími hranicemi, kam se budou ještě po letech rádi vracet. Autor těchto řádků podnikal spíše kratší výlety a měl možnost se opakovaně přesvědčit, že pozoruhodné a přitažlivé lokality máme – a to v počtu nemalém – přímo za pražskými hůlmi. Příjemné překvapení pak následovalo při procházce internetovou sítí: webové stránky většiny z těchto „reálně“ navštívených míst totiž stojí i za návštěvu virtuální. K té vás také v říjnovém a listopadovém pokračování našeho seriálu zveme. Možná zde najdete tip na příjemný jednodenní podzimní výlet.

Dnes se budeme pohybovat při jižním a jihozápadním okraji naší metropole a vycházku můžeme začít třeba v Mníšku pod Brdy – tamní tajemně vzhlíjející zámek (v současné době prochází rekonstrukcí) najdeme na adrese <http://zamek.mnisek.cz>. Stránky jsou velmi pěkné, graficky a kompozičně takřka bezchybné a obsahují vše podstatné o této zajímavé stavbě. Mimoto zde naleznete odkaz na zalesněný vrch Skalka, tyčící se nad Mníškem (klikněte na sekci „Okolí zámku“ nebo zvolte přímou adresu <http://zamek.mnisek.cz/allround.htm>), kde se nachází areál bývalého barokního kláštera. Na Skalce vás jistě zaujme pěkný kostelík sv. Maří Magdalény, jehož interiér byl

kdysi upraven jako krápníková jeskyně. Vedle něj stával v 18. století malý františkánský klášter, jehož poničená budova je dnes usilovně opravována. Pěkné fotografie ze Skalky najdete na adrese <http://brdy.info/brdypanatky/mnisek.php>.

Na druhé straně brdského hřebenu se v blízkosti řeky Berounky nalézá celá řada poutavých míst. Velmi příjemným zážitkem je návštěva legendami opředeného Tetína, jehož povedené webové stránky najdete na adrese www.tetin.cz. Stránky vynikají přehledným a účelným zpracováním, uživatele bezpochyby potěší tzv. fly-out menu (obsah rubrik je k máni po pouhém doteku kurzoru myši). Tetín, v jehož blízkosti se nacházejí dvě přírodní rezervace s řadou jeskyní a krasových jevů, se může pochlubit barokním zámekem, trojicí vzhledných kostelů a zříceninou středověkého hradu. Detailní fotografie zříceniny jsou k dispozici na adrese <http://hrady.dejiny.cz/tetin/index>.

Karlštejn je známý především díky mohutnému gotickému hradu, zajímavou stopu zde ale nechalo i století dvacáté. V části obce zvané Budňany při břehu Berounky stojí několik pevnůstek (tzv. Řopíků) československého předválečného opevnění, postavených v letech 1936 – 1938. Detailní informace o opevnění a o vybavení jednotlivých bunkrů nabízejí stránky na adrese <http://csopevneni.aktualne.cz>.

Nedaleko Karlštejna leží vesnice Mořina, v jejíž blízkosti nalezneme řadu velkých opuštěných vápencových lomů, hlubokých až 60 metrů. Lomy, z nichž některé jsou zatopeny vodou, jsou propojeny důmyslnou soustavou štol. Oblast je nazývána Amerika a výborné stránky o ní na vás čekají na adrese <http://karel.troja.mff.cuni.cz/students/vecsey/amerika>. Jejich autor (vystudovaný geofyzik) vás seznámí s historií i současností jednotlivých lomů, nechybí ani líčení o legendární postavě strašlivého Hagena a samozřejmě i řada fotografií. Výborné stránky připravované s opravdovým zápalem.

Jsou zkrátka stránky, u nichž na první pohled poznáte, že jejich autor je nadšenec. Přesně takový je i Jiří Ševčík, houslista České filharmonie, jenž připravuje stránky Svatého Jana pod Skalou na adrese www.svatyjan. Malebná vesnička v hlubokém kaňonu řeky Loděnice je jedním z nejpůsobivějších míst Českého krasu – připomeňme alespoň jeskyni poustevníka Ivana, benediktinský klášter a krasový pramen Ivanka – její webové stránky zase patří k těm nejpůsobivějším v českém internetu. Jsou připraveny v devíti jazykových verzích (pravda, podrobné informace nabízí „pouze“ tři z nich) a až neskutečným informačním rozsahem. Tady lze jen hluboce smeknout.

