



Prioritou v transformaci je doladění činností již transformovaných útvarů

Dlouhá léta řešil ing. Tomáš Jílek především rozvojové a investiční záležitosti Dopravního podniku z pozice technického ředitele. Začátkem února byl pověřen vedením Řídicí rady Transformačního projektu, následně začal zastupovat generálního ředitele a po jeho smrti byl pověřen vedením Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Těsně před uzavěrkou dubnového DP-KONTAKTu jsme si s Tomášem Jílkem povídali o současných úkolech a prioritách podniku.

DP-K Pane řediteli, konec února přinesl pro Dopravní podnik nečekanou, ale velmi významnou změnu, úmrtí generálního ředitele. Co se tím změnilo pro chod podniku?

Vůdčí osobnost, jakou pan generální ředitel Houfek byl, se nedá nahradit mávnutím kouzelného proutku. Autorita, kterou představoval nejen z hlediska vlastního řízení společnosti, ale především při zastupování zájmů Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti navenek, se nezíská ze dne na den, to je výsledek trpělivé a dlouhodobé práce. Z toho je zřejmé, že chod podniku je jeho odchodem zasažen. Tím spíše je však nutné vyvinout maximální úsilí k tomu, aby se fungování společnosti stabilizovalo, aby se zajišťování rozhodujících činností stalo opět rutinní záležitostí, kde jsou jasné procesní vazby mezi jednotlivými útvary, a to na základě jednoznačně definované působnosti a kompetencí.

DP-K Se jménem ing. Houfka byl spojován Transformační projekt, nejvýznamnější vnitropodniková událost posledních desetiletí. Jak budeme v Transformačním projektu pokračovat? V posledních týdnech se mohlo zdát, že se tempo celého projektu zpomaluje?

Na základě dosavadních zkušeností a po analýze současné situace došlo skutečně k určitým redukcím původně stanoveného harmonogramu transformace. Jak jsem již v odpovědi na předchozí otázku naznačil, musí být současnou prioritou doladění činností již transformovaných útvarů. Proto chci využít této příležitosti a požádat všechny, jichž se transformace společnosti dotýká, aby v rámci svých možností přispěli k vytvoření konstruktivního prostředí, ve kterém se budou problémy řešit a ne zneužívat k diskreditaci transformace. Při tak zásadních změnách, které ve společnosti probíhají, se ani nemůže podařit všechno zorganizovat dokonale, o to více je třeba vzniklé nedostatky neprodleně napravovat. Proto si dovoluji

všechny vyzvat k maximální otevřenosti. Jalová kritika, která nemá za cíl napomoci řešení problémů, jenom situaci zhoršuje. Naopak aktivita každého jednotlivce při odstraňování nedostatků a vytváření nových vazeb je neocenitelným přínosem pro celý transformační proces. Pokud si to většina zaměstnanců vezme za své (tzn. problém je třeba pojmenovat a pokusit se nalézt optimální řešení), věřím, že začne standardně fungovat konstruktivní spolupráce. Možná si někdo řekne, že výše naznačené zásady jsou málo, ale já si myslím, že to je základ, na kterém lze postavit plně a efektivně fungující společnost.

DP-K Finanční situace hl. m. Prahy není jednoduchá, a to se zcela jistě dotkne i Dopravního podniku. V těchto dnech představenstvo společnosti schválilo rozpočet na rok 2005. Co z něj vyplývá pro činnost podniku a na co bude kladen největší důraz?

Rozpočet letošního roku je opravdu velmi restriktivní, je tedy nutno stanovit priority. Odečteme-li totiž

z celkových zdrojů náklady na mzdy, pojištění, energie a další mandatorní výdaje, zjistíme, že nezbývá mnoho položek rozpočtu, ve kterých se dá šetřit. Právě proto je nutno pečlivě zvažovat, jak zbývající peníze rozdělit. Samozřejmě tou nejzákladnější podmínkou je udržení bezpečného provozu a na tomto místě zdůrazňuji, že to je zodpovědnost každého. Na druhém místě je zajištění požadovaných dopravních výkonů za udržení přijatelné kvality. Jsem si vědom, že nedostatek financí se zde již může částečně projevit. Nejvíce se zatím omezení zdrojů promítne do obnovy (např. v investičním plánu není letos nákup nových autobusů) a velkých či celkových oprav technické základny a infrastruktury. Zde je třeba volit cestu drobnějších oprav bez velkých materiálových nákladů. Jsem přesvědčen, že se situace letošního roku dá zvládnout, na druhou stranu je třeba teď jasně říci, jak se letošní omezení promítne do potřeb roku 2006, neboť v řadě případů nejde o úspory, ale o určitý vnitřní dluh.

-bda-



Foto: Petr Malík



Jak jsme hospodařili v roce 2004

5



Výluky tramvajových tratí v I. pololetí 2005

10



Tramvaje v Kolíně nad Rýnem

12 a 13



Transformační projekt – 11

Příloha

Z obsahu

Před padesáti lety zahájila provoz garáž Vršovice. Ve srovnání s tramvajovými vozovkami je tedy poměrně mladá, jen vozovna Hloubětín, dokončená v roce 1951, spadá do stejné generace. Když byla v závěru roku 2004 zrušena mnohem starší garáž Dejvice, sloužící pražským autobusům 72 let, stala se vršovická garáž rázem „služebně nejstarším“ autobusovým objektem. Hned na úvod ale musíme připomenout, že garáž Vršovice nesloužila zpočátku vůbec autobusům, ale trolejbusům. Ani to ji ale nezabavuje jejího dnešního prvenství. Druhá dnešní nejstarší autobusová garáž, Kačerov, zahájila provoz v roce 1966, dva roky poté, co vyjely první autobusy z Vršovic.

Již několikrát jsme se na stránkách DP-KONTAKTu zmínili, že garáž Vršovice vlastně nenajdeme ve Vršovicích, ale v Michli. A bylo tak tomu po celou dobu její existence. Nejde tedy o případ vokovické vozovny, která se díky změně katastrálních hranic „přestěhovala“ do Veleslavína. Zpočátku i Dopravní podnik používal správné označení garáž, či též vozovna, Michle. Pojmenování garáž Vršovice se začalo občas používat buhví- proč asi v roce 1959 a v roce 1960 se objevilo poprvé oficiálně v organizačním schématu DP, v němž najdeme provozovnu Vršovice s organizačním číslem 1230. My v našem článku samozřejmě zůstaneme u vžitého pojmu garáž či provozovna Vršovice.

Ačkoliv garáž Vršovice zahájila provoz v roce 1955,

být vlastní garážovací hala pro parkování 104 autobusů. V areálu měla být ještě čerpací stanice pohonných hmot a k ní přílehlá vrátnice. Na západní, jižní a východní straně měly být kolem areálu postaveny obytné domy pro zaměstnance.

Brzy po válce začaly Dopravní podniky hlavního města Prahy výstavbu garáže skutečně připravovat, ale zároveň se vyskytly problémy. Město zde zamýšlelo postavit čtyřpatrové obytné domy a hřiště a v roce 1949 plánovací referát Ústředního národního výboru hlavního města Prahy vyslovil písemně se stavbou garáží zásadní nesouhlas. Tím skončila jedna kapitola historie vršovické garáže.

Následovalo hledání náhradního pozemku. Dopravnímu podniku byly nabízeny různé pozemky v Michli, hovořilo se i o Záběhlicích. I zde jednání trvala mnoho měsíců. Teprve 23. února 1951 byl v duchu tehdejších stavebních předpisů definitivně vyhlášen tzv. stavební obvod č. 97 a Dopravní podnik mohl pokračovat v přípravě stavby. Současně se stavbou musela proběhnout i úprava velmi úzké ulice U Vršovického hřbitova. To byl důvod, proč bylo při jednání na ministerstvu stavebního průmyslu zástupcům DP „naznačeno“, aby si hledali pro vozovnu opět nové místo, protože prý „*veřejné investice nutné pro provoz vozovny budou neúměrně vysoké vůči stavebním nákladům na vozovnu*“. Naštěstí se podařilo i tuto záležitost vysvětlit



V sobotu 2. dubna 1955 ráno vyjely naposledy trolejbusy z garáží Vinohrady (poslední „šejdry“ odtud vyjely ještě krátce po poledni), ale večer už se zatahovalo do nové garáže. Ráno 3. dubna 1955 vyjely trolejbusy poprvé už z ní. (Za den, kdy byla garáž uvedena do provozu, se oficiálně vždy považoval 2. duben.) Provozní zaměstnanci o tom byli informováni oběžníkem č. 41/55.

Základem vršovického areálu se stala dvoulodní garážovací hala. Východní loď byla určena jen pro odstavování 54 trolejbusů, v severní polovině západní loď bylo možné parkování 30 vozů. Jižní polovina západní haly byla určena pro mytí vozů a denní prohlídky, pro které byly k dispozici čtyři revizní šachty. I zde ale bylo možné v případě potřeby v noci odstavit dalších 14 vozů. Na západní straně ke garážovací hale přiléhá dílenský přístavek – fakticky šlo o třetí, kratší loď s lakovnou a osmi montážními šachtami. Dále tu byly dílny a sklady. Jižně od dílen k halám přiléhá ještě nižší přístavek se sociálním zázemím. Dále byly v areálu tyto objekty: provozní budova, jídelna, vrátnice, přístřešek na kola, kotelná a také měnárna, která napájela nejen trolejbusovou trať do Bělocerkevské ulice, ale také nedaleké tramvajové tratě na Spořilov a do Záběhlic. Garážovací hala byla průjezdná. Celý dvůr byl vybaven trolejovým vedením – smyčkou kolem haly a stopami do jednotlivých vrat. V celém areálu měly trolejbusy jen dvě výhybky (sjezdové), jinak se sběrače běžně ručně překládaly z troleje na trolej.

Garáž Vršovice oslavuje padesáté narozeniny

její historie je mnohem starší, sahá až na samý počátek druhé světové války, shodou okolností přesně do období, kdy došlo z úsporných důvodů k radikálnímu omezení autobusové dopravy. Protože se nepříznivá situace vyvolaná vypuknutím války považovala za krátkodobou záležitost, věnovaly se orgány města a Elektrických podniků dál i výhledovému řešení městské dopravy. Komise pro Elektrické podniky, která nahradila někdejší správní radu, navrhla 23. října 1939, aby byly od Josefa Colloredo-Mansfelda „pro účely provozu veřejné dopravy a stavby garáží autobusů a trolejbusů hlavního města Prahy“ zakoupeny pozemky ve Vršovicích, které dnes téměř přesně vymezují ulice Ruská, Murmanská, Litevská a Omská. Celý obchod byl uzavřen ještě do konce roku. Vlastní projekt garáže byl připraven mnohem dříve. V areálu měl být velký halový komplex, v zásadě tři k sobě přílehlé haly různé velikosti. Od východu (ve směru vjezdu do areálu) měla být umývárna vozidel se stanovištěm denního ošetření, kotelnou, sklady a sociálním zázemím, navazovala hala oprav s 12 pracovními šachtami a největším objektem měla

a nic tedy nebránilo, aby Ústřední národní výbor vydal 9. dubna 1952 „*povolení k provedení stavby vozovny trolejbusů s příslušenstvím v Praze 13-Michli na pozemku č. kat. 3016 a 3017*“. Stavba už byla naléhavá, protože Praha dostávala další nové trolejbusy Tatra T400, pro které nebylo vhodné místo. Ve městě probíhala intenzivní výstavba trolejbusových tratí, ale potřebné technické zázemí značně zaostávalo. Trolejbusy garážovaly na počátku roku 1952 jen ve starých vyřazených a novému účelu zcela nevyhovujících tramvajových vozovkách nebo jejich malých částech. Šlo o vozovny Střešovice, Smíchov, Vinohrady a Libeň.

Stavba první pražské garáže určené speciálně pro trolejbusy (a jak pozdější vývoj ukázal, také jedině) trvala do roku 1955. Dodatečně se ukázalo, že bude nutné provizorně vyřešit i vytápění areálu, protože původní předpoklad – napojení na projektovanou teplárnu Michle – zatím nebylo možné uskutečnit. I tento problém se nakonec podařilo vyřešit stavbou provizorní kotelny.



Foto: Garáž Vršovice



Foto: J. Kovář

V roce 1958 byla v areálu dokončena také tzv. ústřední gumárna Dopravního podniku – jinými slovy opravna pneumatik, především vozidel MHD – trolejbusů a autobusů.

Na tomto místě je vhodné uvést, že celý areál Dopravního podniku měl sahát k ulici U Vršovického hřbitova a kromě gumárny tu měly být dílny a sklady vrchního vedení a dílny a sklady stavebního oddělení, vše podle architektonického řešení haly vozovny. Ze zatím neznámých důvodů ze stavby dalších částí areálu nakonec sešlo.

Zásadní zlom v historii garáže Vršovice se odehrál 5. října 1964. Od tohoto dne začala garáž vypravovat také autobusy. Prvními „vršovickými“ autobusovými linkami byly 101 a 134. Důvod byl celkem jednoduchý. Zaváděla se nová „rychlíková“ autobusová linka č. 134, kterou měly vypravovat značně přetížené garáže Dejvice a Pankrác. Proto byla vozidla pro stojedničku i stočtyřiatřicetku přestěhována do Vršovic. Jednalo se asi o dvě desítky vozů. Prvním předpokladem pro úspěšné splnění nového úkolu bylo vybudování alespoň provizorní čerpací stanice pohonných hmot.

V dalších letech počet autobusů ve Vršovících rychle vzrůstal. Pro jejich odstavení bylo zapotřebí vybudovat odstavné plochy, ať již určené pro provozní autobusy, vozy s poruchou nebo vyřazené. V roce 1965 byla vybudována první plocha pro 60 autobusů na východní straně haly, v roce 1970 plocha severně od haly a nakonec i plocha zvaná podle svého původního určení Autobazar či Klenoty.

V listopadu 1965 už v ranní dopravní špičce z Vršovic vyjždělo 113 autobusů, ale stále i na sedm desítek trolejbusů! Trolejbusový provoz ve Vršovících byl ukončen 30. června 1968. Od té doby garáž patří jen autobusům. V roce 1971 už bylo ve Vršovících 174 autobusů. Přesto vršovická garáž vykazovala závažný nedostatek. Skutečnost, že objekt byl původně určen pro trolejbusy, znamenalo problémy s výfukovými plyny v hale. Teprve v roce 1974 byla dokončena potřebná vzduchotechnika. Mnohem větší počet vozidel, než pro jaký bylo původně určeno technické zázemí, si v roce 1972 vynutil výstavbu provizorní plechové haly denního ošetření a denních prohlídek a teprve v roce 1993 byla postavena samostatná hala mytí autobusů na místě bývalé kotelny.

Největší změny v garáži Vršovice proběhly v posledních pěti letech. Kompletně se rekonstruovaly vozovky, střechy haly, vyměnila se vrata, kompletně se rekonstruovala hala DODK, postavila se nová čerpací stanice pohonných hmot a udělalo se mnoho další práce. Ačkoliv je garáž Vršovice dnes z autobusových provozoven nejstarší, ve skutečnosti to na ní není vidět. V současnosti má garáž Vršovice ve stavu 210 autobusů; každý pracovní den z nich vypravuje do pražských ulic 176. Můžeme se s nimi setkat na 27 denních linkách (101, 106, 111, 115, 118, 122, 124, 135, 138, 145, 148, 154, 170, 182, 188, 193, 195, 197, 203, 212, 213, 224, 228, 241, 244, 267 a 268), nebo na 4 nočních linkách (504, 506, 509, či 513).

Padesátiny jsou krásné narozeniny, a tak všem zaměstnancům garáže Vršovice celá redakce DP-KON-TAKTu přeje jen to nejlepší do dalších let.

Mgr. Pavel Fojtík

Vážené spolupracovnice, vážení spolupracovníci,

v dubnových dnech roku 2005 je tomu 50 let, co se součástí pražského systému městské dopravy stala garáž Vršovice. Záměrně ji nelze nazvat zprvopočátku autobusovou garáží, jelikož první vozy, které odsud v roce 1955 poprvé posílily městskou dopravu, byly trolejbusy.

Od roku 1964 se v této garáži, které se mezi dopraváky říkalo „Na Bohdalcí“, datuje společný provoz trolejbusů a autobusů. Tento stav netrval dlouho, neboť již v roce 1968 zde byl ukončen provoz trolejbusů a garáž začala plně sloužit pouze pro autobusy Dopravního podniku. Zahájením některých stavebních akcí a postupným vylepšováním technického zázemí, tentokrát pouze pro provoz autobusů, se současně začalo měnit celkové uspořádání garáže.

Historie změny, ať už se týkala stavebního vzhledu garáže, nebo autobusů, kterým poskytovala zázemí, pokračovala dál. Od pozvolných drobných úprav v dnes již vzdálené době se dostáváme do současnosti, která je vnímána daleko intenzivněji. Ve vztahu k tomuto dění nelze pominout snahu o zlepšení pracovních podmínek zaměstnanců, podílejících se na opravách autobusů.

S tím souvisí i modernizace garáže započatá realizací rozsáhlých investičních akcí. Z nejvýznamnějších uvedme dostavbu haly odpadového hospodářství, rekonstrukci centrální gumárny, odstavných ploch a čerpací stanice pohonných hmot. Pro modernizaci pracovišť v souladu s novými trendy využívání energií a minimalizaci dopadů na životní prostředí byly také rekonstruovány střechy s novými, automaticky se otevírajícími světlíky a zavedeno odsávání výfukových zplodin. Je sa-

mozřejmě, že všechny odstavné plochy jsou ekologicky zabezpečeny před náhodnými úniky ropných látek. Tím vzniklo z bývalé bohdalecké garáže moderní pracoviště, které umožňuje poskytovat služby pražské dopravě na vysoké úrovni, srovnatelné s obdobnými objekty nejen v Praze, ale i v dalších evropských městech.

Vizitkou garáže, především v očích cestujících veřejnosti, však není jenom její vzhled a vybavení, ale také téměř 400 řidičů za volanty autobusů na linkách Pražské integrované dopravy. Samozřejmě se ani v této oblasti pokrok nezastavil. Nové autobusy výrazně zlepšily pracovní podmínky řidičů a zvýšily komfort při výkonu jejich práce. Některá vybavení v posledních letech (lednička, klimatizace) zdaleka nejsou v Evropě považována za běžný standard.

S ohlednutím zpět a zhodnocením dosažených výsledků nám dovolte ocenit úsilí většiny našich spolupracovníků provozovny Vršovice, zejména potom těch, kteří jí věnovali řadu let svého života, neboť kromě aktivního podílu na zabezpečení a organizaci výše uvedených akcí se museli vypořádat i s celou řadou problémů a provozních omezení.

Naše poděkování patří samozřejmě i všem ostatním kolegům v rámci Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, kteří se na této činnosti také podíleli.

Václav Jelínek,
vedoucí jednotky
Provoz Autobusy

Ing. Jiří Pilař,
vedoucí jednotky
Správa vozidel Autobusy

Představenstvo projednalo

V průběhu měsíce března se uskutečnila dvě zasedání představenstva společnosti, a to vždy v pondělí 7. a 21. března. Kromě majetkoprávních záležitostí (tzn. zajištění chystaných či vypořádání realizovaných akcí) byla projednána následující témata:

Zpráva o hospodaření za rok 2004. Obchodně ekonomický ředitel předložil výsledky hospodaření za rok 2004 a informoval o dosažení nulového hospodářského výsledku. Byly splněny podmínky smlouvy s hl. m. Prahou i Kolektivní smlouvy pro rok 2004. Pozitivním faktem je zvýšení tržeb z jízdného (přibližně o 8 % opro-

ti roku 2003) a vykrytí zvýšení některých nákladových položek (nafta a podobně) z vlastních zdrojů.

Zpráva o zřízení zástavního práva k soupravám vozů metra. V souladu s podmínkami úvěrové smlouvy na zajištění financování nákupu 20 souprav vozů metra M1 dochází po jejich aktivaci ke zřízení zástavního práva ve prospěch aranzérů smlouvy, České spořitelny, a. s. a ČSOB, a. s.

Finanční plán roku 2005. Obchodně ekonomickým ředitelem předložený návrh finančního plánu pro rok 2005 předpokládá vzhledem k navýšení nákladových

položek nutných k bezprostřednímu zajištění provozu (osobní náklady, energie, odpisy a další) v objemu přibližně 855 milionů Kč a vzhledem k výši dotace z rozpočtu hl. m. Prahy uspořít formou radikálních úspor ve výši zatím přibližně 551 milionů Kč. Hospodářský výsledek je předpokládán se ztrátou 304 milionů Kč. Mezi významné faktory pro řešení této situace bylo zmíněno zvýšení tržeb změnou tarifu.

Volební řád pro volbu členů dozorčí rady Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti z řad zaměstnanců. Členové představenstva schválili návrh volebního řádu pro volbu členů dozorčí rady z řad zaměstnanců, předložený personálním ředitelem.

-red-



Je čtvrtek, 3. března 2005. Je krásný mrazivý slunečný den. Krásný... Jsem mezi lidmi, kteří jsou oblečeni do černé barvy smutku. Stojím ve Velké obřadní síni strašnického krematoria. Vepředu je spousta věnců a květin a přeplněným sálem se snaží protlačit další a další lidé, aby i oni položili květinu. Na tabulce vedle rudé opony je stroze napsáno jméno: MILAN HOUFEK...

Je 13 hodin a začíná hrát hudba. Michal Tučný zpívá U nebeských bran, o tom, jak poznal, že tenhle svět má rád; za chvíli zní síň píseň Petra Spáleného Až mě andělé zavolají k sobě. Přemýšlím jako všichni ostatní. Hudba doznívá a přichází pražský primátor Pavel Bém.

„Odešel jsi s tím, že si jen odskočíš za několika doktory, a že se zase vrátíš k rozdělané práci. Praze

Poslední rozloučení

jsi obětoval skoro dvacet let svého života. ... Vím, jak jsi miloval Prahu, jak jsi miloval Dopravní podnik, jak sis ho vážil...“ Přemýšlím nad primátorskými slovy a zapomínám se chovat jako dokumentarista. Fotografovat tu nemohu, ale měl bych alespoň psát. „Vzpomeneme si na Tebe, až pojedeme metrem do Zličína, na Černý Most, do Ládví, či tramvají na Barrandov.“ Primátor se klaní a přichází další řečník, technický ředitel Tomáš Jílek.

„Stopy, které tady zanechal, nikdo nesmaže,“ říká, a já se znovu nechovám jako profesionál. Opět přemýšlím nad každým vyřčeným slovem a v bloku, který

v přeplněné síni držím dost nepohodlně a tak trochu pokradmu, nepřibývají žádné poznámky. Říká se, že chlapi nepláčou. Asi nejsem chlap... Ale když poslouchám rozechvělý hlas Tomáše Jílky, uvědomuji si, že nejsem zdaleka jediný, kdo tu je naměkko.

Obřadní síň zní ústřední melodie filmu Tenkrát na západě. Je krátce před půl druhou a vycházím do chladného dne. Když je mráz, vždycky mi slzí oči. Už od dětství. Dnes jsem rád, že je mráz – mám to aspoň na co svést...

-pf- Foto: Marie Jílková, Pavel Fojtík, Magistrát hl. m. Prahy

Strašnické krematorium, 3. března 2005. Je tu mnoho lidí, kteří si spolu obvykle povídají. Mnozí se vzájemně zdraví, ale do dlouhých hovorů se nepouštějí. Většinou tu všichni jen stojí a trochu nejistě mlčí. Jsou tu lidé z Dopravního podniku, z Magistrátu, členové Zastupitelstva, ale i kolegové z jiných dopravních podniků.



Před budovami Dopravního podniku vlály černé vlajky. V přízemí budovy ředitelství u fotografie Milana Houfka hořely celý týden svíčky a nechyběly tu květiny. Nejvíce jich zde bylo pochopitelně 3. března. Ne každý mohl jet do Strašnic, a tak se mnozí zaměstnanci i hosté symbolicky loučili s generálním ředitelem alespoň u jeho fotografie.





Čas k rozhovorům byl až odpoledne během vzpomínkového setkání na Milana Houfka, které se konalo v tradičních společenských prostorách Dopravního podniku. Byli zde i hosté ze zahraničí. Vzpomínalo se, hodnotilo a pochopitelně se hovořilo i o budoucnosti.

Jak jsme hospodařili v roce 2004

Rok 2004 byl z ekonomického hlediska stále ještě ve znamení likvidace následků povodně z roku 2002. V mimořádném výsledku hospodaření bylo z tohoto důvodu dosaženo ztráty ve výši 718 283 000 Kč. Redukované náklady byly překročeny o 798 158 000 Kč, redukované výnosy o 79 875 000 Kč.

Skutečné náklady ve výši **13 212 564 000 Kč** byly částečně kryty dotací na úhradu nákladů na provoz MHD, která v roce 2004 dosáhla částky **7 977 041 400 Kč**. V průběhu roku docházelo postupně k účelovým navýšením oproti prvotní výši přiznané dotace 7 584 363 000 Kč. Jednalo se o posílení provozu PID při MS v ledním hokeji o 1 600 000 Kč, na provoz ochranných systémů obdržel Dopravní podnik 45 000 000 Kč a z Fondu solidarity EU na povodňové škody 3 578 000 Kč. Dále došlo ke dvojímu navýšení dotace z rezervy MHMP vždy ve výši 80 000 000 Kč, kterým Dopravní podnik částečně pokryl navýšení mezd a v závěru roku Zastupitelstvo HMP odsouhlasilo změnu účelovosti dotace z investic k pokrytí odpisů a odložené daně ve výši 182 500 000 Kč.

