

DP KONT@KT



Den s dopravním dozorem
(08)

Nová tramvaj 14T
(13)

O kolik se snížil negativní vliv
na životní prostředí?
(14)

Město bílých tygrů
(18)

Zmar a sebedůvěra

Petr Malík, šéfredaktor

Vážené kolegyně, milí kolegové,

tentokrát se s vámi podělím o několik postřehů, které jsem nasbíral v posledních dnech. Každý i zatvrzelý odpůrce sportu zaregistroval, že v únoru italský Turín hostil zimní olympijské hry. Na jednom z televizních kanálů jsme nepřetržitě mohli sledovat, jak si vedou Češi v souboji se světem ve sportovních disciplínách.



Foto © Petr Malík

Někdy jsme měli důvod k úsměvu, jindy naopak k pláči, ale tak už to v životě chodí, jednou jsi nahoře, jindy se brodíš blátem. Nechci psát o žádném konkrétním výsledku, ale jen mě zaujala skutečnost, že jeden z českých manažerů nahlásil špatného závodníka do disciplíny, ve které jsme měli šanci na medaili. Ač v individuálním sportu, jednalo se o soutěž družstev. Vybraná čtveřice dělala dlouhé týdny vše proto, aby se v den D prezentovala nejlepším možným způsobem, ale jednomu z nominovaných administrativní chyba nedovolila své umění předvést.

Určitě si dokážete představit ten nával zmaru a vzteku, který musí osobnost ovládnout, když se hodinu před startem dozvíte, že nespustíte a všechno vaše snažení bylo zbytečné. Zmíněného funkcionáře by dotyčný závodník asi nejraději fyzicky týral, když ho připravil o životní start. Mnozí by se ani nedivili, kdyby závodník okamžitě z areálu zmizel a na klání toho dne zapomněl. Nestalo se. Šel pomoci na trať svým kolegům a kamarádům v boji o medaili. V této souvislosti mě napadlo, že i v práci se mnohokrát dlouhodobě věnujeme určitým úkolům nebo projektům. Některé se realizují, jiné jsou těsně před dokončením odmítnuty či podstatně změněny, neboť jsou jiné vstupní či výstupní podmínky. Dokážeme se i my ve druhé variantě zachovat dokonale profesionálně? Naše představy se nenaplnily, ale pomůžeme i my kolegům všemi silami ke splnění úkolu, nebo začneme nerudně brblat?

Každý nechť si odpoví sám, ale každý jsme také profesionál a nám všem by mělo jít o co nejlepší reprezentaci Dopravního podniku...

Ještě jedna věc mě zaujala na olympiádě. Sebedůvěra. Pokud chcete pomýšlet na úspěch, nesmíte být nafoukaný, ale zdravé sebedůvědomí je podmínkou nutnou. Dopravní podnik poskytuje v evropském, ale i světovém měřítku kvalitní služby, ale jsme při jejich prezentaci vždy dostatečně sebedůvědomí? Vždyť se nemáme za co stydět, stačí se jen zeptat cizinců, kteří naše město navštěvují ve stále větší míře.

Stejně jako já sebedůvědomě věřím, že se nám podařilo dát dohromady kvalitní březnové číslo DP-KONT@KTu. Inspirace tentokrát přiletěla ze Švýcarska, země asi s nejrozvinutější veřejnou dopravou na starém kontinentě, ale také v reportáži z Liberce. Opět se věnujeme preferenci městské hromadné dopravy, novým i rekonstruovaným tramvajím a představujeme dopravní dozor. Zajímavé je také sledovat, jak se rodí další stanice pražského metra, ať již v Hostivaři nebo na Proseku.

Příjemné zprávy při březnovém čtení nejen DP-KONT@KTu.

Titulní strana: Garáž Kačerov. Foto © Daniel Sitenský

DP-KONT@KT

List pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti | Sídlo redakce: Praha 2, Na Bojišti 5, č. dveří 531, telefon: 296 192 025, e-mail: malikp@dpp.cz
 Redakční rada: Ing. Zdeněk Došek (předseda), Ing. Jan Urban, Mgr. Milan Slezák, Naďa Chrastná, Ing. Alena Vaňková, Ing. Marie Lásková, Jan Pospíchal, Ing. Michal Brunner a Mgr. Pavel Fojtik | Šéfredaktor: Ing. Petr Malík | Redaktorka: Bc. Daniela Tůmová | Grafická úprava: MGA. Martin Procházka | Sazba: Hynek Pech
 Výroba: SOFIPRIN Praha | MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 | Uzávěrka tohoto čísla: 2. března 2006

Obsah

Metro

(4)

Aktuálně

(5)

Reportáž

(8)

Z podniku

(9)

Aktuálně

(11)

Tramvaje

(12)

Ekologie

(14)

Z podniku

(15)

Reportáž

(18)

Odjinud

(21)

Historie

(25)

Ptáte se...

(35)

Zajímavosti

(36)

Seriál

(37)

Než vystoupíte...

(39)



Výstavba metra trati IV. C 2

Ing. Pavel Krejčí,
Inženýring dopravních staveb a. s.

Foto: Metrostav a. s.

Výstavba dalšího úseku trati metra IV. C 2 navazující na stávající trať C za stanicí Ládví nadále pokračuje stanoveným tempem.



Stanice Letňany – nástupiště.

Nový úsek bude mít tři stanice – Střížkov, Prosek a Letňany. Stavba byla zahájena v létě 2004 a v současnosti jsou již ve všech hloubených traťových úsecích, tj. krátká část za stanicí Ládví a celý úsek vedoucí sídlištěm Prosek, dokončeny železobetonové konstrukce a provádějí se zásypy.

Dokončeny jsou také všechny ražby. Nyní se v ražených úsecích provádí izolace a betonáž definitivního ostění jak dvoukolejných tunelů, tak krátký

Stanice metra Depo Hostivař

Ing. Josef Vondruška,
Inženýring dopravních staveb, a. s.

V návaznosti na článek o výstavbě stanice metra Depo Hostivař uveřejněný v čísle 9 loňského roku zopakujeme, že stanice byla vyprojektována jako vestavba do stávající haly číslo 1 halového komplexu depa Hostivař.

Proto bylo nejprve nutno demontovat stará technologická zařízení a následně vybourat zdivo a podlahy až na základový beton.

Po provedení těchto demoličních prací bylo teprve možné přistoupit k výstavbě železobetonových konstrukcí traťových tunelů a veřejné části stanice. Současně probíhala úprava střechy haly, která bude tvořit též střechu stanice.

Paralelně s touto činností zahájil dodavatel Skanska DS, a. s. zemní práce pro vybudování přístupových cest ke stanici, autobusového terminálu a parkoviště P+R pro osobní automobily.

Aktuální stav výstavby z poloviny února 2006 je takový, že jsou dokončeny veškeré železobetonové konstrukce, střecha, betonáž kolejového svršku a položení kolejnic včetně přívodní. Provádějí se práce PSV, ZTI, elektroinstalace osvětlení. Byly zahájeny práce na všech technologických zařízeních. Na terminálu autobusového nádraží pro MHD a parkovišti P+R probíhají hrubé terénní úpravy a zakládání pilotů pro stavební objekty. Před tím byly provedeny potřebné přeložky kabeláže a ZTI.

Celá akce, vyjma prázdninové výluky v roce 2004 při úpravě kolejí, probíhá za plného provozu depa a je oproti výstavbě klasické stanice na nové trase náročnější na připravení se zhotovitelů potřebám provozu a u provozovatele pak zejména v určité toleranci ke zhoršeným pracovním podmínkám.



Ražené tunely v úseku Prosek – Letňany.

úsek jednokolejných tunelů před stanicí Letňany.

V současné době tedy můžeme již projít celým úsekem od Ládví až do Letňan s výjimkou dvaceti metrů pod Proseckou ulicí. Tato část bude vyhloubena po převedení Prosecké ulice do protisměru v druhé polovině tohoto roku, po dokončení všech železobetonových konstrukcí stanice Prosek. I v dalších stanicích, tj. Střížkov a Letňany probíhá betonáž železobetonových konstrukcí vlastních stanic a vestibulů. V únoru 2006 byly zahájeny práce na kolejových betonech tak, aby mohla být v polovině roku zahájena montáž vlastního kolejového svršku.

Na konci tohoto roku budou zahájeny práce na technologii.



Stanice Depo Hostivař. Foto © Jiří Cudlín

Certifikace linky C metra

Karel Fiala, jednotka Provoz Metro

V lednovém čísle DP-Kont@ktu jsme krátce popsali stav příprav certifikace linky C metra. Zmínili jsme se i o probíhající kontrolním auditu. V současné době jsou jeho výsledky známy.

Jedním ze závěrů kontrolního auditu je požadavek více zapojit vlastní zaměstnance do dané problematiky a umožnit jim se v ní lépe orientovat. Některá opatření se již realizovala a některá se připravují. Systém managementu jakosti dle normy ISO 9001 je zaveden pro celou jednotku Provoz Metro. Certifikační proces se zatím z provozních a finančních důvodů uskuteční pouze na lince C. Aby existovala vhodná zpětná vazba v oblasti kvality služby, je průběžně vytvářen soubor dokumentů tzv. „Standardy kvality pro trať C“. Tyto standardy přispívají k celkovému zlepšení řízení jakosti.

Týmová práce

Zavádění systému kvality je týmová práce všech pracovníků metra, především provozních. Z tohoto důvodu proběhly určité miniaudity jak mezi řídicími pracovníky jednotky, tak i mezi provozními zaměstnanci s cílem seznámit je s praktickým průběhem certifikačního auditu. Důraz je kladen na sounáležitost provozních pracovníků se zaváděním systémem kvality. Pro informování těchto pracovníků jsou využívána i periodická poučování, kdy je část programu věnována právě osvětě kvality a strategickému plánu jednotky Provoz Metro – „Politika jakosti“. Tyto kroky vycházejí z výsledků kontrolního auditu z prosince loňského roku. Zpráva vyzdvihuje nutnost zapojení jednotlivých zaměstnanců jednotky Provoz Metro do systému managementu jakosti a zlepšit jejich orientaci v Příručce jakosti JPM.

Co je vlastně ISO

Norma ISO 9001 je technickou normou pro jakost a jako jiné technické normy se zabývá nejen výrobou, ale i službou. Činnost Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti je službou pro cestující. Získáním kvalifikačního certifikátu se zprůhlední, vymezí a bude průběžně sledována shoda hlavního předmětu podnikání Dopravního podniku s referenčním vzorkem – ČSN EN ISO 9001:2001. Tato aktivita proběhne nejprve na poli pilotního projektu linky C metra včetně prezentace vlastní činnosti. Velmi zjednodušeně řečeno to znamená, že linka C bude poskytovat své služby na standardní úrovni běžně srovnatelné s úrovní kvality ve světě. Tato certifikace jí umožní vstoupit do pres-

tižního klubu certifikovaných dopravních společností, a tím pádem s nimi může být měřena. Toto začlenění našeho podniku umožní mimo jiné podílet se na finančních příspěvcích z fondů EU, neboť je to jedna ze základních podmínek, jak je získat.

Proč jsou audity

Mottem každého auditu je: „Důvěřuj, ale prověřuj!“ Prověřování bylo již dávno zavedeno například u vojenských složek, které tuto činnost ani jako audit neoznačovaly. Proces byl velmi jednoduchý. Nadřízený vydal rozkaz ke splnění a podřízený oznámil, že byl splněn. Na základě dlouhodobých zkušeností se dobře vědělo, že ne vždy byl rozkaz splněn naprosto a beze zbytku. Vystala nutnost zapojit nezávislého kontrolora, tedy auditora, který by ověřil, zdali je rozkaz splněn tak, jak byl uložen. Základní princip auditu je kontrola vazeb mezi daným rozkazem a jeho splněním. Audit v žádném případě není hrozbou pro jednotlivé pracovníky, měl by být chápán spíše jako součást každodenní práce tak, aby se každý automaticky snažil vykonávat své pracovní činnosti v pořádku, tj. plnil uložené povinnosti v souladu s řídicími normami. Potom je vykonaný audit vlastně oceněním skvěle vykonané práce, převedeno na zákazníka, vykonané služby. Audit není prostá kontrola. Jde o prověření systému, o hledání případných neshod a také hledání nápravy. V každém případě se jedná o proces neustálého zlepšování. Zpracovaná data, výsledky měření z oblasti standardů kvality, jsou pro zaměstnance zatím dostupná na serveru: \\Zztmmf10\Spolecny\Smj-Jednotka provoz metro\Program kvality služby DP \Q vyhodnocovani JPM\ 2005.



AKTUÁLNĚ

Návštěvnost našich internetových stránek se zvyšuje

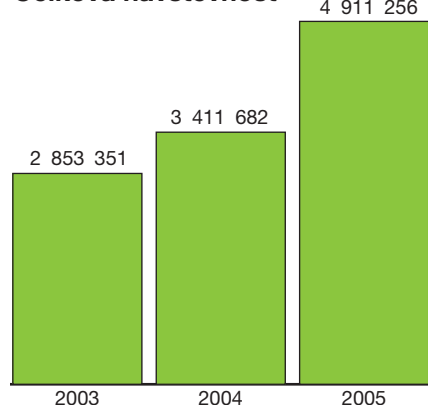
Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel

Internetové stránky Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti byly poprvé uvedeny do provozu 1. července 1997. Pojďme si zde stručně zrekapitulovat jejich vývoj, zastavit se u návštěvnosti těchto stránek a nastínit možné směry jejich další existence.

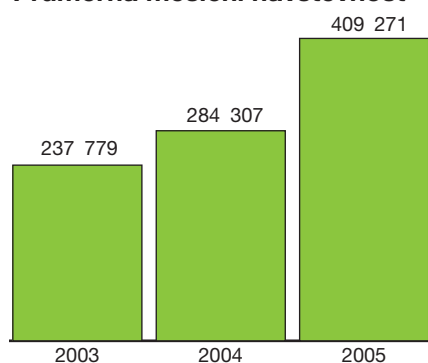
Nejprve tedy trochu „historických“ dat. V dubnu 1999 byly k české verzi doplněny i zjednodušené stručnější verze stránek v anglické a německé jazykové mutaci, v únoru 2000 byly naše webové stránky

doplněny programem pro vyhledávání spojení. Další změny se pak datují rokem 2003. Nejprve byla v dubnu představena nová grafická podoba stránek a v listopadu byl do nabídky začleněn nově též přístup na portál jízdních řádů. Pokud se v letošním roce podaří uvést do života možnost doplnění vyhledávače spojení o hledání přímo na mapovém podkladu, bude to jistě znamenat další kvalitativní posun vpřed. Pravděpodobně s rozšiřující se nabídkou

Celková návštěvnost



Průměrná měsíční návštěvnost



možných služeb (ale v neposlední řadě jistě i se vzrůstajícím stupněm počítačové vybavenosti domácností a rozvojem možností připojení k internetu) postupně narůstá i návštěvnost našich internetových stránek. Ta se začala programově sledovat od roku 1998, kdy celkový počet návštěvníků činil 65 000 za rok, což představovalo průměrně 5 417 přístupů za měsíc. Od roku 2003 se pro sledování počtu přístupů využívá komplexní statistická služba počítačové společnosti Navrcholu.cz, která zobrazuje údaje o návštěvnosti internetových stránek, ostatní dílčí statistiky a současně i žebříčky umístění jednotlivých stránek v předem daných sekcích.

A jaké jsou výsledky? Podle údajů vycházejících z měření návštěvnosti službou Navrcholu.cz činil v roce 2003 počet přístupů 2 853 351 a průměrný měsíční počet tak představoval 237 779 přístupů. V roce 2004 navštívilo internetové stránky celkem 3 411 682 uživatelů, průměrný měsíční počet návštěv činil 284 307. No a konečně za rok 2005 dosáhla celková návštěvnost 4 911 256 a průměrný měsíční

Návštěvnost internetových stránek Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti v letech 2003 – 2005

	ROK 2003	ROK 2004	ROK 2005
Celková návštěvnost za rok	2 853 351	3 411 682	4 911 256
Rozdíl oproti předchozímu roku (přístupy)	X	nárůst o 558 331	nárůst o 1 499 574
Průměrná návštěvnost za měsíc	237 779	284 307	409 271
Rozdíl oproti předchozímu roku (přístupy)	X	nárůst o 46 528	nárůst o 124 965
Rozdíl oproti předchozímu roku (v %)	X	nárůst o 19,57	nárůst o 43,95

počet přístupů byl 409 271, což představuje zhruba kolem deseti přístupů za minutu. Stoupající tendence návštěvnosti je z těchto údajů vcelku jasně patrná. Následující tabulka monitoruje vývoj návštěvnosti internetových stránek v letech 2003–2005, je zde možné zjistit i rozdíly v návštěvnosti v jednotlivých letech podle přístupů i v procentech.

Z 22 617 internetových stránek monitorované službou Navrcholu.cz se v absolutním žebříčku návštěvnosti umístily internetové stránky Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti v roce 2005 na 7. místě (1. Funny Games; 2. Slunečnice.cz; 3. Auto.cz; 4. ČHMÚ, Meteorologie a klimatologie; 5. Escort online; 6. TipCars.com). V sekci „Obchod, služby, informace, výroba“ zaujaly v roce 2005 třetí místo z celkového počtu 7 856 internetových stránek (1. Auto.cz; 2. TipCars.com) a v sekci „Doprava“ získaly za rok 2005 1. místo z 362 internetových stránek monitorovaných službou Navrcholu.cz.

Je vidět, že o naše internetové stránky je mezi uživateli více než slušný zájem. Právě proto je však třeba poskytovat aktuální a včasné informace, zajistit dostatečnou funkčnost stránek, dále je rozvíjet a zaměřit vývoj stránek především tak, aby jejich návštěvník našel vždy to, co potřebuje. Naším cílem pro nadcházející období je především upravit administraci stránek do té míry, abychom mohli většinu údajů na nich uváděných měnit, doplňovat, vkládat či odstraňovat od nás a ne většinu úprav zadávat spravující firmě, která je s určitou časovou prodlevou posléze provede. Ze zájmu, kterému se internetové stránky těší, je vidět, že internet je významným médiem a lze očekávat, že i do budoucna bude jeho význam stoupat.



Jednotky sboru dobrovolných hasičů

Ing. Michal Brunner, bezpečnostní úsek

V rámci jednotlivých autobusových garáží působí již řadu let jednotky sboru dobrovolných hasičů. Tyto hasičské jednotky jsou pro požární ochranu garáží velmi důležité, protože je zde velká kumulace hořlavých materiálů a kapalin.

Směrnici generálního ředitele č. 8/2005 bylo potvrzeno zřízení jednotek sboru dobrovolných hasičů (dále JSDH) v provozovnách

jednotky SVA Klíčov, Vršovice, Kačerov a Řepy. Přímým odborným řízením a odbornou přípravou jednotek byl nově pověřen Hasičský záchranný sbor Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Členy jsou vybraní zaměstnanci jednotlivých provozoven.



Foto © Bezpečnostní úsek

V říjnu uplynulého roku proběhl první velitelský den s veliteli jednotek a vedoucími pracovníky hasičského záchranného sboru na požární stanici v depu Kačerov, kde byly stanoveny priority do konce roku 2005, především zajištění odborné přípravy a prodloužení odborné způsobilosti pro výkon funkcí velitelů a strojníků jednotek sboru dobrovolných hasičů a dále plošné zmapování aktuálního stavu stanovišť, techniky, výstroje a výstroje.

Třídenní školení velitelů a strojníků jednotek proběhlo začátkem prosince na požární stanici v Hostivaři pod vedením lektorů Ústřední hasičské školy Bílé Poličany a bylo završeno úspěšným absolvováním závěrečných testů ze strany školených zaměstnanců. Vedoucí pracovníci hasičského záchranného sboru před koncem roku navštívili všechna výjezdová stanoviště jednotek a jednali s vedoucími provozoven jednotky SVA o vytvoření optimálních podmínek pro činnost dobrovolných hasičů v jednotlivých provozovnách.

Záslužná činnost

V lednu 2006 byl proveden převod mobilní požární techniky z jednotky SVA na odbor HZS a proběhl další velitelský den, na

kterém byli velitelé jednotek seznámeni s rámcovým plánem školení a výcviku na rok 2006 a s pokyny pro výkon strojní služby v jednotkách sborů dobrovolných hasičů. Dobrovolní hasiči mají před sebou v letošním roce dvě teoretická odborná zaměstnání, dvě prověřovací cvičení v areálech svých provozoven a dvě praktická zaměstnání mimo provozovny. Všechny akce budou organizovány Hasičským záchranným sborem Dopravního podniku a budou do nich zapojeny profesionální jednotky hasičského záchranného sboru Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Cílem je udržet a nadále zvyšovat

akceschopnost podnikových jednotek sboru dobrovolných hasičů, protože svým včasným zásahem při případném požáru v autobusových garážích mohou uchránit značné hodnoty.



Představenstvo projednalo

-red-

Členové představenstva na svých zasedáních kromě majetkoprávních záležitostí společnosti projednali následující materiály:

Návrh finančního plánu roku 2006. Představenstvo schválilo finanční plán pro rok 2006.

Účast DP na Salonu veřejné dopravy v Paříži. Členové představenstva odsouhlasili účast Dopravního podniku na Salonu veřejné dopravy v Paříži ve dnech 13. až 15. června 2006.

Návrh postupu odprodeje části akcií Pražské strojírny, a. s. Představenstvo odsouhlasilo záměr odprodeje minoritního podílu akcií Pražské strojírny, a. s., s tím, že musí

být zachován předmět činnosti zejména ve vztahu k Dopravnímu podniku. Na příští jednání představenstva bude předložen návrh dalšího postupu. Potenciální zájemci budou osloveni formou poptávkového řízení.

Rozbor nehodovosti. Představenstvo vzalo na vědomí rozbor nehodovosti za měsíce prosinec 2005 a leden 2006.



Osmý rok bodového systému

Ing. Josef Dalešický, jednotka Zásobování

V současné době je za námi již sedmý rok bodového systému přidělování oděvních stejnokrojů, který proběhl bez výraznějších problémů jak z hlediska zaměstnanců, tak i z hlediska odpovědných pracovníků celé akciové společnosti.

V roce 2005 bylo v oděvním skladu odebaveno v rámci bodového systému oděvních stejnokrojů 7 736 zaměstnanců, kteří si odebrali jednotlivé součástky ve finančním objemu 46 262 027,79 Kč.

V roce 2006 budeme pokračovat v systému vydávání oděvních součástek, ale již za účinnosti nové normy Směrnice GŘ č. 2/2006 – „Zásady používání stejnokroje DP“. V této normě jsou obsažena dosud nejvýraznější platná, ale i nová opatření.