-mš-



4. část

Vyšehrad

Vyšehrad („vysoký hrad“, míněno zřejmě „hrad vysoko položený“) je národní kulturní památkou a patří k nejvýznamnějším místům české státnosti. První doložené historické zprávy jsou z druhé poloviny 10. století. Hrad se původně jmenoval Chvrasten (též Hvrasten), tj. chrastný („chrastím či křovím porostlý“), dnešní jméno je ale doloženo již v roce 1110. Zdejší kapitula byla v našem seriálu mnohokrát vzpomenu, protože ve středověku vlastnila četné obce, které dnes patří ku Praze. V podhradí vzniklo v roce 1476 poddanské městečko Město hory Vyšehradu, od roku 1528 jako majetek kapitulních děkanů. Na Vyšehradě najdeme četné významné stavební památky, například románskou rotundu sv. Martina, kapli Panny Marie Šancovské, kostel Stětí sv. Jana Křtitele a především kapitulní chrám sv. Petra a Pavla. Z dopravního hlediska nás především zaujme barokní opevnění.

V 17. a 18. století byl Vyšehrad, podobně jako celá Praha, přestavěn na barokní pevnost sevřenou mohutným bastionovým opevněním, takže s Prahou tvořil fakticky jeden celek, ačkoli byl správně samostatným městem. Přímo přes Vyšehrad dlouho vedla hlavní silnice z Prahy směrem na Tábor (používala se jako hlavní cesta ještě v první čtvrtině 20. století!). Při cestě do Prahy se projíždělo několika branami – Tábořskou (postavena v roce 1655) a Leopoldovou (1670), projíždělo se pevností a do vyšehradského Podhradí, které leželo mimo pevnost, se vstupovalo třetí branou, Jeruzalémskou. Cesta od této brány byla velmi strmá, a právě tyto nevhodné komunikační podmínky vedly vojenskou správu k tomu, aby byla v letech 1841 až 1842 postavena nová silnice (serpentina) a nová brána, zvaná Cihelná, ale též Nová, Pražská nebo Chotkova. Původní brána byla zazděna. Všechny tři uvedené brány bastionového opevnění se dochovaly dodnes a jsou překrásnou ukázkou, jak kdysi vypadal vstup do hlavního města. Dokonce je vysoko v opevnění dodnes patrná i zazděná Jeruzalémská brána, jako mlčenlivý svědek dobových komunikačních podmínek. V roce 1903 byla silnice vydlážděna. Dodejme ještě, že mezi Tábořskou a Leopoldovou branou, u zbytků gotické brány Špičky z původního středověkého opevnění, se až do vytvoření Velké Prahy vybírala potravní daň.

Zemským zákonem č. 48 z 26. září 1885, který nabyl účinnosti 28. října téhož roku, byl Vyšehrad spojen s Prahou „v jednu obec místní“ jako její šestá část. Do roku 1919 si udržel jméno Královský Vyšehrad (ačkoliv nebyl královským, ale poddanským městem). V roce 1949 byl připojen k obvodu Praha 2, dnes přísluší k městské části Praha 2. Vyšehrad je druhým nejmenším pražským katastrálním územím, má dnes rozlohu 36 ha.

Vyšehrad tvořily a tvoří dvě zásadně odlišné části. Horní část byla bastionovou pevností, která až do roku 1911 podléhala vojenské správě, kdy byla předána pražskému Magistrátu. Jiná byla situace v Podhradí, kde existovala normální, i když malá, bytová výstavba, která se rozrůstala především do první světové války. Na počátku války byl vypracován regulační plán pro zástavbu pevnosti. Naštěstí se nerealizoval, a tak nám Vyšehrad zůstal zachován prakticky ve své původní podobě. Nesmíme ale opomenout, že v roce 1927 vyhořela do základů vyšehradská zbrojnice a že kostel sv. Petra a Pavla byl v letech 1885 až 1887 novogoticky přestavěn.