Čisté tržby pravidelné dopravy včetně přírážek k jízdnému dosáhly v roce 2004 výše **2 970 635 000 Kč**, což je oproti roku 2003 více o 7,45 %. Z této částky činily tržby za přírážky k jízdnému 128 865 000 Kč.

Na růst tržeb má vliv kromě dostupnosti MHD v Praze a dodržování jízdních řádů v neposlední řadě i široká distribuční síť včetně několika set externích smluvních prodejců. Na růstu tržeb se podílí i možnost zakoupit si kupon s volitelným začátkem doby platnosti, tedy například i po návratu z dovolené, ze služebního pobytu mimo Prahu a podobně. Každoročně tyto skutečnosti dokládá nárůst tržeb zejména od návštěvníků Prahy, kdy turistický ruch již není otázkou sezonní, ale trvá prakticky celý rok.

Dále byla poskytnuta pro Autobusy dotace v celoroční výši **39 500 000 Kč**, z toho 28 500 000 Kč na příměstské linky vedené na území hl. m. Prahy (pásmo 0 – PID), 5 000 000 Kč na vnější pásma 1, 2 od obcí a 6 000 000 Kč na vnější pásma 1, 2 od Krajského úřadu Středočeského kraje.

Finanční situace Dopravního podniku byla na začátku roku 2004 velmi příznivá, finanční prostředky celkem činily 2,845 miliardy Kč. Byla ovlivněna hlavně nevyčerpáním investičních prostředků předchozího roku (přibližně 400 milionů Kč). K čerpání došlo až v lednu 2004. V průběhu roku byl dočerpán úvěr na dvacet nových vlaků metra. K 31. prosinci 2004 byla uhrazena první z jednašedesáti čtvrtletních splátek. K tomuto datu činil úvěr finančně 4,276 miliardy Kč. V závěru roku byly hrazeny vysoké částky za investice a bylo zaplacené velké množství provozních faktur. Výsledkem bylo výrazné snížení finančních prostředků, které činilo 1 670 000 Kč (finanční prostředky celkem k 31. prosinci 2004 byly ve výši 1,175 miliardy Kč). Výši čerpání finančních prostředků ovlivnily i změny sazeb DPH v průběhu roku 2004. Většina služeb byla přeřazena do základní sazby, tj. 19 %. Nadměrný odpočet DPH činil za prosinec 530 milionů Kč místo obvyklých 200 až 300 milionů Kč.

Dopravní výkony MHD na území hl. m. Prahy celkem byly v porovnání se smlouvou splněny v přepočtených vozových km na 99,53 %, v místových km na 99,48 %. Dopravní výkony ve vozových km byly splněny v rámci povolené tolerance 0,5 %. Nižší plnění dopravních výkonů v místových km je způsobeno malým čerpáním rezervy na objížďky autobusových linek. Místové km pravidelných linek bez objížďek byly splněny na 99,56 %.

Celkem bylo přepraveno v pásmu P+0 a ve vnějších pásmech 1 160 531 596 osob, z toho ve vnějších pásmech 26 788 031 osob.



Úkoly Dopravního podniku zajišťovalo 12 974 zaměstnanců – průměrný přepočtený stav (z toho 4 135 řidičů MHD), na mzdách těchto zaměstnanců (bez ostatních osobních nákladů – OON) bylo vyplaceno celkem 3 287 083 000 Kč. Průměrná mzda bez OON činila 21 113 Kč.

V roce 2004 bylo započato s transformací podniku, která se postupnou optimalizační činností projeví v počtu zaměstnanců a čerpání mzdových prostředků v následujících letech.

V investiční oblasti schválilo představenstvo Dopravního podniku na svém jednání 11. října 2004 změnu plánu investic na rok 2004. Finanční prostředky lze z hlediska zdrojů rozdělit následovně:

- **Finanční prostředky z rozpočtu hl. m. Prahy ve výši 5 554 230 000 Kč**
Na základě usnesení Rady hl. m. Prahy a Zastupitelstva hl. m. Prahy provedl odbor rozpočtu Magistrátu hl. m. Prahy úpravu rozpočtu města, která byla v dotačním vztahu k Dopravnímu podniku na rok 2004 promítnuta následovně:
 - **dotace z rozpočtu hl. m. Prahy na pořízení dlouhodobého majetku: celkem 3 896 484 000 Kč**
 - **dotace ze státního rozpočtu cestou rozpočtu HMP:**
 - rekonstrukce tramvajové tratě Českomoravská 10 000 000 Kč
 - finanční prostředky z emise obligací v rámci EMTN programu (střednědobý dluhopisový program): celkem 801 786 000 Kč
 - **úvěr od Evropské investiční banky I a II: celkem 845 960 000 Kč**
- **Finanční prostředky ze státního rozpočtu**
 - IV. provozní úsek tratě C metra 2. etapa 450 000 000 Kč
 - nákup autobusů sólo nízkopodlažních 20 700 000 Kč
 - **celkem 470 700 000 Kč**
- **Finanční prostředky z úvěru na nákup vozů metra**
 - Čerpání úvěru na nákup 20 souprav nových vozů metra činí 1 210 155 000 Kč
- **Vlastní zdroje Dopravního podniku**
Skutečné čerpání vlastních zdrojů Dopravního podniku v roce 2004 činilo **2 816 246 000 Kč** z toho:
 - na splátku úvěru na nákup 20 souprav nových vozů metra bylo čerpáno 71 266 000 Kč
 - na investiční výstavbu bylo čerpáno 2 744 980 000 Kč.
 Děkuji všem pracovníkům ekonomických úseků za odpovědný přístup k hospodaření, k dosaženým úsporám a zvládnutí náročného roku.

Ing. Václav Pomazal, CSc., obchodně-ekonomický ředitel
Foto: Petr Malík



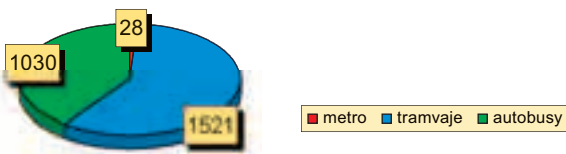
V roce 2004 stejně jako ve dvou předchozích letech nedošlo v počtu dopravních nehod k žádným závratným skokům, čísla jsou srovnatelná:

celkový počet nehod v DP	2004	2003	rozdíl 2004/2003	% 2003
- z toho: nehody zaviněné DP	680	684	- 4	99,4
nehody nezaviněné DP	1899	1856	+ 43	102,3

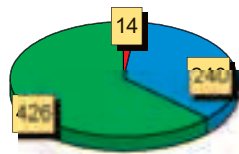
Údaje, které jsou v rámci DP srovnatelné, se však již při zobrazení podílu jednotlivých druhů provozu srovnatelně nejeví. Zatímco v kolejové dopravě došlo k nárůstu celkového počtu nehod i počtu nehod zaviněných, autobusová doprava vykázala dosti značné snížení v obou těchto kategoriích, a tak díky řidičům autobusů nedošlo k celkovému zhoršení bilance nehodovosti a mohl jsem proto v úvodu konstatovat srovnatelnosti výsledků roku 2004 s rokem předcházejícím.

	CELKOVÝ POČET NEHOD				ZAVINĚNÉ NEHODY			
	2004	2003	rozdíl 2004/2003	% 2003	2004	2003	rozdíl 2004/2003	% 2003
Metro	28	13	+ 15	215,4	14	7	+ 7	200,0
Elektrické dráhy	1521	1366	+ 155	111,3	240	189	+ 51	127,0
Autobusy	1030	1161	- 131	88,7	426	488	- 62	87,3

Celkový počet nehod

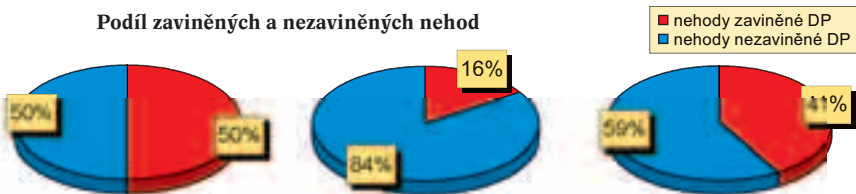


Zaviněné nehody

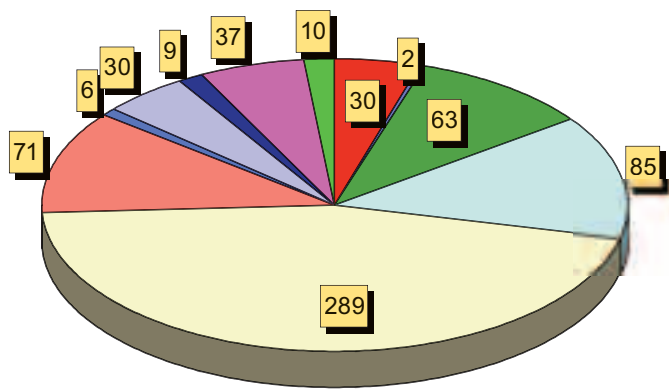


Velmi negativní stránkou je stále dosti velký počet zaviněných nehod. Podrobněji se o nich zmíním v závěru tohoto článku, nyní se podíváme pouze na číselné údaje:

Podíl zaviněných a nezaviněných nehod



Příčiny nehod zaviněných řidiči DP

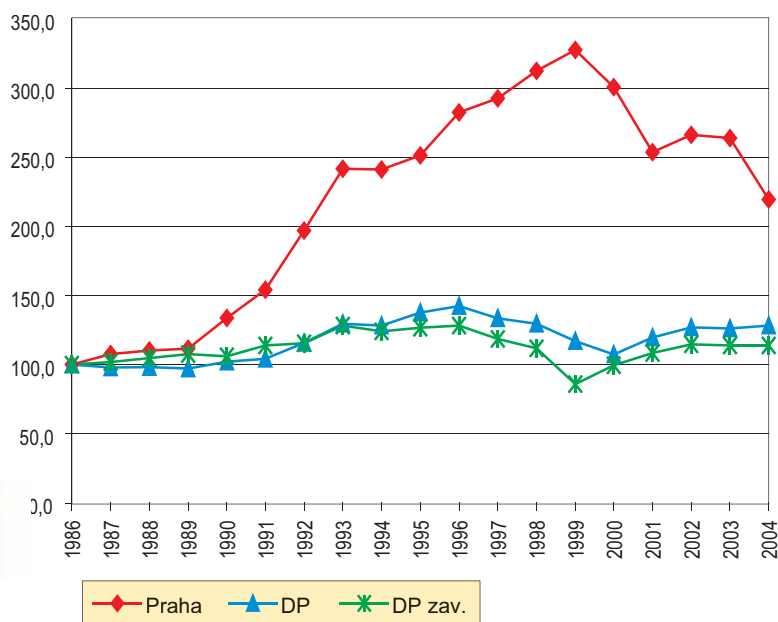


- nepřiměřená rychlost
- nedání přednosti v jízdě
- neodhadnutý průjezdní profil
- nezajištěné vozidlo
- přehlédnutí postav. výhybky
- nespr. postup řidiče metra
- nesprávné předjíždění
- nesprávný způsob jízdy
- nedodržena bezp. vzdálenost
- jiné
- nehoda při couvání

Dopravní podnik má k dispozici také základní údaje o vývoji dopravní nehodovosti na celém území hl. m. Prahy. Údaje jsou od roku 1986 (základní údaj = 100 %) a jsou doplněny údaji o vývoji celkového počtu nehod i zaviněných nehod v Dopravním podniku. Vzhledem k rozpětí 19 let lze z další tabulky a připojeného grafu vyčíst dlouhodobé údaje:

Rok	Praha		DP		DP zav.		Rok	Praha		DP		DP zav.	
	Nehody	%	Nehody	%	Nehody	%		Nehody	%	Nehody	%	Nehody	%
1986	13 480	100,0	2 010	100,0	597	100,0	1996	38 091	282,6	2 858	142,2	766	128,3
1987	14 488	107,5	1 966	97,8	608	101,8	1997	39 473	292,8	2 679	133,3	707	118,4
1988	14 846	110,1	1 970	98,0	625	104,7	1998	42 131	312,5	2 600	129,4	667	111,7
1989	15 032	111,5	1 952	97,1	641	107,4	1999	44 192	327,8	2 349	116,9	513	85,9
1990	18 024	133,7	2 048	101,9	632	105,9	2000	40 560	300,9	2 156	107,3	594	99,5
1991	20 787	154,2	2 090	104,0	679	113,7	2001	34 195	253,7	2 404	119,6	647	108,4
1992	26 570	197,1	2 321	115,5	689	115,4	2002	35 888	266,2	2 548	126,8	685	114,7
1993	32 600	241,8	2 600	129,4	766	128,3	2003	35 589	264,0	2 537	126,2	679	113,7
1994	32 518	241,2	2 576	128,2	740	124,0	2004	29 598	219,6	2 579	128,3	680	113,9
1995	33 898	251,5	2 766	137,6	756	126,6							

Dopravní nehodovost v roce 2004

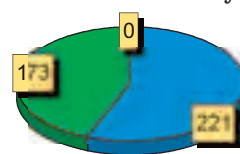


V ekonomických ukazatelích nehodovosti se rok 2004 jeví takto:

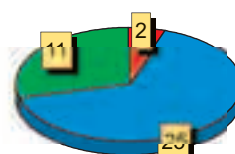
škody vyčísleny v mil. Kč	celková škoda DP		škoda ze zaviněných nehod	
	2004	2003	2004	2003
Metro	0,115	0,004	0	0,004
Elektrické dráhy	14,517	10,233	5,597	4,858
Autobusy	10,878	12,464	3,873	5,742
DP CELKEM	25,510	22,701	9,470	10,604

Sebevětší ekonomickou škodu lze napravit; co však napravit nelze, jsou škody na životech a zdraví osob. V roce 2004 bylo lehce zraněno 394 osob (stejný počet jako v r. 2003), těžce zraněno bylo 38 osob (o 1 více než v r. 2003), usmrceno bylo 22 osob (o 15 více než v r. 2003; největší nárůst byl v metru při pádech osob do kolejiště).

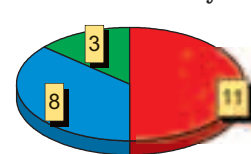
lehce zraněné osoby



těžce zraněné osoby



usmrcené osoby



■ metro ■ tramvaje ■ autobusy

K usmrcení osob došlo v těchto případech:

datum	DP	místo	*	popis nehody
14. 1.	M	Roztyly	1	střet osoby se soupravou
25. 1.	M	Muzeum A	1	střet osoby se soupravou
6. 2.	M	Kačerov	1	střet osoby se soupravou
12. 2.	ED	I. P. Pavlova	1	vstup chodce mezi vozy soupravy
29. 2.	ED	Vinohradská vodárna	1	upadnutí cestujícího při výstupu mezi vozy soupravy
5. 3.	M	Českomoravská	1	střet osoby se soupravou
6. 3.	M	Křižíkova	1	střet osoby se soupravou
20. 3.	M	Nové Butovice	1	střet osoby se soupravou
21. 3.	ED	most Legií	1	náhlý vstup chodce na tramvajovou trať
29. 3.	ED	Na Hroudě	1	zachycení chodce 2. vozem soupravy
5. 5.	ED	Moráň	1	vstup chodce mezi vozy soupravy
10. 6.	M	Národní třída	1	střet osoby se soupravou
20. 6.	ED	Národní divadlo	1	pád chodce pod schody 2. vozu soupravy
7. 7.	M	Pankrác	1	střet osoby se soupravou
8. 7.	M	Malostranská	1	střet osoby se soupravou
26. 8.	M	Kačerov	1	střet osoby se soupravou
24. 9.	M	Křižíkova	1	střet osoby se soupravou
15. 10.	ED	Horoměřická	1	náhlý vstup chodce na tramvajovou trať
15. 10.	A	Na Třebešíně	2	střetnutí s osobním automobilem
3. 12.	A	Budějovická	1	povalení chodce
23. 12.	ED	Bulovka	1	povalení chodce (přelézání zábradlí)

* počet usmrcených osob

Z uvedené statistiky vyplývá, že od roku 2000 se přes všechno úsilí nedaří snížit počet zaviněných nehod. Zde padá odpovědnost za způsobené škody přímo na dopravce a z toho ve významném počtu případů na řidiče.



Foto: Dopravní úsek

Prosím vás proto, vážení spolupracovníci, kteří celý rok usedáte za ovládací prvky kolejových i silničních vozidel, mějte na paměti, že i drobná zaviněná nehoda snižuje vaši profesní úroveň, a tím i dobré jméno dopravce. Často slyšíme stížnosti i lamentace nad špatnou úrovní celkové dopravní situace v Praze a vysokým stupněm nekázně a porušováním zákonných ustanovení na straně řidičů vozidel individuální dopravy. Nezařazujte se mezi ty, kteří až už z hazardérství, snahy dokázat si vlastní důležitost nebo z důvodu nepochopení jednoznačného imperativu věnovat se řízení vozidla a sledovat dopravní cestu způsobují zaviněnými nehodami značné všestranné škody. Vždyť nejde jen o peníze, jde o mnohem větší hodnoty, které jsou tímto

přístupem ohroženy. Dokažme sami sobě i jiným, že jsme lidé vysoké profesionální úrovně, a že chaotická situace na silnicích není z naší viny.

Vás, řidiče s menší provozní praxí, bych rád upozornil na to, abyste nevházeli obdivně k těm, kteří si hrubým porušováním platných právních ustanovení budují kredit „zkušených jezdců“, umějících si poradit v každé situaci bez potřeby respektovat zákon. Jejich řeči, které před vámi mnohdy rádi pronášejí, jsou pouhým chvástáním a svědčí ne o jejich zkušenostech, ale o nedostatku sebekázně a odpovědnosti; mnohdy jde navíc o zkrleslé podání skutečnosti, ne-li přímo o výmysly. Nevěřte jim, neberte si z nich příklad. Mohli byste na to doplatit. To nejsou profesionálové, ale nezodpovědní hazardéři. Pracujte u podniku, který vám garantuje profesní perspektivu. Takových podniků není v Praze mnoho. A za závažnou zaviněnou nehodu vám může být odebráno oprávnění k řízení vozidla. A co potom? Myslete na to, když chcete riskantní jízdu dohnat zpoždění kvůli přestávce na konečně, myslíte na to, když si za jízdy chcete vyřídit telefonní hovor, myslíte na to, když chcete věnovat více pozornosti osobám na chodníku než momentální situaci kolem vámi řízeného vozidla.

Obracím se i na vás, kteří máte najeto mnoho tisíc provozních kilometrů. Nebuďte neteční k těm méně zkušeným. Jenom vy nejlépe víte, co se na tratích nebo silnicích děje. Nerozpakujte se přátelsky upozornit mladšího kolegu na to, co vy byste nikdy neudělali. Takové kamarádké upozornění mnohdy více než služební hlášení kontrolního orgánu. Jsem přesvědčen, že pro naprostou většinu z vás je můj apel zbytečný, že naznačené zásady každodenně uplatňujete v praxi, oproti tomu jednotlivé případy ukazují, že toto povědomí není zcela všeobecné.

Neбудme utopisty a nedávejme si závazky, že už k nehodám nikdy nebude docházet. To je nereálné. Reálně však je, abychom všichni na pozicích, které v DP zastáváme, měli vědomí, že zaviněná nehoda je to, co v provozu nejméně potřebujeme.

Přejme si, aby výsledky roku 2005 byly z tohoto hlediska lepší než doposud.

Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel

Vývoj pracovní úrazovosti v naší společnosti

Pracovní úrazovost za rok 2004 při zanedbatelném poklesu počtu zaměstnanců (v průměru pouze o 1,22 %) mírně vzrostla ve srovnání s rokem 2003, a to o 6,7 %. Četnost pracovních úrazů, tj. počet pracovních úrazů na 100 zaměstnanců, se tak zvýšila z hodnoty 3,34 na 3,61, což není zajímavá změna v hodnotícím ukazateli oproti srovnání s ukazatelem závažnosti pracovních úrazů. Zde došlo ke snížení počtu zameškaných kalendářních dnů na 1 pracovní úraz, a to v průměru o 16,4 %. Ženy se na pracovní úrazovosti v uplynulém roce podílely 8,9 % z celkového počtu úrazů, ve srovnání s rokem 2003 došlo k nárůstu pracovní úrazovosti u žen o 6,7 %.

Výše uvedené informace jsou patrné z následujících tabulek:

vykazované období	1	2	3	4	5	6	I. pol.	7	8	9	10	11	12	rok
počet PÚ ve vykazovaném období	46	51	47	24	44	38	250	27	34	35	34	41	41	462
počet PÚ v minulém období	40	31	37	45	36	39	227	31	27	35	42	26	44	433

období	prům. počet nem. pojištěn. zaměstnanců	počet zameškaných kal. dnů	četnost (počet PÚ na 100 zaměstnanců)	závažnost (prům. počet zameškaných kal. dnů na 1 PÚ)
vykazované	12 792	19 837	3,61	42,94
minulé	12 949	23 737	3,34	54,82

Pokud jde o rozdělení úrazů podle pracovního zařazení, zanedbatelný nárůst pracovních úrazů za uplynulý rok byl zaznamenán u profese strojvedoucího, která má však ve srovnání s profesí řidiče autobusu a tramvaje velmi nízkou úrazovost. Dále došlo k mírnému nárůstu pracovních úrazů u ostatních dělnických profesí, které nejsou pro potřeby rozboru blíže monitorovány, a rovněž u technicko-hospodářských zaměstnanců.

Tabulka: Rozdělení PÚ podle pracovního zařazení:

pracovní zařazení	vykazované období	minulé období
strojvedoucí metra	28	19
řidič tramvaje	86	69
řidič autobusu	133	142
řidič nákladních a speciálních vozů	8	8
řidič osobních a dodávkových vozů	-	-
opravář kolej. vozidel	30	39
opravář sil. vozidel	27	29
zam. výstavby a údržb. kolej. tratí	20	18
ostatní děl. profese	65	52
tech. hosp. zam.	65	57

Zhodnotíme-li souhrnně zdroje a příčiny pracovních úrazů, můžeme obecně říci, že valná většina úrazů je způsobena běžnou neopatrností zaměstnanců, špatným došlápnutím, podklouznutím, zakopnutím, pádem, naražením. Zůstává otázkou, zda nejsou některá zranění pouze předstíraná, tyto případy však musí posoudit lékař a vydat k nim své stanovisko. Zanedbatelnou účasť na pracovní úrazovosti mají také případy napadení druhou osobou u profesí revizorů, řidičů tramvají, autobusů, strojvedoucíh, případně dozorčích stanic.

Na odškodnění za škody způsobené pracovními úrazy v roce 2004 byly postíženým vyplaceny náhrady ve výši 8 157 108 Kč, což činí ve srovnání s rokem 2003

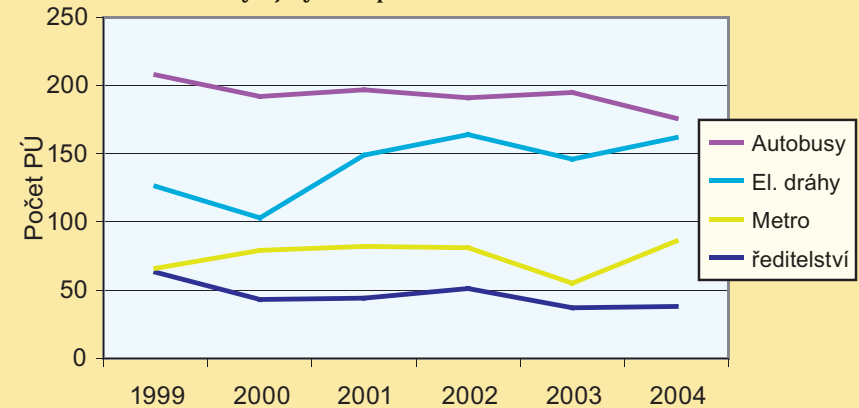
o 1 795 460 Kč méně. Tyto finanční náhrady proplácí naší společnosti pojišťovna ze zákonného pojištění zaměstnavatele; přesto však pokud poškozený zaměstnanec v případech napadení druhou osobou neprojeví součinnost se zaměstnavatelem a nepředloží pro potřeby pojišťovny požadované vyjádření Policie ČR, jdou tyto náklady i přes pojištění pracovních úrazů na vrub podniku.

Vývojový trend pracovní úrazovosti

Jednotka:	1999	2000	2001	2002	2003	2004
ředitelství	63	43	44	51	37	38
Autobusy	208	192	197	191	195	176
Metro	66	79	82	81	55	86
El. dráhy	126	103	149	164	146	162

Vývoj četnosti pracovních úrazů za uplynulá léta přehledně zobrazuje následující graf, ze kterého je možno i přes znatelné výkyvy v počtu pracovních úrazů vysledovat růstovou tendenci u bývalé divize Elektrické dráhy a divize Metro. Mírnou klesající tendenci v počtu pracovních úrazů zaznamenaly Autobusy a ředitelství. Při objektivním hodnocení vývojového trendu pracovních úrazů nelze však nepodotknout, že při srovnatelném počtu zaměstnanců v jednotlivých vnitropodnikových jednotkách vyjma ředitelství má divize Autobusy stále vedoucí postavení v pracovní úrazovosti.