Dosud platná opatření

Zaměstnanci, nastupující do funkce nebo profese s nárokem na stejnokroj, nejsou v prvních dvou kalendářních letech zahrnuti do vlastního bodového systému. Nový zaměstnanec po zkušební době či po úspěšném absolvování zkoušek, resp. kurzu dostane kompletní základní stanovené první vybavení stejnokrojových součástí a zároveň jej vedoucí příslušného útvaru zařadí do kategorie C. Na základě tohoto zařazení dostane ve druhém kalendářním roce trvání pracovního poměru, protože je vybaven kompletní základní výstrojí při nástupu do pracovního poměru, pouze ty oděvní součástky, jejichž vynášecí doba je nižší než 24 měsíců.

Nová opatření pro rok 2006

Mezi nová opatření patří rozdělení sortimentu na základní a doplňkový. Základní sortiment obdrží zaměstnanec při prvním vybavení s tím, že doplňkové vybavení může na základě svých přidělených bodů obdržet až ve třetím kalendářním roce, a to po přeřazení ze skupiny C do skupiny A nebo B. Do doplňkového sortimentu byly nově zařazeny peněženka a termoobal.

Ve třetím kalendářním roce trvání pracovního poměru je zaměstnanec zařazen do vlastního bodového systému (kategorie A nebo B), přičemž vychází základnou pro



Foto © Pavel Fojtík

stanovení počtu bodů bude počet odpracovaných hodin v druhém kalendářním roce trvání pracovního poměru.

Vzhledem k tomu, že některá tato opatření platí již pátý rok, provedli odpovědní pracovníci na počátku roku 2006 přeřazení příslušných zaměstnanců, jejichž pracovní poměr byl zahájen v roce 2004, z kategorie C do kategorie A nebo B, tzn. do vlastního bodového systému.

Omezující opatření

Nevyčerpaný objem bodů v příslušném kalendářním roce se do následujícího roku převádí v maximální výši 10 % objemu bodů z původní výše pro příslušný kalendářní rok. Tato výše může být upravena pouze na základě písemného potvrzení oděvního skladu z důvodu nezajištění požadované součástky ze strany zaměstnavatele

Oděvní součásti pro muže nelze vydávat ženám a naopak.

Maximální hranice pro odběr jednotlivých součástí v příslušném kalendářním roce je omezena na trojnásobek u součástí s vynášecí dobou nad 12 měsíců a desetinásobek u součástí s vynášecí dobou do 12 měsíců včetně.

U zaměstnanců, kteří mají sjednanou VPČ a nemají nárok na stejnokroj v HPP, je stanovena maximální výše převáděných bodů z roku 2005 do roku 2006 v rámci bodového systému stejnokrojů ve výši 2 225 bodů.

Pro rok 2006 byly na základě fondu pracovní doby a v závislosti na vynášecích dobách jednotlivých součástí stanoveny následující koeficienty. Pro skupinu A je to 4,06 bodu za odpracovanou hodinu, pro skupinu B 3,15 bodu za odpracovanou hodinu.

V současné době probíhá připomínkové řízení k připravované normě, která byla doposud registrována jako Pokyn OEŘ č. 11/2001. Tato nová norma vychází z nově vydané Směrnice GŘ č. 2/2006.

Každý pracovník má stanoven počet bodů, které může vyčerpat za následující stejnokrojové součástky:

STEJNOKROJOVÁ SOUČÁSTKA	POČET BODŮ
sukně	680
sako oblekové vč. loga	1 790
kalhoty oblekové letní	780
kalhoty oblekové zimní	860
plášť do deště	1 590
bunda PARKER vč. loga	2 225
bunda pasová vč. loga	1 985
kalhoty pracovní zimní	790
kalhoty pracovní letní	745
kalhoty pracovní krátké	580
košile krátký rukáv vč. loga	315
košile dlouhý rukáv vč. loga	325
vesta vč. loga	585
svetr vč. loga	635
vázanka	150
šála	90
čepice LETUŠKA	205
čepice BASEBALL	170
čepice DISPEČER	425
čepice zimní	300
polobotky	710
boty zimní	750
rukavice řidičské	160
sluneční brýle s UV filtrem	180
ponožky letní	35
ponožky zimní	44
opasek	270
šle	105
halenka dlouhý rukáv	280
halenka krátký rukáv	270
polokošile vč. loga	325
sandály	600
spona na kravatu	96
košile bílá krátký rukáv	315
košile bílá dlouhý rukáv	325
nástavec na brýle	135
šátek dámský	410
spona k šátku	55
ponožky punčochové dámské	15
podkolenky punčoch. dámské	20
kalhoty punčochové dámské	130
peněženka	270
termoobal	225

Závěrem bychom chtěli bodovému systému v jeho osmém roce působnosti popřát ještě méně potíží než v roce předcházejícím, a co nejvíce spokojených zaměstnanců při využívání v roce 2006.



Den s dopravním dozorem

Text a foto: Daniela Tůmová

Dopravní dozor byl reorganizován z bývalého útvaru šetření nehod. Je hlavním kontrolním útvarem provozu a má v tomto směru pravomoci vůči veškerým provozním pracovníkům Dopravního podniku.

Dopravní dozor je kontrolní útvar naší společnosti, který provádí objektivní a nezávislý dozor provozu včetně dozoru nad činností kontrolních, dispečerských i koordinačních složek, posuzování správnosti rozhodnutí, opatření a pokynů v oblasti dopravy a přepravy, a to především při řešení mimořádných provozních situací.

Řidiči jsou vizitka podniku

Činnost pracovníků dopravního dozoru je zaměřena na kontrolu dodržování obecně závazných i vnitropodnikových předpisů jednotlivých provozních pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti ve výkonné dopravní a technické službě. Nejedná se tedy jen o řidiče vozidel jednotlivých provozů, tzn. metra, tramvají, autobusů a lanové dráhy, ale rovněž pracovníků dispečerských složek, staničního personálu metra, technických pohotovostních složek a kontrolních složek jednotlivých jednotek. Dopravní dozor je také jediným kontrolním orgánem pracovníků přepravní kontroly a středisek dopravních informací. V rámci smlouvy uzavřené mezi společností ROPID a jednotlivými smluvními dopravci má navíc stejné kompetence vůči řidičům těchto smluvních společností jako vůči řidičům našeho Dopravního podniku. Další specifikací těchto pracovníků je, že mají na základě Pracovního řádu možnost provést orientační dechovou zkoušku na alkohol u kteréhokoliv pracovníka, nikoliv jen u provozních.

Jednou z hlavních aktivit však zůstává kontrola činnosti Dopravního podniku z pohledu cestujících. Do těchto kritérií je zahrnuta kontrola pracovníků, kteří jsou našim zákazníkům tzv. na očích, což znamená výkon služby řidičů jednotlivých provozů, staničního personálu, přepravní kontroly a informátorů, neboť právě oni svým přístupem k výkonu služby vytvářejí hlavní obrázek úrovně naší společnosti. Mezi tyto kontroly patří například technika jízdy, dodržování ústrojové kázně zaměstnanců, namátkové kontroly na alkohol, dodržování jízdních řádů a mnoho jiných aspektů přímo souvisejících se zachováním bezpečnosti a plynulosti provozu.

Většinou jde o napomenutí

Je třeba podotknout, že dopravní dozor není represivní útvar. Jeho úkolem je při-

padný problém zjistit a předat ho dál příslušným kompetentním osobám. Znamená to, že závěr šetření je v takovém případě předán přímému nadřízenému, který ho řeší. „Samozřejmě zde existuje zpětná vazba, takže našemu oddělení je následně po prošetření zaslána odpověď, jak byl celý přestupek či nedostatek řešen. My se můžeme proti rozhodnutí odvolat a nařídít prošetření nové, pokud s jeho výsledkem nesouhlasíme. Většinou necháváme ale rozhodnutí na přímých nadřízených, kteří znají své pracovníky nejlépe a vědí, jak každý případ optimálně a individuálně řešit.“ vysvětluje vedoucí oddělení Dopravního dozoru Miloš Trnka. Je pochopitelné, že u člověka, který se ještě nikdy neprovinil a koná svoji práci zodpovědně dlouhá léta, se ojedinělý přestupek vyřeší napomenutím, zatímco u chronického přestupkáře se bude stejná záležitost posuzovat mnohem příšněji. Většina drobných přestupků, které neohrožují bezpečnost a plynulost provozu se řeší se zaměstnanci domluvou přímo na místě, což

objekty kontroly, zda jsou naplánované několik dní dopředu nebo jsou namátkové, jestli se jedná o nějaké tipy, například od cestujících.

Jak nám objasnil vedoucí oddělení Dopravního dozoru Miloš Trnka, v průběhu dne se plní jak úkoly zadané přímými nadřízenými, tak běžná rutinní činnost vyplývající z dané aktuální provozní situace. Mezi hlavní činnosti patří také dozor při mimořádných událostech. „Naši pracovníci reagují zejména na události závažného charakteru, jako je přerušení provozu např. při poškození trolejí, vykojení, nehody se zraněním a podobně. Neprovádíme vlastní likvidaci, která je v kompetenci jednotlivých dispečerských složek příslušných jednotek, ale provádíme monitorování jejího průběhu, spolupracujeme s mimopodnikovými složkami, posuzujeme kapacitu nasazené náhradní dopravy, průběh informování cestujících a jiné související aspekty,“ upřesňuje Miloš Trnka.

Směnu dnes tvoří tři pracovníci, dva



Pracovník dopravního dozoru při kontrole funkčnosti prodejního automatu jízdenek.

má mnohdy vyšší efekt než vlastní finanční postih. Řidiči předpisy vesměs respektují, občas se však vyskytnou přestupky v podobě telefonování při řízení, kouření ve voze či nedodržení, resp. nadjetí jízdního řádu, které pouhou domluvou řešit nelze a pak přichází na řadu nepopulární Zpráva dopravního dozoru. „Máme také přímo ve vozidle své radary a tudíž můžeme vyhodnocovat i takové porušování pracovní kázně, jako je nedodržování nejvyšší povolené rychlosti,“ dodává vedoucí oddělení.

Přesný itinerář dne

Začíná obyčejný všední den, vedoucí denní směny dopravního dozoru přebírá informace od noční služby a rozděljuje činnost jednotlivých pracovníků ve směně. Zajímá nás, jak se pro určitý den vybírají

s námi vyjíždějí v pohotovostním vozidle KGX40 do terénu. Třetí pracovník má dopoledne na starosti kontrolu staničního personálu v provozu metra, technický stav pohyblivých schodů a celkového informačního systému. Odpoledne si bere ke své činnosti druhé pohotovostní vozidlo, vybavené radiolokačním zařízením pro měření rychlosti vozidel.

Naším cílem je nyní rozhraní Žižkova a Libně, kde posádka KGX40 kontroluje rozmístění dopravního značení a informačního servisu pro plánovanou tramvajovou výlukou Ohrada – Palmovka. Při plánovaných výlukách se dopravní dozor obecně zaměřuje na kontrolu rozmístění informačních prvků, jako jsou vývěsky na jednotlivých dotčených zastávkách, hlášení v metru a podobně, aby se cestujícím dostaly aktuální informace. „Prioritou je, že cestu-



Řidič je podroben dechové zkoušce na přítomnost alkoholu.

jícímu musí být patřičná informace předložena, nikoliv že ji musí hledat," podotýká jeden z členů posádky vozidla. Také je třeba prověřit průjezdnost trasy náhradní autobusové dopravy.

Automaty, alkohol a jízdní řád

Další kontrola je zaměřena na funkčnost prodejních automatů jízdenek, která spadá do plnění standardů kvality. Při provedení kontrolního nákupu jízdenek v těchto automatech se mimo jiné ověřuje, zda automat vydá jízdenku odpovídající hodnoty, vrátí správné mince a zkontroluje se vzhled celého automatu včetně příslušných informačních prvků. Pokud se zjistí závada, nahlásí se servisnímu středisku a 24 hodin po nahlášení se jede na opakovanou kontrolu. Pracovníci dopravního dozoru zkontrolují každý měsíc minimálně padesát těchto automatů.

Odpoledne přijíždíme na Florenc, kde dopravní dozor podrobuje zkoušce na alkohol řidiče autobusů. Zajímá nás, jak často se takové kontroly provádějí. „Povinné, tzv. plošné kontroly vyhlášené měsíčně, další plošná kontrola je vyhlášena každý měsíc vedoucím jednotky a denně se průběžně provádějí namátkové dechové zkoušky. V našem oddělení se soustřeďují veškeré statistické údaje těchto kontrol, jejichž výsledky souhrnně předkládáme dopravnímu, respektive generálnímu řediteli,“ říká Miloš Trnka. Následně přejíždíme na Jižní Město, kde se kontroluje dodržování jízdního řádu autobusů, a můžeme kvitovat, že všechny sledované spoje dodržely stanovenou toleranci. Samozřejmě zde hodně záleží na celkové průjezdnosti Prahou, například v dopravní špičce.

Žádné nedostatky

V podvečerních hodinách se vracíme zpět na centrální dispečink, kde pracovníci dopravního dozoru zpracovávají výsledky jednotlivých kontrol.

Během naší reportáže nebyly zjištěny žádné nedostatky. Je uspokojivé, že naši zaměstnanci si své práce váží, uvědomují si důležitost svých bezvadných výkonů a tak si jen do budoucna přejme, aby takových bezproblémových dní, jako byl ten dnešní, bylo co nejvíce.



Z PODNIKU

System managementu jakosti v ÚD BUS Hostivař

Jan Sládek, Ústřední dílny Bus

Od odštěpného závodu DP Autobusy přes Divizi Autobusy po Jednotku Správa vozidel Autobusy je provozovna Ústřední dílny BUS pokračovatelkou Dopravně opravárenské základny v Hostivaři.

Ve společenství certifikovaných firem v oblasti systému managementu jakosti podle mezinárodní normy ISO 9002 a později ISO 9001 je takto činná od roku 1999. Od první certifikace již sedmkrát pracovníci certifikované části provozovny obhajovali plnění požadavků normy a v roce 2005 potřeptí certifikát jakosti. Vydaný certifikát z rukou akreditované společnosti dokládá, že systém jakosti společnosti byl certifikačním auditem shledán shodným s požadavky normy pro systémy jakosti, je platný pro činnosti uvedené na certifikátu a platí tři roky od data vydání. V těchto třech letech platnosti certifikátu je ze strany certifikační společnosti uplatňován povinný dozor nad certifikovanou společností a jedenkrát ročně je proveden dozorový audit, aby bylo ověřeno, zda zavedený systém jakosti je ve společnosti udržován na potřebné úrovni a oprávnění k držení certifikátu trvá. Certifikační společnosti mimo standardní audit systému managementu jakosti v rámci přidáné hodnoty auditu také zjišťují a po-

skytují informace o neplnění zákonných požadavků mimo vlastní systém jakosti. Je to obecný trend u všech uznávaných certifikačních společností a pramení z obecnějšího posuzování certifikovaných společností, kdy partneři a veřejnost očekávají, že držitelé certifikátu jakosti budou perfektní po všech stránkách a budou splňovat nejen požadavky zákazníků, ale i požadavky ostatních zainteresovaných stran, jako jsou vlastní zaměstnanci, státní orgány a orgány samosprávy, požadavky všech příslušných norem a zákonů.

Komplexnější posuzování společností v souvislosti s certifikací systému jakosti, posuzování kultury společnosti, posuzování vnímání certifikované společnosti partnery a okolím je vyvoláno vývojem celé společnosti a také stížnostmi adresovanými certifikačním společností, nebo akreditačním institutu. V současnosti je do systému managementu jakosti podle mezinárodní normy EN ISO 9001:2000 v plném rozsahu zapojeno středisko oprav agregátů a významný podíl zapojení existuje ve střediscích provozní podpory, technické kontroly, technické přípravy výroby, příjmu oprav a vedení provozovny.

Obhajování certifikátu

Certifikační audit byl proveden 7. listopadu 2005, téměř na den přesně před uplynutím platnosti dřívějšího certifikátu jakosti dle normy ISO 9001:2000.

Obhajování plnění požadavků normy není jednoduchá záležitost, i když zkušení pracovníci certifikovaných útvarů znají požadavky normy i důležitost svého postavení v systému jakosti velmi dobře, znají vzájemné vazby v systému a mají cenné zkušenosti v jednání s třetí stranou, resp. auditory certifikační společnosti.

Recertifikačnímu auditu předcházela každodenní rutinní práce v průběhu celého roku a důkladná příprava. Jednalo se o interní audit, opakované posuzování vlivu změn provedených v organizaci podle transformačního projektu na systém jakosti, reakce na změny provedené v organizaci podle transformačního projektu v řízení činností nezbytných pro udržení procesů výroby a systému jakosti stejně jako reakce na změny provedené v organizaci podle transformačního projektu v systémové dokumentaci. V roce 2005 bylo nezbytné dokumentaci systému jakosti úplně přepracovat. Dále se jednalo o náhradní činnosti, které přestaly být zajišťovány po delimitaci některých útvarů, provedení všech povinných úkonů a soustředění potřebných dokumentů a záznamů pro přezkoumání systému managementu a vlastní přezkoumání systému managementu, jednání s certifikační společností o termínu a zajištění recertifikačního systému managementu jakosti.

Každý ze zde uvedených příkladů skrývá systematickou činnost pracovníků v sys-



tému jakosti, který byl integrován do běžné denní rutiny, byl přijat jako součást normálního života a práce.

Výsledek certifikačního auditu je hřejivý. Závěrem auditu bylo konstatováno, že systém managementu jakosti v jednotce Správa vozidel Autobusy v provozovně Ústřední dílny BUS je udržován a je způsobilý pro vydání certifikátu.

Výsledek auditu

Auditory byla formulována jedna neshoda, jejíž příčina pramení v provedených změnách při realizaci transformačního procesu a bude řešena v tříměsíčním termínu.

Pozorování je silně orientováno do oblasti bezpečnosti práce a příčiny jsou bezodkladně odstraňovány. Pozoruhodné úsilí je vyjádřením uznání certifikační společnosti k manuálu kvality.

Rozšíření systému jakosti do celé organizace nebylo realizováno, ale rozhodně není možno mluvit o stagnaci systému jakosti v Ústředních dílnách BUS v Hostivaři. Byl začleněn do běžné praxe, funguje a rozvíjí se.

V roce 2005 v rámci opatření z analýzy neshodné výroby a vyjádření spokojenosti zákazníků stejně jako ve snaze o zlepšení a zpřesnění procesů oprav byla ve spolupráci útvaru technické přípravy výroby se specializovanými dílnami zkonstruována, vyrobena a do provozu uvedena řada zkušebních zařízení a montážních přípravků vysoké technické hodnoty. Je to významný příspěvek ke zlepšení procesů oprav, kontroly, pro získání jistoty o funkcích výrobků za provozních nebo simulovaných provozních podmínek a také pro zvýšení bezpečnosti práce ve výškách.

Jako příklady přínosu lze uvést vyřešení dříve kapitálního problému reklamací ovladačů, resp. vzduchových válců dveří

autobusů v zimním období zavedením nové metody zkoušení, umožnění bezpečné práce při opravách a vytvoření možnosti zkoušení střešních válců v pracovní poloze, bezpečnou práci při demontáži a montáži střešních válců na střeších nízkopodlažních kloubových autobusů a prodloužení životnosti výměníků automatických převodovek jejich čištěním.



Systém managementu jakosti v STK

Jan Sládek, Ústřední dílny Bus

Stanice technické kontroly č. 31.03 byla zřízena a je udržována v prostorách opravárenské základny Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti v Hostivaři.

Byla zřízena zejména za účelem efektivního provádění technických prohlídek autobusů a užitkových vozidel pro jednotky Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti a také provádění technických prohlídek silničních motorových a přívěsných vozidel pro veřejnost. Ve společenství certifikovaných organizací v oblasti systému managementu jakosti podle mezinárodní normy ISO 9001 je STK č. 31.03 novým členem.

Proč byl systém zaveden

Důvod certifikace STK podle normy ISO 9001:2000 je dán jednoznačně zákonem č. 103/2004 z 11. února 2004. Je v něm mimo jiné stanovena podmínka pro vydání osvědčení k provozování stanice technické kontroly, která má vnitřní organizační struk-

туру a systém řízení jakosti pro provádění technických prohlídek ve stanici technické kontroly odsouhlasený certifikovanou právnickou osobou podle technické normy. Platnost tohoto ustanovení je do dvou let od účinnosti zákona.

S ohledem na přístup útvarů nadřízených Stanici technické kontroly k zavedení systému jakosti hrozilo reálné nebezpečí, že bez osobního přínosu odborných pracovníků útvaru kvality 130005 a STK-132002 nebude možno v daném termínu předložit krajskému úřadu doklady vyžadované pro provozování STK dle zákona a ta by ztratila oprávnění k provozování. Proto bylo po vzájemné dohodě využito nabídky manažera kvality a ve spolupráci s vedoucím STK byly 10. února 2005 zahájeny práce směřující k zavedení systému managementu jakosti. Byly popsány činnosti, odpovědnosti a termíny pro období od 10. února 2005 do února 2006 a vydán a oběma stranami schválen harmonogram, byl proveden vstupní audit stavu plnění požadavků normy ISO 9001:2000 v STK, zajištěn příslib finančního zajištění certifikačního auditu od technického úseku, stanoven rozsah povinné dokumentace systému jakosti v STK, byla zpracována celá dokumentace systému jakosti včetně nezbytných formulářů pro záznamy, provedeno nezbytné školení pracovníků STK pro systémy jakosti. Následoval interní audit v STK, bylo provedeno přezkoumání systému managementu v STK a projednána certifikace systému jakosti s akreditovanou certifikační společností v termínu 7. prosince 2005.

Zavedení systému managementu jakosti a příprava k certifikaci STK byla provedena s profesionálním přístupem za bezvadné spolupráce obou stran a díky osobním přínosům v předstihu proti plánu. Způsob zavádění systému jakosti v STK přinesl Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti značnou hodnotu díla. Pro dokreslení je nutno uvést, že obvyklé cenové náklady na zavedení systému jakosti a zpracování dokumentace systému externími dodavateli se pohybují v rozmezí sto až tři sta tisíc korun.

Výsledek certifikačního auditu

Dne 7. prosince 2005 s předstihem proti původnímu harmonogramu byl proveden úspěšný certifikační audit systému managementu jakosti dle normy EN ISO 9001:2000 certifikační společností, která od roku 1998 certifikuje systémy managementu jakosti zavedené v současných organizačních útvarech – jednotkách Správy vozidel Tramvaje, Správy vozidel Autobusy a Zásobování.

Systém jakosti byl vytvořen a certifikován podle požadavků normy EN ISO 9001:2000 a vztahuje se na provozování Stanice technické kontroly č. 31.03 na adrese U Vozovny 6, Praha 10.