Na území Vyšehradu existovaly dva významné pražské přívozy. Jeden vedl kolem vyšehradské skály do Podolí (byl to jediný pražský přívoz, který měl začátek a konec na témže břehu řeky), druhý spojoval vyšehradské podhradí s Císařskou loukou na Smíchově. Jedná se o jeden z nejstarších doložených pražských přívozů, uváděný již v první polovině 15. století. Ve 20. století byla jeho majitelkou a provozovatelkou Alberta Auffen-

feldová, po ní Pražská paroplavební společnost, která ho v zimním období, kdy byl nevyňnosný, pronajímala soukromníkům, od roku 1937 byl vlastníkem vodoprávního povolení Václav Veselý a po válce, kdy byly i přívozy znárodněny, přešel provoz na Lázeňskou a rekreační službu (pozdější Pražské lázně). Naposledy je přívoz doložen spolehlivě v roce 1962, pak už o něm nejsou k dispozici informace.

Po vyšehradském území vede železnice. Tzv. Pražská spojovací dráha (spojovala nádraží na Smíchově s nádražími v centru Prahy a ve Vršovicích) zahájila provoz 15. srpna 1872. O měsíc později byla na Vyšehradě zřízena nákladová zastávka. Od 1. října 1888 byla v provozu železniční stanice pro osobní dopravu. Vyšehradské nádraží bylo později jako první v Praze vybaveno podchody. Sloužilo veřejnosti až do 28. května 1960, kdy bylo zrušeno. Od té doby bylo vedeno jako výhybna, spadající administrativně pod železniční stanici Praha-Smíchov. Krásná budova nádraží existuje dodnes, ale je, bohužel, v žalostném stavu.

Železnice jako první zajistila spojení Vyšehradu a Prahy hromadnou dopravou.

Součástí Pražské spojovací dráhy byl nezbytný most přes Vltavu, na který navázal na vyšehradské straně krátký viadukt. Původní most sloužil do 30. září 1901, pak byl během krátké výluky (jen do 1. října 1901) nahrazen novým, po kterém vlaky jezdí až do současnosti. Od 2. prosince 1902 byla na mostě k dispozici i lávka pro pěší. Most se stal významnou spojnicí Vyšehradu a Smíchova nejen pro vlaky. Cesta po lávce podléhala zaplacení mýtného (pěší 2 h, kolo 4 h + 2 h za osobu, „dětský vozík“, čili kočárek, 4 h).

Na katastrálním území Vyšehradu vznikla na počátku 20. století mimořádně důležitá komunikační stavba, Vyšehradský tunel, který zajistil rychlé silniční spojení pravobřežních povltavských obcí s Prahou. Do té doby se muselo cestovat přes Pankrác a vyšehradskou citadelu. Cesta tunelem byla také zpoplatněna. Chodec zaplatil za průchod tunelem 2 haléře, jezdec na koni 4 h, za tažný dobytek se platilo 10 h, za hnaný dobytek 1 h za kus. Za trať bylo nutné uhradit 4 h. Zajímavé je, že zákon o mýtu ve vyšehradském tunelu byl přijat poprvé už na počátku roku 1875, tedy bezmála třicet let před dokončením tunelu (tunel byl dán do užívání 11. prosince 1904). Svědčí to o délce příprav této významné stavby. U tunelu, na pražské straně, se vybírala potravní daň. Zahájením provozu v tunelu zanikl výše zmíněný přívoz kolem skály.