Vývojový trend pracovní úrazovosti



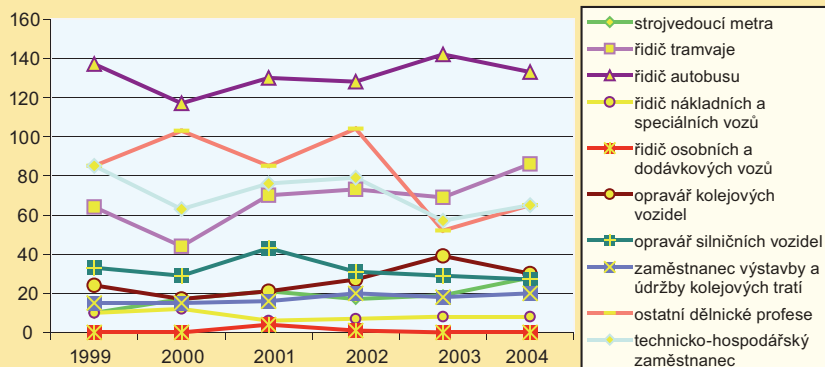
Vývojový trend pracovní úrazovosti dle pracovního zařazení

Pracovní zařazení	1999	2000	2001	2002	2003	2004
strojvedoucí metra	10	17	21	17	19	28
řidič tramvaje	64	44	70	73	69	86
řidič autobusu	137	117	130	128	142	133
řidič nákladních a speciálních vozů	10	12	6	7	8	8
řidič osobních a dodávkových vozů	0	0	4	1	0	0
opravář kolejových vozidel	24	17	21	27	39	30
opravář silničních vozidel	33	29	43	31	29	27
zaměstnanec výstavby a údržby kolejových tratí	15	15	16	20	18	20
ostatní dělnické profese	85	103	85	104	52	65
technicko-hospodářský zaměstnanec	85	63	76	79	57	65

7 Provedeme-li analýzu pracovní úrazovosti za posledních 6 let, můžeme konstatovat následující vývojový trend:

- i přes výkyvy hodnot má mírnou klesající tendenci pracovní úrazovost u technicko-hospodářských zaměstnanců, opravářů silničních vozidel, řidičů nákladních a speciálních vozů a ostatních dělnických profesí;
- k mírné, ale rostoucí tendenci dochází u pracovních úrazů řidičů tramvají, strojvedoucích metra a opravářů kolejových vozidel;
- pracovní úrazovost u profese řidičů autobusů si udržuje stagnující hladinu a svou hodnotou zaujímá prvenství v pracovní úrazovosti v rámci všech podnikových profesí.

Vývojový trend pracovní úrazovosti dle pracovního zařízení



Závěr

V závěru lze konstatovat, že kdybychom věnovali větší pozornost své chůzi a zohledňovali své fyzické možnosti, pracovní úrazovost by se tak mohla snížit více než o polovinu. V této oblasti je velmi těžké stanovit nápravná opatření, která by vedla ke snížení pracovní úrazovosti, vezmeme-li v úvahu, že rizikovým faktorem v těchto případech je právě zaměstnanec sám. V pracovních úrazech v důsledku napadení jinou osobou opět figuruje lidský faktor, který není možno cíleně ovlivnit. Ostatní příčiny pracovních úrazů se pro svou jedinečnost pracovního prostředí, úrazového děje a dalších ovlivňujících faktorů nedají statisticky zpracovat a vyhodnotit.

Pracovní úrazy vzniklé v uplynulém roce neměly co do následků, případně možných následků, závažný charakter, tudíž nebylo potřeba ze strany organizace přijímat žádná nápravná opatření.

To, že je oblast bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP) věnována patřičná pozornost, potvrzuje i okolnost, že v průběhu roku 2004 se v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti uskutečnilo sedm kontrol zástupci orgánů státního odborného dozoru, kteří neshledali závažnější prohřešky v oblasti BOZP, a tudíž se tyto kontroly obešly bez finančních sankcí.

Pevně věříme, že provedené organizační změny v oblasti BOZP budou přino-



Na jedné straně obdiv, jak zaměstnanci dokáží být vynalézaví, na druhé straně infarktová situace pro každého bezpečáka. Obrázek, jaký rozhodně v našem podniku neuvídíte. Foto: Archiv redakce

sem pro celý Dopravní podnik, tzn. jak pro zaměstnance, tak i pro zaměstnavatele, a po sjednocení rozdílné vnitropodnikové legislativy a pravidel v této oblasti dojde k dalšímu cílenému zlepšování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Snížení vývojové linie pracovních úrazů však záleží především na vnímavém přístupu našich zaměstnanců při všech činnostech, které souvisí s jejich pracovní náplní, zvláště pak pozorností věnované chůzi samotné.

Ing. Jana Janatková, vedoucí oddělení BOZP

Už rok přispívá podnik na penzijní připojištění

Penzijní připojištění, příspěvek zaměstnavatele na penzijní připojištění, penzijní fondy, penzijní plán a podobně, to byla slova, která byla ve druhé polovině roku 2003 slyšet téměř na každém kroku mezi zaměstnanci Dopravního podniku. V rámci rozšíření sociálního programu se zaměstnavatel se svými odborovými partnery dohodl na zavedení příspěvku zaměstnavatele na penzijní připojištění pro zaměstnance Dopravního podniku.

Za rok 2004 poskytl zaměstnavatel zaměstnancům, účastníkům penzijního připojištění, příspěvek zaměstnavatele ve výši 3 600,- Kč pro jednotlivce, což představuje měsíční výši příspěvku 300,- Kč. Jednalo se o zavedení náročného projektu. Jednání zaměstnavatele se sociálními partnery i s jednotlivými penzijními fondy nebylo ukončeno tak, aby příspěvek mohl být poskytován již od ledna 2004, byl proto poskytován od 1. dubna 2004, ale v měsíční výši 400,- Kč.

Roční výše příspěvku pro rok 2005 zůstala zachována, tj. 3600,- Kč. Příspěvek je oproti minulému roku již poskytován od ledna 2005. Tím snad lze odpovědět na otázku, proč v loňském roce byl měsíční příspěvek zaměstnavatele ve výši 400,- Kč a v letošním roce je 300,- Kč. Únorová výplata jistě potěšila každého účastníka penzijního připojištění v Dopravním podniku, protože jeho příspěvek od zaměstnavatele byl v březnu navýšen o 2 193,- Kč. Je to odměna, kterou zaměstnavatel získal jako jednorázovou odměnu z uzavíráních smluv o penzijním připojištění se státním příspěvkem

a roční provize z finančních prostředků, poukázaných penzijním fondům.

Co penzijní připojištění je a podle jakých norem se v Dopravním podniku řídí?

Penzijním připojištěním se rozumí shromažďování peněžních prostředků jak účastníky penzijního připojištění, tak třetími osobami (státem, zaměstnavatelem, příbuznými či známými), poskytnutými ve prospěch účastníků. Je to způsob, jak se mohou občané finančně zajišťovat. Je vhodné jak pro mladou, tak i starší generaci, neboť díky souběhu státního příspěvku a podílu na výnosech hospodaření penzijního fondu představuje jednu z nevhodnějších forem zhodnocení finančních prostředků. Řídí se zákonem č. 42/1994 Sb. ze dne 16. února 1994 o penzijním připojištění se státním příspěvkem a o změnách některých zákonů souvisejících s jeho zavedením, ve znění pozdějších předpisů. Podmínky pro poskytování příspěvku zaměstnavatele na penzijní připojištění pro zaměstnance Dopravního podniku stanoví Směrnice generálního ředitele č. 6/2004 – Příspěvek na penzijní připojištění a Kolektivní smlouva na rok 2005.

Pro osvěžení paměti vám připomínáme nejdůležitější zásady pro poskytování příspěvku:

- zaměstnanec musí být v pracovním poměru u Dopravního podniku nepřetržitě nejméně 3 roky,
- zaměstnanec, který chce využít poskytování příspěvku zaměstnavatele, musí smlouvu na penzijní připojištění uzavřít s vybranými fondy, tj. Credit Suisse life

& pensions penzijní fond, a. s. nebo ING Penzijní fond, a. s., a to prostřednictvím nominovaných zástupců,

- příspěvek od zaměstnavatele je podmíněn příspěvkem zaměstnavatele ve výši minimálně 100 Kč/měsíc srážkou ze mzdy.

Nárok na příspěvek nemají zaměstnanci například:

- v mimořádném stavu (zaměstnanci na mateřské dovolené a rodičovské dovolené, zaměstnanci, kteří mají povoleno neplacené volno po skončení rodičovské dovolené, zaměstnanci ve vyšetřovací vazbě a ve výkonu trestu a podobně),
- se sjednaným týdenním úvazkem kratším než 30 hodin a tzv. „nepravidelná výpomoc“,
- pokud konají práce na základě dohod o pracovní činnosti nebo o provedení práce,
- v případě neomluvené absence,
- pokud pobírají starobní důchod,
- kteří neuzavřeli smlouvu prostřednictvím nominovaného zástupce.

Pokud splňujete podmínky pro přiznání příspěvku zaměstnavatele a chcete příspěvku využít, obraťte se na nominované zástupce vybraných fondů. Jejich seznam s uvedením telefonického spojení najdete na intranetových stránkách ředitelství Dopravního podniku – informační databáze, personální informace, penzijní připojištění. Po uzavření smlouvy s penzijním fondem, eventuálně po provedení změny smlouvy, pak do 28. kalendářního dne, který předchází měsíci, od kterého budete uplatňovat nárok na příspěvek, tuto skutečnost oznámíte příslušnému personálnímu a mzdovému oddělení.

Za personální úsek zpracovala
Hana Rambousková

Změny v Pražské integrované dopravě

V souvislosti s celostátním termínem změn jízdních řádů v neděli 6. března došlo k následujícím změnám v systému Pražské integrované dopravy.

Na území Prahy byla zrušena linka č. 226 (Opatov – Hrnčíře) s tím, že všechny spoje této linky byly převedeny na souběžnou linku č. 327 (Opatov – Jesenice, Osnice). Současně s těmito úpravami došlo k trvalému zkrácení linky č. 326 (Opatov – Jesenice, Osnice) ve směru z Prahy do zastávky „Jesenice, Belnická“.

Na území Středočeského kraje došlo od 6. března z důvodu zlepšení dostupnosti mezi Lysou nad Labem a Přerovem nad Labem ke změně trasy linky č. 411 (Český Brod, žel. st. – Lysá n. L., žel. st.), která je v úseku „Starý Vestec – Semice“ vedena přes Přerov nad Labem. Obsluha zastávky „Hradištko, Kersko, U pramene“ je od 6. března zajištěna pouze v pracovní dny prodlouženou linkou č. 429 (Poříčany, žel. st. – Velenka).

V oblasti Stříbrné Skalice je prodloužena linka č. 404 (Kostelec n. Č. l. – Stříbrná Skalice, žel. st.) ze současné konečné zastávky do zastávky „Stříbrná Skalice, náměstí“. Zároveň byla přemístěna konečná zastávka této linky v Kostelci nad Černými lesy na náměstí a v obci Vlkančice byly zřízeny dvě nové zastávky „U Zbořeného mlýna“ a „U Králů“. Na lince č. 382 (Skalka – Sázava) byla na území této obce zřízena nová zastávka „Vlkančice, Pyskočely, Plužiny“.

V obci Zdiby je od 6. března zřízena pro linky jezdící od stanice metra „Kobylisy“ do oblasti Odolena Vody (č. 370, 372 a 373) zastávka „Zdiby, Výzkumný ústav“ a od shodného termínu je rovněž zřízena zastávka „Úvaly, rozc. Slovany“ pro linku č. 424 (Úvaly, žel. st. – Škvorec, Třebohostice).

V železniční dopravě vstupuje v platnost 1. změna grafikonu vlakové dopravy, v rámci které se zavádí

drobné úpravy na integrovaných tratích č. 011 (Praha – Pečky – Kolín), 012 (Pečky – Kouřim), 060 (Poříčany – Sačská – Nymburk), 210 (Praha – Čerčany), 221 (Praha – Čerčany – Benešov u Prahy) a 231 (Praha – Stratov – Kolín).

Na základě připomínek cestujících, městských, obecních úřadů a průběžného sledování provozu jsou realizovány od 6. března v celém systému PID na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje další drobné místní úpravy tras, jízdních řádů, změny charakterů a umístění zastávek.

Pro konkrétní informace je možné využít internetové stránky ROPID (www.ropid.cz), Dopravního podniku (www.dpp.cz), Českých drah (www.cd.cz), Informačního střediska Dopravního podniku, ČD – centra na vybraných železničních stanicích, respektive telefonní čísla ostatních dopravců v systému PID uvedených na jízdních řádech.

ROPID

Změny v městské dopravě od 6. března 2005

K celostátnímu termínu změn jízdních řádů, k neděli 6. března 2005, došlo i k několika úpravám v provozu autobusových linek pražské městské dopravy.

Při vyhodnocení návazné autobusové dopravy ke stanicím metra Kobylisy a Ládví byla v ranní přepravní špičce zjištěna nedostatečná kapacita linky č. 152 ve směru z Čimic ke stanicím metra Kobylisy a linky č. 177 z Bohnic na Prosek. Naopak zájem cestujících o linku č. 152 v úseku Kobylisy – Sídliště Dáblice, v němž tato linka nahrazuje tramvajovou dopravu, byl proti původním předpokladům menší. Nižší využití nabízené kapacity se rovněž projevovalo u linky č. 187 v pracovní dny dopoledne i odpoledne a o sobotách a nedělích. Proto se od 6. března změnila jízdní řády následujících linek:

- na lince č. 152 Sídliště Čimice – Kobylisy – Sídliště Dáblice byly v ranní špičce pracovních dnů v úseku Sídliště Čimice – Kobylisy zkráceny intervaly z 6 minut na 5 minut, v úseku Kobylisy – Sídliště Dáblice byly v ranní špičce prodlouženy intervaly na 10 minut, v odpolední špičce na 15 minut;

- linka č. 187 Ládví – Palmovka byla v ranní špičce pracovních dnů prodloužena ze zastávky Ládví přes Kobylisy do sídliště Bohnice (po trase linky č. 200), čímž posílila souběžnou linku č. 177. V ranní špičce se intervaly linky č. 187 nezměnily, v ostatních obdobích byla její kapacita snížena.

- na lince č. 200 Kobylisy – Sídliště Bohnice

- byly v ranní špičce prodlouženy intervaly na 6 minut, zrušené spoje nahradila linka č. 187.

- Neustále se zvyšující počet studentů, kteří jezdí do areálu České zemědělské univerzity v Suchdole, si vynutil v pracovní dny zkrácení intervalů linky č. 107 Dejvická – Suchdol. Zvýšení objemu dopravních výkonů bylo vyrovnáno prodloužením intervalů linky č. 147 Dejvická – Výhledy. Zvýšil se tak počet spojů, na nichž jsou nasazeny kloubové vozy, a tím vzrostla i souhrnná kapacita obou linek.

Podle připomínek řidičů a výsledků přepravních průzkumů byla od noci ze 6. na 7. března zvýšena kapacita linky č. 508 Anděl – Sídliště Stodůlky nasazením kloubových vozů, současně se změnila její trasa v úseku Anděl – Jinonice Radlickou ulicí přes zastávky Křížová (jen ve směru Anděl), Laurová a Radlická. V trase Na Knížecí – Anděl – Ženské domovy (jen ve směru Na Knížecí) – Santoška – Václavka – Malvažinky – Urbanova – Farkáš – U Waltrovky – Hutmanka – Vidoule – Jinonice byla zavedena nová noční linka č. 501 v intervalu 60 minut. Některé zastávky na této trase nejsou vhodné pro kloubové vozy, a tak zde nemohla zůstat linka č. 508. Zároveň byly vzhledem k malému využití linky č. 502 Vítězné náměstí – Suchdol prodlouženy její intervaly na 60 minut.

Ing. Jan Přivora,
dopravní úsek



Foto: Petr Malík

Dopravní podnik na veletrhu Holiday World 2005

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost je už tradičním účastníkem Středoevropského veletrhu cestovního ruchu Holiday World. Ve dnech 17. až 20. února letošního roku jste mohli potkat stánek Dopravního podniku na obvyklém místě Veletržního paláce v Holešovicích. Prostory vyvedené ve firemních barvách, připomínající 130 let městské hromadné dopravy v Praze, lákaly po celou dobu již 14. ročníku Holiday Worldu množstvím zájemců k návštěvě.

Návštěvníci veletrhu mohli vybírat z nepřeberného množství atraktivních destinací, kam se mohou vypravit na dovolenou, samozřejmostí jsou vždy veletržní ceny

na poskytované služby a zájezdy, a také holešovické výstaviště bylo po celý víkend doslova obleženo „cestovateli“. Dopravní podnik se prezentoval návštěvníkům celou řadou zajímavých informací a také nabídkou doplňkových služeb, které poskytuje široké veřejnosti. Zájem, ať už o informační brožury, jízdní řády či propagační předměty, byl tradičně obrovský.

Pokud jste část třetího únorového víkendu strávili v Holešovicích, věříme, že se vám na návštěvě u stánku Dopravního podniku dostalo patřičné péče a těšíme se, že se k nám půjdete „ohrát“ i příští rok.

-red- Foto: Gabriela Nižňanská



V letošním roce bude v porovnání s minulými lety méně výluk tramvajových tratí, což je jistě příznivá zpráva pro cestující, méně již pro stav kolejové sítě. Důvodem podstatného snížení počtu realizovaných akcí v letošním roce je omezený objem finančních prostředků. Oproti letům 2003 a 2004 bude prováděno o 30 až 40 % méně výluk. A ještě podstatná věc: výluky se přesunují do okrajových oblastí kolejové sítě, takže nemají tak nepříznivý dopad na kvalitu dopravy. Zvláštností letošních plánovaných akcí jsou celkově menší nároky na náhradní autobusovou dopravu. Zatímco v minulých letech byly bez tramvajového provozu dlouhé úseky (například oblast Braníka nebo barrandovská trať), letos se jedná o úseky s nepoměrně nižší intenzitou tramvajové dopravy. V některých případech zajišťuje náhradní dopravu i metro. Tramvajovou dopravu lze zachovat též při využití přejezdů „Californien“, jako tomu bylo při výluce smyčky Petřiny. Důvody pro výlukovou činnost jsou stejné jako v minulosti: nutné opravy tramvajových tratí a křižovatek, rekonstrukce trolejového vedení, opravy inženýrských sítí pod tramvajovou trať nebo investiční akce cizích dodavatelů vyžadující výlukou tramvajové trati.

První verze harmonogramu výluk tramvajových

Výluky tramvajových tratí v I. pololetí 2005

tratí v roce 2005 byla sestavena bezmála před rokem. K dnešnímu dni je zpracována již osmá varianta harmonogramu; změny jsou způsobeny především odvoláním plánovaných akcí z důvodu nedostatku finančních prostředků. Neuskuteční se například rekonstrukce křižovatky Ohrada, oprava stropní desky ve stanici metra Dejvická a doposud není ujasněn termín rekonstrukce Štefánikova mostu.

Protože k dnešnímu dni nelze s určitostí stanovit přesný plán výluk do konce roku 2005, seznámíme vás s probíhající investiční a rekonstrukční činností v kolejové síti v průběhu I. pololetí 2005.

1. Sítělničná

Přerušeni provozu v úseku Ládví – Sídliště Ďáblice do srpna 2006, linka č. 24 je ukončena v zastávce Ládví. Náhradní autobusovou dopravu zajišťují pravidelné autobusové linky č. 103 a 152.

2. smyčka Petřiny

Výlučka proběhla od 8. do 19. března 2005, zvláštností této akce bylo ukončení tramvajové linky č. 38 na provizorním kolejovém přejezdu „Californien“ před tramvajovou smyčkou.

3. výluky v oblasti Balabenky

Výlučka pod mosty ČD a mostem Spojovací ulice se konala od 19. března do 6. dubna 2005, na ni navázala výlučka v ulicích Na Žertvách a U Balabenky s termínem ukončení 30. dubna 2005.

4. Revoluční

Od 19. března do 30. dubna 2005 je jednostranně vyloučen tramvajový provoz na Štefánikově mostě, v Revoluční ulici a na náměstí Republiky, a to jen ve směru do centra města. Důvodem výluky je výstavba šachty kabelovodu u křižovatky Dlouhé a Revoluční ulice.

5. náměstí Míru

Výlučka mezi I. P. Pavlova a křižovatkou Francouzská x Blanická bude od 10. do 21. května 2005, důvodem je výměna sjetých kolejových oblouků na náměstí Míru. I když se jedná o kratičký úsek, dopady na pravidelný tramvajový provoz jsou značné, neboť neexistuje odpovídající objízdná trasa. Při této výluce bude zprovozněno obrátě Zvonarka a v vyloučeném úseku bude zavedena náhradní autobusová doprava.

6. Nuselská

Výlučka mezi náměstím bratří Synků a Spořilovem se uskuteční v termínu 21. května až 11. června 2005, v Nuselské ulici se bude rekonstruovat trolejové vedení a v celém vyloučeném úseku budou provedeny místní opravy tramvajové tratě (panely, kolejnice). Mezi zastávkou Otakarova a Spořilovem bude zavedena náhradní autobusová doprava. Vzhledem k nemožnosti ukončení autobusu v blízkosti tramvajové smyčky Spořilov bude náhradní doprava prodloužena do zastávky Lešanská na mostě přes Spořilovskou ulici.

7. Sokolovská

Nejdůležitější výlukovou akcí roku 2005 je rekonstrukce Sokolovské ulice mezi Balabenkou a křižovatkou s ulicí Na Břehu včetně mostu přes Rokytku. Od 1. června do 2. listopadu zde bude rekonstruována tramvajová trať a trolejové vedení. Součástí akce je i rekonstrukce plynovodu, oprava vodovodního řadu a sanace kanalizace, přilehlé vozovky dostanou nový živičný povrch. Tramvajová trať bude zatrávněna. Součástí akce je i oprava tramvajové tratě a vozovky na náměstí OSN. Po celou dobu rekonstrukce bude vyloučen tramvajový provoz mezi Balabenkou a vjezdem do vozovny Hloubětín. Náhradní autobusová doprava bude zajištěna dvěma linkami: v nepřetržitém provozu v úseku Palmovka – Vysočanská – Kolbenova – Hloubětín – Lehovec, v denním provozu v úseku Palmovka – Vysočanská – Poštovská.

O akcích ve II. pololetí 2005 vás budeme informovat v červnovém čísle DP-KONTAKTu. Jako předběžnou informaci uvádíme, že se připravují výluky:

- část křižovatky Na Žertvách x Zenklova (ve směru od Bulovky),
- křižovatka Zenklova x Sokolovská (horní Palmovka),
- křižovatka Zenklova x Trojská x Klapkova,
- Bělohorská (v úseku Dlabachov – Bílá Hora),
- Štefánikův most a náměstí Republiky včetně křižovatky u Letenského tunelu.

Ing. Vladimír Plecítý, dopravní úsek



Foto: Petr Malík

Pravidelná jednání s odbory

Kolektivní smlouva na rok 2005 byla podepsána! Tak začíná úvodní stránka lednového DP-KONTAKTu. Je to výsledek kolektivního vyjednávání, jehož smyslem je dosažení a udržení sociálního smíru, který je nezbytnou podmínkou plně funkční společnosti. Snad si všichni zaměstnanci uvědomili, že jim tak zůstala zachována délka pracovní doby, délka dovolené na zotavenou, poskytování dalšího pracovního volna a příspěvky ze sociálních nákladů, zejména příspěvky při pracovních výročních nepřetržitě práce v rámci Dopravního podniku, příspěvky na dětskou rekreaci, příspěvky na bezhotovostní výplatu a podobně.

Bezprostředně po podpisu kolektivní smlouvy na rok 2005 se zaměstnavatel i odborové organizace shodli na nutnosti pravidelných společných jednání sociálních partnerů. První schůzka se uskutečnila již 12. ledna 2005 a bylo dohodnuto, že společné schůzky se budou konat pravidelně každých 14 dní a v měsíčním intervalu bude stěžejním bodem programu informace o postupu prací na Transformačním projektu. Vybrané tématické okruhy k projednání a předkládané materiály jsou předávány všem účastníkům vždy předem. Podle připraveného programu jsou k jednání zváni odborní

ředitelé nebo vedoucí jednotek, odborů, či odborní referenti a měsíčně ředitel Transformačního projektu. Z každého jednání jsou vyhotoveny zápisy a uloženy úkoly s určenou odpovědností a termínem plnění. Jsou řešeny otázky týkající se všech oblastí kolektivní smlouvy a je hodnocen a diskutován postup transformace. Diskuse k uskutečněním transformačním krokům je často emotivní, ale slouží k vzájemné informovanosti a k tomu, aby problémy byly řešeny.