Jarní výluky (nejen) v tramvajové dopravě

Ing. Jan Přivora, dopravní úsek

Tak jako každoročně nás i letos čekají různé stavební práce na tramvajových tratích nebo v uliční síti, které dočasně omezí či znemožní provoz městské hromadné dopravy. Od března do června 2006 postihne tramvajovou dopravu několik rozsáhlejších výluk.



Foto © Petr Malik

Výměna kolejového rozvětvení na Palackého mostě zastaví od 7. března do rána 14. března tramvajový provoz mezi Palackého náměstím a Andělem. Propustnost trasy přes křižovatku Újezd umožňuje odklonit tudy pouze linky č. 7, 10 a noční linku č. 54, linka č. 4 bude zrušena a v úseku Karlovo náměstí – Čechovo náměstí nahrazena odkloněnou linkou č. 14. Na Sídliště Barrandov pojedou celodenně linka č. 20, linka č. 13 bude v provozu i v odpolední špičce.

Od 14. března do zahájení provozu 15. dubna bude přerušena tramvajová doprava na Malé Straně. Důvodem výluky je výměna kolejové konstrukce na křižovatce Letenské ulice a Klárova a splítky v Letenské ulici. Při této výluce bude zrušena linka č. 12, v úseku Malostranská – Palmovka ji nahradí odkloněná linka č. 20 jedoucí z Divoké Šárky, v úseku Újezd – Sídliště Barrandov pojedou linka č. 23. Linky č. 18, 22 a 57 budou vedeny po Smetanově nábřeží a přes Čechův most, linka č. 13 bude nadále v provozu jak v ranní, tak i v odpolední přepravní špičce. V denním provozu bude zavedena náhradní autobusová doprava X23 Újezd – Malostranské náměstí.

Bez vážnějšího dopadu na provoz MHD se obejde výluka nábřeží Edvarda Beneše mezi Klárovem a Čechovým mostem způsobená pracemi na kabelové síti měřírny Klárov. Od 18. dubna do 12. května včetně pojedou linka č. 12 mezi Malostranskou a Strossmayerovým náměstím přes Letnou. Běžná údržba a revize vyloučí od 18. dubna do ranního výjezdu dne 29. dubna tramvajovou dopravu na trati Hlubočepy – Barrandov. Linky č. 12 a 54 budou zkráceny do Hlubočep, linky č. 14 a 20 k Smíchovskému nádraží, linka č. 13 nebude v provozu. Náhradní autobusová doprava X12 pojedou v úseku Smíchovské nádraží – Sídliště Barrandov, k nádraží Smíchov bude prodloužena linka č. 247. Lze jen litovat, že investor nedokázal pro tuto výluku využít volných dní o Velikonocích a zkrátit tak původní čtrnáctidenní termín o tři pracovní dny. Mohl tak snížit nejen negativní dopady výluky na cestující, ale i své náklady na provoz náhradní dopravy.

Nejdéle trvající tramvajovou výlukou zahajovanou v letošním roce je přerušení provozu na náměstí Republiky v souvislosti s přestavbou bývalých kasáren. Od 2. května do letošního listopadu bude náměstí Republiky uzavřeno pro veškerou dopravu, tramvajové i autobusové linky pojedou přes Hlávkův most s výjimkou linky č. 54, která posílí noční dopravu v úseku Lazarská – Národní divadlo – Staroměstská – Právnická fakulta – Čechův most. Je možné, že během této výluky bude zahájena i rekonstrukce Štefánikova mostu.

Od 13. května do 2. června včetně bude ve dvou etapách vyměněna část kolejové konstrukce na křižovatce Francouzské a Blanické ulice. Do 24. května nepojedou tramvaje mezi Tylovým náměstím a náměstím Míru, linky budou vedeny stejně jako při loňské výluce tohoto úseku – linka č. 4 Kotlářka – I. P. Pavlova – Zvonařka, linka č. 6 Laurová – Karlovo náměstí – Nádraží Braník, linka č. 10 Vozovna Kobylisy – Blanická – Kubánské náměstí, linka č. 16 Spojovací – Blanická – Čechovo náměstí, linky č. 22, 23, 57 a 59 v úseku I. P. Pavlova – Koh-i-noor přes zastávku Otakarova, linka č. 51 v úseku I. P. Pavlova – Blanická přes Otakarovu a Čechovo náměstí a náhradní linka č. 30 v trase Sídliště Řepy – Anděl – Karlovo náměstí – Zvonařka. Od 25. května bude vyloučen provoz v Korunní ulici, linka č. 10 pojedou od vozovny Kobylisy z Flory Vínohradskou třídou k Muzeu a na Zvonařku, linka č. 16 bude mezi Želivského a náměstím Míru odkloněna přes Strašnickou, Kubánské náměstí a Vršovické náměstí. Linka č. 51 pojedou v úseku Karlovo náměstí – Flora přes Albertov, Otakarovu, I. P. Pavlova a Muzeum. Shodně jako v první etapě pojedou linka č. 30, linky č. 4, 6, 22, 23, 57 a 59 se vrátí do pravidelných tras. Náhradní autobusová doprava X10 pojedou jen v první etapě mezi zastávkami Blanická a I. P. Pavlova.

Poslední tramvajová výluka v 1. pololetí 2006 je způsobena opravou trati v Zenklově ulici. Od 3. června do zahájení provozu 1. července nepojedou tramvaje mezi Palmovkou a zastávkou Ke Stírce, linky č. 10, 25 a 55 budou odkloněny Trojskou

ulicí, linka č. 15 bude ukončena jednosměrným objezdem Holešovic ve směru Vitavská – Dělnická – Ortenovo náměstí a linka č. 24 bude zkrácena na Palmovku. Mezi zastávkami Palmovka a Kobylisy bude zavedena náhradní autobusová doprava X10, do zastávky Ládví bude prodloužena linka č. 17.

Závěrem je nutno připomenout dvě dlouhodobé výluky autobusových linek. Od 31. ledna je kvůli rozsáhlé rekonstrukci uzavřeno Lysolajské údolí mezi zastávkami Břetislavka a Žákovská. Linky č. 160 a 355 objíždějí uzavřený úsek Kamýčkou a Sídlištní ulicí, linka č. 160 dále jede přes zastávku Lysolaje do zastávky Žákovská, kam zajíždějí i některé spoje linky č. 355. Výluka potrvá pravděpodobně až do konce letošního roku.

Od 14. března se přibližně na dobu šesti měsíců plánuje rekonstrukce Broumarské ulice v Praze-Kyjích v úseku od Lednické ulice k mostu přes Rokytku. Linka č. 110 bude ve směru z Dolních Počernic ze zastávky Kyjský hřbitov vedena Rožmberskou, Průmyslovou, Poděbradskou a Slévačskou ulicí do zastávky Žárská a dále v přepravních špičkách Kolbenovou ulicí do Nového Hloubětína a do zastávky Za Avii, v ostatních obdobích bude ukončena v zastávce Lehovec. Linka č. 181 pojedou mezi zastávkami Jiráskova čtvrť a Kbelská Broumarskou, Českobrodskou a Průmyslovou ulicí, nepojedou přes sídliště Lehovec a Hloubětín. Jako náhrada bude zavedena linka č. 721 Černý Most – Generála Janouška – Vajgarská – Sídliště Lehovec – Kbelská – Za horou – Jiráskova čtvrť – Spolská – Kbelská a zpět na Černý Most se všemi zastávkami na této trase. Noční linka č. 503 pojedou v trase Černý Most – Generála Janouška – Vajgarská – Hejtmanská – Lehovec – Kbelská – Za horou – Jiráskova čtvrť – Kyjský hřbitov a dále po pravidelné trase na sídliště Rohožník. Linka zastaví ve všech zastávkách vyjma zastávek Kbelská (v Průmyslové ulici), V chaloupkách a Českobrodská. Linka č. 701 pojedou ve směru od Černého Mostu ze zastávky Vajgarská přes Hejtmanskou na Lehovec, kde bude ukončena.



Prosím, jak vám mohu pomoci?

Text a foto: Daniela Tůmová

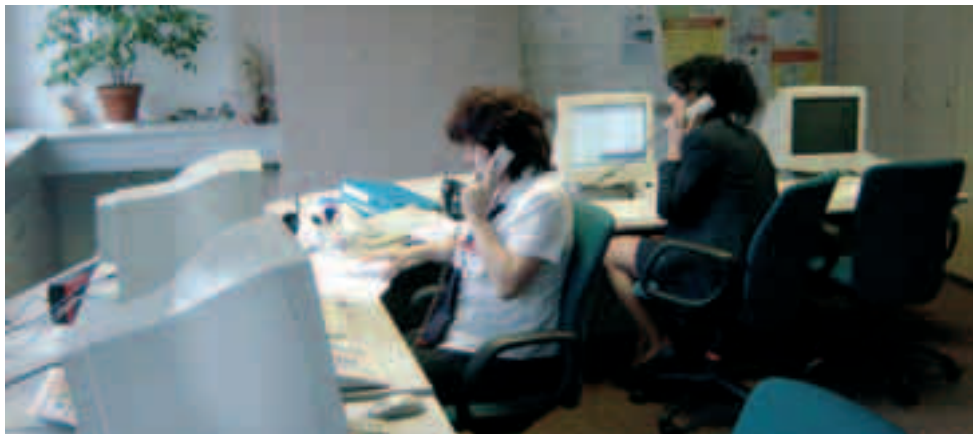
Ve střediscích dopravních informací se cestující ptají na nejlepší spojení do jejich cílové stanice, pracovníci středisek jim pomáhají s nejrůznějšími problémy v oblasti dopravy v našem hlavním městě, ale rovněž se spojením na příměstských linkách Pražské integrované dopravy. Práce telefonického střediska je navíc náročná tím, že kontakt s klientem není vizuální, a tak vyžaduje naprostou soustředěnost a okamžitou reakci, aby byl cestujícím v co nejvyšší možné míře a co nejrychleji nápomocen.

Telefonické středisko v budově centrálního dispečinku bylo zřízeno 13. srpna 2002, a to operativně jako reakce na mimořádný stav při povodních a sloužilo jako dočasná náhrada středisek uzavřených v souvislosti s povodní. Z původních dvou linek se v době kulminujícího zájmu veřejnosti, kdy bylo v provozu 24 hodin denně, rozrostlo až na dvacet telefonních linek. Bylo zřízeno jednotné telefonní číslo 296 19 18 17, kde na dotazy cestujících odpovídali pracovníci z uzavřených středisek dopravních informací, posílení o pracovníky přepravní kontroly. V kritické době bylo denně vyřízeno pět až šest tisíc telefonických dotazů.

Zájem byl obrovský

Široká veřejnost využívala v době povodní telefonické středisko v takové míře, že bylo rozhodnuto o jeho dalším využívání. U Pražanů, návštěvníků Prahy i turistů se setkala s velkým úspěchem. Zůstalo nadále v provozu a bylo přestěhováno z provizorních prostor do nových, s lepším vybavením a uspořádáním.

Dnešní středisko je na vysoké úrovni, je moderní, a jeho pracovníci mají s klienty umožněn co nejlepší zvukový kontakt. Na některých místech, jakým je například nedávno otevřená tramvajová trať na Barandov, jsou umístěny informační stojany, z kterých, když cestující zatelefonuje, vidí ho pracovník střediska přímo na obrazovce.



Je to samozřejmě veliký posun v tomto směru a do budoucna se plánuje umístění těchto stojanů i na dalších místech v Praze. Podle slov vedoucího oddělení Střediska dopravních informací Václava Richtera je samozřejmě jako ve všem novém problémech s vandaly, kteří stojany ničí, ale v poslední době naštěstí těchto výtržností ubylo.

Někdy mají veselo...

Provozní doba je denně od sedmi ráno do devíti hodin večer, a to včetně víkendů a svátků. Na středisku pracuje celkem pět operátorů, kteří se střídají a vesměs slouží ve dvojici. Ze vzpomínání zaměstnanců střediska je zřejmé, že to nemají vůbec jednoduché a že veselých historek, nebo naopak těch k pláči, je někdy víc než dost. Stará paní zapomněla v autobuse na Kačerově psa, který je chudáček nastydělý a potřebuje každých šest hodin antibiotika, babička s vnučkou si vyjely z Benešova do Prahy na nákupy, nechaly si v tramvaji tašku s babiččinými brýlemi a šálou, ale neví, jakým číslem tramvaje vlastně jely a zda to nakonec nebylo někde jinde, a anglicky mluvící turista se domáhal dostat se z Prahy do Kladna metrem a hotovo! Pracovníci jsou perfektně jazykově vybaveni, protože telefonické dorozumívání je mnohem složitější než běžné, navíc je většinou umocněno hlukem z venku. Nejhorší je, když cestující volají z metra, a zrovna přijíždí souprava nebo z frekventované křižovatky.

Středisko je v neustálém kontaktu s provozním dispečinkem dopravního podniku a přejímá od něj okamžité aktuální informace o provozu. Tyto informace pak přenáší na ostatní střediska dopravních informací, a tím zajišťuje aktuální informace a jednotnou informovanost vůči veřejnosti.

Statistika hovoří jasně

Podle jednotlivých statistik, které se každý měsíc vyhodnocují, se zde vyřídí v průměru 300 telefonních dotazů denně. Nejvíce se lidé ptají na jízdní řády jednotlivých linek, to zhruba ve 43 %, žádají vyhledání spojení z místa A do místa B, asi ve 26 %, z jedenácti procent dotazy směřují na tarifní podmínky a z devíti na výluky.

Dále zde pracovníci vyřizují dotazy cestujících na ztráty věcí v dopravních prostředcích, na možnosti placení pokut, přijímají stížnosti od veřejnosti a předávají je k vyřízení, informují tazatele o kulturních, společenských a sportovních akcích a vyřizují mnoho dalších dotazů.

Tím, že bylo zřízeno telefonní středisko, se výrazně usnadnila práce na ostatních střediscích dopravních informací, kde je velká návštěvnost a kde pracovníci prodávají mimo to ještě jízdenky, informační materiály, mapy, publikace, tisknou jízdní řády. Díky telefonickému středisku tak mají více času věnovat se přicházejícím zákazníkům.



TRAMVAJE

Rekonstrukce tramvají v roce 2005

Odbor Technicko-provozní
jednotky Správa vozidel Tramvaje

Od roku 2000 probíhá rekonstrukce nejstarších typů tramvají spojená s osazením prvků vyspělé techniky, jak bylo již popsáno v předchozích vydáních našeho časopisu.

Prvních 35 vozů, rekonstruovaných z důvodu přestavby opravy tramvají v Parsnova Šumperk, deponovaných ve vozovně Pankrác, již má najeto v provozu přibližně 210 až 250 tisíc km a prochází 2. cyklickou prohlídkou rozsahu pravidelné údržby. V rámci prohlídky je prováděna diagnostika svárů a zjištěné nedostatky odstraňovány v Opravně tramvají v Hostivaři.

V roce 2005 byly rekonstruovány 4 tramvaje typu KT8D5 externí firmou Cegelec – trakční výzbroj, Parsnova Šumperk – oprava skříňe a KOS Krnov – nízkopodlažní střední článek. Opravná tramvají provádí pro tyto vozy opravy podvozků. Nedostatek finančních prostředků však neumožňuje provést i modernizaci podvozkové části a podvozky tak zůstávají limitním prvkem v kilometrických probězích přistavování vozů k pravidelné údržbě. Tramvaje jsou provozovány vozovnou Hloubětín s typovým označením KT8D5.RN2P. V letošním roce je plánována rekonstrukce pěti vozů. Celkově bylo do konce roku 2005 rekonstruováno 231 vozů T3, z toho 209 jako typ T3R.P – oprava karoserie a 22 vozů T3R.PV – výměna karoserie. Tramvaje jsou deponovány ve vozovnách Pankrác – 149 vozů T3R.P, Kobylisy 60 vozů T3R.P, Vokovice 4 vozy T3R.PV a ve vozovně Motol 18 vozů T3R.PV, odkud budou postupně s nákupem nových tramvají přemístěny do Vokovic. V roce 2005 byl pro účely výuky rekonstruován školní vůz č. 5516.

V roce 2006 je plánována rekonstrukce dalších 50 vozů s uvažovanou rekonstrukcí 2 tramvají použitím nové nízkopodlažní vozové skříně typu Vario LF, která svojí konstrukcí nízkopodlažní části na 35 % plochy vozu rozšíří možnosti přepravy cestujících s omezenou možností pohybu. Rekonstrukce spojená s modernizací je možná, jak udržet v provozu tramvaje, jejichž technická i morální životnost je dávno překročena a prostá oprava je svým výsledkem neuspokojivá a neekonomická. Předpokládána životnost po rekonstrukci je 16 roků. Pro udržení provozuschopného vozového parku je potřeba v rekonstrukcích pokračovat i v následujících letech minimálním tempem 50 vozů ročně, při současném nákupu nových kloubových vozů.



Nová tramvaj 14T

*Odbor Technicko-provozní
jednotky Správa vozidel Tramvaje*

Hlavní město má novou nízkopodlažní tramvaj, vyvinutou speciálně pro specifika metropole, kterou k obnově zastaralého vozového parku již dlouho potřebovala.

Konstrukce plně nízkopodlažní tramvaje přináší do přepravy osob se sníženou pohyblivostí nové možnosti cestování, ostatním cestujícím pak vysoký komfort přepravy a obyvatelům snížení hluku. Pamatováno je i na řidiče, jejichž obtížnou práci usnadní oddělená klimatizovaná kabina se samostatným vstupem. Nákup nízkopodlažních tramvají byl plánován již několik let, a proto nové tramvajové tratě a rekonstruované zastávky jsou již k provozu těchto vozů přizpůsobeny. Tramvajová doprava je tak poslední, která po dodávkách nových vozů pro Metro a Autobusy bude vybavena novými vozy s vyspělou technikou a moderním designem. Probíhající rekonstrukce starších typů tramvají spojená s modernizací pomohla překonat období, kdy z finančních důvodů nebyl i přes opakovanou zdůvodnění nutnosti investic do perspektivní tramvajové dopravy nákup nových vozů realizován.

Dvě krasavice v Praze

Koncem roku 2005 byly dodány výrobcem ŠKODA TRANSPORTATION dva vozy s typovým označením 14T, ev. č. 9111 a 9112 deponované ve vozovně Motol a Strašnice. Dodávky prvních 20 vozů jsou smluvně zajištěny do roku 2007 s opcí na dalších 40 vozů v následujících letech. Po prvních zkušebních kilometrech naježděných po Praze byl první z dodaných vozů, č. 9111, dne 28. ledna 2006 uveden do zkušebního provozu s cestujícími na lince č. 3. Tramvaj 14T je nízkopodlažní, jednosměrná, složená z pěti článků, které jsou vzájemně spojeny klouby. Pro přechod mezi články slouží přechodové měchy, jejichž použití zvyšuje přepravní kapacitu i komfort cestujících. Konstrukční řešení spolu s využitím moderních technologií předurčují vozidlo k výborným užitným vlastnostem a vysoké spolehlivosti, kdy s moderním designem navrženým studiem Porsche Design zaujme významné místo jak ve vozovém parku tramvají, tak i v ulicích Prahy. Vozidlo 14T je vybaveno třemi hnacími podvozků, které zabezpečují požadované dynamické, jízdní a brzděné vlastnosti ve všech jízdních režimech. Nízkopodlažní část prázdného vozidla je ve výšce 350 mm nad temenem kolejnice a rozdíl mezi nízkou a zvýšenou částí podlahy je pouze jeden schod. Využitelná plocha nízkopodlažní části je 50 % celkové užitné plochy vozidla. Pro pohodlný a rychlý nástup i výstup cestujících je tramvaj Škoda 14T vybavena jedněmi jednokřídlými a čtyřmi dvoukřídlými dveřmi. Další jednokřídlé dveře slouží pro oddělený nástup řidiče. Nástupní hrana dveří ve výšce 350 mm nad temenem kolejice umožňuje snadný nástup cestujících do vozidla z nástupních ostrůvků i přímo ze silnice. Zvláštní pozornost je věnována nastupování a vystupování osob imobilních, pro které jsou první dvoukřídlé dveře vybaveny elektromechanickou výsuvnou nájezdovou plošinou umožňující přepravu cestujících na invalidních vozících. Tramvaj Škoda 14T je vybavena moderním trakčním pohonem. Dvojici paralelně spojených asynchronních motorů hnacího podvozku napájí vždy jeden trakční měnič se vzduchem chlazenými IGBT moduly.

Většina komponentů elektrické výzbroje je umístěna v kompaktních kontejnerech na střeše tramvaje. Tramvaj je vybavena elektrohydraulickou střadačovou brzdou a elektromagnetickou kolejnicovou brzdou. Hlavní provozní brzdou je elektrodynamická brzda, díky které je možné získanou energii rekuperovat. Standardním vybavením nové tramvaje je vnitřní a vnější kamerový systém, klimatizovaná oddělená kabina řidiče se samostatným vstupem, informační systém pro cestující a systém Intercom pro komunikaci cestujících s řidičem.

Základní technické parametry

Trolejové napětí	600 Vss
Uspořádání pojezdu	Bo'Bo'Bo'
Rozchod koleje	1435 mm
Délka přes nárazníky	30 250 mm
Šířka vozidla	2 460 mm
Výška vozidla	3 400 mm
Nízkopodlažnost	50 %
Výkon trakčních motorů	6 x 90 kW
Max. rychlost	60 km/h
Hmotnost vozidla	
- prázdné	38 275 kg
- normálně obsazené	52 560 kg
- max. obsazené	58 090 kg

Přepravní kapacita

Počet míst pro sedící cestující	69
Počet míst pro stojící cestující	
- při středním obsazení (4 os/m ²)	105
- při normálním obsazení (5 os/m ²)	131
- při max. provozním obsazení (8 os/m ²)	210
Celková obsaditelnost	
- střední	174
- normální	200
- maximální	279

První ohlasy na provoz nízkopodlažní tramvaje 14T v ulicích Prahy jsou od cestujících i od odborníků většinou kladné. To potvrzuje i průzkum zadáný výrobcem ve významných českých městech s tramvajovou dopravou, kdy přes 80 % cestujících hodnotí novou tramvaj zvláště po stránce designu příznivě. Pozitivně lze hodnotit i zájem médií. Najdou se však i připomínky k prvním dveřím určeným pouze pro řidiče, kdy cestující čekají u staničního sloupku. Nyní musí asi o 3m zpět k prvním dveřím určeným pro nástup do vozidla. Tyto připomínky jistě pominou po zařazení dalších tramvají do provozu, stejně jako si cestující zvykli na předvolbu otevření dveří u rekonstruovaných vozů T3R.P.

Zajištění veřejné hromadné dopravy v Praze je důležitou a prospěšnou činností s klíčovým dopadem na chod města. Investice poskytované pražským magistrátem jsou Dopravním podnikem zúročeny ve stále rostoucí kvalitě cestování, zvýšeným komfortem a celkovým vytvářením podmínek pro přechod Pražanů od individuální dopravy k MHD. K tomu výraznou měrou přispějí i nově nakoupené tramvaje.