Protože byl Vyšehrad považován za důležitou součást Prahy, patřil mezi první místa, která bylo nezbytné obsloužit tramvajovou dopravou. Na konci května 1898 byla u vyšehradské radnice zahájena stavba tramvajové tratě, ve druhé půlce července byly hotovy koleje a po instalaci vrchního vedení bylo možné v půlce srpna uskutečnit první zkušební jízdu. Dne 8. září 1898 byl zahájen pravidelný provoz tramvajové linky, která jezdila v trase Spálená ulice (Perštýn) – Královský Vyšehrad. Na rozdíl od dnešního stavu tramvaje jezdily Vyšehradskou ulicí, podjížděly železniční viadukt a konečná byla na náměstíčku přímo před budovou vyšehradské radnice. Linka neměla podle tehdejšího zvyku zpočátku žádné označení. Na jízdenkách, které měla každá linka své, jí byla vyhrazena zkratka Vyš. Později dostala číslo 4. Původní záměr

postavit ještě trať do Nuslí a Vršovic jižně od železnice, se neuskutečnila, stejně jako v letech 1911 až 1915 navrhovaná trať vyšehradskou serpentinou přes trojici bran na Pankrác.

Na tomto místě je vhodné připomenout, že na počátku 20. století si Vyšehradští „užili“ několik výluk koncového úseku. Překládalo se tu koryto Botiče, přestavoval se železniční viadukt a zřizovala městská kanalizace. Původní koryto Botiče vedlo na opačné straně viaduktu, přibližně v místech Svobodovy ulice, dokonce zde tramvaje jezdily po mostě, který byl snesen v roce 1909. Dnes již málokoho napadne, že na jižní straně viaduktu je most a navazující koryto potoka bylo postupně zaklenuto. Část vyšehradského koryta byla zakryta mnohem později – v sedmdesátých letech 20. století na něm například vznikla dnešní ulice Vnislavova.

Na počátku roku 1910 začaly tramvaje jezdit dál kolem vyšehradského nádraží do Nuslí a původní koleje před radnicí se dál používaly jen k manipulačním účelům. Většího významu tak nabyl podchod pod železniční trať (přibližně proti novoměstské Horské ulici), protože zde byla tramvajová zastávka obsluhující část Podhradí. V roce 1910 začaly tramvaje jezdit také po nábřeží do Podolí, ale kolejové propojení podolské a nuselské tratě, které pak Vyšehradským poskytl nové cestovní možnosti, bylo postaveno až v roce 1927, kdy zanikly i původní koleje před vyšehradskou radnicí. V zásadě konečnou podobu získala vyšehradská tramvajová síť 25. června 1931, kdy byla dána do provozu trať ulicí Na Slupi od Botanické zahrady k nádraží, která nahradila původní trať ve Vyšehradské ulici. (Opuštěné koleje vydržely v dlažbě až do roku 1942!)

Důležitou kapitolu v historii vyšehradské městské hromadné dopravy vytvořily trolejbusy. Od 29. května 1949 tudy jezdily z Václavského náměstí (opět se tak městská doprava vracela do Vyšehradské ulice), Vyšehradským tunelem do Podolí. Zastávku měly v blízkosti bývalé vyšehradské radnice. Od počátku roku 1967 zde trolejbusovou dopravu nahradily autobusy (linky č. 138 a 148), ale již od roku 1964 přes vyšehradský katastr jezdila Neklanovou ulicí rychlíková linka č. 134. Později přes vyšehradské území projížděly i jiné autobusové linky. Dnes je Vyšehrad bez autobusové dopravy.

Autobusy přes vyšehradské území jezdily mnohem dříve. Už v roce 1920 zde neúspěšně zkusila své štěstí Autodopravní akciová společnost s linkou od Vyšehradského hřbitova do Břevnova. Na tomto místě nesmíme



Foto: Pavel Fojtík

zapomenout, že před budovou radnice bývalo již za první republiky známé a důležité stanoviště některých „dálkových“ autobusových linek. Pro běžnou denní obsluhu Vyšehradu ovšem neměly význam.

Na závěr ještě dodejme, že na vyšehradském Slavně, je mezi velikány české vědy a kultury pochován i František Křižík, slavný český elektrotechnik, vynálezce a podnikatel, který stál u zrodu elektrické tramvajové dopravy v českých zemích a jeho závod dlouhá léta dodával elektrickou výzbroj do pražských tramvají.

-pf., -fp-



Správná odpověď z čísla 8/2004: Staré dobré zvyky se nemění, a tak i tentokrát vám odpoví jeden z úspěšných a zároveň šťastných řešitelů. „Jde o fotografii

me za odpovědi, které poslali na naši adresu, a výhercům srdečně blahopřejeme!