Mezi nejvíce diskutovaná témata patří bezpečnost práce, mzdová a sociální oblast, přesčasová práce a pracovní doba. Například bezpečnostní úsek ve spolupráci s odbornými útvary a odborovými organizacemi do 30. června 2005 prověří a jednotně stanoví v rámci Dopravního podniku pracoviště a činnosti vykonávané ve ztíženém a zdraví škodlivém pracovním prostředí a v obtížných pracovních podmínkách. Byla vypracována a předložena souhrnná zpráva o pracovních úrazech za rok 2004. Měsíčně je zaměstnavatelem předkládáno a diskutováno čerpání přesčasové práce podle kategorií a čerpání mzdových prostředků. Dlouhodobým úkolem je řešení problematiky přestávek v práci v souvislosti s požadavkem odborových orga-

nizací v rámci dvanáctihodinové směny poskytnout jen jednu přestávku na jídlo a oddech. Je prováděna specifikace současného stavu v poskytování přestávek v práci a jsou typována pracoviště, kde lze poskytnout pouze jednu přestávku na jídlo a oddech s přihlédnutím k rizikosti práce na pracovištích a předcházení pracovním úrazům. Z posledního jednání 16. března 2005 vyplynula potřeba připravit návrh na jednotný systém poskytování nápojů, polévek a pokrmů za ztížených pracovních podmínek. Jedná se o dlouhodobý úkol, na jehož řešení se bude podílet bezpečnostní a personální úsek za úzké spolupráce s odborovými organizacemi. Z oblastí sociální probíhají jednání o možnosti změny systému poskytování benefitů ze sociálních nákladů. Novým podnětem odborových organizací je současný způsob vybavování zaměstnanců oděvními součástkami a jejich kvalitou.

Veškerá jednání, která po celý rok budou předcházet kolektivnímu vyjednávání, jistě napomohou ke snadnějšímu závěrečnému jednání o obsahu Kolektivní smlouvy pro rok 2006.

Helena Fliegelová,
personální úsek

Písek pro tramvaje

Proč potřebuje tramvaj písek, o tom pojednával článek v únorovém DP-KONTAKTU na straně 17. Jaké vlastnosti však takový písek musí mít? Především musí být suchý, nenavlhavý, sypký, čistý, prostý hlinitých příměsí, které by způsobovaly tvorbu hrudek a „temování“ zásoby písku v sypacích vozidel. Dále musí mít jeho stejnorodá zrnka takovou velikost, aby zůstávala při sypání „sedět“ na hlavě kolejnice a neodsakovala. Navíc však zrnka nesmí vytvářet na temeni kolejnice vysokou vrstvu, která by při použití kolejnicové brzdy nepříznivě ovlivňovala vzduchovou mezeru mezi skluzovými nastavci kolejnicové brzdy a kolejnicí, a tím oslabovala brzdňý účinek elektromagnetické brzdy.

Za svého téměř půlstoletého působení v Dopravním podniku jsem se setkával s problémy písku častokrát. Avšak ještě předtím, než jsem k DP nastoupil, jsem už jako malý chlapec okukoval na svazitých úsecích tratí pracovníky, tzv. sypače, kteří s „dloubákem“ v ruce „rýžovali“ písek a nečistoty zapadlé do žlábků kolejnic a podle potřeby „cukrovali“ lopatkou hlavy kolejnic ze zásobníku písku na prsou prostřednictvím dlouhé násypky. Všimli jste si při návštěvě muzea ve Střešovicích tam vystavené postavy sypače? Zahraniční návštěvníci vždy obdivují tento pražský vynález a dávají si jej podrobně vysvětlit.

Po nástupu do motolské vozovny jsme v létě občas dostávali od vrchního mistra Macha příkaz jít sušit písek. Co to znamenalo? Na vybetonovanou rovnou plochu za halami navezla lora nebo nákladní auto několik kubíků písku, který se musel rozhrnout do tenké vrstvy a přehrabovat hráběmi, aby proschl. Když se blížila bouřka nebo déšť, museli jsme sušený písek honem nakupit na hromadu a přikrýt jej nepromokavými plachtami. Po dešti, za slunného počasí, se písek opět musel rozhrnout a dále sušit. Suchý písek jsme pak lopatami hrnuli a házeli do pískovny, odkud byl odebírán pro plnění sypačů ve vozech a zásobníků u vrat. Nebyla to lehká práce. Obrovskou úlevou bylo pozdější pořízení centrální plynové sušičky písku v Hloubětíně, odkud se suchý písek rozvázal do pískoven ve vozovkách a do krytých „studní“ na konečných zastávkách nákladními automobily. Ze studní jej pak brali řidiči pro doplnění pískovačů ve vozech. Těchto veřejně přístupných studní a později beden však využívali i obyvatelé, kteří do nich odhazovali odpadky, nebo si brali písek pro zednické práce doma. I tyto zásobníky musely prodělat dlouhý vývoj do své dnešní podoby.

Stále hovořím o písku, ale o jeho kvalitách, uvedených na počátku, ani slovo. Tak tedy: V sedmdesátých letech jsme s běžně používaným pískem dělali řadu

zkoušek a zjistili jsme, že ani polabský písek (říční, nikoliv kopaný) nemá ty správné parametry. Jako nejlepší se ukázal být písek z Provodína – praný křemičitý písek bez příměsí, tříděný, v šaržích o různých velikostech zrn. Zkoušeli jsme jej za sucha, za vlhka i za mokra a doporučili jsme změnu dodavatele. Moudrým vedoucím však bylo všechno jedno: písek jako písek. Když je dobrý pro zedníky, je také dobrý pro tramvaje. A odebíral se dál písek netříděný, který se v pískovačích vozech sesedal, takže musely být „prošťourávány“, aby vůbec něco na kolejnici padalo. Dnes to všechno zní jako pohádka, ale – není tomu zase tak dávno – byla to nepříjemně tvrdá realita.

A ještě něco k písku v tramvajích. Ve spolupráci s profesorem Dr. Ing. Františkem Jansou, DrSc. jsme na tehdejší „policajtkové“ zkušební koleji na Pelc-Tyroloce v roce 1959 zjišťovali, do jaké míry může vrstva písku na hlavě kolejnice ovlivnit účinek elektromagnetických kolejnicových brzd. Zjistili jsme, že při rychlosti vozu do 20 km/h sníží drobná zrnka o průměru 2 mm účinek brzd přibližně o 3 procenta, větší zrna průměru 5 mm až o 9 procent! Při rychlosti vozu kolem 50 km/h se účinek brzd snížil v obou případech jen nejvýše o 3 %, protože skluz brzd již větší zrna stačily odhrnout a mohly tak lépe přilnout ke kolejnici. Nejlepší účinnost brzd je samozřejmě při naprosto čisté hlavě kolejnice. I když nejde o velké rozdíly, je nutné, aby konstruktéři vozů se snížením účinnosti kolejnicové brzdy při použití písku počítali.

S vývojem plnění písku do tramvajů pomocí „tankovací pistole“ začal někdy na přelomu 70. a 80. let minulého století holandský inženýr-vývojař v Dopravním podniku Most-Litvínov. Vyvinul pro tyto účely celé zařízení, ovšem písek se doplňoval pistolí do sypačů ve vozech postaru, zevnitř. Marně

- byly požadavky československých dopravních podniků
- vznášené na ČKD-Tatra, aby konstruktéři tramvajů
- umožnili plnit zásobníky sypačů zvenčí klapkami v bočnicích. Sovětský zákazník však takový požadavek neměl,
- a proto teprve nyní, při modernizaci vozů, dochází k naplnění našich tužeb z doby před více než dvaceti lety. A dávkování písku? To byl tehdy jen náš zcela neuskutečnitelný sen...

Ing. Pavel Flajšhans



Foto: Petr Malík

Volby do dozorčí rady

Vážení zaměstnanci, dnem 11. dubna 2005 končí čtyřletý volební mandát členům dozorčí rady z řad zaměstnanců ing. Václavu Procházkovi a Jiřímu Čadovi. Volba nových členů se uskuteční v pátek 29. dubna 2005.

Kandidovat na člena dozorčí rady může na základě písemné přihlášky a vyplněného čestného prohlášení každý zaměstnanec Dopravního podniku hl. m. Prahy,

- akciové společnosti, který je v době volby v pracovním poměru k Dopravnímu podniku nebo je zástupcem nebo členem zástupce zaměstnanců podle zvláštního právního předpisu.

„Přihláška kandidáta na člena Dozorčí rady“ a „Čestné prohlášení“ jsou umístěny v šablonách – Veřejné složky/Všechny veřejné složky/DP-Ředitelství/Šablony dokumentů/Šablony zaměstnaneckého

- útvaru nebo si je můžete vyzvednout u svých vedoucích zaměstnanců.

Vyplněná a podepsaná přihláška, včetně aktuální fotografie, a podepsané čestné prohlášení musí být:

- odevzdány osobně nejpozději do 20. dubna 2005 do 15.00 hodin do sekretariátu personálního ředitele,
- zaslány doporučeným dopisem s datem doručení do 20. dubna 2005 na adresu „sekretariát personálního ředitele, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9“.

Ing. Jaroslav Ďuriš,
personální ředitel

Mé působení v dozorčí radě

Mé druhé volební období se chýlí ke konci. Jaké bylo? Odpověď na tuto otázku není jednoduchá. Jak se povedlo splnit naděje do mne vložené, by měli zhodnotit zaměstnanci, kteří mi před 4 lety dali důvěru.

Sám za sebe, aniž bych chtěl vyzdvihnout své zásluhy, sděluji následující.

Dozorčí rada zasedá pravidelně každou třetí středu v měsíci. Program jednání je dopředu pevně stanoven. Práce v dozorčí radě je velmi rozmanitá. Problémy, které se tam projednávají, mají široký záběr, a tudíž se netýkají jen mé profese. Materiály se k nám dostávají s časovým předstihem a v zájmu

- kvalifikovaného stanoviska musím proniknout i do jiných odborných oblastí. Ve spolupráci s ostatními odborníky v Dopravním podniku se snažím předat takto nabyté znalosti k úspěšnému jednání v dozorčí radě.

Být členem dozorčí rady má velkou váhu. I když se někdy zdá, že problémy se bezprostředně netýkají zaměstnanců, tak práce, jakou se snažím prezentovat v dozorčí radě, se zpětně promítá i do mých pracovních problémů v Dopravním podniku. Například své zkušenosti z jednání jsem využil při kolektivních vyjednáváních.

- Na závěr vyberu z celé plejády problémů jeden, který se nás všech bezprostředně dotýká. Je to probíhající transformační proces. Zde vidím jedinečnou možnost, jak do budoucna vámi vyslaný delegát může svým vlivem ovlivnit další budoucnost dobře fungujícího podniku.

O mém působení v dozorčí radě, potažmo o práci dozorčí rady, by se daly napsat stohy papíru, ale ve svém krátkém zpracování jsem se snažil sestavit mozaiku informací, které se hlavně dotýkají vás, mých spolupracovníků.

Ing. Václav Procházka

Dynamické město s 1,3 milionu obyvatel, ekonomické, kulturní a průmyslové centrum Rýnské oblasti – to je dnešní Kolín nad Rýnem. Městskou hromadnou dopravu, jejímž provozovatelem je akciová společnost Kölner Verkehrs-Betriebe AG, (KVB), zabezpečuje 15 tramvajových a 42 autobusových linek, které svým rozsahem významně zasahují i do regionu a přepraví přes 240 milionů cestujících ročně.

Tramvajová síť

Koncepce tramvajových tratí, kombinující tunelové úseky v centru města s tratěmi na samostatných tělesech nebo tratěmi oddělenými od automobilového provozu fyzickými zábranami, vznikla v 70. letech mi-



Vozy série 3000 umožňují nástup z různých úrovní.

nulého století. Tehdy bylo městem rozhodnuto o vybudování kvalitního tramvajového systému jako základu dopravní obsluhy Kolína nad Rýnem, který bude na



Vůz série 3000.

povrchu v maximální možné míře oddělen od automobilové dopravy. Dále byla přijata opatření k omezení individuální dopravy a bylo rozhodnuto o modernizaci vozového parku s maximálním využitím nových technologií. Základem této koncepce byla negativní zkušenost z 60. let 20. století, kdy byly v centru města uvedeny do provozu první podzemní tramvajové úseky.



Vůz série 2000/2100.

Očekávalo se, že převedením tramvají do podzemí bude vyřešen problém se stále narůstající automobilovou dopravou, která způsobovala značná zdržení tramvají při průjezdu městem. Skutečnost však byla poněkud jiná. Tramvajím se sice zrychlil průjezd pod povrchem, ale intenzivní automobilová doprava, která obratem zaplnila místa po přesunutých tramvajích, začala mnohem negativněji ovlivňovat pravidelnost provozu v ostatních úsecích, což se zpětně projevovalo v celé síti.

Tramvajové linky jsou dnes provozovány po síti

Tramvaje v Kolíně nad Rýnem

dlouhé 190 km (dvoukolejně), z toho je celých 140 km oddělených od individuální dopravy fyzickými zábranami, nebo je použito samostatného tramvajového tělesa; tunely je vedeno 30 km tratí. Zbývajících 20 km je vedeno v uliční úrovni v souběhu s individuální dopravou. Celková délka tramvajových linek dosahuje 286 km. S ročním dopravním výkonem 17,3 milionu vozových kilometrů a s průměrnou cestovní rychlostí 26,3 km/h tramvaje přepraví přes 173 milionů cestujících za rok.

Svršek tramvajových tratí na samostatných tělesech je z 80 % otevřený, pouze v centru města zatrávněný nebo zadlážděný. K potlačení hluku z projíždějících tramvajových souprav na otevřeném svršku je občas využito nízkého živého plotu, i když ani ten není překvapivě vždy v místech, kde tramvaj projíždí územím obytných či rodinných domů nacházejících se přímo vedle tramvajové tratě.

Zastávky mají výšku nástupních hran 35 nebo 90 cm. Zvolená výška nástupních hran vychází z filozofie snadného nástupu do vozidel bez nutnosti překonání jediného schodu, a proto již od sedmdesátých let minulého století v rámci vytvoření bezpečného a pohodlného nástupu cestujících do tramvají došlo na některých trasách k přizpůsobení výšky nástupních hran zastávek k výšce podlahy užívaných vozidel z původních 15 cm na 90 cm. Bezbariérové přístupnosti tak bylo dosaženo s vysokopodlažními tramvajemi. Příchod prvních nízkopodlažních vozidel v roce 1995 znamenal přerozdělení linek v síti podle typů používaných vozidel na jednotlivých linkách, které bylo úzce vázáno na přizpůsobení zastávek, respektive výšky nástupních hran na 35 cm, a to i v podpovrchových stanicích. Zastávky s vysokými nástupišti jsou dnes hlavně na tratích směřujících v ose sever – jih a na tratích zabíhajících dále do regionu. V ostatních částech sítě jsou zastávky přebudované na standardní výšku nástupišti 35 cm. Na určitých linkách v ose východ – západ jsou v provozu pouze nízkopodlažní vozidla. Vysokopodlažní tramvaje je možno použít i na tratích s nástupišti vysokými, pouze 35 cm, neboť podlaha uvnitř dveřního prostoru ve standardní výšce 90 cm se rozložením změní na tři schody. Systémem jsou vybaveny všechny vysokopodlažní tramvaje, což zvyšuje jejich operabilitu při výlukách, odklonech nebo nedostatku nízkopodlažních vozů, některé linky jsou provozovány se smíšenými typy vozidel s nízkou a vysokou podlahou. U nejstarších vozů, dodávaných do roku 1971, tento systém umožňuje nástup i z úrovně vozovky.

Samozřejmostí je kvalitní informování cestujících o aktuálním provozu dynamickými informacemi – na informačních panelech tramvajových zastávek jsou v reálném čase zobrazovány informace o čísle linky, časy odjezdu a cílové stanici. Zastávky jsou standardně vybaveny městským mobiliářem, nechybí plány sítě a jízdenkové automaty.

Vozový park

KVB provozuje 363 článkových vozidel různého typu i stáří, z nichž je 124 vozidel nízkopodlažních. KVB provozuje následující typy a počty vozidel:

- **série 3000:** jedná se o nestaršího zástupce tramvajového parku. Tříčlánkové vysokopodlažní vozidlo s výškou podlahy 0,89 m bylo dodáváno v letech 1963 až 1971. Dnes je v provozu 15 jednotek.

- **série 2000/2100:** dvoučlánkové obousměrné vozidlo s výškou podlahy 1,00 m a maximální rychlostí 100 km/h bylo dodáváno v letech 1976 až 1984 pro pro-



Souprava vozů série 2200/2300.

voz na tratích rychlodrážního charakteru s přesahem i do regionu.

Parametry vozidla: délka 28,0 m, šířka 2,65 m, hmotnost 38,7 t, zatížení nápravy 10 t, počet sedících/stojících cestujících (při 4 os./m²) 72/111, výkon 2 x 235 kW, rekuperace el. energie 0 %. Provozováno je 82 vozidel.

- **série 2200/2300:** jedná se o modifikovanou verzi předchozí série. Dvoučlánková vozidla s maximální rychlostí 80 km/h byla dodávána v letech 1988 až 1995 a jsou schopna obousměrného provozu pouze při sprážením s další jednotkou.

- **série 4000:** nízkopodlažní obousměrná tříčlánková vozidla s výškou podlahy 40 cm byla do KVB dodána v letech 1995 až 2002 v počtu 124 jednotek.

- **série 5000:** Celkem 59 obousměrných tříčlánkových vozidel s výškou podlahy 98 cm bylo do KVB dodáno v letech 2002 – 2003.

- **série 5000:** Parametry vozidla: délka 28,4 m, šířka 2,65 m, výška podlahy 40 cm, hmotnost 35,5 t, zatížení nápravy 10 t, max. rychlost 80 km/h, počet sedících/stojících cestujících (při 4 os./m²) 70/114, výkon 4 x 120 kW, rekuperace el. energie 30 %. V provozu je všech 124 vozidel.



Vůz série 4000.

- **série 5000:** Parametry vozidla: délka 28,4 m, šířka 2,65 m, výška podlahy 40 cm, hmotnost 35,5 t, zatížení nápravy 10 t, max. rychlost 80 km/h, počet sedících/stojících cestujících (při 4 os./m²) 70/114, výkon 4 x 120 kW, rekuperace el. energie 30 %. V provozu je všech 124 vozidel.

- **série 5000:** Parametry vozidla: délka 28,4 m, šířka 2,65 m, hmotnost 37 t, zatížení nápravy 10 t, max. rychlost 80 km/h, počet sedících/stojících cestujících (při 4 os./m²) 80/124, výkon 4 x 120 kW, rekuperace el. energie 30 %.



Vůz série 5000.

- **série 5000:** Celkem 59 obousměrných tříčlánkových vozidel s výškou podlahy 98 cm bylo do KVB dodáno v letech 2002 – 2003.

- **série 5000:** Parametry vozidla: délka 28,4 m, šířka 2,65 m, hmotnost 37 t, zatížení nápravy 10 t, max. rychlost 80 km/h, počet sedících/stojících cestujících (při 4 os./m²) 80/124, výkon 4 x 120 kW, rekuperace el. energie 30 %.



Interiér vozu série 5000.

U vozidel série 5000 byla zvolena v Kolíně nad Rýnem plastová sedadla, která jsou hygienická, pohodlná a odolná proti vandalům. Pro dopravní podnik plastová sedadla znamenají nemalé úspory finančních prostředků vynakládaných na údržbu a čištění. Uchycení sedadel do bočnic rovněž zjednodušuje úklid vozidla.

Na základě dobrých provozních zkušeností, ale i velmi kladného přijetí tohoto typu sedadel u cestujících (v provedeném průzkumu pouze 7 % cestujících tato sedadla ohodnotilo záporně), byl tento typ sedadel zvolen i u nové série objednaných nízkopodlažních



Nejmladší vozovnou je Marheim postavená v letech 1989 až 1994. V kryté části jsou koleje pro běžné opravy a údržbu. Deponovací kapacita podle otevřeným nebem je 200 tramvajových vlaků.

vozidel s označením 4500. Ta by měla být dodána v rozmezí let 2005 – 2007 v počtu 69 vozů.

Deponování tramvají, včetně běžné údržby a malých oprav, se uskutečňuje ve třech vozovkách, deponování tramvají probíhá na otevřené ploše. Velké a mimořádné opravy se uskutečňují v hlavní dílně, která má kapacitu pro 21 tramvajových souprav.

Tramvajový systém Kolín – Bonn

Jak již bylo zmíněno, tramvajová síť neprotíná jen samotné město, ale zasahuje dále do regionu. Nejvýznamnějším je tramvajové propojení Kolína nad Rýnem s Bonnem. Tramvajové síť obou měst vzdálených přibližně 25 km spojují dvě tratě. Celkem systém dosahuje délky 252 km a do budoucna je plánováno jeho rozšíření až na 347 km. Vraťme se ale k současnosti – z celkové délky 252 km spravuje 139 km tratí (tj. 55,2 %) společnost KVB, 56 km (22,2 %) společnost SSB – Dopravní podnik Bonn a 57 km (22,6 %) společnost HGK. HGK je společnost vlastníci a spravující místní železniční tratě, které jsou využívány i k tramvajovému provozu. Společnost byla založena městem Kolín nad Rýnem a KVB zde má i určitý majetkový podíl. Zajímavým údajem je forma provozu – na 145 km, tj. 57,5 % tratí, je vysokopodlažní provoz, 91 km, tj. 36,1 %, je zabezpečeno nízkopodlažními vozy a na 7 km, tj. 2,8 %, je smíšený provoz nízkopodlažních i vysokopodlažních jednotek. 9 km, tj. 3,6 % z kolejové sítě, je zatím bez provozu s cestujícími.

Integrovaný systém

Kolín nad Rýnem je součástí území sdruženého ve Verkehrsverbund Rhein – Sieg (VRS), které kromě Kolína a Bonnu zahrnuje například i města Leverkusen a Monheim. Celkově se jedná o 10 správních obvodů s rozlohou 5 100 km² a 3,3 milionu obyvatel, z nichž 1,4 milionu denně využívá služeb hromadné dopravy. Od roku 1987 je celé toto území díky VRS integrováno – cestující tak využívají jednotný jízdní doklad, jednotný tarif a jízdní řády spojů jsou v celé oblasti

koordinovány (jedná se o 479 linek, z toho 23 tramvajových). Samozřejmostí jsou i záchytná parkoviště P+R situovaná u zastávek kolejové dopravy, která v celé oblasti nabízejí přes 11 tisíc parkovacích míst.

Tarif a struktura jízdenek

Struktura jízdného je v celém integrovaném území od února 2004 nastavena jednoduchým a poměrně přehledným způsobem pod heslem „jedno město = jedna cena“. Cestující musí před započátkem jízdy vědět, zda bude opouštět svoje město (Kolín, Bonn) či správní obvod, nebo pojedje za jeho hranice. Pokud cestující zůstane ve svém území, platí cenová sazba označená City Ticket, s rozlišenou sazbou pro cesty v Kolíně a Bonnu. Pro cesty do sousední oblasti je určena sazba City Plus Ticket – i zde je cena rozdělena pro cesty z Kolína a Bonnu. Pro cesty dále do regionu je ve třech cenových pásmech sazba Regio Ticket. Samozřejmě je i nabízena sazba – Netz Ticket pro jízdenky s celostátní platností.

Nyní již k jednotlivým jízdenkám.

Stranou od cenových pásem je jízdenka pro krátké cesty, která od nástupu platí pro 4 zastávky bez rozdílu, cestuje – li osoba ve městě nebo regionu. Tato jízdenka ale neplatí na linkách městské železnice a na regionálních

expresích společnosti Deutsche Bahn (DB) a na některých expresních autobusových linkách. Cena této jízdenky pro dospělého je 1,30 €.

Nabídka časových jízdenek je velice pestrá – od klasické jízdenky pro jednu osobu (s rozdílnou cenou a časovou platností podle projížděných pásem

– 90 minut za 2,10 €) přes denní a skupinové jízdenky k týdenním a měsíčním jízdenkám. Cenový program láká nabídkou abonentního jízdného, které má oproti „klasickému“ měsíčnímu předplatnému řadu výhod. Hlavní motivací je úspora peněz, kdy cestující za 12 měsíců zaplatí cenu blízkou se ceně 10 měsíců. Placení probíhá inkasem z účtu, cestující obdrží elektronickou jízdenku. Další výhodou je, že tato jízdenka je přenosná a ve všední dny od 19 hodin a ve volných dnech po celý den může dospělý cestující vzít zdarma s sebou až 3 děti od 6 do 14 let a rovněž zdarma přepravovat kolo. Klasická měsíční jízdenka je nabízena za 64,30 €, měsíční jízdenka pro abonynty je prodávána za 53,50 €.

Zajímavá je nabídka Formel 9Ticket – tato měsíční jízdenka je určena pro cestující, kteří v pracovní dny nevyjíždějí dříve než v 9.00 a lze ji používat až do ukončení provozu. O víkendech a svátcích jízdenka platí celý den a je nabízena ve všech pásmech i do regionu. Platnost jízdenky je ještě první kalendářní den po měsíci její platnosti. Tato jízdenka je též nabízena i v programu pro abonynty s cenovým rozdílem 7,10 €. Základní cena jízdenky je 42,90 €.

Job Ticket – jedná se o nabídku pro zaměstnavatele, který chce svým zaměstnancům dát „něco více“. O tuto jízdenku mohou požádat zaměstnavatelé, pokud zaměstnávají minimálně 100 osob a jízdenku odeberou pro všechny své zaměstnance. Zaměstnavatel pak zaplatí speciální smluvní cenu. Platnost jízdenky není omezena pouze na úsek z bydlíště do zaměstnání ani na pracovní dny, naopak. Zaměstnanci tuto jízdenku mohou používat k jakýmkoliv cestám, od 19. hodiny v pracovních dnech a po celý den o volných dnech mohou spolu s držitelem Job Ticketu zdarma cestovat

ještě tři děti do 14 let věku a bezplatně přepravovat kolo. Výhodou pro firmy je úspora ploch nutných pro vybudování parkovacích míst, zaměstnancům odpadne každodenní stres při cestách do zaměstnání, přínosná je i časová úspora při hledání parkovacího místa.