Foto © Pavel Fojtík

O kolik se snížil negativní vliv na životní prostředí?

Ing. Jan Zeman, CSc., CENIA

Foto: Petr Malík

Doprava je jistě nezbytná. Kromě zřejmých pozitiv přináší ale i zjevná negativa – oběti dopravních nehod, obtěžování nadměrným hlukem, znečišťování ovzduší četnými škodlivinami, jako jsou emise tuhých PM, oxid siřičitý SO₂, oxid dusíku NO_x, oxid uhelnatý CO a těkavé organické látky VOC. Dále se jedná o celkové ekonomické škody způsobené emisemi hlavního skleníkového plynu oxidu uhličitého CO₂.



Některé škodliviny z výbušných motorů za slunečních dnů způsobují tvorbu toxického přízemního ozónu O₃, (nezaměňovat ho s vrstvou stratosférického ozónu O₃, která vše živé na Zemi chrání před zhoubným kosmickým zářením), a konečně tzv. dopravní kongesce – zácpy. Zácpy v dopravě způsobuje zejména intenzivní silniční doprava osobními i nákladními auty, dále dopravní nehody a tzv. vyšší moc – nepříznivé počasí. Zácpy aut brzdí i vozidla povrchové veřejné dopravy, zhoršují její pověst a odrazují od ní cestující. V souhrnu mluvíme o škodách na životním prostředí způsobených tzv. externalitami. Prakticky se nedají počítat mimoekonomické škody (bolest, cena lidského života

ČR a rok 2001 jsem zveřejnil v odborném dvouměsíčníku Doprava č. 3/2003. S některými zpřesněními vycházím z podobného výpočtu pro ČR a rok 2003, které jsem rozpočítal mezi 9 základních druhů osobní a 4 základní druhy nákladní dopravy v ČR a poměřil je s dopravními výkony. Tím jsem dostal měrné externality. Jejich výši v osobní dopravě v ČR v roce 2003 ukazuje tabulka.

Tabulka ukazuje, že v osobní dopravě v ČR v roce 2003 mělo v průměru nejnižší měrné externality metro, následoval trolejbus, motorový vlak, elektrický vlak, letadlo, tramvaj, linkový autobus, městský autobus a nejhorší v důsledku své enormní nehodovosti motocykl. Samozřejmě, za průměrem

dopravy. V případě tramvajové trati na sídliště Barrandov i metra do Ládví mi je poskytl pánové Zvolánek a Přivora z pražského Dopravního podniku, za což jim tímto děkuji. Dopravní výkony ale nesleduji v osobokilometrech, ale jen ve vozokilometrech a v místokilometrech, což je vozkm x obsaditelnost příslušného dopravního prostředku. Zda je průměrná vytiženost vozidel MHD jedna třetina, která se uvádí jako celostátní průměr, není jisté. Pro absenci přesnějších údajů s ní dál pracuji. Zprovoznění tramvajové trati na Barrandov vedlo k nárůstu výkonů tramvají a ke snížení výkonů autobusů MHD. Změnilo dopravní toky následujícím způsobem: a. zvýšení výkonů tramvají celkem

Měrné ekonomické externality jednotlivých druhů osobní dopravy v ČR v roce 2003 v Kč/1 milion osobokilometrů

DRUH EXTERNALITY	SILNIČNÍ IAD ¹⁾	SILNIČNÍ LINK.BUS	LETECKÁ	ELEKTR. ŽEL.	MOTOR. ŽEL.	MHD METRO	MHD TROL.	MHD TRAM.	MHD BUS
Nehody	366 064	5 838	0	2 119	2 262	0	13 332	5 929	8 639
Hluk	73 958	33 578	565	31 889	6 675	0	0	241 100	53 550
Emise	93 782	225 357	24 149	3 273	40 832	4 048	10 122	7 840	377 571
Přízemní ozón	9 254	32 472	2 943	0	3 781	0	0	0	34 757
Globální oteplení	45 895	55 931	94 468	78 953	52 983	8 755	21 892	16 956	58 843
Kongesce původci	22 288	0	0	0	0	0	0	0	0
CELKEM	611241	353 176	122 125	116235	106 533	12803	45345	271825	533361
Výkony	67 300	9 448,6	7 081	3 361	3 149	3 417	1 110	5 146	5 863

Zdroj: vlastní výpočty, resp. studie JZ pro váženou firmu a.s. SUDOP, CENIA 2005. Osobokilometr = osbkm = přepravení jednoho cestujícího o 1 km. IAD je včetně motocyklů. Výkony jednotlivých druhů dopravy jsou převzaty z Ročenky dopravy 2004. U externalit chybí škody v zemědělství, na lesích, z koroze zvýšené znečištěným ovzduším, vlivem emisí polycyklických aromatických uhlovodíků PAH a podobně. Ty ale s danými znalostmi a daty nejsem s to vyčíslit.

a zdraví). Dá se počítat ekonomická část poškození zdraví lidí, tj. ztráty vlivem nucené pracovní nečinnosti osob v produktivním věku a náklady na jejich léčení, způsobené jednotlivými druhy dopravy. Nejde tudíž o ekonomické ocenění hodnoty lidského života, ale jen o vyčíslení ekonomických ztrát vlivem smrti, zranění či nemoci. Otázkou je, jak velké škody způsobují jednotlivé druhy dopravy. Léta se snažím vyčíslit ekonomické škody na životním prostředí způsobované pěti základními druhy dopravy. Postup výpočtu s daty za

mohou být větší i menší rozdíly. Externality tramvají jsou mírně nadhodnoceny, neboť neznám rozsah tramvajových tratí rekonstruovaných na pružné uložení kolejí, které umožňuje podstatně tišší provoz, a tím i významně nižší externality za hluk.

Snížení externalit vlivem provozování tramvajové trati na Barrandov

K výpočtu snížení externalit potřebuji znát též změny výkonů jednotlivých druhů

o 184 470 660 místokm/rok. Při asi třetinové průměrné obsazenosti tramvají jde o + 61 490 220 osbkm/rok. Průměrný výkon tramvají byl v ČR v roce 2003 prováděn asi 27,1825 haléři ekonomických externalit na ujetý osbkm. Tramvajová trať na Barrandov je ale stavěna s pružným uložením kolejí, které znamená její podstatně tišší provoz, a tím i podstatně nižší externality za nadměrný hluk. Budeme-li počítat přibližně 25 % externality na hluk vlivem pružného uložení kolejí a výstavby několika protihlukových stěn u tramvajové

trati na Barrandov, dostaneme 6,0275 + 3,0725 = 9,1 hal/osbkm u tramvají na Barrandov. Externality by činily 5 595 610 Kč/rok.

b. snížení výkonů autobusů celkem o 140 195 200 místokm = asi 46 731 873 osbkm. Autobusy měly v roce 2003 měrné externality ve výši 53,3361 hal/osbkm. Snížením provozu autobusů MHD o 46 731 873 osbkm/rok došlo ke snížení

Zprovoznění metra do Ládví ovlivnilo výkony metra, autobusů a tramvají MHD následovně:

a. Zvýšení výkonů metra celkem = 852 908 000 místokm metra/rok: $100 \times 27,5 = 2750$ místokm/osbkm.

Provoz metra mezi nádražím Holešovice a Ládví produkuje ekonomické externality ve výši 3 002 587,70 Kč.



externalit o 24 924 959 Kč.

V důsledku výstavby a zprovoznění tramvajové trati na Barrandov mohlo dojít ke snížení ekonomických externalit minimálně ve výši 24 924 959 – 5 595 610 = 19 329 349 Kč/rok.

Snížení externalit vlivem provozování metra z Nádraží Holešovice do Ládví

Výpočet je podobný, budou zvažovány změny výkonů metra, autobusů MHD a tramvají. Metro vzrostlo, autobusy MHD a tramvaje klesly, respektive od metra Kobylisy bude na sídliště Ďáblice jezdit jen jedna linka. Ukončení příměstských autobusů PID bylo přesunuto od Nádraží Holešovice k nové stanici metra Kobylisy. Kompenzuje je plně nová linka autobusu MHD č. 201. Protože jezdí v hustě obydlených čtvrtích Prahy, mají ekologické parametry působení autobusů MHD. Vytíženost nového úseku metra je nižší než je průměr ČR. Současná konečná metra Ládví je jen dočasná, důležité bude jeho prodloužení na Letňany, kde má být též významné záchytné parkoviště. Ne všechny své potenciální dopravní i ekologické efekty tudíž tento nový úsek metra zatím přináší.

b. Snížení výkonů autobusů celkem = 167 123 960

místokm/rok: $3 = 55 707 987$ osbkm/rok x 53,3361 hal/1 osbkm = 29 712 468 Kč/rok

c. snížení výkonů tramvají celkem = 39 853 000

místokm/rok: $3 = 13 284 333$ osbkm x 0,271825 = 3 611 013,80 Kč/rok.

Tramvaj do Ďáblic nemá pružné uložení kolejí.

Z výše uvedeného výpočtu plyne, že zprovoznění metra z Nádraží Holešovice do Ládví snížilo ekonomické externality minimálně o 29 712 468 + 3 611 013,80 – 3 002 587,70 = 33 323 479 Kč/rok = 33,3 milionu Kč/rok v cenách roku 2003. Lze se domnívat, že snížení externalit bylo ještě vyšší, neboť nová tramvajová trať, stejně jako nový úsek trati metra C, nabízející pohodlné rychlé spojení sídliště Barrandov, respektive Severního Města s centrem Prahy:

a. přilákaly i část cestujících, dosud jezdících osobním autem (velmi časté zácpy na barrandovské spojce, respektive v ulici V Holešovičkách dosud postihující i autobusy MHD, tomu jistě pomohly) a část cestujících, kteří se na sídliště Barrandov, přestěhovali v rámci pokračující bytové výstavby na sídlištích. O jak velký dopravní výkon se zde jedná, Dopravní podnik zatím

neví, takže jsem je zde nemohl zahrnout do výpočtu. Postup by byl obdobný – snížení výkonů IAD a autobusů MHD a nárůst výkonů tramvají, resp. rozdíl jejich měrných externalit.

b. snížení výkonů autobusů MHD umožnilo vyřadit ty nejstarší s nejhorsími provozními i ekologickými parametry z provozu.

Lze tudíž říci, že vyčíslené částky 19,3, resp. 33,3 mil. Kč/rok zahrnují minimální snížení ekonomických externalit/rok vlivem zprovoznění tramvajové trati na Barrandov, resp. metra do Ládví. Samozřejmě, existují i jiné přínosy uvedených investic.

Počítat ekonomické externality v dopravě a jejich změny vlivem té či oné investice do dopravní infrastruktury je možné a nutné. Jsem si vědom řady nedostatků, které výše uvedený výpočet má. Za všechny připomínky k danému postupu předem děkuji.



Z PODNIKU

Preference MHD v roce 2005

*oddělení Rozvoj a preference dopravy
dopravního úseku*

V uplynulém roce pokračovaly ve spolupráci s orgány města, dopravní složkou Policie ČR, pověřeným projektantem, Inženýringem dopravních staveb Praha, a. s. a dalšími organizacemi práce na Projektu preference MHD v Praze.

V oblasti provozu tramvají byla pozornost zaměřena jednak na osazování podélných oddělovacích prahů mezi kolejovým tělesem a vozovkou, jednak na úpravu světelných signalizačních zařízení pro preferenci tramvají. Realizace oddělovacích prahů vycházela z předpokladů obsažených v Projektu preference MHD v Praze, a byla v souladu s koordinací investičních a rekonstrukčních akcí. Termíny vlastní realizace bylo nutno posunout s ohledem na probíhající proces výběrového řízení na dodavatele těchto prací a stavební práce tak mohly být zahájeny až v závěru roku. V důsledku časového skluzu byl celkový rozsah osazených prvků v uplynulém roce nižší než v předcházejících obdobích.

Oddělovací prahy podél tramvajových tratí byly instalovány v následujících úsecích:

- **V ulici Sokolovské v Praze 8** v úseku mezi ulicemi Zenklova a Švábky ve směru do centra v **délce** přibližně **360 m** v prosinci 2005,

- **Na Bubenském nábřeží v Praze 7** podél areálu Pražské tržnice v obou směrech v **délce** přibližně **300 m** v prosinci 2005. Celková délka realizovaných opatření v roce 2005 činila 660 metrů.



Foto © Petr Malik

Preference pro tramvaje na SSZ

V průběhu roku 2005 byla vybavena preferencí pro tramvaje světelná signalizační zařízení na následujících křižovatkách:

- Poděbradská – Podkovářská,
- Poděbradská – U Elektry,
- Poděbradská – U Tesly,
- Poděbradská – Hloubětínská,
- Plzeňská – Mahenova,
- Plzeňská – Podbělohorská,
- Plzeňská – Musílkova,
- Plzeňská – Pod Kotlářkou,
- Plzeňská – smyčka TRAM (Kotlářka),
- Plzeňská – Jínonická,
- Harfa Českomoravská – (Freyova),
- Českomoravská – Zelený ostrov (Sazka Aréna).

V oblasti provozu autobusů se těžiště rozvoje preference přesunulo do oblasti tzv. aktivní preference pro autobusy na světelně řízených křižovatkách, zatímco tradiční kategorie (například zřizování vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy) stagnuje především z důvodu postupného vyčerpání reálné projednatelných úseků a lokalit.

Vyhrazené jízdní pruhy pro autobusy MHD

V ulici Zálesí v Praze 4 v úseku mezi ulicemi Nad lesním divadlem – Štúrova ve směru do centra v **délce** přibližně **700 m** v prosinci 2005. Úsek je vyhrazen pro provoz autobusů v pracovní dny mezi 7 – 10 hodin a 14 – 19 hodin.

V ulici Milady Horákové v Praze 7 v úseku mezi ulicemi U Sparty a Letenským náměstím v uvedeném směru na tramvajové trati v **délce** přibližně **350 m** v prosinci 2005 v souvislosti se zahájením provozu na nové autobusové lince Aiport

Express (AE) Nádraží Holešovice – Letiště Ruzyně.

Poznámka: V roce 2005 bylo projekčně připraveno a kladně projednáno zřízení vyhrazeného jízdního pruhu v ulici **Ke Krči v Praze 4** mezi *Jiskrovou a Branickou ulicí* ve směru do centra v *délce* přibližně 290 m. Předpokladem pro realizaci je vybudování náhradního parkoviště pro osobní automobily, které zajišťuje úřad MČ Praha 4. Předpoklad realizace je 1. pololetí 2006.

Aktivní preference pro autobusy na světelně řízených křižovatkách

Systém tzv. aktivní preference umožňuje preferenci autobusů při průjezdu křižovatkou a je založen na rádiové komunikaci vozidla s řadičem SSZ a skládá se ze stacionární a mobilní části. K lokalizaci vozidel se používá inframaják umístěný před křižovatkou. Je propojen s jízdními řády jednotlivých linek. Tato úprava umožňuje v závislosti na skutečné jízdě autobusu vyhodnotit jeho časovou polohu vůči jízdnímu řádu a ze zjištěné odchylky vyšle požadavek na odpovídající stupeň preference. Preference je tak podle předem stanovených podmínek umožněna jen vozidlům, která ji potřebují. Tento progresivní systém preference byl v roce 2002 jako novinka instalován na křižovatkách Holečkova – Zapova v Praze 5 a Modřanská – rampa Barrandovský most v Praze 4. V souvislosti se zahájením provozu úseku IV. C1 metra v červnu 2004 bylo tímto systémem vybaveno 5 světelně řízených křižovatek na trase návazné autobusové dopravy od stanice metra Kobylisy do sídliště Bohnice a Čimice.

V průběhu roku 2005 bylo vybaveno mobilními komponenty pro tuto preferenci

dalších **95 autobusů**, čímž vzrostl celkový počet takto vybavených vozidel na 156. Dále byly osazeny inframajáky pro lokalizaci autobusů před následujícími křižovatkami v **Praze 8 a 9:**

- Střelnická – Klapkova,
- Střelnická – Opálkova,
- Střelnická – Dáblická,
- Vysočanská – Levínská,
- Vysočanská – Rochlická,
- Vysočanská – Teplická,
- Jandova – Ke Klíčovu,
- Sokolovská – Freyova (náměstí OSN),
- Freyova – Ocelářská,
- Freyova – Českomoravská (Harfa).

Shrnutí

Systematická realizace preferenčních opatření v síti pražské povrchové veřejné hromadné dopravy jako součást průběžně zpracovávaného Projektu preference MHD v Praze byla zahájena v roce 1997. V současné době je v síti tramvajů a autobusů následující rozsah uskutečněných preferenčních opatření:

- 8,4 km oddělovacích podélných pruhů pro preferenci tramvajů,
 - 6,4 km vyhrazených jízdních pruhů na komunikacích pro preferenci autobusů,
 - 3,7 km vyhrazených jízdních pruhů na tramvajových pásech pro preferenci autobusů (+ 1,6 km pouze pro noční autobusové linky),
 - 98 světelných signalizačních zařízení upravených pro preferenci tramvajů na křižovatkách nebo přechodech pro chodce,
 - 7 světelných signalizačních zařízení upravených pro preferenci autobusů na křižovatkách nebo přechodech pro chodce.
- Postupně zaváděná preferenční opatření pozitivně ovlivňují plynulost a pravidelnost veřejné hromadné dopravy. Jako součást dopravní politiky hl. m. Prahy přispívají ke kvalitě veřejné hromadné dopravy a její konkurenceschopnosti vůči individuální dopravě.



Nový aplikační software v Dopravním podniku

Ing. Jiří Moravec, Jiří Jetelina, jednotka Informační technologie

Evidence pracovní doby. Z pohledu každého zaměstnance velice důležitá věc. Každý z odštěpných závodů či později divizí tuto agendu vedl jinak, a tak jedním z cílů přeměny podniku bylo sjednocení této problematiky.

Vykazování odpracované doby zaměstnanců (docházky) bylo v době před transformací Dopravního podniku řešeno v jednotlivých divizích samostatně. Bylo to dáno tím, že existovaly na sobě nezávislé personální



Foto © Petr Malik

útvary a jednotlivé docházkové systémy tedy byly řešeny velmi různorodě. V bývalé divizi Autobusy byl využíván docházkový systém, který při zpracování odpracované doby využíval průchodů z přístupové technologie (turnikety, vstupní dveře a podobně). Bývalá divize Elektrické dráhy využívá nyní dva docházkové systémy, kde jeden slouží pro klasické vykazování odpracované doby a druhý umožňuje vykazování odpracované doby zaměstnance k dané výrobní zakázce. Oba systémy však nepřebírají informace o průchodech zaměstnanců z přístupové technologie. V bývalé divizi Metro je využíván docházkový systém, který neumožňuje přebírání informací o průchodech zaměstnanců přístupovou technologií. Všechny tyto zmiňované systémy umí zpracovat měsíční docházku zaměstnance a odeslat mzdové podklady do personálního a mzdového systému Elanor Global (dále jen EG). Zde proběhne výpočet a zpracování mezd zaměstnanců. Bohužel však žádný z těchto docházkových systémů neumí zpracovávat a vykazovat pružnou pracovní dobu. Snad s výjimkou ředitelství, kde existuje minisystém, který umí vyhodnotit pružnou pracovní dobu, ale již ji neodesílá do EG. Do EG zde musejí mzdové podklady zaměstnanců ručně zadávat a korigovat mzdoví referenti personálního úseku. I přesto, že existují ve všech již bývalých divizích uvedené systémy, najdou se stále pracoviště, kde je odpracovaná doba zaměstnanců vykazována velmi zjednodušeně, například pomocí aplikace Microsoft Excel.

V průběhu transformace, kdy postupně docházelo ke vzniku provozních a centrálních jednotek, vyvstal problém s jednotným vykazováním odpracované doby zaměstnanců. Původní a stále provozované systémy nejsou na tyto transformační kroky připraveny. Pro velkou naléhavost, nutnost a potřebu vykazování odpracované doby, hlavně vznikajících centrálních jednotek, byl počátkem roku 2005 upraven a zprovozněn docházkový systém využívaný v bývalé divizi Elektrické dráhy. Zejména pro jeho jednoduchost, byly nutné úpravy nejméně pracné.

Toto řešení bylo a stále je považováno za dočasné řešení.

Pro potřeby vykazování odpracované doby zaměstnanců Dopravního podniku vznikl v průběhu 2. pololetí 2005 nový jednotný docházkový systém, který umí zpracovat mzdové podklady zaměstnanců podle požadavků a potřeb jak centrálního personálního úseku, tak i provozních jednotek. V blízké budoucnosti by měl zajistit jednotné a komplexní podklady o odpracované, neodpracované době, evidenci nepřítomností, nároků na výplatu jednotlivých mzdových složek (příplatků, odměn, náhrad). Bude umožňovat zpracování docházky zaměstnanců na základě průchodů zaznamenaných přístupovou a docházkovou technologií provozovanou v Dopravním podniku. Taktéž nabídne uživatelům jednotné a kontrolované evidování odpracované doby zaměstnanců na výrobní zakázky. A samozřejmě umožní zpracování docházky podle všech typů pracovní doby (pevná, pružná ...). Nový docházkový systém je určen pro zpracování mzdových podkladů všech zaměstnanců Dopravního podniku mimo řidičů MHD, dispečerů a dozorčích metra. Pro tyto specifické skupiny zaměstnanců jsou připraveny a provozovány jiné systémy, které umožňují pracovat v návaznosti na jízdní řády a mají zapracovány jiné kontroly dle Zákoníku práce.

Jak bylo uvedeno výše, vývoj tohoto docházkového systému již probíhá od začátku 2. pololetí roku 2005. Daná problematika je značně obsáhlá a závislá například i na přijímané legislativě a na výsledcích kolektivního vyjednávání. To znamená, že při každé změně kolektivní smlouvy, bude muset být upraven nejenom tento docházkový systém, ale i ostatní systémy zpracovávající mzdové podklady zaměstnanců podniku. Dalším faktorem, který přímo ovlivňuje provoz nového docházkového systému je nutnost sjednocení přístupové technologie a typu identifikačního média (čipové karty) v rámci naší akciové společnosti. Pro všechny výše uvedené oblasti je připravována i odpovídající legislativa tak, aby všichni dotčení zaměstnanci byli podrobně informováni a byli schopni při zavádění tohoto nového systému reagovat na nové potřeby při zpracování mzdových podkladů.

Implementace nového jednotného docházkového systému začala lednem 2006 na jednotkách Správa vozidel Autobusy a Provoz Autobusy. Za leden tedy již byly v těchto jednotkách zpracovány podklady pro výpočet mezd v nové aplikaci. Další jednotky a útvary budou do systému zapojeny postupně v průběhu roku 2006. Pevně věříme, že velmi úzkou spoluprací všech zúčastněných stran tuto rozsáhlou implementaci zvládneme.