Říjen by měl být tím pravým měsícem k rozlousku-

rohu ulic Partyzánská a Na Zátorách v Holešovicích v lokalitě zvané Zátory u bývalé Holešovické elektrárny.“

Ani horké srpnové dny vás neodradily od zodpovězení naší tradiční otázky a musíme sdílet, že tentokrát byla úspěšnost velká. Nejenže na naši adresu dorazilo na čtyři desítky odpovědí, ale až na jednu výjimku všechny byly správné. Ve čtvrtek 16. září tak přišlo ke slovu losování a štěstěna se přiklonila na stranu Jana Ungrmana, Josefa Šibla a Milana Janoštika, kteří od nás obdrželi červnový Atlas pražské integrované dopravy a knihu 30 let pražského metra.

Všem soutěžícím děkuje-

nutí historického kvízu. Tma již pomalu přebírá vládu, a tak většinu času budeme trávit ve svých obydlich. Proto věříme, že si se soutěžním snímkem bez problémů poradíte. Na vaše názory jako obvykle čekáme do konce měsíce, tj. do 31. října. Na trojici úspěšných a v případě losování i šťastných výherců čeká třetí díl Pražského dopravního zeměpisu a stolní a nástěnný kalendář na rok 2005.

Podle vašich znalostí je zřejmé, že už alespoň tušíte, kde byl pátý soutěžní snímek letošního roku pořízen. Neotálejte a pošlete nám svůj názor. Korespondenční lístek, pohled nebo dopis označte heslem „Soutěž“ a pošlete ho na adresu: DP-KONTAKT, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9. Můžete také využít vnitropodnikovou poštu, v tom případě stačí napsat na zápisku: DP-KONTAKT, 90 014, Sokolovská 217/42. I když na to stále upozorňujeme, výstřižky z krabic skutečně soutěžit nemohou.

Své odpovědi můžete také vhodit do schránky DP-KONTAKT v přízemí budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti, v sousedství vrátnice.

S podzimem začínáme i novou desítku soutěžních fotografií. Pojednapadesát se vás ptáme – poznáváte místo na fotografii?

-bda-

NAPSALI O NÁS

Večerník Praha (18. 9. 2004)

V metru se nelze dostat k hasičím přístrojům

Vzít nohy na ramena a utíkat, tak zní rada hasičů v případě mimořádné události v metru. Pokud by začalo v pražské podzemní dráze hořet, mají prý hašení požáru cestující nechat na profesionálech. K hasičím přístrojům a hydrantům by se stejně na nástupišťích nedostali, všechny jsou totiž uzamčeny masivními visacími zámky. Přístup k nim mají podle šéfa hasičského záchranného sboru Dopravního podniku – divize Metro Michala Wowsného hasiči ze záchranného sboru divize metra, pražští hasiči a provozní personál metra. „Jsou na univerzální klíč, kterým se dá dostat do všech hydrantů pražského metra,“ poznamenal Wowsný. Stejně zámky jsou i na skříňkách s hasičskými přístroji. V technických prostorách stanic, ve vagónech metra a na stanovištích dopravního personálu podle Dopravního podniku hasiči přístroje uzamčeny nejsou.

VODOROVNĚ: A. Bolivijská flétna; z toho důvodu; výhodná koupě; finská parní lázeň. – B. 2. díl tajenky. – C. Svislá jeskyně; velká moucha sající krev; náš klavírista; dravec; pokladna. – D. Mastek; kouzlo (knižně); značka hektaru; ostrý konec; pryč (obecně). – E. Iniciály herečky Mutiové; svobodný statek; Evropan; končina; dobrá víla; ruský souhlas. – F. Česká řeka; mužské jméno; značka lepenky; lesklý nátěr; slepice (expresivně); titul muže. – G. Lékařský nováček; saharská antilopa; střední stupeň kambria; italské město; stavení z kmenů. – H. Jezdci s koňmi; násep; patrně; parková květina; tenký povlak. – I. SPZ Semil; pohovka (zastarale); útok; francovka; vyjma; římských 1050. – J. Útok nohou; pouze; prkenný strop; mys; značka lyží; pysk. – K. 1. díl tajenky. – L. Část utkání; hodně; vozidla; proud; 365 dní.