V nabídce je i řada speciálních a zajímavých jízdenek pro studenty:

Semester Ticket – jízdenka je nabízena ve spolupráci s univerzitami, platí po celou dobu trvání semestru ve spojení s průkazem o studiu. Na tuto jízdenku je možno zdarma přepravovat kolo.

SchöneFerien Ticket – jízdenka pro studenty středních škol do 21 let věku a studenty vysokých škol do 27 let věku je speciálně připravena pro jednotlivá prázdninová období. Jízdenka platí pouze ve spojení s průkazem o studiu. Pro vánoční prázdniny byla například připravena prázdninová jízdenka s platností od 24. prosince 2004 do 9. ledna 2005 v ceně 15,50 €. Obdobná cena je i pro velikonoční prázdniny.

K cenám jízdenek nutno dodat, že v Kolíně nad Rýnem, tak jako obdobně v ostatních městech západní Evropy, dochází k pravidelným ročním úpravám cen jízdného v rozmezí 0,10 € u základního typu jízdenek a až 10 € u časových jízdenek.

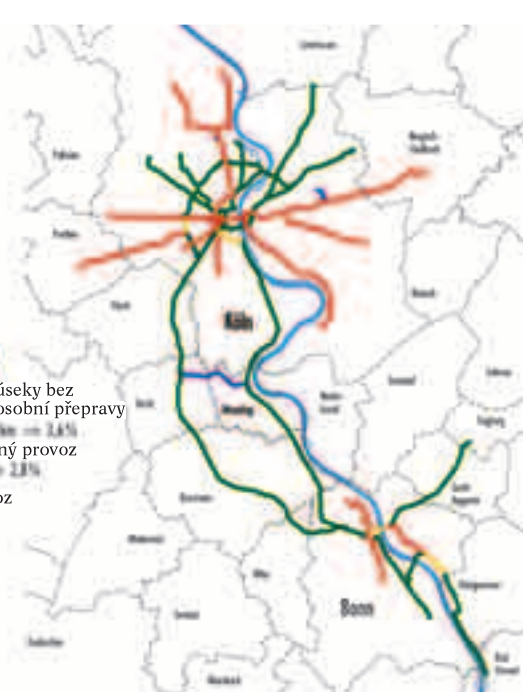
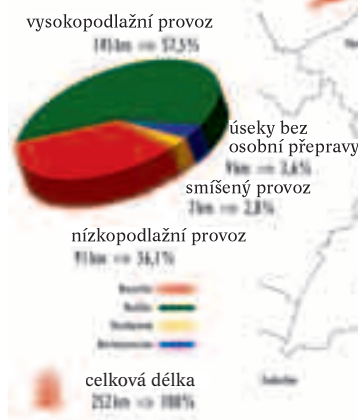


Jeden z příkladů vzájemného soužití života na pěší zóně plně obchodů a kaváren v obci Frechen, která je obsluhována nízkopodlažní linkou č. 7. Tramvaje zde mohou projíždět maximální rychlostí 15 km/h.

Závěrem ještě nutná zmínka o rozsahu provozu. V pracovních dnech vyjíždějí první spoje mezi 4. – 5. hodinou ránní, poslední spoje vyjíždějí z konečných stanic kolem jedné hodiny v noci. V průběhu dne je interval provozu tramvajových linek 10 minut, večer a o víkendech 15 minut. Delší intervaly jsou zpravidla u úseků za hranicemi města. Jistou zvláštností je noční provoz, který je zabezpečován pouze v nocích z pátku na sobotu a ze soboty na neděli, případně v noci na svátek, a to prodlouženým provozem tramvajových linek přidáním zpravidla tří spojů v hodinovém intervalu mezi 1.00 – 4.00 hodin.

Ing. Martin Březina, technický úsek

Rozdělení provozu na tramvajových tratích podle užití nízkopodlažních a vysokopodlažních tramvají v letech 2004/2005



Hasičský záchranný sbor Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, právě v těchto dnech zařadil do výjezdové služby v požární stanici Hostivař nový požární automobil. Jedná se o cisternovou automobilovou stříkačku kategorie CAS 24 na švédském podvozku Scania P114GB 4x2 NZ 340 s pohonem zadní nápravy, vznětovým motorem o výkonu 250 kW (340 k) a převodovkou Opticruise. Automobil navrhla a postavila česká firma THT – Továrna hasičí techniky přesně podle požadavků Hasičského záchranného sboru podniku při současném splnění požadavků vyhlášky č. 49/2003 Sb. o technických podmínkách požární techniky.

Ocelová bezpečnostní kabina automobilu poskytuje prostor pro šestičlenné požární družstvo. V kabině najdeme pět vzduchových dýchacích přístrojů, uložených v sedadlech mužstva, dále záložní vzduchové lahve, přílby, svítilny, přenosné radiostanice a také box pro uložení dokumentace zdlouhání požárů pro jednotlivé objekty podniku, především jednotlivé stanice metra. Před sedadlem velitele požárního družstva je umístěn



Stavba automobilu ve firmě THT.

Foto: Štěpán Wovesný

Nový automobil pro hasiče

stolek a osvětlení pro čtení listů dokumentace.

Nástavba požárního automobilu je řešena jako monoblok z polyesteru zesíleného skelnými vlákny. Tato technologie zaručuje, že nástavba je lehká, nekorozivní a že nepřenáší a tlumí rázy. Těleso nástavby dodala pro firmu THT nizozemská firma Plastisol B.V. Srdcem požární nástavby je britské čerpadlo Godiva WTA 2010 / 300 se jmenovitým průtokem 2 400 litrů za minutu při jmenovitém tlaku 0,8 MPa. Nad čerpadlem je umístěn průtokový navigák s gumovou hadicí délky 80 metrů a pistolovou proudnicí. Toto zařízení slouží k provedení rychlého požárního zásahu vodou nebo pěnou. Součástí tělesa nástavby jsou nádrže hasebních látek na 2 000 litrů vody a 200 litrů pěnidla.

Ve výzbroji automobilu najdeme vedle základního požárního příslušenství také řadu unikátních prostředků. Je to především pět kyslíkových dýchacích přístrojů Dräger BG 174 pro dlouhodobé zásahy v podzemí, dále přenosné impulzní hasičí zařízení IFEX 3000, sada vyvíječů hasičích aerosolu Fire-Jack H5M, kompaktní přenosná souprava hydraulického vyprošťovacího nářadí, nebo malá přenosná elektrocentrála Honda. Samostatnou kapitolou je kompletní sada výstroje a výzbroje pro členy lezecké skupiny Hasičského záchranného sboru podniku. Tato skupina je připravena pro záchranné práce a technické zásahy ve výškách a nad volnými hloubkami, včetně zásahů na sedačkové lanovce v pražské ZOO. V automobilu nesmí chybět ani zdravotnický materiál pro předlékařskou první pomoc, včetně kyslíkového oživovacího přístroje, prostředků pro ošetření popálenin a několika typů nosítek.

Hasiči získali v tomto automobilu špičkový pro-

středek pro boj s požáry a dalšími mimořádnými událostmi v prostředí Dopravního podniku. Při návrhu automobilu bylo zvoleno několik originálních řešení, která se stala vzorem i pro další požární techniku pro Hasičské záchranné sbory v České republice. Navrhnutí a postavit tento moderní, kvalitní a ergonomicky řešený požární automobil se podařilo díky vstřícné a intenzivní spolupráci mezi výrobcem a zaměstnanci Hasičského záchranného sboru podniku. Zakoupení automobilu pro potřeby hasičů bylo možné díky maximálnímu pochopení a vstřícnosti zaměstnanců technického úseku ředitelství. Věříme, že se nám postupně podaří modernizovat veškerou výjezdovou mobilní požární techniku.

Ing. Michal Brunner,
vedoucí oddělení odborných služeb HZS



Hotový automobil na požární stanici.

Foto: Hynek Obroučka

Vypadá to nenáročně. Vezmete šesti až sedmikilovou kouli a vhodíte ji na dráhu dlouhou 18 metrů. Na jejím konci stojí 10 kuzelek. Když je porazíte všechny na 1 hod, získáte **Strike**. Když je porazíte na dva hody, získáte **Spare**. Tak takhle jednoduchá se může zdát hra zvaná **Bowling** pouze tomu, kdo ji hrát nikdy nezkusil.

Ve skutečnosti to samozřejmě tak jednoduché není. Pokud se chcete do kuzelek dobře trefit, musíte prokázat nejen dobrou pohybovou koordinaci, ale zejména pevné nervy.

Koulelo se, koulelo...

O úspěchu či neúspěchu rozhodují milimetry. Právě proto si tato hra získává v poslední době stále více aktivních stoupců. Řadu příznivců získala tato hra též mezi našimi pracovníky z autobusových garáží, kterým umožňuje sportovní vyžití, zejména v zimním období.

Již třetím rokem jsou autobusovými odborovými organizacemi organizovány sobotní turnaje v bowlingu, kterých se pravidelně účastní družstva ze všech garáží.

Vydařený turnaj uspořádala v záběhlické herně „Na Ovčíně“ právě na Josefa odborová organizace z hostivařské garáže. Turnaje ve hře na 5 kol se zúčastnilo 9 družstev. Zvítězilo družstvo Řepy II před družstvem Vršovice I a družstvem Kačerova. V jednotlivcích byl nejlepší pan Kocúr z družstva Řepy II před panem Carvanem z Kačerova a panem Šafaříkem z Hostivaře.

Tomáš Čermák

Představuje se ZO Odborového svazu dopravy Motol

Vážení čtenáři,

na podzim 2004 uspořádal tehdejší dílenský výbor vozovny Motol informační referendum o možnosti osamostatnit dílenský výbor na závodním výboru organizace DP-ED vzhledem k nesouhlasu s jeho politikou a s hospodařením. Díky drtivému zájmu členů poté koncem roku 2004 vznikla nová odborová organizace, poprvé v historii Dopravního podniku směřovaná především místopisně, na obranu zájmů, zlepšení podmínek a na doplňkové aktivity zaměstnanců vozovny Motol. Ne všichni byli vzniku přející, a to především funkcionáři tzv. většinové organizace, neváhali nás očerňovat v zápisech, v rozporu s volebním řádem dosadili „shora“ jiné vedení dílenského výboru, nakonec i procedurálními průtahy ve svazu DOSIA nám zkomplikovali činnost.

Jediné, čeho však docílili, byla nemožnost našeho spolupodpisu pod kolektivní smlouvu 2005, a tím i ztráta daru Dopravního podniku, jenž se přiděluje na činnost odborů. Nová organizace překonala problémy a nakonec zakotvila ve Svazu dopravy, který se paradoxně ukázal mnohem výhodnější než původně uvažovaný svaz DOSIA. Pro naše členy tak nabízíme právní pomoc ve všech případech včetně přestupkového práva zdarma a ode dne vstupu. Svaz

dopravy nabízí i pojištění, losování členských legitimací o hodnotné ceny, 1000 Kč příspěvek pro narozené dítě, členské příspěvky jen 10 Kč pro nemocné nad 1 měsíc a nezaměstnané a řadu dalších výhod, o kterých se nám dosud ani nezdálo, a to díky mohutnosti svazu čítajícímu 20 600 členů, sdružujícímu nejen odbory měst s MHD (například Brno s 2 500 členy), ale i dopravu silniční, leteckou a říční. Svaz si stojí i finančně velmi dobře, což znamená bezproblémové členství v ČMKOS i mezinárodních centrálních ITF a ETF. Servis pro Základní organizace je pak přímo ukázkový.

A u nás v Motole? Konference Základní organizace Odborového svazu dopravy Motol 1. března schválila pro rok 2005 rozpočet, jenž počítá s tradičním dětským dnem, s balíčky pro děti členů k Mikulášce a kolekci či poukázku do Delvity v hodnotě 200 Kč pro každého člena. V plánu jsou též výlety, víkendová rekreace, nákup zlevněných lístků na kulturu, sport a další akce. Samozřejmostí je sociální výpomoc v nouzi, včetně bezúročných půjček a ocenění při jubileích členů. To vše je možné díky faktu, že žádný z funkcionářů není trvale uvolněn – tzv. refundován a za schůze a jednání, na které chodí ve svém volném čase, dostávají jen náhradu 200 Kč. Většinu prostředků je tak možné zpětně

použít ve prospěch členů.

V únoru proběhly řádné volby a členové si zvolili funkcionáře na budoucí 4 roky: Jiří Zabloudil – předseda, Jirí Pakosta – I. místopředseda, Josef Vobořil a Daniel Fraus místopředsedové sekci řidičů ED a depo, neboť struktura našich odborů je založena i na důsledném zastoupení jednotlivých profesí. Dalšími funkcionáři jsou Anton Hynčica, Václav Skuhrovec, Petr Cába, Alexandar Brajevič a František Pinc. Nad řádným čerpáním financí a evidencí majetku bude dohlížet revizní komise ve složení Josef Šmakal, Josef Fanta a Věra Suchá.

Možnost moci konečně rozhodovat o cílech i financích oslovila drtivou většinu zaměstnanců z Motola, a tak již během měsíce ledna překročila členská základna trojmístné číslo. V současné době projevují zájem o vstup i zaměstnanci z jiných středisek, a proto byl upraven konference statut tak, aby i ti, kteří chtějí využít výhod Svazu dopravy v ZO OSD Motol, mohli být našimi členy. Nejste spokojeni s odbory u Vás? Vstupte do ZO OSD Motol. Napište si o informace a přihlášku na adresu: ZO OSD Motol, Plzeňská 217, 150 00 Praha 5, nebo e-mailem zoosd-motol@volny.cz.

ZO OSD Motol

Financování veřejné dopravy podruhé

Navazujeme na článek „Transformace Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s. v kontextu otázek financování veřejné dopravy“ ze stránek 10 a 11 DP-KONTAKTU č. 3/2005 a uvádíme některé další články uveřejněných v dvouměsíčníku UITP PTI č. 6/2003 na téma „Financování veřejné dopravy – zkoumání všech možností“.

Ze závěru minulé uvedeného článku pana Amslera z EuroTeamu UITP zopakujeme:

„Ve všech vyspělých státech, ale bohužel, stále velmi zřídka v chudých zemích, uznávají politické autority, že služby veřejné dopravy nejsou čistě komerční aktivitou a že:

- tyto služby ve veřejném zájmu potřebují dostávat výhodu regulační podpory, jako jsou dopravní preference, exkluzivní práva,

- celé náklady na služby veřejné dopravy nemohou být pokryty příjmy z prodeje jízdenek cestujícím.“

V článku „Pohled soukromého sektoru“ jeho autor Tony Mallin poukazuje na příklad britských železnic, který poskytuje užitečné případové studie o přednostech a záporech různých přístupů k využití soukromého kapitálu. Upozorňuje, že klíčovou otázkou pro investice soukromého kapitálu je předchozí plánování, čeho se chce dosáhnout z hlediska provozních a výkonnostních výstupů a následně tomu zapojení odpovídajících kapitálových zdrojů.

Dle jeho názoru leasing a soukromý kapitál nabízejí nejdynamičtější kombinaci finančních zdrojů pro podporu rozvoje systémů veřejné dopravy. Uvádí však též, že „toto však nikdy nebude úplná odpověď a vždy bude existovat potřeba veřejných dotací na zajištění kvalitní služby pro celou společnost“.

Že název čísla 6/2003 Public Transport International o zkoumání všech možností financování veřejné dopravy je vskutku opodstatněný, svědčí článek z pera Dave Wetzela pod názvem „Financování dopravy pomocí výnosů z hodnoty pozemků – Nový přístup“. Stojí za zamyšlení!

Příští pokračování seriálu přinese příklad jednoho z neúspěšnějších modelů soukromého financování prostřednictvím koncesí na prodloužení linky 9 metra mezi Madridem a Argenda del Rey a intermodálního přestupního uzlu Avenida de America v Madridu. Poukáže i na další komerční způsoby získávání doplňkového příjmu pro dopravní podniky, konkrétně příjmů z reklamy.

Otázkám financování veřejné dopravy, tak jak je navozují články našeho seriálu, je věnována v poslední době pozornost i v České republice. Svědčí o tom disertační práce, kterou její autor, Ing. Petr Merežko, ředitel odboru strukturovaného financování Živnostenské banky, nazval „Analýza financování rozvoje hromadné dopravy a metodika jedné z alternativ – spolupráce veřejného a soukromého sektoru“.

Jde o zcela určitě první práci na téma PPP – Public Private Partnership, týkající se sektoru veřejné dopravy v naší zemi. Autorovi blahopřejeme k jejímu úspěšnému obhájení na Fakultě dopravní Českého vysokého učení technického a děkujeme za její laskavé poskytnutí. Resumé 240stránkového díla bychom rádi uveřejnili v některém z příštích čísel DP-KONTAKTU, pokud je takový úkol vůbec realizovatelný.

Téma financování veřejné dopravy v České republice – a v českých městech v našem případě nejaktuálnější – je třeba nastolit i v souvislosti s diskusemi kolem připravovaného Zákona o veřejné dopravě.

Už proto, že podle zákona č. 129 o krajích z roku 2000 stanovuje zastupitelstvo kraje rozsah základní dopravní obslužnosti (ZDO) na svém území (§ 35). Ztrátu vzniklou ze zajištění ZDO financuje cestou kraje stát. Kraj v rámci samostatné působnosti pouze přispívá na její zajištění nad rámec objemu finančních prostředků poskytovaných ze státního rozpočtu. Organizování MHD je plně svěřeno městům.

Stávající legislativa ve své podobě veškerou organizaci veřejné dopravy v režimu závazku veřejné služby

převádí na kraje. To vyžaduje velké množství organizační a koordinační práce a organizace k tomu určená – koordinátor – by neměl být jenom organizací krajů. Měl by sdružovat zástupce všech subjektů objednávacích a financujících veřejnou dopravu na jejich území. To Zákon č. 129 připouští, viz § 24 o spolupráci krajů.

Zákon o veřejné dopravě by významně přispěl k vyjasnění situace ve vznikajícím konkurenčním prostředí v sektoru veřejné dopravy v České republice. Nebylo by pak možné, aby některý z dopravců se o uplatnění na tomto trhu snažil prostředky, jakými jsou např. tvrzení:

„Městské dopravní podniky, tedy subjekty většinou vlastněné samotnými městy a nebo financované přísluš-



nými městy, jsou nezpůsobilé zajišťovat základní dopravní obslužnost kraje v závazku veřejné služby.musíme znovu upozornit na skutečnost, že poskytování městské hromadné dopravy (MHD) nespadá de facto do zajišťování základní dopravní obslužnosti, ani nejde o poskytování veřejné služby ve veřejném zájmu a naopak jde a mělo by jít o zcela komerční aktivitu. Zkušenosti ze zemí západní Evropy ukazují, že nejlepší výsledky – co se týče kvality a hospodárnosti veřejné městské dopravy – lze dosahovat buď v prostředí deregulovaného trhu nebo na trhu s kontrolovanou soutěží“.

Tolik krátká citace. V této souvislosti nezbyvá než hlasitě u všech zodpovědných orgánů urgovat nezbytné vypracování a přijetí zákona o veřejné dopravě a do té doby odkázat například na články „Dopravní obslužnost území – Integrované dopravní systémy“ a „Veřejná doprava v Glasgow“ v čísle 5/2004 DP-KONTAKTU. Děkujeme za zamyšlení.

Ing. Zdeněk Došek

Pohled soukromého sektoru

Podle Bílé knihy Evropské komise o dopravní politice, publikované v září 2001, dopravní sektor ekonomiky EU „vydělává zhruba 1 000 miliard EUR ročně, neboli více než 10 % hrubého domácího produktu EU, a zaměstnává 10 milionů lidí“. Tento dokument uvádí 60 konkrétních opatření, která mají mezi lety 2001 až 2010 významně zlepšit dopravu ve všech sektorech

(železniční, silniční, letecké a námořní), a jsou ve prospěch jasného rozdělení odpovědností státu, vlastnictví a provozování železnic. Vlády řeší hlavolam. Líbí se jim myšlenka přenechání odpovědnosti za financování drah, ale nechtějí ztratit kontrolu.

V tomto kontextu se Evropská komise snaží otevřít trh konkurencí pro koncese a smlouvy na veřejnou dopravu. Vstup soukromého kapitálu do této rovnice je některými lidmi považován za odpověď na stále se zvyšující kapitálové rozpočty na dopravu, kterým se chtějí vlády vyhnout. Vlády po celé EU se snaží poskytovat lepší služby a zlepšovat bezpečnost, ale potřebují také najít cesty, jak snížit tíživé požadavky na veřejnou peněženku, jako jsou rozpočtové deficity a platby dodavatelům za poskytování veřejných služeb jejich jménem.

Různé formy kapitálu jsou svůdnými alternativami pro politiky. Mnozí z nich jsou si však velmi dobře vědomi problémů, které mohou vzniknout z chybně promyšlených plánů pro zapojení kapitálu soukromého

sektoru do služeb veřejného sektoru. Kapitálově intenzivní majetek, který je veřejným majetkem, jako železnice (ale také v dalších oblastech dopravy), potřebuje mít finanční strukturu, která umožní, aby tento majetek byl zdravě a nezávisle spravován, jakmile bude privatizován. Ti, kteří cestovali v nedávných letech železnicí ve Velké Británii, zažili problémy související s privatizací dopravy ve Velké Británii, která poskytuje užitečné případové studie o přednostech a záporech různých přístupů k využití soukromého kapitálu. Britské dráhy jsou dobrým příkladem v tomto směru.

Poučit se z minulosti

Státem vlastněné British Rail (Britské dráhy) byly reorganizovány v 80. letech 20. století z regionálních na sektorové divize. Poté, v průběhu let 1995 až 1997, po letech nedostatečných investic, rozdělila vláda dráhy na tři hlavní oblasti:

- Infrastruktura tratí, signalizace a stanice
- Vlastnictví vozového parku speciálními leasingovými společnostmi
- Služby sítě byly rozděleny do zhruba 20 franšíz na regionální bázi.

Kromě toho existuje v Británii 25 franšíz na osobní dopravu a také Eurostar a nákladní železniční doprava. Leasingové společnosti byly prodány soukromému subjektu, franšízová síť byla prodána managementu a dalším dopravcům a infrastruktura se stala předmětem veřejné nabídky. Přestože interakce těchto subjektů byla brána v úvahu, je nyní zpětně jasné, že nebyla

věnována dostatečná péče obecnému ekonomickému rámcovému modelu pro britskou privatizaci.

Nyní zaniklá Railtrack, která vlastnila infrastrukturu, byla uvedena do oběhu v roce 1996 za 380 pence na akcii. Akcie dosáhly vrcholu v říjnu 1999 s 1 796 pence na akcii a skončily na 248 pence na akcii 25. října 2002, kdy britská vláda dala společnost do správy. Hatfieldské neštěstí (*Nehoda, která se stala, když GNER meziměstský vlak z Londýna Kings Cross do Leedsu vykolejil na prasklé kolejnici na trati vedoucí po východním pobřeží mezi stanicemi Welham Green a Hatfield. Při tomto neštěstí byli čtyři lidé usmrceni a více než 100 cestujících a zaměstnanců bylo zraněno.*) vedlo k podezření rozšířenému mezi veřejností, že **krátkodobé snížení nákladů může někdy snížit dlouhodobou bezpečnost**, a přinutilo vládu urputně bránit své plány na privatizaci veřejných služeb před rozhořčenou veřejností. Veřejnost také nemohla uvěřit tomu, když se zveřejnilo, že Railtrack neměla v představenstvu společnosti technického ředitele!

U příkladu Railtrack pocházelo příliš mnoho představitelů managementu z finančního prostředí a velmi málo z technického prostředí, nemluvě o zkušenostech v sektoru. Špatná kvalita managementu byla považována za hlavní faktor, který přispěl nakonec k zániku společnosti. Pokud bude na místě kvalitní management, motivovaný náročnými, avšak dosažitelnými, motivačními strukturami, je pravděpodobnost úspěchu daleko vyšší. To ukazuje úspěch Roscos z roku 1996. Společnosti vlastníci vozový park (Roscos) byly privatizovány v roce 1994. Porterbrook (jedna ze součástí Roscos) byla koupena managementem za 527 milionů GBP a v srpnu 1996 prodána společnosti Stagecoach plc a vytvořila pro investory 54% vnitřní návratnost z prodeje.

Přestože by někdo mohl říci, že hodnota Rosco nebyla plně oceněna v době jejího počátečního prodeje, mohl by také někdo argumentovat, proč byl rizikový kapitál investován do této transakce. Těsně před konečnou fází procesu prodeje oznámil stínový ministr dopravy, Claire Short, že existuje riziko znovuznárodnění, pokud by se v nadcházejících všeobecných volbách 1997 dostali k moci labouristé. Toto oznámení způsobilo, že mnoho potenciálních kupců se stáhlo

z nabídkového řízení a významně zvýšilo rizikový faktor spojený s investicemi do železničního podnikání. Manažerské týmy podpořené soukromým majetkem, získaným Roscos, toto riziko snížily, vyhrály aukci a následně uskutečnily významné investice do prodloužení životnosti stávajícího vozového parku a do objednávek nových vozidel. Naopak investice dalších britských vlád do majetku železnice byly trvale daleko nižší než kdy dříve od doby znárodnění po válce.