Zpráva z ordinace

-red-

Podle zákona 361/2000 Sb., novelizovaného 411/2005, budou u řidičů profesionálů probíhat v rámci Dopravního podniku preventivní zdravotní prohlídky, které obsahují mimo jiné neurologické vyšetření včetně EEG. Toto vyšetření je zcela bezbolestné. EEG = elektroencefalografie, je podobné jako EKG, zde se však vyšetřuje mozek. Toto preventivní vyšetření se provádí u řidičů nad 50 let a zaměstnanců zahajujících činnost (u všech každých 5 let).

Vyšetření se provádí při onemocnění mozku a při bolestech hlavy.

EEG + neurologické vyšetření bude provedeno současně do 1 hodiny po předchozím objednání.

Pracoviště, které provádí toto specializované vyšetření je CENTROMED a. s. – poliklinika Budějovická, ordinace NEUROLOGIE + EEG, MUDr. Pavel BOČAN CSc, Antala Staška 1670/80, 6. patro, dveře č. 29 Objednat se můžete na telefonním čísle 261 006 260.



Slevy pro zaměstnance

-red-

Na základě uzavřeného obchodního vztahu byl dodavatelem firmou Elektrometal servis s. r. o. zpracován návrh, který nabízí možnost pro všechny zaměstnance Dopravního podniku zakoupit si kuchyňské elektrospotřebiče, tzv. bílou techniku. Mohou si vybrat zboží na prodejné uvedeného dodavatele a uplatnit slevu v rozsahu 10 až 20 % z běžné maloobchodní ceny.

Pro uplatnění této slevy je pouze nutné předložit služební průkaz zaměstnance nebo zaměstnaneckou jízdenku.

Při tomto nákupu lze využít i možnosti splátkového prodeje bez navýšení. Adresa prodejny Elektrometal servis s. r. o., Horovo náměstí č. 1, Praha 8, otevírací doba je v pondělí až čtvrtek od 7.30 do 17.00 hodin a v pátek od 7.30 do 16.00 hodin.



Město bílých tygrů

Text: Daniela Tůmová

Foto: Petr Malík

Severočeské krajské město Liberec leží v liberecké kotlině mezi Ještědským hřbetem a Jizerskými horami. Ve zdejší zoologické zahradě najdeme dva vzácné bílé tygry, na ledové ploše místního zcela nového stadionu stejnojmenný hokejový tým, v nejmodernější botanické zahradě v Čechách sedm a půl tisíce tropických a subtropických rostlin, v centru města veliký vodní zábavní park a tramvaj nás odveze přímo pod dominantu města, kterou je vrchol Ještědu s 1 012 metrů vysokým vrcholem, korunovaným pozoruhodnou stavbou století.



Jeden z třiceti Citybusů v barvách libereckého dopravního podniku, za ním autobus veřejné linkové dopravy ČSAD.

Na přelomu osmdesátých a devadesátých let 20. století stál Dopravní podnik v Liberci před otázkou, jak řešit zhoršující se stav městské trati. Vzhledem k tehdejší možnostem monopolního výrobce vozů a k sjednocení rozchodu všech tramvajových provozů v republice bylo rozhodnuto o přestavbě na rozchod 1 435 mm. V Liberci bylo započato s přestavbou v roce 1990 od smyčky v Lidových sadech po ulici Šamánkovu, kde byl po dobu rekonstrukce používán provizorní kolejový trojúhelník pro obrácení vozů. Provoz byl na obnoveném úseku zahájen v říjnu roku 1992. Další úsek se začal rekonstruovat hned v následujícím roce, přestavba celého úseku k nové smyčce u Viaduktu byla dokončena v roce 1995. Zde je v současné době ukončen rozchod 1 000 mm, resp. tříkolejnicová splítka. Provoz na normálním rozchodu v Liberci byl po prodloužení k provizornímu kolejovému trojúhelníku v ulici Kubelíkova zahájen v srpnu 1998 současně s nově

vystavěnými normálněrozchodnými halami vozovny.

Trojka vozí lyžaře

V roce 2000 byla zahájena přestavba dalšího úseku po smyčku Dolní Hanychov, která byla provedena odlišnou technologií než dosavadní úseky. Doposud používaný systém velkoplošných panelů BKV s blokovou kolejnicí se ukázal nepřilíš vhodným, v dalších úsecích je proto použita technologie betonové desky s odhlučňenou klasicovou žlábkovou kolejnicí a asfaltovou záhlvkou. Rekonstruovaný úsek do Dolního Hanychova byl uveden do provozu v červenci 2001. Pokračování rekonstrukce pozdržel nedostatek financí, a tak byly práce na rok přerušeny. K dokončení celé trati došlo až v polovině roku 2005 a pravidelný provoz do Horního Hanychova byl obnoven v srpnu. Trať je v celé délce dvoukolejná a je vedena v ose komunikace. Obnovil se tak provoz linky číslo 3, a pře-

devším lyžaři jsou šťastní, že mohou dojet s lyžemi prakticky k vleku. Pokud přijedete v době hlavní lyžařské sezóny autem a přímo pod Ještědem bude již zcela obsazené parkoviště, dopravní podnik má pro lyžaře dobrou zprávu. Mohou si nechat své vozidlo jednu stanicí od konečné na záchytném parkovišti a cestu tramvají téměř až k vleku mají zdarma (resp. až 5 osob cestuje na vydaný parkovací lístek).

Co se v Liberci chystá

Uvažuje se o náhradě kapacitně nevyhovující autobusové dopravy do sídliště Rochlice II stavbou tramvajové trati rychlodrážního charakteru, což by bylo samostatné drážní těleso. Navrženy jsou dvě varianty možného vedení trati. První vychází ze zastávky Rybníček na městské tramvajové trati a je vedena kolem krajského úřadu do zastávky Košická a dále v trase dnešních autobusových linek 12, 14 a 23 do prostor konečné Zelené údolí.

Přestavba meziměstské trati, spojená se změnou rozchodu na 1 435 mm, je plánována zatím jen v úseku Fůgnerova – Vratislavice výhybna, pro pokračování směrem na Jablonec nad Nisou se zpracovávají řešení s využitím souběžné železniční trati Českých drah, podle modelu praktického například v německých městech Karlsruhe nebo Saarbrücken, kde tramvaj využívá k přesunu mezi sousedními městy železniční trať. Právě z této trati vychází od současné zastávky U Lomu druhá varianta napojení rochlického sídliště na kapacitní tramvajovou trať.

Podle slov tiskového mluvčího libereckého dopravního podniku Tomáše Krebse se v současné době neplánuje nákup nových tramvají. Provozní zkušenosti ukazují, že především v oblasti pojezdu je výhodné provedení s otočnými podvozky, které zajišťuje lepší součinnost vozidla s tratí. Do doby, než se vyjasní situace na trhu jsou naplánovány další rekonstrukce a moderni-



Nízkopodlažní autobus TEDOM s plynovým pohonem smluvního dopravce ČSAD Liberec na lince MHD.

Rekonstruovaná tramvaj T3R.PLF s novou skříní s nízkopodlažní částí mezi podvozky vyjíždí ze zastávky Fugnerova na lince č. 2 směrem na Lidové Sady.





Původní vozovna tramvají z roku 1908 doplněná při rekonstrukci v letech 1993-2005 o další objekty moderního vzhledu odolává sněhové nadílce.

zace tramvají T3, které umožní s použitím stávajícího vozového parku zlepšit kulturu cestování, snížit spotřebu elektrické energie a zmírnit nároky vozů na údržbu. Takto rekonstruované vozy T3 mají díky zcela nové vozové skříni i nízkopodlažní část pro cestující mezi podvozky. Autobusový park byl v posledních letech obnoven třiceti vozy CityBus, devíti SOR BN12 a dvěma kloubovými autobusy. V současné době je vypsána veřejná obchodní soutěž na dodávku dalších osmnácti nízkopodlažních autobusů pro následující období tří let.

Věrní abonenti

Od nového roku vešly v platnost změny, kterými se dopravní podnik snažil zavést určitá zvýhodnění pro věrnou skupinu svých klientů, ale tarifů je i tak v současné době v krajském městě poměrně dost. Za jednotlivou jízdenku v Liberci s možností přestupu, platnou 20 minut, zaplatíte 10 korun, děti a mladiství do 15 let a poživatelé starobních důchodů polovinu, přestupní jízdenka platná 45 minut a o víkendu

a svátcích hodinu, vás vyjde na 16 korun, zvýhodněná na 8 korun. Cestující si může zakoupit jízdenky i u řidiče, a to přestupní na 45 minut za 16 korun nebo celodenní za 50 korun, zvýhodněné za polovinu. Pro dlouhodobější pobyt v Liberci či pro místní obyvatele jsou určeny několikadenní přenosné jízdenky, a to od dvoudenní za 80, resp. 40 korun, týdenní za 160, resp. 80 korun a třicetidenní za 600 korun, u které zvýhodněné jízdné neexistuje. Možnosti cestování pro větší počet osob najednou je koupě tzv. skupinové jednodenní jízdenky, která stojí 100 korun a mohou na ni jet tramvají či autobusem maximálně dva dospělí a tři děti do patnácti let. Podle slov tiskového mluvčího Tomáše Krebse mají pro předplatitele i některé novinky v oblasti časových jízdenek. Třicetidenní časová jízdenka standard stojí 420 korun, což je jen o něco levnější než v Praze, kde je například tramvajových linek devětkrát více. Abonent vyjde na 400 korun a Abonent plus na 380 korun. Nárok na jízdenku Abonent mají držitelé nepřenosných předplatních jízdenek, jejichž platnost

souvisle předcházela platnosti této jízdenky v minimální délce 30 dní, na jízdné typu Abonent plus mají nárok ti držitelé, kterým přechází plynule jízdenka z předešlých 360 dní. Třicetidenní zlevněné u všech typů tvoří polovinu plné částky. Za čtvrtletní jízdné zaplatí liberečtí občané v typu Standard 1 100 korun, v Abonentu 1 050 korun a v Abonentu plus 990 korun, za roční zaplatí 4 000, 3 800 a věrní abonenti pak jen 3 600. Při srovnání s hlavním městem Prahou, kde stojí roční občanská jízdenka s evidencí 4 150 korun, je při počtu kilometrů tramvajových tratí a linek, počtu autobusů a především s ohledem na metro, cestování městskou hromadnou dopravou v Liberci dosti drahé. Zatímco v Praze má



důchodce od 70 let dopravu hromadnými prostředky zdarma, v Liberci stejně jako ve většině měst platí zlevněnou jízdenku. Třicetidenní seniropas stojí 150 korun, za roční zaplatí důchodce 1 500 korun. Pokud je cestující držitelem Zlaté Janského plakety, cestuje po městě za 1 500 korun ročně. „Chceme touto pozorností ocenit dárce krve,“ říká tiskový mluvčí Dopravního podniku města Liberce Tomáš Krebs.

Doprava funguje na jedničku

Liberecký dopravní podnik má ve svém vozovém parku 80 autobusů a 60 tramvají. Ročně najedou zhruba sedm milionů vozokilometrů, z toho asi dva miliony tramvaje a pět milionů autobusy. Zajímavostí je, že jednu čtvrtinu autobusových výkonů pro Dopravní podnik zajišťuje se svými vozy ČSAD Liberec, který v současné době obnovuje svůj vozový park především plynovými nízkopodlažními autobusy TEDOM. Vzhledem k tomu, že město Liberec je především centrem zimní turistiky, byli jsme při naší návštěvě příjemně překvapeni připraveností a flexibilitou při odklizení obrovského množství sněhu, aby provoz tramvají i autobusů mohl probíhat hladce k plné spokojenosti cestujících.



Souprava meziměstské linky č. 11 jezdící do Jablonce nad Nisou při najždění na linku z vozovny.

Tramvajový provoz v Lodži

Text a foto: František Zahnáš

Ve druhém největším polském městě dnes žije okolo jednoho milionu obyvatel. Existence tohoto města je doložena už někdy ve 13. století, ale bouřlivý rozvoj tu nastal až po roce 1820.

Tramvajový úzkokolejný provoz na rozchodu 1 000 mm zde začal psát svoji historii v prosinci 1898, dnes se jedná po Katovicích a Varšavě o třetí největší polský provoz a z hlediska úzkorozchodných provozů zaujímá v Polsku prvenství se 141 kilometry tratí. V současné době je lodžská tramvajová doprava zajišťována třemi provozovateli. Prvním je dopravní podnik MPK, druhý s názvem MKT, což označuje zkratku Medzigminnaja Komunikacja Tramwajowa a třetím jsou TP, nebo-li Tramwaje Podmiejskie.

Dopravní podnik provozoval v roce 1978 28 městských a 6 příměstských linek. V roce 1985 byl zrušen celonoční tramvajový provoz. V průběhu devadesátých let byly postupně zrušeny méně využívané linky. Revolucí v linkovém vedení byl 2. leden roku 2002. Počet linek byl snížen na 15 s tím, že se všeobecně zkrátily intervaly, a to ve špičce na dobu 6-8 minut, v sedle 10-15, o víkendech na 15 a ve večerních hodinách na 20 minut, na některých linkách dokonce jen na 15 minut. Všechny linky jsou od uvedeného data obsazeny vlaky 2 x 805N Konstal, což je úzkorozchodná varianta čtyřnápravového vozu 105N Konstal. Od roku 2003 jsou na linku 10 vypravovány nízkopodlažní vozy Cityrunner, které vyrábí Bombardier. Tramvajové vlaky najíždějí na své linky ze tří vozoven

Dabrowskiego, Chocianowice a Telefoniczna, ve stavu je celkem 453 vozů 805N a 15 nízkopodlažních Cityrunnerů. Společnost MKT původně provozovala tři tramvajové linky mimo hranice města, a to Lodž – Pabianice, Polnocna – Zgierz, Polnocna – Ozorków. Linky 41 a 45 roku 2004 z plánu sítě zmizely, ne však traťové úseky. Tyto trasy opět převzal MPK a pojíždí je prodlouženými spoji linky 11. Ta nyní jezdí v trase Pabianice – Lodž, Helenówek – Zgierz, přičemž v úseku Pabianice – Chocianowice jezdí každý třetí spoj a do



Společnost MKT má ve stavu 38 článkových vozů 803N. Tento vůz je jedním z těch, které prošly modernizací.

Zgierze každý druhý. V základní trase linky 11 z Chocianowice do Helenoweku je uplatněn špičkový interval 7-8 minut, mimo špičku pak 15 minut. Krátce po tomto opatření byla zřízena posilová linka P, jezdící jen v ranní a odpolední špičce pracovního dne. Dva sólo vozy 805N, které mají nepravidelný interval, posilují linku 11 v úseku Pabianice – Duży Skret. Ve vlastnictví MKT zůstala jen linka 46 jezdící



Historická souprava motorového vozu typu N a vlečného vozu ND z let 1957 a 1962. Dojezdily na své lince roku 1991.

z vozovny Helenówek. Jsou zde vypravovány šestnápravové článkové vozy 803N, což je úzkorozchodná verze 102N, a to jak v klasickém provedení, tak i po výměně vozové skříň. Interval této linky je 16, resp 32 minut.

Poslední společností zajišťující hromadnou dopravu je TP. Provozuje tramvajové linky 43 a 43 BIS. Jejich výchozím bodem je konečná Lodž, Stoki a po společné jízdě trávající zhruba 45 minut přijíždí do města Konstanzynow. Zatímco linka 43 BIS zde svoji jízdu končí a obrací na vratném trojúhelníku, linka 43 pokračuje ještě dál, aby asi za 30 minut dorazila do města Lutomiersk. Zde je ukončena smyčkou. Po opuštění Lodže je trať celá jednokolejná s výhybnami a kolejový svrsek je v žalostném stavu. Souhrnný interval v úseku Stoki – Konstanzynow je 15 minut, do Lutomierze jezdí spoj po 30, resp. 60 minutách. Vozový park na linkách 43 a 43 BIS tvoří článkové vozy 803N, což je klasické provedení, dále 2 šestnápravové článkové vozy Düwag, odkoupené roku 1990 z Bielefeldu. Přestože jsou tyto vozy z roku 1957, zdají se být na oko v lepším stavu, než asi o patnáct let mladší Konstaly. V souvislosti s prázdninovým jízdním řádem však byly Duwagy odstaveny. Letos byl z Essenu převzat osminápravový vůz, který byl vyroben v roce 1976 a je obousměrný. Vozy linek 43 a 43 BIS jsou vypravovány z vozovny Brus. Vozovna pocházející z roku 1910 nikdy neměla čtyřnápravové vozy nového typu. Až do roku 1981 vypravovala pouze soupravy dvounápravových vozů a pak také už zmiňované vozy článkové. Poslední dvounápravový vlak vyjel z této vozovny na linku 43 BIS v říjnu roku 1991. Pro MPK, TP a MKT platí různé typy jízdenek. Na celodenní síťovou jízdenku MPK není možné jet za hranice města. Po jeho opuštění si musí cestující v automatu nebo u řidiče zakoupit další platnou jízdenku. Všechny linky začínají svůj provoz krátce po čtvrté hodině ranní a poslední spoje projíždějí centrem města okolo třinácté hodiny.



Vlak složený z modernizovaných vozů 2x805N Konstal. Zadní vozy slouží jako motorizované vleky, z důvodu zvýšení kapacity nemají stanoviště řidiče.

Veřejná doprava ve Švýcarsku v roce 2005

Peter Scheidegger,
dopravní konzultant, Bern, Švýcarsko

Foto: Archiv redakce

Rail 2000 – nová strategie pro dálkové cestování

Určitě nejpozoruhodnější – a také nejpozitivnější událostí – kterou zažil náš sektor v minulém roce, bylo zavedení tzv. „Jízdního řádu Rail 2000“. Tento jízdní řád byl zaveden 12. prosince 2004.

Rail 2000 nabízí nové služby – začínající v síti SBB (státní dráhy). Díky:

- nové a kratší trase pro vlaky jezdící rychlostí 160/200 km/h mezi Olten-Bern/Solothurn,
- novým přístupům k hlavnímu nádraží v Curychu,
- nové trase blízko Oltenu, která umožňuje přímému vlakovému spojení z Bernu do Lucernu využívat novou a rychlejší trať mezi Bernem a Oltenem,
- novým tunelům mezi Neuchatel a Yverdon,
- novým naklápacím vlakům pro trati, které jsou zmodernizované, ale nenapřímené,
- mnoha dalším zlepšením infrastruktury, vozového parku a signalizace.

V současné době se produkuje o 14 % více vlakových mil, což dává Švýcarsku **nejvyšší hustotu vlaků na dráhové míle** (ne traťové míle) v Evropě. Přesnost vlaků, které často jezdí v intervalech 2 až 3 minuty na stejném úseku tratě, je podle mého názoru pozoruhodně dobrá, přestože média a některé autority stále nejsou spokojeny. Jako jeden z důvodů zpoždění lze uvést následující: protože European Train Control System (ETCS), což je unifikovaný systém pro evropské železnice pro automatické zastavení vlaků před červenými signály dosud nefunguje, je rychlost vlaků na nové trati omezena na 160 km/h místo plánovaných 200 km/h.

Zlepšení regionální vlakové a autobusové dopravy

Po určitých technických závadách, například při úplném přerušení dodávky elektrické energie jeden večer v červnu – začala diskuze o tom, zda SBB příliš nezvyšila své služby se svými omezenými prostředky a zda příliš nezatížila zaměstnance, vozový park a infrastrukturu. Jako pravidelný uživatel služeb dálkové železniční dopravy ve Švýcarsku jsem se službou velmi spokojen: pokud není možné dodržet návaznost dvou vlaků, což se stává velmi zřídka, jede další vlak obvykle za méně než 30 minut.



Švýcarsko – vnitrozemská země s horami a jezery.

První známky pozitivního výsledku v počtu uživatelů jsou již vidět: během prvních šesti měsíců přepravila SBB dálkovými vlaky o 7,5 % více cestujících. Mezi městy, která jsou spojena vysokorychlostními tratěmi, je tento nárůst dokonce 11 %. Zvýšení příjmů z tržeb z jízdného však stále nestačí k pokrytí zvýšených nákladů. Avšak: vyhlídky v osobní přepravě jsou dost dobré, mnohem lepší než v sektoru nákladní dopravy, kde je silniční nákladní doprava velmi těžkým konkurentem pro železniční dopravu, zejména na kratší vzdálenosti. Od prosince 2004 se zlepšila nejen kvalita železniční dálkové dopravy, ale i služby poskytované regionální vlakovou a autobusovou dopravou, které se v mnoha případech změnilo z hodinových intervalů na intervaly 30 minut. V těchto případech jsou patrná ohromná zvýšení počtu cestujících.

Postup výstavby tunelů

Tunel Lötschberg (trať z Německa do Basi-lej – Bern – Brig) byl prorazen 28. dubna 2005. Jeho slavnostní otevření proběhne nejspíše v prosinci 2007. (Více informací na http://www.blsalptransit.ch/en/frame-set_e.htm)

Tunel Gotthard – nejdelší na světě – nebude dokončen dříve než v letech 2015–16.

Příměstská doprava: „S-Bahn“ předmětem politických jednání

Dobrá kvalita služby je poskytována tzv. S-Bahn. Po slavné S-Bahn v Curychu (od roku 1990), Bernu, Basileji (do Francie a Německa), Lausanne, Lucernu, St. Gallen a dokonce Zugu (oblast se 100 000 obyvateli) jezdí nyní příměstské vlaky na hlavních tratích minimálně v intervalu 30 minut. Počet cestujících využívajících **S-Bahn v Curychu** se za 15 let její existence zdvojnásobil. Existuje program na zkvalitnění služby, zejména zdvojkolejnění jednokolejných tratí. Na mnoha linkách jezdí vlak každých 15 minut. Centrální úsek S-Bahn je však v současné době přetížený. Existují plány na druhý centrální tunel S-Bahn, místní voliči dokonce souhlasili, že by sami finančně přispěli na tento projekt, centrální vláda však dosud neví, jakým způsobem by mohli svůj podíl financovat. Od příštího roku budou zaváděny dvoupatrové vlaky s nízkopodlažním vstupem, což povede ke zvýšení kapacity míst k sezení. V oblasti Bernu převzala druhá největší železniční společnost ve Švýcarsku – BLS – všechny služby S-Bahn a některé zrychlené vlaky na standardním rozchodu od SBB. Zavedení velkého počtu článkových



Vozidlo Pilatus.

vozidel (3 vozy tvořící jeden interiérový prostor) se snadným úrovnovým přístupem z nových nástupišť ve výšce 55 cm bylo značně úspěšné. U staršího vozového parku zmodernizovala BLS některé stávající vozy na vozy s nízkopodlažní částí, nabízející minimálně dva pohodlné vstupy do vozidla u téměř všech vlaků.