SVISLE: 1. Tělovědec; stesk (básnický). – 2. Druh sýru; moment; šatní škůdce. – 3. Mauglího druh; starořecká bohyně sváru; pruh. – 4. SPZ Topolčan; ženské jméno; druh bílého vína; předložka. – 5. Pobídka; vada čocek; prudké pohnutí myslí. – 6. Pěnivý mok; vymřelý pták; praotec. – 7. Práči; krátké kabáty; souhlas. – 8. Trápiti (zastarale); boxerský úder; podnos. – 9. Vyvažovací předmět; přírodní voda; tropická dřevina. – 10. Užitek (nářečně); druh pryskyřice; pádová otázka. – 11. Část vozičku; horní část stěbla; ostrý přízvuk. – 12. Sloní zub; opevněné sídlo; žactvo třídy. – 13. Lyžařská větrovka; vraník; požívat tekutinu. – 14. Pramen; kalaba; ozvěna. – 15. Náš bývalý házenkář; bomba; chlapce. – 16. Taneční síň; Krokova dcera; souro-

Večerník Praha (15. 9. 2004)

Trať metra B bez řidičů?

Pražské metro může v budoucnu projít podstatnou změnou. Vše totiž směřuje k tomu, že trať B bude vybavena systémem umožňujícím soupravám metra jezdit bez řidičů. Pražský dopravní podnik vypsal výběrové řízení na vybavení tratě B novými zabezpečovacími systémy ATO a ATP. Ty jsou určeny pro vytvoření komunikačního kanálu mezi řídicím centrem a příslušnou soupravou metra. Po rozšíření celého systému by pak soupravy skutečně mohly jezdit bez řidičů. „Výběrové řízení na nové zabezpečovací systémy jsme vypsalí proto, že nové vozy metra jsou nekompatibilní se starou ruskou zabezpečovací technikou,“ uvedl Tomáš Jílek, technický ředitel DP Praha. „Jelikož se počítá s nákupem nových souprav pro trať B, je nutné ji vybavit novou zabezpečovací technikou. Její instalace má být hotova v roce 2007 a kryje se s nákupem nových souprav,“ dodal.

Večerník Praha (15. 9. 2004)

Nad údolím pohodlně tramvaj

Už téměř rok mohou Pražané využívat k cestám na Barrandov tramvajovou linku a vyhnout se tak stání v zácpách na značně přetížené ulici K Barrandovu. Trať byla zprovozněna pro veřejnost 29. listopadu 2003. Den předtím byla slavnostně otevřena za účasti prezidenta ČR Václava Klause a dalších oficiálních hostů. Na přelomu května a června letošního roku se museli obyvatelé Barrandova obrnit trpělivostí. Na pět týdnů přestaly tramvaje po nové trati jezdit kvůli nezbytným dokončovacím pracím. Spojení plně zajistily náhradní autobusové linky. „Po ujetí určité zátěže na koleje svršku je nutno provést třetí podbití tramvajové trati,“ vysvětlil Jiří Nový z marketingového oddělení společnosti Subterra, která práce na tramvajové trati na Barrandově zajišťovala. Obyvatelé Prahy 5 jsou v dřívější většině s novou tramvajovou linkou spokojeni. Podle výsledků výzkumu veřejného mínění, které zpracovala Agentura GM společně s agenturou STEM/MARK a kterého se zúčastnilo 411 respondentů, přivítalo tramvajovou linku na Barrandov 81 procent dotázaných.

Vybral ing. Jan Urban

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 9/2004: Nejlepší pravdy jsou ty nejtíši.

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

zenec. – 17. Dokonce; trutnovský podnik; africký savec; nuže. – 18. Určiti; ploché lapidlo; říční korýš. – 19. Příklad Odry; povel psovi; cvik na koni. – 20. Náčelník kozáků; severní moře.

Pomůcka: akad, anata, Eret, tár.