Půjčky, leasing a rizikový kapitál:

tři typy kapitálových zdrojů soukromého sektoru

Existují v zásadě tři různé typy kapitálových zdrojů soukromého sektoru: půjčky, leasing a rizikový kapitál. Klíčovou otázkou pro každého, kdo plánuje jakoukoli formu investic soukromého kapitálu, je naplánovat to, čeho se člověk snaží dosáhnout z hlediska provozních a pracovních výkonů, a potom zapojit odpovídající kapitálové zdroje. Vše spočívá v jednoduchosti. Měli bychom se vyhnout komplikovaným propojením s orgány veřejného sektoru a dalšími dopravci ze soukromého sektoru. Jinak se vytvářejí zvrácené stimuly, které nevyhnutelně vedou ke zvýšeným výdajům. Tam, kde existuje regulační proces, bude přilákání soukromého kapitálu do veřejné dopravy ovlivněno. Dlouhodobé franšizy podporují investice; krátkodobé franšizy vytvářejí zvrácené stimuly. V případě majetku britských železnic pokračuje regulátor ve svém boji v celém sektoru, aby našel správnou rovnováhu.

Jakmile jsou identifikovány výkony, je důležité, aby stimuly byly zaměřeny na podpoření a posílení cílů, které se od dopravní služby požadují. Stimuly obvykle přinášejí rizikový kapitál na rozšíření a zlepšení. Toto vše je třeba posoudit z hlediska zajištění skutečnosti, aby sektor veřejné dopravy získal dobrou hodnotu za peníze. Někdy je to obtížné hodnotit s kapitálovým rizikem, ale nicméně neustálá revize je nutná. Je snadné říci zpětně, že výnos je příliš vysoký. Chceme-li však dát výnos do kontextu, musíme se podívat na dodaný výkon a rizika spojená s dosažením tohoto výnosu.

Leasing a soukromý kapitál podle mého názoru nabízejí nejdynamičtější kombinaci finančních zdrojů na podpoření rozvoje a růstu systémů veřejné dopravy. **Toto však nikdy nebude úplná odpověď a vždy bude existovat potřeba veřejných dotací na zajištění kvalitní služby pro celou společnost.** Pokud se vláda rozhodne pro výběr možnosti leasingu, měla by zajistit, aby pronajímatel poskytl hodnotu a také přiměřeně oceněný kapitál. Měla by také existovat flexibilita, možnost pro růst a neměla by existovat žádná tíživá finanční omezení.

V situaci, kdy se vláda rozhodne využít soukromý kapitál, měla by se vždy zaměřit na rozvíjení a růst podniku, které budou přínosem jak pro akcionáře, tak i pro zákazníky. Soukromý kapitál povzbuzuje inovaci a snahu riskovat. Ve většině okolností lze namítnout, že přesně toto je potřeba. Klíčovými rozdíly mezi úspěchem a neúspěchem budou management, struktury stimulů a jednoduchost komerčních rozhraní.

Na současném trhu je k dispozici více soukromého kapitálu a leasingového kapitálu, které vlády mohou rychle a efektivně využít a vyhnout se dalším, prchavějším způsobům zajišťování kapitálu, než je hodnotných projektů, do kterých by se dal tento kapitál investovat. Soukromý kapitál je flexibilní a rozumí stimulaci. Pokud je použit správným způsobem, je perfektním kapitálovým zdrojem, který dokáže reagovat na stimuly výkonu, růstu, bezpečnosti a kvality služby, pokud existuje odpovídající struktura odměny. Co jiného by si přála vláda vidět od kapitálové investice?

Tony Mallin, ředitel, STAR Capital Partners Limited, Velká Británie

Financování dopravy pomocí výnosů z hodnoty pozemků – Nový přístup

Příjem z jízdného obvykle nestačí na úhradu jak kapitálových nákladů, tak i provozních nákladů moderního systému hromadné dopravy. Poskytovatelé dopravy se snaží zajišťovat cestujícím bezpečnou, efektivní, cenově přijatelnou, spolehlivou, komfortní, čistou a pohodlnou cestu. Poskytovaná služba nejen umožňuje milionům lidí cestovat, ale má i širší dopad na společnost obecně a konkrétněji na místní a národní ekonomiku.

Při plánování nových tras se obvykle berou v úvahu širší ekonomické přínosy jako odůvodnění pro vládu, aby poskytly dotace na náklady výstavby a provozu.

Mezinárodní studie prováděné po mnoho let prokázaly, že kromě cestujících, kteří využívají dopravu, existuje další skupina, které plyne přínos z dopravy, a která nehraje přímou úlohu v poskytování dopravy, nepřispívá k financování, ale těží z nepřiměřeně velkého podílu na finančních přínosech plynoucích z výstavby a provozování dobrých dopravních spojení.

Don Riley, realitní developer v South London, napsal knihu „Taken for a Ride“ (Projížďka), v níž zkoumá vliv výstavby linky metra Jubilee Line Extension (JLE), spojující centrální Londýn s východní částí Londýna.

Don Riley navštívil v polovině 90. let 20. století staveniště tunelů a od té doby se vyjadřoval o tom, jak muži kopající tunel riskují své životy, nevědí, kde dostanou další práci, zatímco on sám vydělává peníze i ve spánku, protože hodnota jeho vlastnictví místních pozemků stoupla v ceně s realitou výstavby metra.

Toto pochopení trhu s pozemky inspirovalo Dona Rileyho k propočtu zvýšení celkové hodnoty pozemků, která vznikla v dosahu pouze 1 000 yardů od každé nové stanice JLE. Jeho překvapivý závěr je, že hodnoty těchto pozemků samotné se zvýšily o ohromujících 13 miliard GBP, zatímco náklady na výstavbu trasy samotné byly pouze 3,5 miliardy GBP. **Don Riley argumentuje, že něco z jeho bohatství mělo být vybráno vládou na financování tohoto projektu. Má-li Don Riley pravdu, mohla britská vláda postavit JLE zadarmo pro veřejnou peněžku, pokud by se pouze rozhodla vybrat méně než třetinu zvýšených hodnot pozemků v důsledku projektu!**

Místo toho, s výjimkou dvou skromných příspěvků, byla JLE placena z běžných daní.

Finanční příležitost pro veřejnou dopravu

Není chybou dopravního sektoru, že se vlády rozhodly ignorovat nečekané peníze, které doprava vytváří. Nicméně zjištění Dona Rileyho i dalších v Severní Americe znamenají, že plánovači dopravy by již neměli chodit za vládou s kloboukem v ruce pro dotace, chtějí-li financovat nové projekty nebo stávající linky. Pokud se lidé hrnou do využití vlaku, pak víme také to, že stejně jako příjmy z jízdného, vydělá železnice své vlastní finance formou zvýšených hodnot pozemků.

Pokud vlády budou pokračovat pouze ve zdanění mezd, zboží a služeb, aby vytvořily nové dopravní možnosti, potom si samy volí to, že poskytnou nezasloužený bonus vlastníkům pozemků.

Pokud vláda zamítne povolení vybudovat kvalitnější dopravní síť z důvodu nedostatečných finančních zdrojů a nechce zvýšit stávající daně, tak nejen že odpírá uživatelům nové možnosti cestování, ale také ironicky odpírá vlastníkům pozemků příležitost podílu na výnosech z hodnoty pozemků, která by se zvýšila, pokud by zlepšení byla financována z částí výnosů z hodnot těchto pozemků.

Jinými slovy, financování nové a kvalitnější dopravní infrastruktury z výnosů z hodnoty pozemků vytváří početný ekonomický cyklus, který představuje oboustranně prospěšnou situaci pro všechny zúčastněné, včetně vlastníků pozemků, kteří poskytnou finance.

Všichni známe negativní vlivy, jaké má tradiční zdanění na obchod a pracovní místa. Nedávná studie prováděná skupinou britských expertů ukázala, že daňová zvýšení v Británii během posledních pár let zvýšila individuální daňové platby o 4 000 GBP na osobu, ale vedla také k dalším nákladům pro každého daňového poplatníka ve výši 2 000 GBP kvůli škodě, kterou tyto daně způsobují ekonomice. Ve své nedávno vydané knize „Double Cross“ (Dvojitý kříž) odhadl Ron





Banks, že pokud by Británie měla zvýšit své příjmy z přírodních zdrojů spíše než z využití stávajících daní, každý muž, žena a dítě by si ročně polepšil o neuvěřitelných 15 000 GBP na osobu. Má-li Ron Banks jen zpoloviny pravdu, znamenalo by to, že čtyřčlenná rodina by si mohla ročně polepšit o 30 000 GBP!

Takže, jak si vlády mohou uvědomit a inkasovat tuto skrytou dotaci některým z nejbohatších lidí v zemi? Dánsko již vybírá pozemkovou daň na místní výdaje. Všechny pozemky se každoročně oceňují a vyměřuje se procentuální daň. V Hongkongu je daň z příjmu 15 pencí z libry doplněna rozsáhlými příjmy z pronájmu státních pozemků přidělených vládou (viz předchozí článek). V částech Severní Ameriky, Jižní Afriky, Austrálie a Nového Zélandu přispívá pozemkové bohatství přímo do veřejných fondů.

Zvýšenou hodnotu pozemků nevytváří přirozeně pouze dopravní infrastruktura. K hodnotě jednotlivých pozemků přispívá většina dobrých veřejných a soukromých služeb. Podobně také Matka příroda skýtá nádherné pohledy na řeky, jezera, moře a krajinu – to vše lze převést na vyšší hodnoty pozemků.

Daň z umístění pozemku (neboli daň z hodnoty pozemku) by se vztahovala na všechna místa, která by byla každý rok oceňována co se týká jejich příjmu z pronájmu založeného na jejich optimálním povoleném využití bez ohledu na všechna zlepšení. Na tuto hodnotu by se pak uplatnila daňová sazba, aby byl vytvořen příjem pro veřejné fondy. Tak, jak se zvyšuje hodnota pozemků, zvyšovala by se inkasovaná suma. To znamená například, že prázdný pozemek s povolením k výstavbě kancelářského bloku v centru města by platil daň ve stejné sazbě jako identický pozemek v sousedství, na kterém již byl vystavěn kancelářský blok. Na rozdíl od daní z budov by zde nebylo žádné snížení z důvodu chátrání nebo za udržování pozemku v nezastavěném stavu. Podobně by nebyla žádná zvýšená daňová povinnost za vylepšení budovy.

Výhody financování infrastruktury veřejné dopravy pomocí výnosů z hodnoty pozemků

- Vláda může poskytnout nová zlepšení dopravy.
 - Nejsou penalizovány daňoví poplatníci.
 - Cestující veřejnost získá kratší dobu cesty a pohodlnější cestování.
 - Řidiči osobních automobilů budou moci využívat nový systém, který bude ekonomicky i ekologicky přínosný pro všechny.
 - Podnikatelům blízko stanic se zvýší obchod a zisky.
- A nakonec:
- Předpokládáme-li, že projekt vyžaduje až 50 % výnosu z hodnoty pozemku, ponechá si vlastník pozemku 50 % velkého zvýšení, pokud bude projekt dokončen – raději než 100 % nulového zvýšení, pokud nebude projekt realizován.

Začaly by plynout různé výhody

Takovou daň by nejen bylo levně vybírat a nebylo by možné se jí vyhnout (pozemky nemůžete přenést do daňového ráje), ale byla by to i okamžitá stimulace pro vlastníky pozemků k jejich lepšímu využití. Nezastavěné pozemky by byly využívány pro domovy, pracovní místa nebo jako volné veřejné prostory, vyhnuli bychom se rozšiřování měst do krajiny, domovy a obchodní prostory by byly levnější, celá sousedství by se stala upravenější a oživenější, regenerace by byla v zájmu vlastníků pozemků, zejména v oblastech, které ztratily svá hlavní odvětví a stojí před rekonstrukcí. V těchto oblastech by nižší daň z méně hodnotných

by nutné, aby znevýhodnění vlastníci pozemků žádali o kompenzace, protože by během nového oceňování hodnoty pozemků v nadcházejícím roce byla hodnota jejich pozemků snížena, takže by byly také sníženy jejich daňové povinnosti.

Evidence změn hodnot pozemků během doby by také poskytla cenný nástroj plánování. Při plánování nové veřejné dopravy by bylo možné využít stávající evidenci změn hodnoty pozemků pro odhad, která vol-

ba trasy by zajistila největší zvýšení hodnoty pozemků. Mohou existovat skutečně pádné důvody pro výběr alternativní trasy, ale toto rozhodnutí by přinejmenším bylo provedeno ve světle jasné indikace celkové hodnoty, kterou veřejná správa vloží do každého prodloužení.

V tomto článku jsem se zabýval novým způsobem financování našich dopravních systémů a navrhl jsem opatření, která mohou nejen dosáhnout tohoto prostředního cíle, ale mají i daleko širší implikace pro prosperitu širší ekonomiky.

V dobách, kdy nejrychlejší cesta byla na koňském hřbetu, otevřeli svět průkopníci prvních železničních tratí a přiblížili k sobě lidi a místa v rychlostech, o kterých si do té doby mohli lidé nechat jen zdát. **Bylo by vhodné, kdyby dnešní následníci těchto prvních průkopníků nejen vedli cestu ke smysluplnému financování dopravy, ale ukázali vládám na celém světě, že existuje spravedlivější a udržitelnější způsob, jak platit za veřejné služby.**

V dopravě nepotřebujeme dotace – potřebujeme pouze přístup k pozemkovému bohatství, které my a Matka příroda vytváříme!

Dave Wetzel,
předseda kampaně za využití pozemků

Dopravní fakulta ČVUT Praha pořádá odbornou mezinárodní konferenci na téma:



Dopravní podnik hl. m. Prahy,
akciová společnost



PODNIKY MHD, SYSTÉM MĚSTA A UDRŽITELNÁ MOBILITA

Vědecká mezinárodní konference

Dopravní fakulty ČVUT Katedry ekonomiky a managementu dopravy a telekomunikací

Pod záštitou:

děkana Dopravní fakulty Prof. Ing. Josefa Jíry, CSc.,

generálního ředitele Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

Ing. Milana Houfka, in memoriam a

s podporou UITP – Mezinárodního svazu veřejné dopravy

Problematika konference:

Problematika konference je rozdělena do čtyř na sebe vzájemně navazujících bloků:

1. Vize, strategie a cíle městských dopravních podniků, podnikatelský plán
2. Ekonomické a finanční aspekty městské hromadné dopravy
3. Institucionální rámec městské dopravy, veřejná doprava – podstatný prvek života ve městech
4. Integrované dopravní systémy, udržitelná mobilita, městské plánování

Výše uvedená konference se bude konat na půdě Fakulty dopravní ČVUT, Horská 3, Praha 2 v úterý 10. května 2005. Odborným garantem je Prof. Ing. Bedřich Duchoň, CSc., vedoucí Katedry ekonomiky a řízení FD ČVUT. Konference byla připravována pod záštitou a s plnou podporou zesnulého předsedy představenstva a generálního ředitele Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, pana Ing. Milana Houfka a bude připomínkou jeho zásluh o rozvoj systému veřejné dopravy v Praze.

Konference se bude konat s podporou UITP – Mezinárodního svazu veřejné dopravy, členem vědeckého výboru je ředitel programu a projektů UITP Mohamed Mezghani. Účast zástupce výkonného orgánu Výboru pro Evropskou unii UITP přislíbila ředitelka EuroTeamu paní Brigitte Ollier. Dle jejího sdělení si je UITP plně vědom důležitosti konference a bude zastoupen odpovídajícím způsobem, aby přispěl k „vyváženému“ pohledu na rozvoj trhu veřejné dopravy v Evropě, především jeho legislativního rámce a vztahů mezi úřady a mezi provozovateli (za stavu konkurence či bez ní).

-zded-



Měj rád svoji socku

Toto hanlivé označení pro městskou dopravu se z jazyka mladých lidí asi hned tak vymýtí nepodaří. Je to však možná důvod k zamyšlení, zda dělá pražská MHD vše pro budování dobré pověsti v očích veřejnosti. Velkým pomocníkem při vytváření dobrého jména je propagace. V tomto ohledu však Praha značně pokulhává za svými kolegy z jiných evropských metropolí. Vždy při návštěvě našich západních sousedů jim závidím to, jak vtípně a přitom důmyslně propagují věc tak běžnou, jako je městská hromadná doprava. A po návratu do Prahy mi vrtá hlavou, proč se něco takového neděje i u nás. Myslím si, že je to spíš problém nedostatečné vůle, než nedostatku peněz. Vždyť vlastní plochy Dopravního podniku přímo vybízejí k využití pro vlastní prezentaci a propagaci.

Někdo si možná myslí, že to není potřeba. Že stačí, když městská doprava funguje a lidé už to ocení. Jenže žijeme v Čechách a v době neúprosné konkurence s automobilismem. Navíc městská hromadná doprava

vystupuje v našich médiích většinou jako záporný hrdina (pravidelné články o tom, kolik zas dnes bylo nehod tramvají či o kolik se zase bude zdražovat jízdné). Také v reklamě dost často působí městská hromadná doprava jako ta špatná. Například zastávka v sychravém počasí jako ideální místo k nákaze chřipkou. Nebo už zase vám ráno ujel autobus a tak si zkaženou náladu po celý den spravíte jedině poslechem jedné z rozhlasových stanic. O reklamách na naše plechové miláčky nemluvě. Navíc ti, kteří píšou o dopravě v denním tisku, jsou často nekvalifikovaní a o dezinformace je postaráno.

Proto je třeba neztratit krok s dobou a pomocí vhodné propagace nutit lidi přemýšlet o MHD a přemítět k názoru, že městská doprava zas až tak špatná není, jak si často myslí. Místa pro takovou reklamu je v prostorách MHD víc než dost. Třeba v metru září na cestující mnoho reklamních panelů. Když zrovna nejsou obsazeny, proč této plochy nevyužít? Podobně zastávky povrchové dopravy. Vitríny v přístřešcích jsou vždy alespoň zčásti nevyužité, to samé platí pro zastávkové označníky. Proč třeba místo nevzhledného

plechu s nápisem zákaz vylepování plakátů není tato plocha (pokud tedy není zaplněna informací o výluce) využita pro něco důvtipného a zároveň poutavého, co by lidem městskou hromadnou dopravu přiblížilo? Každý jistě zná ty nepřijemné chvíle čekání na zastávce, které by si nudící se cestující rádi něčím zkrátily. Dost často ale skončí u četby nepovolené inzerce. Proč jim tedy nenabídnout něco lepšího? Někdo totiž určitě namítne, že v dnešní uspěchané době lidé nemají čas se někde zastavit a něco si přečíst, jenže právě to otravné a nudné čekání při přestupech bývá jedním z odrazujících faktorů, proč jet raději vlastním vozem.

Ovšem, že Dopravní podnik již pro svoji propagaci něco dělá. Ať už je to každoroční den otevřených dveří, historická tramvajová linka nebo muzeum MHD. Grafická podoba informačních materiálů se stále zlepšuje a je tu ostatně i tento rozsáhlý podnikový časopis, i když bohužel spíše pro zaměstnance než cestující. Stále je tu však obrovské množství příležitostí, jak si veřejnost naklonit na svoji stranu, tak proč toho nevyužít?

Filip Drápal

Stravování s Aramarkem!?

Jsem pravidelným strážníkem u firmy Aramark v jídelně v objektu Dopravního podniku v Sokolovské ulici prakticky od začátku fungování této jídelny. Je pravda, že za tu dobu se tady mnoho věcí zlepšilo. Stále však přetrvávají některé nedostatky, které Aramark příliš neřeší, jako jsou špinavé a mokré tácy a přibory a poměrně jednotvárný sortiment jídel, hlavně minutek a zeleninových příloh.

27. srpna 2001 jsem v dopise kritizoval umístění pokladny, protože je málo prostoru mezi výdejem jídel a pokladnou. Na tuto kritiku nikdo dodnes nereagoval.

V současné době mě však zarazí jiná věc, a to ceny podávaných jídel. V jídelně na Sokolovské jsou pro Aramark vytvořeny Dopravním podnikem nadstandardní podmínky, jak je uváděno prakticky v každém zápise ze stravovací komise. Přesto jsou ceny jídel už neúnosně vysoké, jak se konstatuje na komisích a Aramark je stále

zvyšuje. Naposledy k 1. březnu 2005.

Stravovací komise, jak je patrné ze zápisů, nejméně od 27. dubna 2004 vyžaduje od Aramarku kalkulaci cen jídel pro porovnání s jinými zařízeními. Jediným výsledkem tohoto mnohokrát urgovaného snažení bylo to, že byla předložena jakási tabulka, kde na jedné straně byl název jídla a na druhé straně jeho celková cena. Tedy jakýsi „jídelní lístek“, který je vydáván za kalkulaci, kde například u ovocných knedlíků je cena 63,55 Kč a u španělského ptáčka 63,50 Kč, nad čímž se pozastavila i stravovací komise s tím, že i v restauraci jsou ceny nižší. Korunu tomu všemu pak nasadil zástupce Aramarku pan Kohout, který 14. prosince 2004 na komisích prohlásil, že tento problém je firma ochotna řešit jen na úrovni ekonomů a ne na stravovací komisích. Za těchto podmínek se nutně vstřírají otázky, jaké má stravovací komise pravomoci a kdo drží nad

Aramarkem ochrannou ruku a kdo má zájem na udržení stávajícího stavu.

Nespokojenost mezi zaměstnanci Dopravního podniku stále narůstá a projevuje se to i stále klesajícím počtem strážníků v době od 11 do 12 hodin, kdy je doba oběda pro Dopravní podnik. Při pohledu do jídelny po 11 hodině, kdy dříve bývalo plno, zarazí konstatování ze zápisu komise, že „cílem obou společností (Dopravního podniku i Aramarku) je zajistit spokojenost se stravováním zaměstnanců a udržet výši cen jídel tak, aby většina zaměstnanců využívala služeb Aramarku“. Proto jsem velice zvědav, jaké kroky budou v této záležitosti kompetentními osobami provedeny.

Za těchto podmínek by bylo opravdu asi nejlepší vypsat výběrově řízení na dodavatele stravovacích služeb a vybrat skutečně nejlepší firmu. Aramark, jak jeho zástupce sám konstatoval 3. listopadu 2004, by se tomu nebránil a tohoto výběru by se zúčastnil.

Jiří Schwarzer, technický úsek

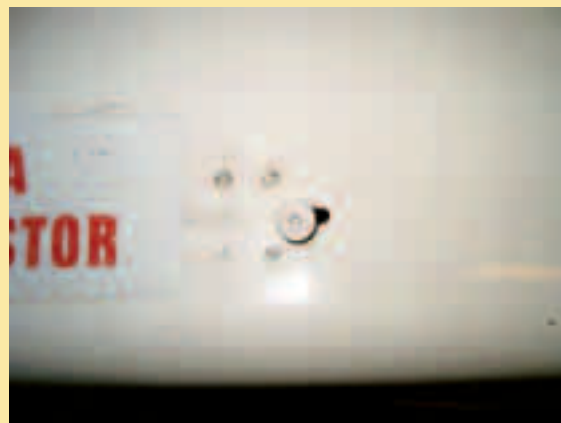
Tramvaj jedoucí s otevřenými dveřmi?

Chtěl bych touto formou poukázat na jeden poměrně závažný problém, dosud však nepříliš řešený, a nabídnout možný způsob řešení.

Otázka v nadpisu není náhodná; modernizované tramvajové vozy typu T3R.P s dveřními pohony od firmy Bahoza toto skutečně umožňují. Pod krytem mechanismu nade dveřmi se nachází přepínač, sloužící jako pomocné zařízení při údržbě v depu. Tímto přepínačem lze deaktivovat funkci blokování příslušných dveří, aniž by to řidič tramvajového vlaku na svém stanovišti jakkoliv poznal (LED kontrolka na stanovišti řidiče svítí, což znamená bezproblémové zavření všech dveří). Takto to popisuje i „Doplňkový manuál vozu

T3P“ zpracovaný panem Čápem. Zarážející je skutečnost, že přibližně u 130 vozů mají k tomuto přepínači přístup i cestující! Vozy T3R.PV, známější též jako tzv. „Krnováci“, jezdící pod ev. čísly 8151 – 8165, a vozy T3R.P od vozu v číselné řadě počínaje ev. č. 8388 mají již na krytech dveřních mechanismů umístěn zámek, jež lze odemknout pouze univerzální klíčkou. Ale dříve modernizované tramvaje – všechny šumperské a (zatím) i většina z hostivařských ve stavu vozovny Pankrác – mají ještě původní otvírání pomocí páčky, navíc značně nespolehlivé! I občasný cestující se v tramvaji jistě nejednou setkal se situací, kdy byl kryt dveřního mechanismu pootevřen. Jedná-li se o tramvaj T3 s původním dveřním mechanismem, ohrožení bezpečné přepravy cestujících víceméně nehrozí (i když se samozřejmě také jedná o nežádoucí stav), ale v případě modernizovaného vozu si může nenechavec či zvědavý cestující všimnout zmiňovaného přepínače a raději ani nechci domýšlet, co vše by se mohlo stát při jízdě s otevřenými dveřmi. Pokud by někdo takto učinil např. na posledních dveřích zadního vozu, řidič tuto skutečnost bohužel nepozná ani ve zpětném zrcátku a přece se nelze spoléhat na to, že jej duchapřítomný cestující upozorní výstražným tlačítkem.