Na druhé straně SBB převzala od BLS všechny dálkové osobní vlaky. Takže v současné době ve Švýcarsku zajišťuje veškerý meziměstský provoz SBB, zatímco mnoho nezávislých drah, které „nejsou vlastněny centrální vládou“ nabízí osobní vlaky a zrychlené vlaky, některé také na tratích SBB. Až dosud docházelo k těmto změnám na základě „vzájemné“ dohody, bez procesu výběrových řízení. V síti o standardním rozchodu chce vláda udržet tři železniční společnosti, kromě volného přístupu mezinárodních veřejných a soukromých společností pro nákladní dopravu ve Švýcarsku a přes Švýcarsko.

Městská doprava – smíšený obraz

Pokrok městské veřejné dopravy je mnohem menší než rozsáhlé snahy ve Švýcarsku v oblasti infrastruktury pro dálkovou osobní dopravu a nákladní železniční dopravu, což je výsledkem toho, že dosud není stálý tok peněz od centrální vlády na financování městských projektů. Doufáme, že se to během 2-3 let změní, a městská doprava získá investiční granty také od centrální vlády, jako je to u většiny ostatních rozvinutých zemí.



Nová panoramatická vozidla na Bernina Express.

Určitého pokroku však bylo dosaženo:

- Výstavba tunelu pro krátkou trasu automatizovaného metra se sklonem 11 % v **Lausanne** (120 000 obyvatel!) úspěšně pokračuje. Trasa začíná na břehu jezera, vede kolem hlavního nádraží, centrem města, k univerzitní nemocnici a končí na výjezdu z dálnice (P+R záchytné parkoviště). (Pro více informací ve francouzštině viz: www.t-l.ch/m2/corps_m2_base_1.htm.)
- **Ženeva** pokračuje v rozšiřování své tramvajové sítě, zavádí nový Cityrunner (Bombardier) a 24 m dlouhé trolejbusy. (Pro více informací v angličtině viz: www.tpg.ch/Internet+TPG/Anglais/EHomepage/Accueil.htm.)



Dvoukloubový trolejbus pro Dopravní podnik Ženeva je dlouhý 24 metrů.

- Na severním **předměstí Curychu** pokračuje výstavba tramvajové sítě spojující předměstí s letištěm. Město Curych plánuje vybudování nové tramvajové tratě směrem na západ.

- V roce 2004 voliči zamítli výstavbu tramvajových tratí v **Bernu**, které by měly nahradit 2 autobusové linky se 40 000 cestujícími denně. Nyní se objevily nové plány s novým uspořádáním, které více kopíruje stávající autobusové linky a snižuje náklady. Je pravděpodobné, že výsledek tohoto projektu bude pozitivní.

Angažovanost voličů v rozhodování o dopravě

Většina švýcarských voličů je pro veřejnou dopravu. Může však docházet k odlišným postojům mezi venkovskými oblastmi, které nejsou tak dobře obsluhovány a nejsou tak závislé na veřejné dopravě, a městskými oblastmi. Výsledek může být dost náhodný, někdy s malým přesahem, jako tomu bylo v případě, kdy se venkovští voliči postavili proti výdajům na nové tramvajové tratě v Bernu. Přestože tehdy existovala převažující podpora mezi městskými voliči, konečný výsledek byl 50,5 % pro „ne“.

Poslední víkend v listopadu 2005 nám ukázal pravý opak: švýcarští voliči souhlasili s malým přesahem 50,4 % pro „ano“ ohledně otázky, že všechny obchody, a to nejen obchody spojené s potřebami cestujících, mohou být otevřeny v neděli na letištích a na 25 důležitých nádražích v zemi. Proti opozici odborů voliči z městských oblastí tento návrh silně podpořili a vyhráli proti opozičním venkovským voličům, kteří se ve velkém počtu řídili náboženskými argumenty proti práci v neděli.

Toto rozhodnutí je významným krokem k zajištění vlakových nádraží nejen jako prostředků pro poskytování dopravních služeb, ale i jako center městských aktivit, které podpoří koncentraci proti živelnému růstu měst, což je dobré znamení pro veřejnou dopravu.



Veřejná doprava ve Švýcarsku

Ing. Zdeněk Došek

Foto: Archiv redakce

Švýcaři a Švýcarky patří mezi nejhoriivější vyznače výhod železnice, tramvají, autobusů a lodní dopravy na světě. Dva miliony těchto uživatelů a současně vlastníků předplatných jízdenek s polovičním tarifem, a více než 250 tisíc držitelů normálního předplatného představuje stálou, a tím důležitou klientelu veřejné dopravy.

Další velký úspěch švýcarské veřejné dopravy představují tarifní společenství, rozšířená po celé zemi.

Veřejná doprava se u obyvatel Švýcarska těší vysoké vážnosti. Při nedávné anketě se 87 % dotázaných vyslovilo pro její ještě výraznější rozvoj. Při velkých lidových referendech, týkajících se veřejné dopravy, se švýcarští občané za toto odvětví vždy „berou“.

V čem spočívá tajemství popularity a úspěchu veřejné dopravy ve Švýcarsku? Odpověď přináší publikace Švýcarského svazu veřejné dopravy „Veřejná doprava“, již lze stručně shrnout následovně. Přes velkou různorodost dopravců se Švýcarsku podařilo hustou sítí různých druhů veřejné dopravy vzájemně skloubit. Úkolem národního svazu je dělat vše pro zachování a další rozvoj tohoto systému, průmyslného až do nejmenších detailů. Důležité je též, že veřejná doprava nepostrádá vize řešení budoucích problémů mobility. Stejně jako hodinky, čokoláda a ementál může i veřejná doprava patřit k vývozním artiklům světové reputace této malé země s alpskými velikány.

Švýcarská veřejná doprava – světově unikátní síť

Systém veřejné dopravy ve Švýcarsku charakterizuje velká rozmanitost druhů dopravy:

železnice s normálním a úzkým rozchodem, zubačky, lanovky pozemní a visuté, výtahy, parní a motorové lodě, tramvaje, trolejbusy a autobusy, včetně poštovních. Zázrakem při této různorodosti je, že celý systém funguje jako jedna síť, s nabídkou společného jízdního řádu uveřejňovaného v celostátním vydání, a integrovaného tarifu. Cestující tak může cestovat kamkoli s jednou jedinou jízdenkou, i když používá linky různých podniků a různé dopravní prostředky. Páteř sítě tvoří dálkové železniční tratě v délce přibližně 5 000 km, z nichž téměř 3 000 km náleží Federálním drahám, zatímco více než 2 000 km patří zhruba 40 „soukromým“ podnikům, které ve skutečnosti náleží regionálním a místním územním správám. Každý tento podnik vlastní svůj vozový park v různých barvách, což celku propůjčuje atraktivní a živý image. Tuto infrastrukturu doplňují linky poštovních autobusů, které zajišťují „jemnou“ distribuci v aglomeracích a na venkově. Jejich význam je často podceňován, přesto, že kumulovaná délka všech těchto linek dosahuje 13 tisíc km a výrazně přesahuje délku železniční sítě. Jen vzácně je několik míst dosažitelných pouze lodí či visutými lanovkami. Aglomerace disponují bohatě dimenzovanými sítěmi S-Bahnu, metra, tramvají, trolejbusů a autobusů, občas i lanovkami. Tyto sítě jsou nenahraditelné pro každodenní zvládnání silné špičkové dopravy cestujících za prací a pro udržení mobility ve městech. Dalším příkladem dobré koordinace jsou železniční propojení letišť Curychu a Ženevy. Letiště jsou zaintegrována do železniční sítě velkých švýcarských transversál. Aniž by bylo třeba přestupovat, je možné se na tato letiště dostat z většiny měst. Registrace cestujících a jeho zavazadel se může provést už na nádraží, ze kterého odjíždí, stejně tak jako přímé odesílání zásilek na letiště pěti kontinentů. V mezinárodní dopravě jsou SBB propojeny na vysokorychlostní systémy sousedních zemí: TGV ve Francii, ICE v Německu



Poštovní autobus v Churu.

a Pendolino v Itálii. Celý tento řetězec dopravních prostředků funguje jako švýcarské hodinky. V roce 1982 byl v celé zemi zaveden taktový jízdní řád se sloganem „vlakem každou hodinu“. Odjezdy se opakovaly po hodinách, jízdní řád je jednoduše zapamatovatelný, což klientům dodává pocit zaručené mobility.

Taktový systém se rozšiřuje na autobusy a pokračuje vývojem k půlhodině, která je už skutečností na četných železničních i autobusových linkách.

Velké projekty Dráhy 2000 a AlpTransit zvýšily výkonnost a atraktivitu švýcarské železniční dopravy.

Dopravní politika – k udržitelné mobilitě

Stále rostoucí mobilita zboží i osob vyžaduje cesty včetně účinných komunikačních prostředků. Úřadům tak připadá v oblasti dopravní politiky úkol zajistit nabídku různorodé infrastruktury schopné potřeby mobility uspokojit. Stejně tak je na úřadech rozhodovat o vhodné dělbě mezi různými druhy dopravy.

Švýcarská dopravní politika je zaměřena na to, aby se řešení rostoucí mobility dělo způsoby vyhovujícími z hlediska ekolo-

gického a ekonomického. Tato strategie vede k posilování sítě švýcarské veřejné dopravy, obzvláště železničního sektoru, s cílem snížit dopad dopravy na životní prostředí Švýcarska a jeho obyvatel. Aby bylo možno veřejnou dopravu modernizovat, je třeba životaschopného financování, do jejího fungování musí být ale též zavedeno více konkurence, která je zárukou vyšší účinnosti.

Za účelem účinných alternativ musí společnost svolit k velkým investicím ve prospěch veřejné dopravy. Za posledních 40 let byly investice do silnic dvakrát vyšší než do dopravy kolejové.

Zvláštní pozornost byla proto věnována druhé fázi reformy železnic s cílem předefinovat rámcové podmínky podniků veřejné dopravy. Zásadním požadavkem je, aby byly ekonomicky ozdraveny a aby měly vysokou výkonnost. Aby byly založeny na zdravých finančních základech, jsou zbavovány dluhů. Tendence k seskupování, kterou bylo možné sledovat v nedávné době, s klíčovým požadavkem racionální dělby úkolů, se již ukázalo velmi přínosné. Z dlouhodobého hlediska zamýšlí Federální rada vytvořit nový zdroj financování, vyhrazený pouze projektům infrastruktury pro veřejnou dopravu v aglomeracích.

Veřejná doprava – významná součást národního hospodářství

Veřejná doprava je významným faktorem švýcarského národního hospodářství. V sektoru pracuje celkem zhruba 56 tisíc zaměstnanců. Objednávkami u dalších oblastí národního hospodářství poskytuje veřejná doprava práci dalším 40 tisícům lidí. Roční hodnota objednávek svěřených domácímu průmyslu dosahuje 3,7 miliard švýcarských franků.

I když za posledních 25 let došlo u dopravních společností ke snížení o 8 000 pracovních míst, nabídka veřejné dopravy se významným způsobem zvýšila. Dopravní společnosti mohly silně zvýšit produktivitu díky racionalizaci a automatizaci řízení. Přes snížení počtu zaměstnanců se nabídka veřejné dopravy zvýšila, současně s růstem kvality.



Nový panoramatický expres má okna pro ostrý výhled.



Tenda express ve městě Cuneo na zpáteční cestě dvoudenního výletu.

Nejdůležitějším zaměstnavatelem jsou SBB. Zaměstnávají 28 tisíc pracovníků, zhruba polovinu všech zaměstnanců ve veřejné dopravě. Zbytek se dělí mezi soukromé železnice (asi 7 500 zaměstnanců), horské železnice (asi 7 000 zaměstnanců), městské dopravní podniky (kolem 7 800 zaměstnanců), PostAuto – Poštovní autobusy (2 350 zaměstnanců) a koncesionářské autobusové společnosti (2 300 zaměstnanců), stejně jako plavbu (700 zaměstnanců).

Veřejná doprava dohání své zpoždění

Díky velkým železničním projektům veřejná doprava v posledních letech trochu dohání své zpoždění v oblasti investic oproti silniční dopravě. Rozdíl v investicích mezi kolejovou a silniční dopravou za poslední půlstoletí zůstává přesto dosti velký. Zatímco v roce 1950 byly sumy zhruba obdobné, 97 a 134 milionů švýcarských franků, vystoupaly investice do silnic v roce 1985 na 2,6 miliardy a kolejová doprava se musela spokojit s 920 miliony. Teprve v roce 1990 bylo kolejové dopravě výrazně přidáno na 1,9 miliardy, současně ale s novým růstem pro silnice s 3,6 miliardami. V roce 2000 byly finance rozděleny ve výši 4,2 miliardy pro silnice a 2,9 miliardy pro kolejovou dopravu, díky masivním investicím do nových alpských transversál Lötschberg a Gothardt. Největší zásluhou švýcarských dopravců a úřadů je, že vytvořili systém zahrnující všechny dopravní podniky v zemi, se všemi druhy dopravy. Zákazníci tak prakticky bez přerušení mohou přejít z vlaku do tramvaje či autobusu, z lodě na lanovku, z poštovního autokaru na sedačku či kabinovou lanovku. Veřejná doprava tvoří plynulý dopravní řetězec, téměř od dveří ke

dveřím. Nejde úplně o plácnutí do vzduchu, protože pouze 7 % z pěší každodenní docházky ke stanicím a zastávkám veřejné dopravy je delší než 1 km. Hustota linek a stanic veřejné dopravy je spolu s jízdním řádem a tarifním systémem důležitým faktorem pro úspěch veřejné dopravy ve Švýcarsku.

Železniční síť SBB propojuje již dnes mezi sebou nejdůležitější a největší místa každou hodinu nebo dokonce půlhodinu vlaky InterCity a nebo pohodlnými přímými vlaky. Díky úvěru ve výši 7 miliard franků, odhlasovaného švýcarským obyvatelstvem, prochází síť SBB na dlouhé vzdálenosti kompletní modernizací. S dokončením první etapy projektu Dráhy 2000 jsou hlavní železniční uzly ve Švýcarsku dosažitelné za méně než hodinu. Základní kámen systému, nová trať pro rychlosti 200 km/hod. mezi Mattstetten a Rothristen umožňuje zkrátit dobu jízdy z Bernu do Curychu, Basileje a Lucernu na 60 minut.

Hustá síť regionální dopravy

Síť regionální dopravy a dopravy v aglomeracích bez problému navazuje na dálkovou síť. Soukromé železnice doplňují železniční síť SBB a přepravují cestující ve venkovských regionech a nebo zajišťují jemnou distribuci v aglomeracích. Všude tam, kde bylo prokázáno, že provoz železnice není rentabilní, byla vytvořena hustá autobusová síť do všech možných směrů a nepřekvapuje proto, že v současné době se ve veřejné dopravě uskutečňuje největší počet cest autobusy. Stejně tak je neopomenutelná tramvajová doprava v aglomeracích, která ve velkých městech nabývá na stále větším významu.

Původně se projekt dnes omezený na dráhy nazýval „Dráhy a autobusy 2000“. Vycházel z myšlenky vzájemně propojené

sítě a začínal zkapacitňováním hrdel. Z důvodů omezených finančních prostředků se projekt musel omezit na důležitá železniční spojení. Přesto se podařilo síť veřejné dopravy dále rozvíjet způsobem zacíleným na cestující.

Vytvoření integrovaného dopravního systému je dlouhodobá práce vyžadující velké prostředky, kterou nelze uskutečnit než postupně.

(Pokračování příště)



HISTORIE

Po stopách Křížikovy dráhy Praha – Libeň – Vysočany

Text a foto: Mgr. Pavel Fojtík a archiv

Před sto deseti lety, 19. března 1896, se cestující poprvé svezli tramvajemi elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany, kterou vyprojektoval a na své náklady postavil slavný český elektrotechnik František Křížík.

O této dráze již bylo publikováno mnoho informací i statistických údajů, a protože se nechceme zbytečně opakovat, vydali jsme se na některá místa, abychom se podívali, zda po Křížikově dráze něco zbylo. Tím nejdůležitějším pozůstatkem je pochopitelně skutečnost, že mezi Balabenkou a Šaldovou ulicí, kde byl první provozní úsek, se jezdí dodnes! Je to nejstarší nepřetržitě provozovaná pražská tramvajová trať a svědčí o tom, že si Křížík pro realizaci svých plánů vybral opravdu vhodný směr. Ale přesto se naskytá otázka: Zůstalo ještě něco?



Na tomto snímku se nacházíme uvnitř Křížikovy elektrárny. Interiér elektrárny byl už před mnoha lety zásadním způsobem přestavěn, bývaly tady i sklady. Dnes jsou v přízemí odpočinkové prostory a také společenská místnost pro zaměstnance zdejšího střediska Nákladová doprava. Vestavěno bylo i patro, nahoře, pod původními krovky z dob Křížíka, je dnes sociální zázemí pro zaměstnance – šatny a umývárny. Ty části „Švábků“, do kterých jsme se dnes podívali, jsou nejstaršími objekty, které dnes Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, užívá. Ale vlastní je „teprve od roku 1907“. Vínohradskou Orionku vlastní děle od roku 1897. Ale o té zase až někdy jindy.



Praha se od Křížkových dob na mnohých místech výrazně změnila. Srovnáme si snímek ze zkušební jízdy (podle všeho z technicko-policejní zkoušky) ze 17. března 1896 s fotografií z 22. února 2006. Oba byly pořízeny na Balabence. Známa usedlost Nová Balabenka, kterou vidíme na historickém snímku vzala za své při výstavbě mimoúrovňové křižovatky a pod silničním přemostěním dnes místo ní stojí benzinová pumpa. Ještě v první polovině 90. let 20. století tu ale Nová Balabenka byla. Dnes ji připomíná jen jméno zastávky. A právě tady se 19. března 1896 uskutečnilo slavnostní zahájení provozu.



Pomineme-li stopy po závěsech trolejového vedení na několika domech v Křížkové ulici, které dodnes připomínají, že tudy jezdila kdysi tramvaj (samotné růžice jsou ale z doby, kdy trať provozovaly Elektrické podniky, nejsou tedy pozůstatkem dob Křížkových), pak se musíme podívat poněkud stranou dnešní Sokolovské ulice – do areálu středisku Nákladová doprava v ulici Švábky. Při zevrubném pohledu vás asi nenapadne, že právě tady najdeme zřejmě nejzajímavější stopy po dráze.

Vkročíme-li do pravé haly opravy automobilů, která tu nyní je (ti starší si tu jistě pamatují především trolejbusovou vozovnu a později jedno z pracovišť opravy autobusů) a projdeme do její zadní části, ocitnete se – věřte nevěřte – v původní Křížkově vozovně elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany. Opravdu, stojí dodnes. Jen se trochu „ztratila“ v přístavbě z roku 1910, kterou byla původní budova prodloužena. V Křížkových dobách tu bylo pět kolejí a rezerva pro šestou. Byla tu pro ni zřízena v předstihu i vrata. Na dvoře před vozovnou – dnes by to bylo vlastně také v hale – bývala posuvna, pomocí které se tramvaje denně stěhovaly podle potřeby na „svoji“ kolej.



Toto je známá historická fotografie z března 1896. Ta ukazuje, jak Křížkova vozovna tehdy vypadala. A co budova s komínem, která stojí vedle remízni haly? To bývala Křížkova elektrárna. V ní byly dva parní stroje, které poháněly čtyři dynamoelektrické stroje o celkovém výkonu 180 kW. V roce 1908 tu Elektrické podniky zřídily tzv. podružnou elektrickou stanici – dnes bychom řekli měšinu. Ta dodávala proud tramvajím až do roku 1925.

Možná budete překvapeni, ale pokud se vyšplháte na zarostlý svah na jižní straně slepé Vojanovy ulice, kde je násep bývalé železniční trati z těšnovského nádraží a začínalo tu kolejiště starého libeňského nádraží, uvidíte, že budova Křížkovy elektrárny tady stojí dodnes! I s komínem, i když už dávno neslouží svému účelu.



Rok 2005 v Pražské strojárně a. s.

Text a foto: Pražská strojárna, a. s.

Pražská strojárna a. s. v loňském roce i nadále rozvíjela svou hlavní činnost, kterou je výroba kolejových konstrukcí, výhybkových systémů a dalšího vybavení pro moderní tramvajové tratě. Všechny kompletní kolejové konstrukce určené pro hlavní město Prahu v roce 2005 byly předány včas a v požadované kvalitě.

Tramvajová doprava zažívá v současné době rychlý rozvoj a v mnoha evropských i světových metropolích se znovu obnovují tratě, které byly uzavřeny v 60. a 70. letech 20. století. Na významu opět nabývá důležitost městské hromadné dopravy jako důsledek motorizace, rostoucích cen pohonných hmot a snahy o zlepšení životního prostředí ve městech.

Éra rušení tramvajových tratí našťastí tolik nezasáhla bývalou ČSSR, a tak můžeme těžit z kontinuálního vývoje a v současné době používat nejvyspělejší technologie. Provozní dispečink tramvají je toho ukázkou.

Porovnávání kvality tramvajových tratí v České republice a v zahraničí vyplývá pro náš stát velmi příznivě. Celkově evropské tratě vedou kvalitou před zbytkem světa a české tratě, a pražské zvláště, mohou využít dlouhodobých zkušeností ve vývoji i provozování.

Největší rekonstrukce proběhly v ulici Sokolovské, na Palackého náměstí, Čechově náměstí a na Stírce. Z dalších větších projektů stojí za zmínku patnáct akcí na výměnu kolejových oblouků z kolejnic NT1 a šest rekonstrukcí kolejových oblouků z kolejnic B1. Během celého roku jsme dodávali samostatné tramvajové výměny různých typů i poloměrů pro Dopravní podnik v Praze i do dalších měst v ČR. Zároveň Pražská strojárna a. s. postupně proniká s touto specifickou výrobou i do zahraničí. V loňském roce jsme vyrobili kolejové křížení pro švédský Norrköping a obloukovou trať pro Szeged.

Výhybkové systémy Pražské strojárny jsou dokladem vývoje a při hodnocení uplynulého roku můžeme sdělit, že celkově bylo vyrobeno k 31. prosinci 2005 1 541 ks výhybkových systémů všech druhů. Z tohoto počtu směřovalo 61 % do tuzemských dopravních podniků (DP Praha – 42 %) a zbytek na export. Nej kvalitnějším výrobkem v této oblasti je moderní a v již v mnoha světových státech homologovaný výhybkový systém VSP-1-K. Z celkového počtu 750 ks jich bylo instalováno 49 % v ČR (DP Praha 33 %) a zbytek je instalován především v evropských metropolích a v australském Melbourne.