PaedDr. Josef Šach





Druhý popotopní parník

Dobré tradice mají pokračovat. Jedna taková vznikla teprve v minulém roce, ale setkala se s příznivým ohlasem zaměstnanců. První popotopní parník pražské podzemky znamenal velký úspěch, a tak v letošním roce vyplula na stříbropěnnou Vltavu v pořadí již druhá loď s označením parník, určená zaměstnancům divize Metro a nejen jim. „Zájem o plavbu byl napříč celým podnikem,“ potvrdil Miroslav Jirásek, duchovní otec celé akce.

Po loňských stísněných podmínkách byl letos objednan větší parník a opět byl o projížďku po Vltavě, tentokrát do severních částí Prahy, velký zájem. „Snažili jsme se udržovat cenu „loděnek“ v příznivé výši, a tak zájem o plavbu byl ze strany zaměstnanců velký,“ pochvaloval si Jirásek. O příznivou cenu se zasloužila také odborová organizace Metra, která poskytla příspěvek.

O zábavu se starala především tradiční metrácká kapela Spřáhlo, která už několik okamžiků poté, co loď Evropě zdvihla kotvy z přístavu Na Františku, přilákala tanečnický na parket. Tančilo se dlouho, některé tanečnický museli organizátoři dokonce mírnit, neboť čas pronájmu lodi skončil...

Nejen tancem se bavili účastníci plavby. Jednou z doprovodných soutěží byla už na intranetu vyhlášená „Kolik váží metrák?“ Metrákem se samozřejmě rozumí zaměstnanec divize Metro. Na váhu v průběhu plavby vystoupilo 21 pracovníků a konečný ortel zněl 89,4 kilogramu. Výsledek pořadatele potěšil, předpokládali, že se sedavě zaměstnání projeví na účastnících testu daleko více. Zde musíme dodat, že se zúčastnili osoby průměrného věku, nikoliv obří ani trpasličí...

Zapadající slunce a pražské motivy potěšily také fotografy, kteří mohli pořídít nejen atraktivní záběr předtím, než se vrhli do víru tance.

Také druhý popotopní parník pražské podzemky se podařil, a tak nezbyvá než věřit, že dobrá tradice bude pokračovat i v příštím roce...



-bda-

Dopravní podnik prožívá období změn. Už několik týdnů se slovo transformace skloňuje poměrně často. Nejen vedení podniku, ale také odborovými organizacemi. Zcela jistě oprávněně, vždyť pečovat o blaho zaměstnanců je úkolem a nezadatelným právem odborů. A tak ho plní.

Je to asi dáno úhlem pohledu, že se na některé věci dívám jinak. Přijde mi totiž, že některá kritika ze strany odborů je více než účelová. Možná jen proto, aby se dotyčný zviditelnil a ukázal, že je v opozici proti vedení podniku.

Tak je to i s informacemi. Mnohokrát jsem v uplynulých měsících slyšel, že zaměstnanci mají o transformaci nedostatek informací. Nevědí, co bude. Neváhal jsem a vyrazil za nimi, na schůzky. Zeptal se, čemu nerozumějí, co chtějí vědět a kde je tlačí bota.

I když schůzek bylo poměrně dost, se všemi zaměstnanci jsem se rozhodně nesešel, ale byl to slušný vzorek napříč celým podnikem. K samotným informacím o transformaci bylo připomínek nebo dotazů naprosto minimálně. Všichni zúčastnění v drtivé většině případů řeší detailní problematiku svého pracoviště. Proč je něco

ZMĚNY VLASTNÍMA OČIMA

děláno jinak, než by mělo být podle názoru zúčastněných. Na takové otázky se dávají odpovědi velmi těžko, to by měli vysvětlovat přímo nadřízení...

Bohužel, zřejmě tak nečiní. K takovému poznání jsem došel na své cestě podnikem. I když se to mnohým nezdá, komunikace je velice složitou disciplínou a pokud ji dokážeme zvládnout, výsledky se záhy dostaví i v oblastech, ve kterých bychom to ani neočekávali. Pokud transformace nebo přeměna Dopravního podniku přinese alespoň zlepšení komunikace na všech úrovních, bude to velký vklad do budoucna, i když si to nyní neuvědomujeme. Bohužel, někteří si to nechtějí ani připustit.