Proto bych rád navrhl odpovědným pracovníkům Dopravního podniku řešení spočívající například v dodávce „zámků na klíčku“ vozovně Pankrác, kde by zaměstnanci depa dodatečně sami nahradili původní páčkové za tyto nové. Jedná se o poměrně banální



úkon, kterým však lze předejít případným závažným problémům, jež za současného stavu nepochybně hrozí! Nedejme se ukolébat skutečností, že se (naštěstí) doposud nic nestalo.

Text a foto: Jiří Sandner



Vážená redakce DP-KONTAKTu,

jíž dlouho sleduji prostřednictvím internetu sloupky www.ospea.cz, čas od času se mi od známého dostane do rukou i váš měsíčník DP-KONTAKT a tak mi připadá, že bych mohla jako čtenář médií Dopravního podniku, reprezentujících váš podnik na veřejnosti, vyslovit svůj názor. Jako častá návštěvnice Prahy využívám převážně městskou dopravu. Přestože v tak obrovské organizaci provozu se mohou vyskytovat vždy nějaké mimořádnosti, mohu konstatovat, že pražská městská doprava jako velice složitý celek, vnímaná máma očima náročné cestující, je v podstatě perfektní. Ani negativní obraz žebřáků v metru, vyspávajících opilců a bezdomovců v tramvajích a vandalsky podrápaná skla vozidel podle mě nemohou ubrat na cti, která pražské MHD bezesporu patří.

Daleko víc mě udivuje něco, co ač neumím přesně definovat, se pokusím popsat. V článkách DP-KONTAKTu jsou prezentovány převážně informace o smyslu a významu transformace DP, o nových dopravně technických změnách, o úspěších a cílech a také o nových předních manažerech. Přechtení kteréhokoli čísla ve mě zanechávalo téměř vždy pozitivní pocit smysluplnosti snahy Dopravního podniku o cestu vpřed. Přesně na

opak na mě působí četba sloupků stránky www.ospea.cz (převážně autora -an-). Pan -an-, údajně šéfredaktor, popisující se ale také jako řidič tramvaje, svými články a glosami téměř soustavně vytváří okolo DP ovzduší hraničící s hysterií, jako by nebyl zaměstnancem DP, ale jakýmsi investigativním novinářem bulváru nejhrubšího zrna. Způsob jeho projevu bývá zjevně neobjektivní, provokativní, hanobící a žalovatelně urážející a evidentně poškozují vzájemné vztahy mezi pracovníky. Navenek pošpiňuje celý Dopravní podnik. Na celém problému mě však zarazí několik skutečností.

Za prvé, je-li OSPEA odborovou organizací v dopravě, domnívám se, že hlavním cílem těchto nových odborů by měla být mravenčí, ryze odborová práce, tj. účinná obrana práv zaměstnanců. Zcela určitě by to neměl být apriorní, nesmiřitelně vedený boj proti komukoli z vedení podniku. To už vůbec není odborová činnost, to spíše vypadá na vyvolávání konfliktů s nepohodlnými nadřízenými pro jakési pokleslé pobavení čtenářů a vlastní zviditelňování se na veřejnosti.

Za druhé, jak je možné, že zaměstnanci (řidiči -an-), který v dopravě pracuje podle provozních předpisů a stanoveného popisu práce, kde jsou (nebo by měly

být) explicitně stanoveny jeho pracovní povinnosti a práva, vyplývající samozřejmě z ustanovení kolektivní smlouvy, se může trpět bez následků taková dávka neolojality vůči svému zaměstnavateli? Jak je možné, že si podnik bez viditelných reakcí hřeje (s prominutím) takového hada na prsou? Nebo vedení podniku to považuje za bezvýznamný šum, nebo to považuje dokonce za přínosné? Můj osobní názor, plynoucí zřejmě z nedostatku dalších vysvětlujících souvislostí je ten, že pan -an- a jeho partneři, manipulující s veřejným míněním, buď mají v rukávu nějaký trumf, jímž drží nereagující vedení podniku Dopravního podniku pevně v hrsti, nebo dochází k něčemu, co má pachut skandálního vyklizení rozhodovacích pozic vedoucích pracovníků podniku ve prospěch křiklounů amatérů, zaštiťujících se odborářstvím. V jiném, moderně řízeném podniku, by podobné snahy skupinky lidí o veřejné skandalizování vedoucích pracovníků byly považovány za porušení pracovního řádu a skončily by podle zákónu práce nemilosrdným vyřazením dotyčných rýpálů.

Věřím, že časem ve vedení vašeho podniku někdo pochopí, že takto zneužívání svobody slova má své hranice a vykáže těmto „takéodborářům“ patřičné meze.

Jaký názor máte vy?

Ing. Dana Levá

Memento

Nebyl jsem sám, a vím to od nejednoho ze svých kolegů, kdo byl toho středečního dopoledne 16. března 2005 kontaktován mnohými z rodiny, přátel nebo jen známých s obavou, že tramvaj linky číslo 22, která toho rána vykolejila na pražském Karlově náměstí a nechala za sebou dva mrtvé, jsem řídil zrovna já.

Mohl jsem je uklidnit. Nutno podotknout, že naštěstí. Mohlo se to totiž stát komukoli z řidičů. Mně, tobě, každému jednomu z nás.

Po další tři, čtyři dny nás média o této mimořádné události a o jejích pravděpodobných příčinách s neutuchající vehemencí informovala. Řidiči pražských tramvají a vůbec celý Dopravní podnik se v tu dobu těšil té pochybné cti být v tom negativním smyslu slova ve středu, v epicentru zájmu veřejnosti. Od opilec dobývajícího se mi do kabiny jsem se dověděl, jací že jsme to vrahové, po cestě do nebo ze zaměstnání jsem byl v prostředcích hromadné dopravy svědkem mnohdy až fantasmagorických spekulací vyrůstajících většinou z podhoubi neznalosti a nevědomosti.

Je se ale čemu divit? Pozastavovat se nad tím? Kdepak – a to i přesto, že vyloupená banka, honička s policií či střílení a vraždy jsou dnes každodenní realitou, zmařené životy na českých silnicích – a není jich zrovna málo – tím spíš. To všechno jsou záležitosti, jímž jsme už dávno uvykli. Ale vykolejená tramvaj,

která z refýže smete pokojně čekající cestující, to je něco jiného.

Jenomže uvykáme i my. Snad je to jedna z příčin této mimořádné události. Až tváří v tvář nehodě s tak katastrofálními následky si uvědomíme, jakou práci jako řidiči městské hromadné dopravy vůbec vykonáváme; jaké stroje ovládáme a jak nebezpečnou zbraní, vymknou-li se naší kontrole, se mohou stát. Co do odpovědnosti je práce řidičů takovou, která v naší firmě nemá obdoby – i přesto, že k jejímu zvládnutí nepotřebujeme žádného zásadního vzdělání nebo léta trvající odbornou přípravu. V souvislosti se středními rány je naprosto zřejmé, jak moc je pravda, že každou vteřinou výkonu své funkce stojíme *jednou nohou v kriminále*. Za chyby se platí – ale platí se také za odpovědnost: bráno však z tohoto úhlu pohledu bylo pochybení pro vokovického řidiče v životě možná první a jediné, určité však poslední a tedy naprosto fatální. Žádný úředník za svou chybu nezaplátí svoji svobodou a nesouměřitelnou odpovědnost úředníkovu a moje je měřena našimi nadřízenými zcela souměřitelnou mzdou.

Uvědomujeme si to vůbec? Čím déle jezdíme, tím jsme jako řidiči lepší. Tím snáze se nám předvídá, co ten či onen šofér jedoucí podél tramvajové soupravy udělá, tím jistější jsme si při průjezdu zúženými průjezdními profily, tím rychleji projíždíme místy s omezenou rychlostí, krůček po krůčku, s každou další *dobrou* zkušeností rychleji a rychleji. Přitom si málokdy uvě-

domíme, že z hlediska zavinění je při případné nehodě úplně jedno, jestli jsem třeba právě na Karlův opouštěl sjezdovou výhybku dvacetí či třicetikilometrovou rychlostí. Tisíckrát a milionkrát se nestane nic. Čím déle a čím více jezdíme, tím jistější si sami sebou jsme. Čím déle a čím více jezdíme, tím jsme lepší – a, paradoxně, nebezpečnější.

Bohužel. S najejtými kilometry přicházíme o pocit jakési trvalé pokory k tomu obrovskému a těžkému stroji, jemuž s čím dál větší bravurou vládneme. A pak se, jednou za čas, stane to, co se nutně musí stát. Co se stalo. Je pozdě na zvýšené kontroly ze strany našich nadřízených, pro zmařené lidské životy je málo platné, že se u vědomí právě se odehravšího malému stáváme opatrnějšími, pomalejšími, pokornějšími. Protože pozapomeneme a vrátíme se do vyježděných kolejí; nepřijemné události, snad to vychází ze samé podstaty člověčenství, postupně zatlačíme někam do nejzazších hlubin našeho podvědomí, čas obrousí tímto neštěstím zostřenou hranu a my si budeme opět jistější a jistější. Než se znovu něco podobného stane.

Musí-li však za takové naše uvědomění zaplatit někdo životem, je to příliš vysoké zdanění. Proto nezapomínejme. Přistupujme ke svým pracovním prostředkům – vždy a všude – s nemenším se respektem, s určitou bázní, s už zmiňovanou pokorou.

Naštěstí nejen ze svých, ale i z cizích chyb se nejen smíme, ale také musíme poučit.

Pavel Ďuran, řidič tramvaje

Rekordní prodeje jízdenek řidiči autobusů v roce 2004

V lednovém výtisku DP-KONTAKTu jsme vás informovali, v rámci přehledu o vývoji prodeje jízdenek řidiči autobusů, o předpokladu rekordních tržeb při prodeji jízdenek na příměstských linkách a při doplňkovém prodeji jízdenek na městských linkách. Tento předpoklad se naplnil.

Na příměstských autobusových linkách provozovaných Dopravním podnikem bylo v roce 2004 prodáno celkem 1 509 124 kusů jízdenek v celkové hodnotě 14 863 815 Kč. Tržby tak byly v roce 2004 vyšší o 7,2 % než tržby roku 2003.

Řidiči autobusů Dopravního podniku prodali v roce 2004 na městských linkách celkem 1 323 816 kusů jízdenek a za tyto jízdenky vybrali od cestující veřejnosti celkem 19 193 466 Kč. Meziroční nárůst tržeb zde je vyčíslen hodnotou 12,5 %.

V následujících tabulkách je uveden přehled tržeb za prodané jízdenky jednotlivými provozovny (seřazeno od nejvyššího prodeje k nejnižšímu prodeji) na příměstských linkách a v doplňkovém prodeji a přehled městských linek s nejvyššími prodeji jednotlivých jízdenek:

Příměstské linky

provozovna	tržby v Kč
Řepy	4 595 380
Klíčov	4 387 022
Kačеров	3 570 148
Dejvice	1 636 555
Hostivař	384 301
Vršovice	290 409
Celkem	14 863 815

Doplňkový prodej

provozovna	tržby v Kč
Řepy	4 417 359
Kačеров	3 674 676
Klíčov	3 645 894
Vršovice	3 012 858
Dejvice	2 475 195
Hostivař	1 967 484
Celkem	19 193 466

Nejvyšší frekvence prodeje jízdenek

provozovna	linka
Dejvice	107, 119, 137, 217
Klíčov	112, 152, 187, 210
Vršovice	115, 177, 271
Kačеров	115, 139, 177, 198, 205, 239
Hostivař	133, 183, 503, 509
Řepy	100, 119, 137

Pro informaci je možné uvést, že především na linkách č. 115 (Chodov – Keblovská – Chodov) a č. 119 (Dejvická – Letiště Ruzyně) dochází v rámci prodeje k jednorázové poptávce v řádech desítek kusů jízdenek, přičemž se jedná především o tzv. plnocenné jízdenky v hodnotě 15,- Kč.

Touto cestou si dovoluji poděkovat všem našim řidičům za bezproblémové zabezpečování prodeje jízdenek a ostatním kolegům za činnosti spojené s přípravou prodeje jízdenek.

Ing. Jiří Pařízek, ekonomický úsek



Foto: Petr Malík

KULTURNÍ TIPY NA DUBEN

FILM

Melinda a Melinda

Nový film Woodyho Allena je snímek, v němž defilují všechna obvyklá Allenova témata – křehkost lásky, manželská nevěra, sofistikovaná romance, neschopnost komunikace... Zápětka filmu se objeví v úvodní scéně, ve které si jednoho deštivého večera čtyři Newyorčané dopřávají večeři v restauraci. Anekdota vyprovokuje diskusi mezi spisovateli Maxem (Larry Pine) a Sy (Wallace Shawnová) o dvojí povaze lidského dramatu, symbolizovaného komedií/tragedií. Nakonec se rozvinou dva příběhy – komický a dramatický – oba soustředěné kolem trochu záhadné ženy jménem Melinda. Allen – režisér a scénárista se pohybuje v jemu dobře známých vodách a příznivci jeho filmů si i v této novince jistě najdou své.

V kinech od 7. dubna.

Román pro ženy

Režisér Filip Renč a předloha Michala Viewegha mohou být pro leckoho poměrně slušným lákadlem k návštěvě kina. Film lze zánrově charakterizovat v podstatě jako romantickou komedii. Je příběhem dvou žen: dvacetileté Laury (Zuzana Kanócz), která pracuje v redakci dámského týdeníku Vyrovnaná žena, a její ovdovělé matky, tlumočnice a překladatelky Jany (Simona Stašová). Obě ženy hledají toho pravého a stále se jim to nedaří. Jana, která kdysi chodila s jedním Čechem, a proto „typické“ Čechy upřímně nesnáší, marně hledá svého vysněného cizince a útrpně odolává tragikomické dvornosti dobráckého souseda Žemly (Miroslav Donutil). Laura se po dvou vztazích (s lektorem angličtiny a mladíčkým prodávčem mobilních telefonů) zamiluje do čtyřicetiletého Olivera (Marek Vašut), který je zaměstnán coby kreativec v reklamní agentuře. Výchozí zápletku celého filmu je fakt, že Oliver

byl před dvaceti lety velkou láskou Lauřiny matky, jinými slovy oním „typickým“ Čechem...

V kinech od 14. dubna.

HUDBA

V dubnu už koncertní sezona propuká naplno. Tak se pojdme podívat aspoň ve stručném výčtu na několik připravovaných akcí. V pátek 8. dubna v Sazka Aréně vystoupí zpěvák známý především jako „hlas Led Zeppelin“, tedy **Robert Plant**, který zde v rámci svého aktuálního turné představí novou doprovodnou kapelu The Strange Sensation, v jejichž řadách působí třeba i kytarista Porl Thompson, známý z jedné ze sestav The Cure. Ve stejný den, tedy 8. dubna, a navíc ještě i v sobotu 9. dubna se ve velkém sále Lucerny se svým koncertním programem představí **Aneta Langerová**. V úterý 12. dubna rozproudí publikum v Divadle Archa finská violoncellová smršť, trojice Toppinen, Lotjonen, Kivilaakso, tedy skupina **Apocalyptica**. V sobotu 16. dubna zavítají do Sazka Arény **Queen s Paulem Rodgersem** (ex-Free, Bad Company) na postu vokalisty a do Abatonu liverpoolská **Anathema**, která dříve patřila k praporečnickům doom metalu, aby se později její hudba začala částečně přiklánět spíše až k „pink floydovským“ náladotvorným plochám. Zajímavé budou z hlediska velkých koncertních akcí ještě minimálně dva dubnové dny. Ve středu 20. dubna se chystá do

Sazka Arény operní pěvec **Luciano Pavarotti** a do T-Mobile Arény charismatický britský zpěvák **Seal**. Čtvrtek 21. dubna je pak ve znamení prvního samostatného koncertu české kapely in Sazka Aréně. Skupina **Arakain** zde pokřtí nové album Warning za přítomnosti takových hostů, jako jsou například Kamil Střihavka, Doro Pesch, Josef Vojtek nebo jeden z řady vokalistů britských Iron Maiden, Blaze Bayley. A něco pro pamětníky rock'n'rollu. Rovněž ve čtvrtek 21. dubna, ale v Lucerna Music Baru, zahraje další z legend. Po návštěvách Jerry Lee Lewise a Chucka Berryho to bude tentokrát **Bo Diddley** i se svou pověstnou netradičně tvarovanou kytarou.

DIVADLO

Divadlo pod Palmovkou připravilo na 8. a 9. dubna premiéru jedné z klasických her Antona Pavloviče Čechova Višňový sad. Pod režijním vedením Ondřeje Sokola uvidíte mj. Kateřinu Macháčkovou, Miroslavu Pleštilovou, Hanu Seidlovou, Aleše Procházku nebo Radka Holuba.

Národní divadlo připravilo na 7. dubna premiéru hry nazvané Tisíc a jedna noc, která vychází z orientálních pohádek vyprávěných krásnou Šeherezádou. Na scéně se v nejrůznějších rolích představí třeba Ondřej Pavelka, Jana Boušková, Bronislav Poloczek, Jan Dolanský, Vladimír Javorský nebo Kateřina Winterová. **-mis-**

ÚTK informuje

V minulém čísle DP-KONTAKTu jsme vás informovali o tom, že pravidelné přehledy denního tisku jsou na sdílené adrese srfs0-10 Denni_tisk. Pokud se na tuto sdílenou adresu nedostanete pomocí postupu, který byl popsán v uvedeném čísle DP-KONTAKTu, je nejjednodušší zvolit postup následující: Otevřít ikonu

„Místa v síti“ nebo „Tento počítač“ do pole „Adresa“ zapsat „\\srfs0-10“ (zpětné lomítko je možné zapsat stiskem tlačítek na klávesnici „Alt Gr“ a „Q“) a dát Enter. Takto je otevřen server srfs0-10, ve kterém je položka Denni_tisk.

Ing. Jan Urban

ŠKOLNÍ STRÍPKY

Exkurze v závodě na výrobu počítačů

Počítač, PC – jsou v naší době slova téměř magická, fenomenální, skloňovaná ve všech pádech. Nevědět co počítač je, neznat alespoň základy práce s ním je pro většinu lidí absolutně nemyšlitelné. Počítače nás zkrátka pohlcojí, provázejí všude – ve školách, na pracovištích, doma. Ani v naší škole tomu není jinak. Máme počítačové učebny s různými výukovými programy, připojení na internet. A také jedním z oborů, který lze na naší škole studovat, je obor elektronické počítačové systémy. A to už je trošku o něčem jiném než o uživatelských znalostech. Proto možnost exkurze do výrobního závodu Fujitsu-Siemens v německém Augsburgu byla vítaným zpestřením výuky studentů zmíněného studijního oboru.



Přes pražské zastoupení firmy a ochotu zaměstnankyně paní Věry Vančurové se podařilo ing. Hrázskému celou akci zorganizovat.

Exkurze se uskutečnila 25. února, takže ji provázely i obavy spojené s kalamitní situací na silnicích. Přesto vše dopadlo dobře – po půlnoci odjezd z Prahy, slušná cesta a dřívější dojezd do Augsburgu, než byl plánován.

Z firemního managementu byla naší návštěvě věnována velká pozornost. Do firmy přijeli i čeští ředitelé

– Libor Hošek a Martin Kaiser. Ti byli našimi hlavními prostředníky a také překladateli mezi různými jazyky. Přivítal nás jeden z manažerů firmy Jürgen Ardent a exkurze mohla začít.

Byli jsme seznámeni s historií podniku, počty zaměstnanců, výrobním programem. Prohlídka celého komplexu s odbornými informacemi byla náročná – od automatizovaného osazení základních desek SMD součástkami, ručního osazování, pájení vlnou a funkčních testů přes zkušební laboratoře, kde se zjišťuje například elektromagnetické záření nebo hlučnost kompletních počítačů až po kompletační haly, ve kterých se zprovozňují celé počítače.

Po této důkladné prohlídce následovala část vyhrazená k dotazům studentů, ale i malému pohoštění. Diskuse byla neformální, s celou řadou skupinek, kdy naši „jazykáři“ překládali, ale do diskuse se zapojili studenti i se svými jazykovými znalostmi.

Diskutovalo se do brzkých odpoledních hodin. DVD s ilustračními záběry výrobního procesu, které

j jsme dostali, se stane určitě značným přínosem pro hodiny výuky.

Zbývá i čas na letmé seznámení se sympatickým městečkem a poté už jsme se vydali domů.

Absolvovaná exkurze byla pro žáky každopádně přínosem, protože žádný z nich ještě neviděl, jak taková komplexní výroba ve skutečnosti probíhá.

Velký dík patří všem zainteresovaným zaměstnancům firmy Fujitsu-Siemens, kteří se nám věnovali a přijali nás – ne jako studenty – ale jako sobě rovné. Tak by to mělo být, ale bohužel u nás to tak ještě neplatí.

Profesní soutěž Aranžér-Junior 2005

Další ročník profesní soutěže Aranžér-Junior se konal v závěru února ve Žďáru nad Sázavou. Soutěžilo se v 9 disciplínách za účasti 20 škol z celé republiky. Soutěž byla velmi dobře připravena a naši žáci se ve výsledkových listinách neztratili. Nejlepším umístěním bylo 1. místo K. Víchové v kategorii obal na dřevěnou hračku. **Text a foto: -sou-**



Ohlédnutí za seriálem

Poprvé jsme o historii obcí, které tvoří naše hlavní město, psali v říjnovém čísle prvního ročníku DP-KONTAKTU, tedy v roce 1996. Nyní se s tímto seriálem po osmi a půl letech definitivně loučíme. Během let vznikly čtyři řady, které postupně ve 102 kapitolách pojednávají o celém území města. Nehleděli jsme na pražskou dopravu jako na celek, ale z hlediska potřeb jednotlivých městských částí (resp. bývalých obcí). Připomínali jsme si nejen minulost jejich dopravní obsluhy, ale snažili jsme se nezapomenout na základní data z historie. Jak jsme se v jednotlivých řadách blížili k centru Prahy, množství informací, o nichž bychom rádi psali, výrazně narůstalo a bylo nezbytné údaje mnohem více třídit a zestručňovat proti obcím, které se nacházejí na okraji města. Po skončení každé řady seriálu vznikla i její knižní podoba. (Čtvrtý svazek vyjde v nejbližší době.) V úvodu k prvnímu dílu seriálu jsme napsali: „Víte, že v Praze jsou například Benice, Nečtvězí, Královice, nebo také Újezd (ale ne ten nad Lesy, ani ten na Malé Straně, ale ten Újezd u Průhonice)? Jistě, tato místa dobře znají naši řidiči (alespoň někteří), jsou to pojmy samozřejmě pro pracovníky dopravního úseku. Pamatujeme si však ještě, od kdy do těchto městských částí, často dost vzdálených od centra, Dopravní podnik jezdí? A jak se tam jezdilo dříve? Víme, co je tam vůbec zajímavého?“ Věříme, že jsme během těch let čtenářům naše hlavní město přiblížili.

jme (kromě jiných údajů) uváděli příslušnost popísaného území k městským částem, protože ne vždy dnes území bývalé obce tvoří samostatnou městskou část. Nejmarkantnější je to především v centrální části Prahy, tj. u obcí připojených v roce 1922 a dříve. Během doby byly některé městské části přejmenovány. Proto si uvedme, že s účinností od 1. ledna 2002 došlo k těmto změnám názvů:

- městská část Praha-Radotín byla přejmenována na Prahu 16;
- městská část Praha-Řepy byla přejmenována na Prahu 17;
- městská část Praha-Letňany byla přejmenována na Prahu 18;
- městská část Praha-Kbely byla přejmenována na Prahu 19;
- městská část Praha-Horní Počernice byla přejmenována na Prahu 20;
- městská část Praha-Újezd nad Lesy byla přejmenována na Prahu 21;
- městská část Praha-Uhřetěves byla přejmenována na Prahu 22.

Vlastní místní jména pochopitelně dál zůstávají v platnosti, stejně jako jména katastrálních území.

Na mnoha místech města se v poslední době opět rozběhla bytová výstavba, ať již v podobě ucelených souborů rodinných domků, řadových domků či urbanistických komplexů vícepatrových domů (dříve bychom s klidem řekli malých sídlišť). Nová zástavba vyrostla během našeho seriálu například v Nebušicích (včetně Mezinárodní školy), v Nové Sibířce v Újezdu nad Lesy, Zelené údolí v Kunraticích, Harmonie ve Stodůlkách, Sluneční čtvrť v Uhřetěvesi, dále v Šeberově (v Hrnčích) a podobně. Pochopitelně nejméně jsme zdaleka všechny.

Změny se odehrály i v pražských komunikacích. Dokončeny byly například další úseky Pražského okruhu (Třebonice – Řepy,

sice například čakovický Globus či třebonický Shopping Park Praha nebo letňanské Tesco, ale během let se jich v Praze objevilo mnohem více – například Centrum Černý Most, Carrefour ve Stodůlkách, Europark ve Štěrboholích, Metropole ve Zličíně, či nejnovější Galerie Butovice v Jinonicích. V jejich okolí vznikají rozsáhlá parkoviště individuální dopravy, ale současně jsou buď v dostupnosti městské hromadné dopravy nebo jejich majitelé zajišťují přepravu zákazníků zdarma speciálními autobusovými linkami, aby ve velké konkurenci zajistili co nejlepší dostupnost. Takové autobusové linky sice nejsou městskou hromadnou dopravou v pravém slova smyslu, ale v našem seriálu by jistě měly své místo.