Vyjádření minulého roku v číslech u výhybkového systému VSP-1-K vypadá následovně: celkem bylo prodáno 89 kusů, z toho 21 kusů pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost, celkem v České republice činil prodej 28 kusů a vývoz 61 kusů. Z našich zkušeností i podílu exportu víme, že se opravdu jedná o hi-tech výrobek, který nás řadí mezi pět nejlepších celosvětových výrobců. Jsme rádi, že tyto výrobky přispívají ke zvýšení bezpečnosti tramvajové dopravy v České republice, zejména pak v našem mateřském podniku Dopravním podniku, ale i v dalších převážně evropských městech.

Pražská strojárna a. s. využívá všech poznatků z provozování svých výrobků v České republice i ve světě pro jejich další zdokonalování a ve spolupráci s Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností zavádí do výroby novinky pro lepší uspokojování potřeb tramvajové dopravy. Díky neustále se zvyšující kvalitě výrobků se



nám daří stále více pronikat na zahraniční trhy. Za tímto účelem jsme rozšířili sortiment vyráběných výměn i o výměny ze zahraničních profilů, např. Ri59, Ri59N, Ri60, Ri60N a Ph37. Z těchto profilů kolejnic vznikla postupně pro účely zahraničních zakázek (Švýcarsko, Švédsko, Španělsko, Maďarsko atd.) výrobní dokumentace pro široký rozsah odbočných rádiusů a použití, např. s úspěchem použitá „rozřazovací“ výměna pro křížení ve švédském Norrköpingu.

Exportní snahy a zkušenosti zde získané zpětně ovlivňují naši produkci k vyšší kvalitě a užité hodnotě našich výrobků.

Pražská strojárna ve spolupráci s Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností po více než ročním zkušebním provozu manganové vložky v srdcovce v křížení Výtoň získala vynikající zkušenosti. Jedná se o nové řešení pro velmi namáhané srdcovky, které nejen snižuje boční opotřebení žlábků v srdcovkách, ale především zaručuje vyšší odolnost a životnost jejich hrotů. Toto řešení bude použito v letošním roce v kolejovém křížení Ohrada. Snahy zvyšovat užžitnou hodnotu našich

výrobků a záruční servis prováděný Pražskou strojárnou u dodaných kolejových křížení vedou ke zvyšování jejich životnosti. O totéž se snažíme nejen u výměn a kolejových křížení, ale samozřejmě i u výhybkových systémů a u jednotlivých výrobních detailů. Příklad takové inovace je kompletní převod veškerého lakování výrobků do jednotky Správy vozidel Tramvají, provozovny opravy tramvají v Hostivaři. Díky vysoké kvalitě prováděného lakování jsme mohli zvýšit záruční lhůtu na lak na pět let.

Kvalita výroby

V Pražské strojárně a. s. se i v roce 2005 úspěšně rozvíjel systém managementu jakosti (SMJ), který má podnik certifikovaný již od roku 1997 a veškeré dosud provedené audity, včetně dozorčího auditu v roce 2005, konstatovaly, že systém je dobře vybudován, zaveden a udržován a průběžně vytváří předpoklady ke svému trvalému zlepšování.

Jedním z významných pracovních operací, majících zásadní vliv na kvalitu produkce, je oblast svařování. Proto vedení podniku rozhodlo samostatně prověřit v rámci SMJ systém jakosti svařování dle mezinárodní normy ČSN EN 729-2 (Požadavky na jakost při svařování-tavné svařování, část 2 – vyšší požadavky na jakost), a to se zaměřením na kolejové konstrukce. Na základě auditu, provedeného v listopadu 2005 pracovníky Certifikačního orgánu VÚŽ Praha, byl potom tento systém jako v jednom z prvních podniků v republice certifikován.

V roce 2005 byla v podniku věnována pozornost i přípravě na prověření účinnosti systému environmentálního managementu (EMS) na základě normy ISO 14001:2004. Mimořádný ekonomický význam má tento přístup právě v případě, kdy se podnik připravuje na změnu místa svého působení a má tedy možnost zahrnout do projektu všechny požadavky na stavební připravenost z hlediska aktuálních či očekávaných ekologických požadavků. Jedná se především o stavební úpravy pro zamezení kontaminace půdy a vody nebezpečnými látkami, úpravy pro bezpečné nakládání s odpady, úpravy pro omezení spotřeby energií apod.

Plány na rok 2006

V roce 2006 čeká naši společnost nelehký úkol, a to přestěhovat se ze stávajících prostor v Sokolovské ulici do areálu bývalého cukrovaru ve Víně. Pevně věříme, že naši zákazníci nepocítí žádná omezení v dodávkách našich výrobků, jelikož již v průběhu roku 2005 jsme činili opatření, abychom zamezili jakýmkoli výpadkům. Předem se všem omlouváme a učiníme vše potřebné, aby dopad stěhování firmy byl co nejmenší.



Odborové organizace se představují

-red-

Foto: Pavel Fojtík a Pavel Ďuran

OO DP – Ř

Základní odborová organizace Odborového svazu pracovníků dopravy, silničního hospodářství a autoopravárenství /DOSIA/ Čech a Moravy Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

Ing. Smolařová Eva, předseda

Organizace je od května 1995 zapsána v Obchodním rejstříku. Je členem OS DOSIA. K 31. 12. 2005 měla 157 členů, kteří jsou zaměstnání průřezově téměř ve všech útvarech. Počet členů postupně roste. Společně s ostatními odborovými organizacemi zpracovala a předložila návrh KS pro letošní rok, zúčastnila se všech jednání se zaměstnavatelem při kolektivním vyjednávání a schvalování KS, zastupuje v pracovněprávních vztazích nejen své členy, ale i ostatní zaměstnance. Pro členy své organizace a pro zaměstnance zajišťuje provoz knihovny, vstupenky do divadel, kdy na sjednaná představení dostávají zaměstnanci dotaci 100 Kč (na 1 vstupenku měsíčně), naši odboráři dalších 100 Kč (za stejných podmínek), a to do Národního divadla, vlnohradského, Na zábradlí, Bez zábradlí, Pod Palmovkou, U hasičů, Kalich, ABC, Činoherního klubu, Hudebního divadla Karlín, Státní opery a Divadla Radka Brzobohatého. Pořádá sportovní zájezdy, kterých se mohou zúčastnit kromě našich odborářů i ostatní zaměstnanci, poznávací zájezdy, sportovní aktivity a rehabilitační akce. Pro děti jsou každoročně pořádány Mikulášské nadílky. Z odborových peněz poskytujeme všem svým členům každoročně příspěvek na letní dovolenou, jako dárek jubilantům poskytujeme malý finanční dárek při příležitosti 50 nebo 60 let zaměstnancům, kteří jsou členy naší odborové organizace alespoň tři roky, pořádáme poznávací zájezdy pro seniory a každý rok připravujeme předvánoční setkání seniorů s vedením společnosti, aby i naši bývalí zaměstnanci věděli o probíhajících změnách v podniku a mohli se navzájem setkat.

Odborová organizace Dopravního podniku-Metro

Jiří Obitko, předseda

Transformace v Dopravním podniku a působnost jedné společné kolektivní smlouvy zapříčinila, že odborová organizace má členy průřezem v mnoha nově vytvořených jednotkách, či štábních útvarech společnosti.

Naším prioritním zájmem je a do budoucna bude úspěšně zastupovat dělnické profese, technické i technicko-hospodářské zaměstnance i pracovníky kategorie POP.

Odborová organizace DP-Metro zabezpečuje široký kulturní a sociální program z členských příspěvků členů. Tvoří podpůrný fond, poskytuje bezplatné právní porady, sociální výpomoc v tíživé situaci, při dlouhodobé nemoci, poskytuje příspěvek na školu v přírodě a lyžařské výcviky, podporu při úmrtí, dary při odchodu do důchodu, životních jubileích, dává příspěvky na zájezdy, pořádá zábavy, jakými jsou taneční sedánky na parníku, poskytuje dar při narození dítěte.

Odborová organizace DP-Metro pořádá ve vlastním rekreačním zařízení v Kamýku n/Vltavou letní rekreaci. V současné době v tomto zařízení provádí celkovou rekonstrukci obou bazénů.



Odborová organizace DP-Metro je otevřená organizace pro všechny zaměstnance naší společnosti. Budeme rádi, když i Vy se stanete našimi členy.

OS DP – Metro – strojvedoucí

Základní organizace odborového svazu pracovníků dopravy, silničního hospodářství a autoopravárenství Čech a Moravy Dopravního podniku – Metro – strojvedoucí
David Philipp, předseda

Naše odborová organizace vznikla začátkem devadesátých let a začlenila se jako základní organizace odborového svazu pracovníků dopravy, silničního hospodářství a autoopravárenství Čech a Moravy (DOSIA).

Členství v odborovém svazu nám, a především našim členům, zajišťuje odbornou pomoc zejména při řešení pracovněprávních sporů, dále v oblasti BOZP a v neposlední řadě i v otázkách kolektivního vyjednávání. V době vzniku organizace sdružovala převážně jízdní personál a s ním i úzce spjaté profese z metra. Postupem dalších let

jsme se však stali průřezovou organizací, jelikož řada členů odešla na jiná pracoviště v Dopravním podniku. Lze konstatovat, že naše organizace není úzce specifikovanou skupinou, ale je otevřena každému zaměstnanci DP.

Úkolem odborové organizace není jen zastupování a hájení práv členů, ale i spolupráce s ostatními odborovými organizacemi, které působí v DP.

Pouze ve shodě můžou být odborové organizace úspěšné při jednání s vedením společnosti.

OO DP – M všeobecné

Základní organizace odborového svazu pracovníků dopravy, silničního hospodářství a autoopravárenství Čech a Moravy – Všeobecné odbory Metro

Ing. Miloš Dubský, předseda

ZO Všeobecné odbory Metro (VOM) jsou členem Odborového svazu DOSIA a od prvopočátku jsme zastávali a stále zastáváme názor, že odborové organizace by měly být společně sdružené ve společné vyšší struktuře, protože jen tak lze dosáhnout lepších pozic při vyjednáváních nebo nátlakových akcích.

Všeobecné odbory Metro dbají o to, aby zaměstnavatel odstraňoval rizika práce, zřizoval a zlepšoval ochranná zařízení, uspokojoval oprávněné nároky zaměstnanců ke zlepšení pracovního prostředí a pracovních podmínek. Starají se, aby měl člen bezplatné právní zastoupení před soudem v pracovněprávních sporech, zajišťuje pro ně konzultační a poradenskou činnost, kontroluje, aby vyřízení stížností, oznámení a podnětů, aby byly řádně vyřešeny, aby člen obdržel podporu při plné nebo částečné invaliditě, a pozůstalí obdrželi podporu při smrtelném pracovním úrazu nebo úmrtí následkem nemoci z povolání. Dbají na to, aby byla se zaměstnavatelem sjednána i nenáročná podpora zaměstnance v tíživé sociální situaci, jakou je újma

na zdraví, živelná pohroma, dlouhodobá nemoc apod., podpora v případě perzekuce a diskriminace v souvislosti s odborovou činností. Starají se, aby člen získal ocenění při vzniku nároku na starobní a invalidní důchod, aby byl v Dopravním podniku zaveden 6. týden dovolené a byla obnovena možnost poskytování půjček. Odbory chtějí, aby nedošlo ke zvýšení pracovní doby oproti stávajícímu stavu, byl i nadále zachován příplatek na bezhotovostní výplatu, docházelo k pravidelnému nárůstu mezd minimálně ve výši nad stanoveným procentem inflace a aby zaměstnavatel přispíval zaměstnancům na penzijní a kapitálové připojištění.

NOSDDPP

Základní organizace odborového svazu pracovníků dopravy, silničního hospodář-



ství a autoopravárenství Čech a Moravy – Nezávislé odbory strojevedoucích, dozorců dep a provozních pracovníků

Oldřich Schneider, předseda

Našimi členy jsou pracovníci různých profesí napříč celou akciovou společností. V největší míře se jedná o strojevedoucí metra, dozorcí dep, samostatné provozní techniky, dozorcí stanic, dispečery a mnoho dalších pracovníků. Snažíme se co nejúčinněji spolupracovat s ostatními odborovými organizacemi v naší společnosti, především s organizacemi sdruženými ve stejném odborovém svazu (DOSIA). Samozřejmě je naše důsledná kontrola aplikace zákonů souvisejících s pracovní právními vztahy. Věnujeme se také kontrole dodržování zákonů a vyhlášek sledujících bezpečnost a ochranu zdraví při práci a požární ochranu. Mimo jiné se účastníme prohlídek BOZP a PO a komise pro odškodňování pracovních úrazů. Naše kontrola probíhá nejen ve vztahu k zaměstnavateli, ale i k zaměstnancům, protože jen korektní vztah může zaručit spokojenost obou stran. Naše aktivity směřují také ke zlepšení

komunikace mezi pracovníkem zajišťujícím rozpis směn a provozním pracovníkem, snažíme se prosadit zavedení moderních komunikačních kanálů (Internet). Neméně důležitým faktorem, ovlivňujícím pracovní život, je kvalita a provedení stejnokrokových součástí. Aktivně se účastníme komise, která spolupracuje s vedením Dopravního podniku na zavádění nových a zvyšování kvality současných oděvních součástí.

OO DP – ED

Základní organizace odborového svazu pracovníků v dopravě, silničním hospodářství a autoopravárenství Čech a Moravy – Elektrické dráhy

František Kadlec, předseda

Základní organizace odborového svazu při Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti se skládá z dílenských výborů

(DV) a závodního výboru (ZV). Závodní výbor tvoří členové ZOOS DP-ED, kteří jsou voleni delegáty na konferenci nebo mohou být dle nově přijatého statutu voleni přímo členy závodního výboru.

Dílenské výbory tvoří členové ZOOS DP-ED jednotlivých provozoven, kteří jsou voleni konferencí nebo mohou být dle nově přijatého statutu voleni přímo členy dílenských výborů. Naše organizace je členem odborového svazu (DOSIA).

Co se týká odborové činnosti naší organizace, kolektivní vyjednávání je jednou z nejdůležitějších součástí této činnosti. Základem řešení problémů je především práce komisí, které budou mít vzhledem k nové organizační struktuře podniku složitější práci.

Stále se zvyšuje zájem a potřeba našich členů o poskytování právní pomoci a to jak v pracovní právních, tak v soukromých záležitostech.

Prostřednictvím odborového svazu poskytujeme svým členům služby a servis v oblastech právní pomoci, zajišťujeme sociálně podpůrný fond, který je výrazem solidarity

mezi členy, podporujeme pozůstalé při smrtelném pracovním úrazu a v tíživé sociální situaci či v případě perzekuce a diskriminace v souvislosti s odborovou činností, zajišťujeme výhodné pojistné smlouvy, na jejichž základě jsou pojištěni všichni členové OS a jeho organizačních složek i jejich rodinní příslušníci zejména při tělovýchovné, zájmové a umělecké činnosti, rekreačních a rehabilitačních pobytech a různých akcích organizovaných odbory, a to na území ČR i mimo něj. Pojištění se vztahuje na tělesné poškození nebo smrt. Odborový svaz má uzavřenou dohodu o vzájemné spolupráci se Sdružením nájemníků ČR (dále jen SON). Tato dohoda z kvalitativně právního servisu OS svým členům, a to v oblasti bytové problematiky a ochrany práv nájemníků. SON prostřednictvím územních pracovišť a ústředí zajišťuje bezplatné právní porady. Odborový svaz má uzavřenou smlouvu na dobu neurčitou na pojištění právní ochrany u D.A.S. pro členy OS DOSIA, které se vztahuje na pojištění události v souvislosti s plněním pracovních úkolů v pracovní právních vztazích, a to v oblastech pracovního, přestupkového a trestního práva ve výši 500 tis. Kč. Dále má organizace ve svém majetku rekreační středisko Rustonka ve Velké Úpě v Krkonoších. V uplynulých dvou letech byla v rekreačním středisku provedena rozsáhlá a nákladná rekonstrukce, která posunula pobyt v tomto zařízení na úroveň hotelového ubytování za ceny, které je možno označit za bezkonkurenční.

OSPEA

Odborové sdružení pracovníků elektrických drah a autobusové dopravy

Vratislav Feigel, předseda

OSPEA je odborovou organizací, která nabízí členství pro všechny pracovníky Dopravního podniku. Převážnou část členských základny tvoří řidiči tramvají. OSPEA je od roku 2005 největší tramvajáckou základní organizací v České republice. Samozřejmě nezapomínáme ani na řidiče autobusů, dispečery, pracovníky ostrahy a další zaměstnance, kteří jsou našimi členy.

OSPEA je členskou organizací druhé největší odborové centrály – Asociace samostatných odborů ČR, dále spolupracuje i s jinými organizacemi a svazy, mezi které patří např. Federace strojířů ČR, Lékařský odborový klub – Svaz českých lékařů, České sdružení dopravních pilotů ČSA a podobně.

V první polovině roku 2005 jsme rozjeli projekt pohotovostního vozidla, na základě kterého poskytujeme řidičům MHD asistenční a právní služby přímo v terénu. Kromě toho pak svým členům nabízíme kompletní právní servis na úrovni kvalitativně lepší než mnohé pojišťovny. Při narození dítěte poskytujeme rodiči, který je minimálně rok naším členem, jednorázový

příspěvek na potřeby novorozence ve výši 5.000,- Kč. Dále poskytujeme příspěvky na letní dětské tábory ve výši 600,- Kč. OSPEA se dynamicky rozvíjí, v tuto chvíli již funguje osm výborů provozoven. Každý výbor má přidělen fond finančních prostředků, se kterým může libovolně disponovat ve prospěch zaměstnanců své provozovny. Členové a jejich rodinní příslušníci navíc mohou využívat virtuální privátní telefonní síť OSPEA, ve které je jedna minuta volání přijde na 1,- Kč. Mimo síť mohou volat za zvýhodněné tarify. Každým rokem zveřejňujeme podrobný přehled hospodaření, aby členská základna měla přehled, jak se nakládá s jejich členskými příspěvky a s příspěvky od zaměstnavatele.

PV OS DP-A

Odborové sdružení základních organizací Dopravního podniku Autobusy Praha, o. z. **Jiří Čada, pověřený předseda**

Odborové sdružení vzniklo v roce 2003 a sdružuje převážně zaměstnance z autobusového provozu. V rámci transformace někteří zaměstnanci v roce 2005 přešli do jiných ekonomických jednotek, ale nadále zůstávají členy příslušných ZO-OSZO DP-A. Hlavní činností je příprava, kolektivní vyjednávání a následné uzavření Kolektivní smlouvy s vedením Dopravního podniku, která zaručuje zaměstnancům mzdové, pracovní a sociální podmínky. OSZO DP-A napomáhá svým členům v řešení problémů pracovních vztahů, bezpečnosti a hygieny práce (BOZP), pracovního prostředí, při zajištění právní ochrany v případě vážných dopravních nehod řidičů BUS, kterou smluvně provádí renomovaná advokátní kancelář se specializací na dopravní nehody.

Mimo těchto základních činností zajišťuje pro děti zaměstnanců provoz dětské zimní i letní rekreace, akce ke dni dětí, svátku matek, programy pro bývalé zaměstnance (důchodce) DP-Autobusy, pořádá kulturní, poznávací, sportovní a turistické zájezdy, nabízí vstupenky na kulturní akce (divadla, muzikály, koncerty atd.), organizuje sportovní akce, v nabídce jsou rehabilitační činnosti, půjčování průmyslových potřeb, poskytování darů k životním jubileím a odchodu do důchodu, příspěvky na dětskou rekreaci, příspěvky pozůstalým při úmrtí zaměstnance DP-A a na sociální výpomoc při dlouhodobé pracovní neschopnosti, živelné události nebo jiné závažné sociální situaci.

PV OS DOSIA

Podnikový výbor odborového svazu pracovníků dopravy, silničního hospodářství a autoopravárenství Čech a Moravy Dopravního podniku Praha – Autobusy **Josef Buriánek, předseda**

Naše organizace má v současnosti 823 členů. Skládá se ze tří samostatných sub-



jektů. Nejsilnější je garáž Kačerov, následují Klíčov a Řepy (bývalé Dejvice). Působíme v provozu Autobusy, kde je hlavní problematika dílenských pracovníků a řidičů autobusů. Samozřejmostí je i podpora TH pracovníků i přes jejich nízkou účast v odborech.

UPD

Unie pracovníků v dopravě **Vratislav Nováček, předseda**

Unie pracovníků v dopravě (UPD) si klade kromě jiného za cíl průběžně informovat svoji členskou základnu a případně další zájemce o aktuálních otázkách souvisejících s profesní tematikou v jednotlivých druzích dopravy. Předmětem hlavního zájmu je pracovní právní ochrana zaměstnanců a působení na vytváření příznivých a bezpečných pracovních podmínek. Stanovy UPD umožňují svým členům vytvářet základní odborové organizace v rámci svého zaměstnavatele, pokud působí v oblasti dopravy. Zaměřujeme se na mzdovou a sociální problematiku, pracovní právní záležitosti, otázky ochrany zdraví a bezpečnosti práce i na další vzdělávání zaměstnanců v dopravě a dopravních službách. Za stejně důležitou považujeme problematiku provozních i obslužných profesí. Konkrétně v rámci pražského dopravního podniku spatřuje UPD svoji roli v rozšíření pracovních právních a občanské ochrany rovněž na ty zaměstnance, kteří jsou dosud v pozadí pozornosti většinových odborových organizací. Příspěvky pro zaměstnance a důchodce nevybírám UPD prostřednictvím účtu zaměstnavatele, aby zaručila ochranu citlivého osobního údaje odborového členství. Na

rok 2006 je stanoven členský příspěvek jednotně pro zaměstnance 150,- Kč a důchodce 100,- Kč.

Závodní výbor Odborového svazu pracovníků dopravy, silničního hospodářství a auto- opravárenství Čech a Moravy Dopravního podniku Praha, a. s.

Mgr. Jiří Havel, předseda

ZOOSD Motol

Základní organizace Odborového svazu dopravy Motol

Jiří Zablouň, předseda

Máme právní servis zcela zdarma (včetně přestupkového řízení při nehodě), příspěvek jen 10 Kč při dlouhodobé nemoci, tzv. penkové ve výši 1 000 korun pro naše členy při narození dítěte, probíhá losování členských průkazů o hodnotné ceny, máme možnost rekreace na chatě v Josefově dole či zahraniční rekreace v Chorvatsku za výhodnou cenu. Uvedené doplníme o činnosti, jež tradičně poskytuje naše organizace, jako víkendové zájezdy za přírodními scenériemi, za památkami, ale i třeba exkurze do pivovaru či večer ve vinném sklípku, loni pak nově sobotní výlety na hrady a zámky a neopomíjíme též tradiční akci dětský den. Naši členové mají možnost poradenství ve svazu nájemníků zdarma, pořádáme sportovní utkání a turnaje, oceňujeme kulatá jubilea, zajišťujeme příspěvek na tábory, odborové pojištění, výhodné úvěry banky pro odboráře či bezúročně půjčky od naší ZO v odůvodněných případech, mikulášské balíčky pro děti našich členů a vánoční



dárek s výběrem pro každého našeho člena.