I ze strany odborů bylo slyšet, že není dostatek informací, na schůzkách jsem se s podobným argumentem nesetkal. Asi jsme se setkávali s jinými lidmi, než s těmi, za které hovoří představitelé odborových organizací...

Ale teď už zase z jiného soudku. Je určitě dobře, že prostorné vestibuly metra zaplňují různí seriózní prodejci.

Alespoň mizí ponurá a chladná šed', ale negativem je kouření prodejců u volných stánků. Podle mého by vestibuly jako veřejné prostory měly zůstat nekuřáckými prostory. Bez pardonu. Pokud budeme kouření prodejců tolerovat, tak za chvíli ve vestibulech metra začnou kouřit i ti nejhorišší cestující. A z vestibulů se stanou jedové chýše takové, jakou jsem před několika měsíci popisoval ve stanici Zličín.

Náruživí kuřáci se mnou nebudou souhlasit, ale když je městská hromadná doprava jako celek ohleduplná vůči svému okolí, tak by i její uživatelé měli být tolerantní vůči svým spolecestujícím.

Závěrem ještě jedna zajímavost. Když jsem procházel příjezdovým vestibulem na hlavním nádraží v polovině září, už tam nebyl „rekordman“, vývěska sloužící dlouhých čtrnáct let. Zatím nevím, zda skončil v nějakém muzeu nebo jen na smetišti dějin...

Přeji příjemný podzim a nikoli splín na duši.

-bda-

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V říjnu 2004 oslavuje 67. narozeniny:

František Sláma – Ř, odbor tarifu a odbytu (39).

V říjnu 2004 oslavují 60. narozeniny:

Oldřich Biem – M, sl. elektrotechnická (22),
Miloslav Deutschmann – ED, prov. měřírny (43),
Vladimír Holada – ED, odbor prov. technický (43),
Antonín Huněk – A, garáž Klíčův (32),
Lubomír Chudoba – M, sl. elektrotechnická (30),
Vratislav Kratochvíl – M, dopravní úsek (23),
Josef Mach – M, služba ochran. systému (23),
Josef Novotný – A, garáž Klíčův (30),
Karel Sedloň – M, služba ochran. systému (21),
Karel Slaboch – ED, prov. vrchní stavba (30),
Josef Toula – A, garáž Klíčův (14),

Stanislav Veselý – M, dopravní úsek (32).

V říjnu 2004 oslavují 50. narozeniny:

Alexius Bajer – M, technický úsek (24),
Jaromír Boháč – ED, provozovna Vokovice (26),
Luboš Dupač – ED, Provozovna Vokovice (31),
Miroslav Hanuš – M, služba staveb a tratí (26),
Miroslav Havel – A, garáž Kačerov (14),
Jaroslav Horák – ED, provozovna Žižkov (11),
Karel Chabera – M, sl. elektrotechnická (21),
Lubomír Kotek – M, služba ochran. systému (32),
Ivan Kovařík – A, garáž Kačerov (24),
Stanislav Kotěšovský – M, sl. staveb a tratí (19),
Petr Ledecký – M, služba technolog. zařízení (27),
Ivan Pěkný – M, služba staveb a tratí (11),

Jaroslav Rypar – M, technický úsek (20),
Miloš Stanko – ED, provozovna Motol (11).
Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nespĺňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných na DP, nebo nechtějí být zveřejnění) srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešli:

Jiří Černošský – ED, provozovna Kobylisy (38),
Jaroslav Krchov – A, garáž Kačerov (37),
Danuše Livarová – A, garáž Řepy (23),
Vladimír Stýblo – ED, provozovna Vokovice (29).

Do invalidního důchodu odešli:

Miroslav Cozl – M, technický úsek (20),
Petr Januš – ED, provozovna Střešovice (41),
Lubomír Trupl – A, garáž Klíčův (12).
Děkujeme za práci vykonanou pro Dopravní podnik.