Kapitolu Zličín bychom dnes doplnili nejen o zmínku o novém obchodním centru Metropole, které významným způsobem zvýšilo význam zdejší stanice metra, ale neopomenuli bychom zcela jistě ani ukončení výroby tramvají ve zdejším bývalém závodě ČKD Dopravní systémy, který se nyní jmenuje Siemens Kolejová vozidla a má se orientovat na výstavbu železničních vozů a zatím i vagonů pražského metra.

Nejnovější rozšíření sítě pražského metra jsme stačili zaregistrovat především v kapitole Kobylisy, ale změny vazeb autobusové dopravy na metro „postihly“ i jiné, poměrně vzdálené obce severní oblasti Prahy, o kterých jsme psali dříve – například Březiněves.

Především ve starších kapitolách o obcích připojených ku Praze v roce 1974 bychom zaznamenali četné novinky v dopravní obsluze. Během osmi let se významným způsobem rozrostla síť příměstských autobusových linek v rámci tzv. Pražské integrované dopravy. Jestliže jsme například v Březiněvesi uváděli jedinou aktuálně provozovanou linku č. 258, dnes by k ní přibýly linky PID č. 345, 348, 349 a 368 (a zmínili bychom vazbu na stanici metra Ládví). Četné linky PID přibýly i v Kolovratech, Uhřetěvesi a na mnoha dalších místech. Ve Stodůlkách bychom jistě neopomenuli „přestěhování“ mnoha autobusových linek na obratiště Sídlíště Stodůlky a zvýšení přestupního významu stanice metra Luka. Zavedení tramvajové dopravy na sídlíště Barrandov v roce 2003 se zdaleka netýká jen Hlubočep, u kterých jsme o ní, jako o horké novince, psali. Dnes má na tuto trať návaznost i noční doprava z okolních částí Prahy, především Slivence, Lochkovka a Radotína, v podobě linek 514 a 601.

A tak bychom mohli dál pokračovat ve výčtu doplňků vyvolaných nikdy nekončícím rozvojem našeho hlavního města.

Tak jako pražská městská doprava ve svých počátcích od poslední čtvrtiny 19. století pomáhala fakticky stmelovat tehdejší pražskou aglomeraci, tak i dnes systém Pražské integrované dopravy začíná spojovat víc a víc další obce dnešního pražského okolí. Jedná se o místa, která jsou stejně zajímavá jako ta, o nichž jsme v seriálu psali. To je také důvod, proč se s „pražským dopravním zeměpisem“ vlastně neloučíme úplně. Jestliže na počátku seriálu v říjnu 1996 stála myšlenka přiblížit místa, kam jezdí tramvaje a autobusy (a samozřejmě metro) našeho Dopravního podniku, pak náš záměr platí. Jezdíme přece i za hranice Prahy. Jak se nový připravovaný seriál bude přesně jmenovat, to zatím ještě nevíme. Celý záměr se teprve připravuje. Přeji bychom si, aby si získal své příznivce, podobně jako dosavadní Pražský dopravní zeměpis.

-pf-, -fp-

Dovětek: Čtenáři, kteří si zakoupili knižní vydání Pražského dopravního zeměpisu, našli v jednotlivých svazcích i znaky a vlajky městských částí. I zde v průběhu let přibývaly nové symboly, některé jsme publikovali jako dodatky v pozdějších svazcích. Právě v době, kdy vznikají tyto řádky, probíhá schvalovací proces znaku a vlajky Březiněvesi (pro Prahu 8 byly symboly schváleny v únoru, pro Benice v závěru loňského roku), a tak se i tato doplňková témata Pražského dopravního zeměpisu uzavírá shodou okolností současně s naším seriálem. Symboly samosprávy nyní bude mít všech 57 městských částí hlavního města Prahy. (Jen městská část Praha-Suchbátka má pouze znak a jako jediná nemá vlajku. Z neznámých důvodů o ni nemá zájem.)

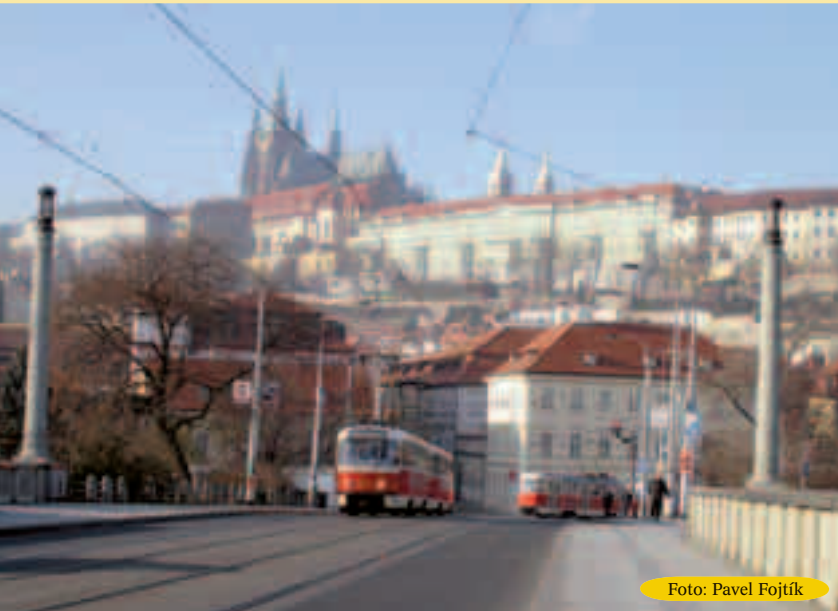


Foto: Pavel Fojtík

Získali jsme také četné ohlasy a připomínky. V několika případech jsme se za pomoci čtenářů, kteří v příslušných částech města žijí, dověděli některé neznámé údaje, o které jsme později mohli doplnit knižní vydání. Všem, kteří na náš seriál reagovali, upřímně děkujeme. Současně se omlouváme těm čtenářům, kteří v seriálu nenašli všechny údaje, které by rádi znali.

Od vydání prvního knižního svazku v roce 1999, který pojednával o obcích připojených ku Praze v roce 1974, až do dnešních dnů, se pochopitelně odehrálo v historii města mnoho událostí, které bychom ve své době pochopitelně v našem seriálu zaznamenali. Dokonce se již změnila některá data ve svazku 3, který vyšel v roce 2004 (nemáme na mysli jen běžné změny v linkovém vedení). Uvedme si stručně alespoň některé.

Uskutečnilo se několik změn území městských částí. Z nich připomeňme alespoň některé. Například od 1. února 2000 byla k městské části Praha-Dužec připojena část katastrálního území Dolní Měcholupy. Podobně byla k městské části Praha-Křeslice připojena část katastrálního území Pitkovic z městské části Praha-Uhřetěves. Zatím se jedná o neobydlená území. Nejvýznamnější územní změna se stala s platností od 1. ledna 2005, kdy byla z městské části Praha-Suchbátka oddělena část k. ú. Sedlec (tzv. Dolní Sedlec), a připojena opět k městské části Praha 6. (Celé k. ú. Sedlec bylo připojeno k Suchbátce teprve v roce 1990. Změnu hranic schválilo Zastupitelstvo hlavního města Prahy 25. listopadu 2004.)

V záhlaví jednotlivých kapitol knižního vydání

Karlovarská v roce 2000 a Řepy – Dlouhá míle v roce 2001), o kterých bychom psali v kapitolách Zličín, Řepy a Ruzyně. V Letňanech, kde nabyl na větším významu Pražský veletržní areál, došlo při výstavbě mimoúrovňové křižovatky k přerušení ulice Beranových v její dolní části a z bývalé kolonie U Proseka (zastávka Na Hranici) nyní docházejí obyvatelé na novou zastávku Výstaviště Letňany. Přeložka sice na čas prodloužila trasu letňanských autobusových linek, ale v konečném důsledku je to dočasné opatření ve vazbě na budoucí stanici metra. Výstavbu metra IV. C2 Ládví – Letňany, jsme sice zmínili již v kapitole Prosek, je ale realitou i pro Letňany, protože 11. listopadu 2004 byla zahájena ražba tunelů tohoto úseku. Za několik let, až bude trať uvedena do provozu, dojde jistě k mnoha změnám v autobusové dopravě v severovýchodním sektoru Prahy.

V Malé Chuchli byla zahájena stavba důležité mimoúrovňové křižovatky, v Lahovicích byl v letech 2002 – 2004 postaven nový most přes Berounku, který nahradil mosty původní. V souvislosti s jejich polohou u Vltavy musíme i na této stránce připomenout povodeň v srpnu 2002. V některých kapitolách jsme na její důsledky sice pochopitelně už reagovali, ale katastrofa postihla i jiné části města, o kterých jsme psali dříve. Z takových případů napsala povodeň významnou kapitolu především v Lahovicích. Prakticky celá bývalá obec, včetně hlavní komunikace, Strakonické, byla pod vodou a všechny domy byly vážně poničeny a následkem je úbytek obyvatelstva.

Novým fenoménem hlavního města Prahy se staly hypermarkety a rozlehlá obchodní centra. Zmínili jsme



Začneme stejně jako mnohokrát v minulosti, správnou odpovědí na minulou otázku. „Tramvajová linka č. 18 je na křižovatce Špejchar. Směr jízdy je od Hradčanské na Spartu.“ Tolik strohá, ale vyčerpávající odpověď na únorový dotaz, který pro vás nebyl příliš tvrdým oříškem k rozlousknutí.

Do uzávěrky únorového kola soutěže jsme obdrželi 13 odpovědí, z nichž pouze jediná nebyla správná. Dva-

náct správných odpovědí postoupilo do slosování, které se uskutečnilo ve čtvrtek 17. března na jednání redakční rady. Tentokrát se štěstí přiklonilo na stranu Richarda Holečka, Stanislava Novotného a Jana Odvárky, kteří od nás obdrželi publikaci o vozovně Motol a knihu Stanislava Linerta Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy.

Všem soutěžícím děkujeme za odpovědi a výher-

cům srdečně blahopřejeme!

S dubnem pravidelně přichází jaro, a tak opouštíme svá obydlí a vyrážíme do přírody, ale věříme, že ještě najdete čas na rozluštění naší další hádanky. Ti, co s námi soutěží pravidelně, vědí, že na vaše odpovědi čekáme do posledního dubnového dne, tedy 30. dubna. Poslední dubnový den je letos sobota, a tak neváhejte a pošlete nám svůj názor včas. O co budeme hrát? Pokud vše dopadne podle předpokladů, měl by být vydán už čtvrtý svazek Pražského dopravního zeměpisu, přidáme publikace o vozovně Motol a knihy o metru a tramvajích z autorské dílny Pavla Fojtíka.

Věříme, že už víte, kde byla pořizena dubnová soutěžní fotografie, a tak neváhejte a pošlete nám svůj názor. Čekáme především na ty z vás, kteří se ostýchají, neboť soutěžních příležitostí už mnoho nebude. Korepondenční lístek, pohled nebo dopis označte výrazným heslem „Soutěž“ (stále na to někteří zapomínají) a zašlete ho na adresu: DP-KONTAKT, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9. K dispozici je i vnitropodniková pošta, kde stačí napsat na zásilku: DP-KONTAKT, 90 014, Sokolovská 217/42. Samozřejmě můžete hodit své odpovědi i do schránky v přízemí budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti, v sousedství vrátnice.

Mnozí ze čtenářů se ptali, co tentokrát budeme slavit. No přece, devět let trvání soutěže, vždyť už počtyřiapadesát se vás ptáme – poznáváte místo na fotografii? **-bda-**

NAPSALI O NÁS

MF Dnes (18. 3. 2005)

Tramvajáci nejsou lotři

S informacemi o řidičích tramvajů, kteří jezdí, jako kdyby tramvaj ukradli, jako by se roztrhl pytel. Po středeční nehodě si každý trochu kritiky přidá. Je pravda, že mnoho tramvajáků opravdu řídí vozy zběsile. Do křižovatek vjíždějí rychle s vírou, že jsou silnější – každý radši uhne, tedy až na výjimky. Ano, je to pravda. Každý se s tím asi někdy setkal. Ale je to podobné jako s taxikáři. Neházejme je všechny do jednoho pytle. Řidiči tramvajů prostě nejsou lotři. Jen někteří, ale ti si snad po této nehodě dají také pozor.

MF Dnes (15. 3. 2005)

V Praze se testuje nové metro z Plzně

V pražském metru se schyluje k nečekanému konkurenčnímu střetu. Zatímco v posledních pěti letech

ovládly trasu C mezi stanicemi Háje a Ládví soupravy vyrobené Siemensem, nyní se chystá do podzemí hlavního města i další domácí výrobce – Škoda Plzeň. Plzeňská společnost již v současné době testuje převratnou novinku, první vůz vlastní výroby, který je zárodkem nové soupravy, na zkušební trati u kačerovského depa. Mluví Škodovky Karel Samec potvrdil, že i tento tuzemský výrobce hodlá hlavnímu městu nabídnout soupravy metra. „My chceme naše vlaky především vyvážit. Ovšem proto, aby firma uspěla v zahraničí, musí se prosadit i na domácím trhu, takže v Praze do toho určitě také půjdeme.“ To, že by Škoda mohla v budoucnu dodávat soupravy metra do hlavního města, připustil i pražský radní pro dopravu Radovan Šteiner. „Počítáme s tím, že za dva roky bychom mohli vypsát výběrové řízení pro další nové soupravy metra pro Prahu, a tam by se mohla Škoda rovněž přihlásit. A jestli uspěje, to bude záležet především na ní,“ objasnil Šteiner.

MF Dnes (14. 3. 2005)

Do Stromovky raději pěšky

U výstaviště na začátku Stromovky je tramvajová smyčka. Nevím, jak je z hlediska logistiky tramvajové dopravy v těchto místech nutná. Byla využívána k odstavování tramvajů z provozu při poruchách, ale z hlediska dopravy cestujících nemá žádný smysl: vždyť je tramvajová zastávka v obou směrech pár metrů odtud. Citlivější oko si všimne, že jaksi nepatří do sousedství planetária a stromů. Pan radní Lieberman však přichází s nápadem, aby tramvaje jezdily až do samého středu parku, a říká tomu nápadu „nádherný“. Pánové, kteří máte takové návrhy, vám se zdá, že není v Praze tramvaj dost, a že jsme si dost nezajezdili? Vám se líbí podobné oškřivosti, které zavedli například ve Vídni? Proto souhlasím s radním Šteinerem, který má jiný názor. Tedy, že do Stromovky se chodí se psem nebo bez, běhat i jezdit na kole a této fyzické námahy a zároveň i ticha nás zřejmě chce pan Lieberman ušetřit.

Vybral ing. Jan Urban

VODOROVNĚ: A. Halda; plemeno psa; roční období; asijský savec; mzda. – **B. I. díl tajenky;** bojový sport. – **C.** Snad; příjemně; slovní pomoc; parková květina; usušená tráva; smysl. – **D.** Chlapci; končetina; bezhrbý velbloud; skalní proud; chaos. – **E.** Žací nástroj; hudební značka; planeta; stolní hra; těžký kovový prvek. – **F.** Pramáci; mlhovitý výpar; nerostná surovina; heslo; bývalá italská měna; značka křemíku. – **G.** SPZ Topoľčan; 1 000 kg; chvat v zápase; defekt; dílenský stůl; jednání. – **H.** Mauglího druh; trhačí nálož; potřeba kovboje; povrch kmene; celebeský buvol. – **I.** Střelná zbraň; zbraň Indiánů; pečečkový podnik; plavidla; tělesná cvičení. – **J.** Jeden (anglicky); pomoc (nářečně); bodavý hmyz; bicykly; název aviváže; kůň (básnický). – **K.** Dámský plášť; **2. díl tajenky.** – **L.** Hovězí dobytek; štíhlá palma; spojovací zákop; lihovina z rýže; způsob barvení textilu.

SVISLE: I. Mrtvice (obecně); mořský losos; potáč. – **2.** Zvuk trubky; část věty; turecký palác. – **3.** Číslovka; zámořská velmoc; mládě skotu; iniciály herce Oliviera. – **4.** Náčrt; prodejní stůl; pysk. – **5.** Africký stát; chůva (dětský); řecké písmeno. – **6.** Části vozů; Ibsenovo drama; hnací stroj. – **7.** SPZ Pelhřimova; setnina; řezací nástroj; citoslovce podivu. – **8.** Úsilí; úder; pytel. – **9.** Bedra; velké bolesti; dámský klobouk. – **10.** Domácky Ilona; český malíř; chutná ryba. – **11.** Značka miliampéru; trutnovský podnik; koupací nádoba; německý souhlas. – **12.** Anglický astronom; hmota; mys. – **13.** Italská dáma; vymřelý pták; jméno papouška. – **14.** Druh pepře; léčivá bylina; lehce stavěné přístřeší. – **15.** Moje; japonský zápas; část budovy; Evropan (slovensky). – **16.** Ázerbájdžánská řeka; druh papouška; značka lepenky. – **17.** Zolův román; zavíně-

ní; mrštný pohyb. – **18.** Předložka; Twainovo jméno; Indiáni. – **19.** Popěvek; hodnota; souhlas; říční korýš. – **20.** Husarský kabát; téměr; značka statampéru. – **21.** Krokova dcera; ženské jméno; roztírat.

Pomůcka: Adams, Akera.

PaedDr. Josef Šach

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 3/2005: Milovat a být milován, to je nesmírné štěstí.

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



Otevřeno!!!

tí. Vždyť spousta našich i zahraničních návštěvníků se do muzea vrací – alespoň podle zápisů v návštěvnických knihách.

A abychom vám to ještě uleh-

čili, do střešovické vozovny se můžete svézt historickou tramvají č. 91, která také vyjela do pražských ulic právě o Velikonocích. Projíždí historickým centrem a zaveze vás až k muzeu. A ještě něco, zaměstnanci DP – nemusíte si na kole štěstí vytočit 100 % a máte to zadarmo (rodinní příslušníci mají zadarmo i vstup do muzea)!

Text a foto: Marie Jílková



Už jsme opět otevřeli brány našeho podnikového muzea a těšíme se na vás. Jako každoročně spolu s Velikonocemi přichází i sezona v Muzeu městské hromadné dopravy a místo barevných vajíček jsme vám nadělili některé novinky, které jsme pro vás připravili v expozici. Některé z nich jsou jen drobnosti, jako například plachetky, vnitřní roletky, záclony a závěsy, ale koňce, i motorovým vozům a vlečňákům z počátku minulého století to výrazně prospělo a přiblížily se tím k původnímu vzhledu. Větší je ovšem vitrina, ve které firma Apex představí různá elektronická zařízení pro Dopravní podnik, včetně speciálních zařízení pro nevidomé. A ještě větší je tramvaj č. 728, vamberák, který bude představen při zahájení letošní sezóny. Je to poslední kolejové vozidlo, které bylo dokončeno pro naše muzeum, teď přicházejí na řadu autobusy. Ale stejně si myslím, že i starší exponáty stojí za to, abyste si je znovu prohlédli. Vsadím se, že pokaždé najdete něco, co jste minule přehlédli a co stojí za povšimnu-



Už to bude rok, co byl v Dopravním podniku zahájen Transformační projekt. Mnozí si toho možná ani nevšimli, jak o tom svědčí jejich reakce v anketách, které se mi dostanou do ruky. Vždy jsem z takového přístupu překvapen a říkám si, co děláme špatně. Pokusil jsem se nad tím zamyslet, ale možná jdou mé myšlenkové toky špatným směrem. To můžete posoudit sami...

Základní komunikační poučka praví, že abychom mohli dobře komunikovat, musíme nejen dobře formulovat své názory, ale také musíme umět naslouchat druhé straně. A v tomto bodě vidím v Dopravním podniku, možná i v celé české společnosti velký problém. Názory zformulovat ještě dokážeme, zvláště pokud se týká bryskních a rychlých odsouzení, ale poslechnout si názor druhé strany a ještě se nad ním zamyslet a přemýšlet o něm, to už bývá problém.

Říká se, že každá mince má dvě strany, a s lidskými názory je to podobné. Co člověk o názor, a tak i když nám to připadá divně či nepochopitelné, opravdu se na jeden problém může i dobrý přítel koukat naprosto jinak. Neodsuzujme ho, vyslechněme ho a zamysleme se, co ho vede k formulování předneseného stanoviska.

KOMUNIKACE VLASTNÍMA OČIMA

Ani mě osobně se podobný přístup vždy stoprocentně nedaří, ale říkám si, že kdo chce, učí se celý život, a tak se snažím zlepšovat. Výsledky se někdy dostávají, jindy nikoliv...

Ale říkám si, že, kdybychom takto postupovali všichni, přece jen by se mnoho nedorozumění a překážek lehčeji překonávalo. Já jsem se o tom už několikrát přesvědčil. Nezkusíte to také?

Druhým problémem přeměny podniku je zájem. Život okolo nás nabízí mnoho zajímavých a atraktivních událostí, a tak záleží jen na nás samých, zda nás ta či ona akce zláká na svoji stranu. Někoho nezajímá fotbal, a tak nějaká korupční aféra jde zcela mimo něj. Komu je hostejný sport jako celek, toho ani olympijské hry nevzruší, pokud vás nezajímá hudba, zcela jistě teď nesháníte lístky na letošní ročník Pražského jara.

Je to normální, vybíráme si akce, které nás zajímají a ke kterým jsme si vytvořili nějaký vztah. V podniku jsem se s podobným přístupem setkal i u Transformačního projektu. A možná velice naivně se ptám, proč?

Fotbal ani hudba či divadlo se nás bytostně nedotýkají, ale přeměna podniku, ve kterém pracuji kratší či delší dobu, se zřejmě dotkne i mě. Možná přímo, budu pracovat ve sdruženém útvaru, můj útvar se změní, budu mít jiného vedoucího, nebo nepřímo, bude více peněz na výplatu, bude stejné postavení naší firmy na trhu, jako je dosud nebo se změní?

To jsou podle mého běžné otázky obyčejného zaměstnance a na ty se snažíme odpovídat. Někdy už dokážeme odpovídat konkrétně, jindy zatím jen neurčitě, všechno záleží na tom, jak změna toho konkrétního pracoviště, jednotky či úseku probíhá. Musíme vědět, co už je dáno a co se ještě může změnit.

Ale přece se objevují zprávy, že jsou lidé, kteří nemají žádné informace. Zde položím poněkud kacířskou otázku. Zajímají se ti neinformovaní vůbec o dění v podniku, kde pracují?

Nechť si každý odpoví sám.

Příjemný a klidný příchod jara.

-bda-

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V dubnu 2005 oslavují 60. narozeniny:

Miloš Hanka – PA, garáž Kačerov (37),
Antonín Hronek – PA, garáž Řepy (10),
Jan Kaše – Ř, provoz. Nákladní vozidla (10),
Vladimír Klíma – PA, garáž Řepy (37),
Josef Konárek – SvT, odbor techn. provozní (42),
Lubomír Mouka – PA, garáž Klíčov (35),
Libuše Novotná – M, dopravní úsek (31),
Evžen Pašek – PT, provozovna Žižkov (14),
Alexander Perkacz – D, odb. přepravní kontroly (11),
Miroslav Rokyta – PT, odbor řízení provozu (40),
František Schneider – M, sl. elektrotechnická (16),
Zdeněk Strolený – DC, prov. trakční vedení (12),
Jiří Šimek – PT, odbor řízení provozu (13),
Jiří Šmelc – DC, prov. vrchní stavba (10),
Jaroslav Štulík – M, služba technolog. zařízení (27).

V dubnu 2005 oslavují 50. narozeniny:

Pavel Černý – SvA, garáž Vršovice (31),
Zdeněk Hradil – PA, garáž Řepy (19),
Marie Chuchlová – M, právní odbor (24),
Vladimír Kincl – M, služba staveb a tratí (26),
Bohumil Kopřiva – D, odb. přepravní kontroly (12),
Jiří Křehnáč – PA, garáž Řepy (28),
Petr Moravec – M, technický úsek (28),
Lubomír Pícha – PA, garáž Klíčov (11),
Jiří Skála – M, dopravní úsek (20),
Bohumil Šašek – DC, prov. trakční vedení (10),
Oldřich Šňour – SvT, prov. stroj.-stav. činnosti (26).
Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtějí být zveřejněni) srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešli:

Josef Buchta – PA, garáž Kačerov (11),
Miroslav Dočkal – Ř, prov. Osobní vozidla (21),
Jan Churáň – PA, garáž Kačerov (15),
Pavel Kiršner – PA, garáž Klíčov (32),
Pavel Klika – M, dopravní úsek (30),
Alena Mecnerová – Ř, odb. rozvoje a s. aplikací (40),
František Mol – SvT, provozovna Pankrác (44),
Jarmila Plecítá – ET, odbor ekon. informací (12),
Vladimír Stejskal – Ř, prov. Nákladní vozidla (37),
Pavel Šafařík – SvT, provozovna Vokovice (10),
Petr Táborský – Ř, prov. Nákladní vozidla (35),
František Vycpálek – D, odb. řízení a kont. prov. (41),
Josef Zafko – Ř, prov. Nákladní vozidla (18).

Do invalidního důchodu odešli:

Antonín Huněk – PA, garáž Klíčov (32),
Josef Malíč – PA, garáž Klíčov (10)
Upřímně děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.