Vylepšujeme zázemí pracovišť nákupem spotřebičů, platíme licence za TV v místnostech oddechu a na vrátnicích. Vydáváme informační zpravodaj. Každý náš člen je s jeho pomocí informován i o čerpání jednotlivých položek rozpočtu, o důležitých rozhodnutích a činnostech. Má možnost inzerce zdarma. Držíme pravidelně službu pro zaměstnance v místnosti našich odborů, kam každý může přijít se svými problémy, nápady, může si dát s námi zdarma kávu, pobrouzdat se po internetu, prostudovat zákony a normy.

NO POPIS

Základní organizace odborového svazu pracovníků dopravy, silničního hospodářství a autoopravárenství Čech a Moravy – Nezávislé odbory pracovníků odboru Provoz informačních systémů
Jindřich Brož DiS, předseda



Tato odborová organizace sdružuje především pracovníky spjaté s informačními technologiemi. Podnětem k založení organizace byl především pocit, že zájmy pracovníků tohoto typu nejsou dostatečně zastupovány ostatními odborovými organizacemi v Dopravním podniku. Naším hlavním cílem je podílet se na vytváření optimálních podmínek pro zaměstnance v této specifické profesi, která se svou činností přímo i nepřímo dotýká všech zaměstnanců, a zároveň se snažit rozvíjet a zlepšovat nasazení informačních technologií v celém podniku.

ODP

Odbory Dopravního podniku

Jiří Toušek

Odbory Dopravního podniku patří k nejmladším a nejmenším odborovým organizacím působícím při Dopravním podniku.

Vznikly na základě toho, že řidičům povrchové dopravy dlouhodobě chybí profesní odbory, které by hájily zájmy těchto klíčových zaměstnanců.

Jde o odborovou organizaci s jednoduchou strukturou založenou na názorech širokého spektra svých členů.

Aktivně jsme se zapojili do jednání o Kolektivní smlouvě na rok 2006 a svou účastí se chceme podílet i na dalším směřování DPHMP, především v souvislosti s probíhající transformací firmy, chceme se zasazovat o dobré pracovní podmínky a nadstandardní mzdy odpovídající nadstandardní práci, kterou přepravou cestujících v našem hlavním městě odvádíme.



Co prosazuje Unie pracovníků v dopravě?

Unie pracovníků v dopravě

Jméno této organizace bylo v pražském Dopravním podniku (DP) nedávno často citováno v souvislosti se závěrem kolektivního vyjednávání. Otázka zní, proč se Unie pracovníků v dopravě (UPD; www.uniedopravy.cz, upd@uniedopravy.cz), respektive její představitelé dostali do názorového střetu s ostatními odborovými organizacemi a některými představiteli nejvyššího vedení Dopravního podniku? Konflikt totiž dozrál až k odmítnutí podpisu kolektivní smlouvy společně s ostatními sociálními partnery.

V následujících řádcích dostává UPD poprvé veřejnou možnost objasnit všem zaměstnancům Dopravního podniku důvod, který ji k tak závažnému kroku vedl.

UPD od samého počátku podpořila restrukturalizaci DP a respektovala ji jako složitý krok ke změnám v této velké dopravní firmě směrem k jejímu lepšímu fungování. Z tohoto důvodu se v předešlých několika letech zástupci UPD při kolektivních vyjednáváních snažili o určitou míru tolerance vůči zaměstnavateli. Svě působení spíše směřovali vůči konzervativním anebo radikálním přístupům některých odborových funkcionářů. Bohužel musela UPD v závěru loňského roku společně s ostatními odborovými organizacemi konstatovat, že se projekty některých změn nedaří zatím naplnit in praxi.

V čem je UPD nejvíce nespokojená?

Například vedení Dopravního podniku odborům slíbilo, že po srovnání tarifů řidičů povrchové a podpovrchové dopravy začne řešit mzdové nesrovnalosti i u dalších zaměstnanců. V polovině roku 2005 proto UPD otevřela problém odměňování provozních pracovníků v oblasti přepravní kontroly. Jasným signálem potřeby systémově se zabývat touto kategorií pracovníků bylo mimo jiné již nepodepsání dodatku ke Kolektivní smlouvě pro rok 2005.

UPD podpořila rovněž i odborová organizace ředitelství a v součinnosti s ostatními odborovými organizacemi se podařilo začlenit otázku odměňování zaměstnanců přepravní kontroly do návrhu kolektivní smlouvy na rok 2006. Z podnětu zaměstnavatele vznikla pracovní skupina, která měla vypracovat a předložit návrh řešení.

Posun konečného řešení na začátek roku 2006

V konečném výsledku nedošlo v této pracovní skupině ke shodě v názorech na způsob odměňování revizorů. DP a odborová organizace ředitelství odmítly kritické připomínky UPD. Z těchto důvodů zástupci UPD oznámili všem ostatním odborovým předákům, že zpracují a zašlou svůj samo-

statný návrh. Tak se také stalo, ale se závěrem a doporučením ostatních projednávat jej až po podpisu KS 2006 v podobě dodatku. Nepřipojení podpisu UPD pod KS 2006 bylo tedy reakcí na nedořešení zadaného úkolu pracovní skupinou a v podstatě i odmítnutí ostatních sociálních partnerů zabývat se legálně předloženým návrhem ještě v závěru roku. K podpisu KS 2006 přistoupila UPD teprve na základě záruk vrcholového vedení DP, že se tak stane začátkem roku 2006.

V DP mezitím začaly kolovat nepravdivé informace třeba o tom, že téma odměňování zaměstnanců přepravní kontroly nebylo předmětem kolektivního vyjednávání, UPD nehájí a neprosazuje zájmy zaměstnanců a jiné. (viz DP-KONT@KT, leden 2006/ročník 11, číslo 1 strana 27, L. Olejář).

Koncepce UPD se hlavně zabývá

I. Výšší tarifní mzdy se středem alespoň kopírujícím vládou stanovenou minimální mzdou.

II. Nástavbovou složkou mzdy vyplácenou formou měsíčních záloh jako individuální čtvrtletní prémie za pracovní výkonnost s tím, že tato prémie zaměstnancům přepravní kontroly přísluší za řádný a bezchybný výkon a stanoví se v hodnoceném období podle odevzdaných případů z porušení Přepravního řádu a Smluvních přepravních podmínek.

III. Pravidly prémieového řádu, kdy prémie je nárokovou složkou mzdy za pracovní výkonnost jednotlivce za hodnocené kalendářní čtvrtletí v daném roce.

IV. Mzdovým vyrovnáním při odchodu zaměstnance, které provede zaměstnavatel jednorázově při rozvázání pracovního poměru. (V KS 2004 bylo garantováno 10 let pro mzdové vyrovnání bývalým zaměstnancům z dodatečně zaplacených přírůžek, v KS 2005 již jen 3 roky a v současné době KS 2006 neumožňuje žádné finanční vyrovnání.)

Výše uvedené body koncepce byly detailně zapracovány do poslední nepřijaté verze KS 2006 včetně dovětků pro závěrečná ustanovení, kdy měl DP v průběhu roku 2006 zaměstnancům individuálně vyrovnat finanční pohledávky vzniklé přechodem na nový systém odměňování.

S návrhem zaměstnavatele a odborové organizace ředitelství se mají možnost zaměstnanci seznámit v platném textu KS 2006 a porovnat si jej s koncepcí UPD.

První čtvrtletí 2006

Zaměstnavatel dodržel svůj slib a začátkem ledna letošního roku svolal pracovní skupinu. V průběhu jejího jednání, které vedl personální ředitel, dostali všichni účastníci možnost zevrubně vysvětlit své požadavky. Překvapivě řada dřívějších argumentů UPD zde zazněla i od odborové organizace ředitelství.

Vedení DP se posléze zavázalo dopracovat do konce března 2006 koncepci odměňování zaměstnanců přepravní kontroly.



Péče o životní prostředí v roce 2005

*Za jednotku Správa nemovitého majetku
Mgr. Martin Koliáš a Dr. Stanislav Pavlík*

Rok 2005 přinesl do oblasti ochrany životního prostředí zásadní změnu. V rámci transformačního projektu došlo v polovině roku, tedy k 1. červenci 2005, k vytvoření jednotky Správa nemovitého majetku.

V rámci odboru Technická správa objektů pak vzniklo oddělení Životního prostředí (OŽP). Je to poprvé v historii Dopravního podniku, kdy se podařilo vytvořit oddělení s týmem odborníků zabývajících se problematikou ochrany životního prostředí v rámci celé akciové společnosti.

Až doposud byla environmentální problematika řešena vesměs samostatně v rámci provozních jednotek autobusů, elektrických drah i metra a tyto tři celky často vystupovaly samostatně i navenek vůči orgánům státní správy. Ujednacení podmínek a postupů je jedním z hlavních cílů nového oddělení. V loňském a částečně i letošním roce došlo k doplnění našeho týmu o nové



Shromaždiště odpadu v areálu Hostivař.

erudované specialisty, podařilo se prosadit to, aby sídlo OŽP bylo umístěno v areálu Hostivař, tedy v oblasti, kde jsou pracoviště se zvýšenými nároky na dohled nad dodržováním environmentální legislativy (opravy autobusů, tramvají i metra) a došlo k vytvoření zázemí oddělení. Značná pozornost je věnována metodicko-kontrolním dnům, tedy seznámení se se všemi areály a provozy, při kterých poskytujeme metodickou pomoc a kontrolujeme na pracovištích dodržování požadavků legislativy, případně navrhujeme opatření ke zmiřnění dopadů činnosti na životní prostředí.

Odpadové hospodářství

V této oblasti byl loňský rok rokem přípravy na zpracování plánů odpadového hospodářství (POH), jakožto základního koncepčního materiálu, od kterého se po jeho schválení

Magistrátem hl. m. Prahy bude odvíjet odpadová strategie Dopravního podniku. POH DP musí zase navazovat na cíle schválené v POH hlavního města Prahy. V hrubých rysech lze koncepci odpadového hospodářství shrnout do následujících cílů. Prvním cílem je snížení produkce odpadů v rámci Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. To znamená, že by vedle ekonomického efektu při realizaci POH (snížení nákladů na odstraňování odpadů), měly být nastaveny i parametry odpovědnosti vedoucích hospodářských pracovníků těch pracovišť, kde odpady vznikají. Kvantifikační profil produkce jednotlivých druhů odpadů nelze zajistit administrativními opatřeními, ale je nutné do tohoto procesu zapojit složky zásobování (výběr recyklovatelných či vratných obalů, vyžadování od dodavatelů plnění povinnosti zpětného odběru atd.) a dílenské provozy (důsledné třídění nebezpečných a ostatních odpadů). Půjde také o posouzení možností, a to ekonomických a provozních a zavádění BAT technologie (Best Available Techniques – nejlepší dostupné techniky), které mohou výrazně napomoci ke snížení produkce odpadů. Takováto opatření se však nevyhnou investicím do provozních složek.

Druhým cílem je sjednocení základních požadavků legislativy nakládání s odpady v rámci celého Dopravního podniku. I když je v obecné rovině možno na základě našich zjištění konstatovat plnění požadavků legislativy, jsou na našich pracovištích patrné určité odlišnosti, které je v horizontu několika let třeba napravit. Sjednocení základních požadavků legislativy nepředstavuje pouze plnění zákonných požadavků, ale např. obnova sběrných nádob na odpady, jednotné označení shromaždišť odpadů, aktualizaci základní legislativou předepsané dokumentace. Při této činnosti bude oddělení poskytovat především metodickou pomoc. Dále je to převedení evidence produkce odpadů plně na správce jednotlivých areálů a centrálně pod oddělení životního prostředí. V této oblasti je třeba zmínit, že došlo ve vedení evidence k zprůhlednění nakládání s odpady. K dalšímu

zpréhlednění dojde po instalaci síťové verze programu EVI 8 (vedení evidence odpadů) všem správcům areálů. Odstranění „zvykové praxe“ při pohledu na nakládání s odpady jako na obchodně komerční záležitost. Třetím cílem je posilování vědomí zaměstnanců ve vztahu k nakládání s odpady zejména nebezpečnými. Plnění tohoto cíle představuje školení a seznamování s problematikou odpadů.

Pozor na chemické látky

Problematika ochrany životního prostředí a v jejím rámci odpadové hospodářství by se mělo stát součástí kvalifikačních požadavků pro výkon vybraných hospodářských funkcí. Oddělení životního prostředí se zabývá i problematikou nebezpečných chemických látek a přípravků. Protože na pracovištích Dopravního podniku je používáno velké množství produktů, které svými vlastnostmi spadají pod působnost Zákona o chemických látkách a chemických přípravcích, je třeba závazné požadavky legislativy plnit. Naše poznatky ukazují, že nejen množství druhů těchto nebezpečných látek, ale v některých případech i skladovaná a používaná množství jsou značná. Od tohoto se odvíjí i snaha tuto poněkud odbornou problematiku přiblížit přijatelnou formou všem, kteří s těmito výrobky přicházejí do styku a populární formou napomoci k vytváření povědomí o rizicích, která chemické látky představují pro zdraví i ochranu životního prostředí. Situace je o to komplikovanější, že zrušení legislativního požadavku v zákonu o chemických látkách, kterým byla stanovena povinnost každoročně školit všechny zaměstnance, kteří přicházejí do kontaktu s nebezpečnými chemickými látkami, mimo jiné způsobilo, že povědomí našich zaměstnanců o rizicích, které výrobky klasifikované jako nebezpečné chemické produkty znamenají pro jejich zdraví i pro životní prostředí, má sestupnou tendenci. Na pracovištích je mnohdy opomíjeno např. zákonem stanovené označování nádob a obalů obsahujících nebezpečné látky a přípravky, či používání zakázaných obalů, původně určených pro potravinářské účely (PET lahve).

Databáze bezpečnostních listů

Při metodicko-kontrolních dnech v provozovnách, a zejména v dílenských provozech jsme zjistili, že zde často chybí bezpečnostní listy (BL) k chemickým látkám a chemickým přípravkům, které jsou používány, nebo jsou neplatné. Proto jsme se rozhodli vytvořit elektronickou databázi bezpečnostních listů všech výrobků, které podle zákona o chemických látkách podléhají klasifikaci jako nebezpečné, případně obsahují některou z nebezpečných látek, a jsou v Dopravním podniku používány. Chceme tím napomoci k nahrazení málo funkční papírové podoby, protože jsme



Čistička odpadních vod v areálu Hostivař.

si vědomí toho, že kompletní sestavy bezpečnostních listů v papírové podobě na jednotlivých pracovištích představují minimálně plný pořadač. Rovněž lze jen obtížně v papírové formě dbát o průběžnou aktualizaci listů, kterou jsou výrobci či distributoři za určitých podmínek povinni provádět. Proto jsme ve spolupráci s jednotkou ICT vytvořili ASW Bezpečnostní listy. Bude tak zpracována databáze všech bezpečnostních listů výrobků, které se v Dopravním podniku používají. Jedná se o originálně řešený software, který po nakrmení potřebnými údaji poskytne na Intranetu v elektronické podobě všem uživatelům po zvolení příslušného výrobku v první rovině rámcové informace o žádaném výrobku, v druhé prohlídku kompletního bezpečnostního listu, ve třetí jeho případné výtisk. Vedle úspor papíru předpokládáme i snadné vyhledávání používaných rizikových látek a přípravků zadáním různých parametrů. Takto koncipované multifunkční zpracování databáze bezpečnostních listů je ojedinelé i v rámci ČR. Řešení výše uvedené problematiky nebezpečných chemických látek není pro oddělení životního prostředí z hlediska environmentálních rizik to jediné. Oddělení se musí vypořádat i s dalším úkolem, a to s analýzou protokolů a oznámení vypracovaných pro jednotlivé provozovny dle požadavků Zákona o prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami a chemickými přípravky. Tyto protokoly a výpočty je nezbytné pravidelně aktualizovat dle současného stavu v jednotlivých objektech, případně vypracovat protokoly nové.

Ochrana ovzduší

V oblasti ochrany ovzduší je situace obdobná. Po novelách legislativy týkající se ochrany ovzduší bude nutné provést posouzení, případně překategorizovat zdroje

znečišťování ovzduší a vypracovat nové provozní řády pro jednotlivé velké zdroje, jako jsou lakovny apod. a pracovníky těchto provozů seznámit s podrobným vedením evidence nátěrových hmot, zejména pak organických rozpouštědel. Při nakládání s nátěrovými hmotami je nutné zvýšit kázeň jednotlivých pracovníků lakoven především v používání zařízení na recyklaci ředidel, důsledného uzavírání nádob s nevypotřebovanými barvami apod. V rámci celého Dopravního podniku se za rok spotřebuje cca 72 tun nátěrových hmot. Z nich se do ovzduší uvolní 28,5 tun volného organického uhlíku (VOC), za jehož vypouštění do ovzduší se platí každoročně poplatky a navíc jsou pro jeho vypouštění stanoveny emisní limity, za jejichž překročení hrozí vysoké pokuty. Řešením tohoto stavu by bylo nahrazení stávajících nátěrových hmot vodou ředitelnými barvami, ve kterých je podíl organických látek oproti barvám „klasickým“ minimální.

Ochrana vod

Je klasicky zařazena do popředí našeho zájmu. Pracovníci sekce ochrany vod z OŽP se v budoucnu zaměří na důkladné kontroly pracovišť a areálů, kde se ve zvýšené míře zachází se závadnými látkami pro vody a dále všech vodohospodářských zařízení (ČOV, lapolů apod.). Po novele legislativy upravující náležitosti havarijních plánů ve smyslu ochrany vod je také nutné přepracovat havarijní plány stávající a pro řadu areálů vypracovat plány nové. V oblasti nakládání s odpadními vodami je naší prioritou využívání areálových ČOV k předčištění všech odpadních vod, které se v daném areálu nachází. Odpadná tým jednak povinnost tyto vody zařazovat do evidence odpadů a také se tím ušetří značné finanční prostředky.



Dva roky penzijního připojištění pod křídly podniku

odbor KS a sociální péče personálního úseku

Otázky ohledně penzijního pojištění se ozývaly po celém Dopravním podniku začátkem roku 2004, když se rozhodlo, že se na něj v rámci rozšíření sociálního programu bude od 1. dubna zaměstnancům přispívat.

Jednalo se o zavedení náročného projektu, který vyžadoval spolupráci všech zúčastněných. Příspěvek zaměstnavatele činil 300 Kč měsíčně, tj. 3 600 Kč pro jednotlivce za rok. Se sociálními partnery bylo dohodnuto, že v roce 2004 se roční částka rozdělí celá, a tudíž od dubna do konce roku dostanou zaměstnanci příspěvek 400 Kč měsíčně. Pro roky 2005 a 2006 zůstala roční výše příspěvku 3 600 Kč zachována.

Příspěvek zaměstnavatele na penzijní připojištění je poskytován 8 100 zaměstnancům. V roce 2004 bylo vyplaceno na penzijní připojištění 31 milionů korun, v roce 2005 téměř 47 milionů korun. Provize přes 17 milionů korun, kterou zaměstnavatel získal jako jednorázovou odměnu z uzavíraných smluv o penzijním připojištění se státním příspěvkem, byla rozdělena mezi zaměstnance a na jejich účet u penzijního fondu byl zaslán jednorázový příspěvek 2 200 Kč.

V roce 2006 je počítáno s tím, že zaměstnancům bude vyplaceno na penzijní připojištění přibližně 30 milionů korun.

Výhody penzijního připojištění

U penzijních fondů existuje řada ochranných mechanismů nastavených zákonem o penzijním připojištění a hospodaření fondů je kontrolováno ministerstvem financí tak, aby občané měli co největší jistotu, že o své úspory nepřijdou. Je vhodné pro mladou i starší generaci, neboť díky souběhu státního příspěvku a podílu na výnosech hospodaření penzijního fondu představuje jednu z nejvýhodnějších forem zhodnocení finančních prostředků. Stát ho podporuje poskytováním státního příspěvku podle částky vložené občanem až do výše 150 Kč měsíčně. Na penzijní připojištění mohou přispívat též třetí osoby tak, že platí za účastníka s jeho souhlasem příspěvky. Touto třetí osobou může být i zaměstnavatel. Na příspěvky placené zaměstnavatelem však nenáleží státní příspěvek. Pro zaměstnance představuje příspěvek od zaměstnavatele nepeněžní příjem, který je od daně osvobozen a zaměstnanec má možnost uplatnit při ročním zúčtování daní nezdanitelnou částku

daně ve výši příspěvků, které sám zaplatil penzijnímu fondu. Maximálně lze takto za zdaňovací období odečíst od základu daně 12 000 Kč, takže uspořit na daních lze při měsíčních platbách zaměstnancem od 500 Kč do 1 500 Kč.

Jaké jsou podmínky

Podmínky pro poskytování příspěvku zaměstnavatele na penzijní připojištění pro zaměstnance stanoví Směrnice generálního ředitele č. 6/2004 – Příspěvek na penzijní připojištění a Kolektivní smlouva. Bylo rozhodnuto, že podnik bude přispívat výhradně do dvou penzijních fondů, které byly vybrány společnou komisí. Jsou to:

ING Penzijní fond, a. s. a

Winterthur Penzijní fond, a. s. (původně CREDIT SUISSE & LIFE PENSIONS PF, a. s.)

Výjimkou jsou smlouvy, které zaměstnanci uzavřeli s jinými penzijními fondy před 1. lednem 2000, tj. podle starého penzijního plánu, kdy nárok na starobní penzi vzniká při dosažení 50 let věku. Připomeňme si podmínky pro přiznání příspěvku 300 Kč od zaměstnavatele. Zaměstnanec musí být v hlavním pracovním poměru u Dopravního podniku nepřetržitě nejméně 3 roky a musí si sám přispívat minimálně 100 Kč měsíčně srážkou ze mzdy. Smlouva musí být uzavřena pouze s nominovanými zástupci vybraných fondů.

Nárok na příspěvek nemají zaměstnanci, kteří jsou v mimoevidenčním stavu (zaměstnanci na mateřské a rodičovské dovolené, ve vyšetřovací vazbě a ve výkonu trestu atd.); se sjednaným týdenním úvazkem kratším než 30 hodin a tzv. nepravidelná výpomoc, zaměstnanci konající práci na základě dohod o provedení práce nebo pracovní činnosti; dále pak v případě neomluvené absence, pokud pobírají starobní důchod a také pokud pracují bez důchodu, ale nárok na něj jim vznikl již více než před dvěma roky.

Zaujala Vás tato informace? Splňujete podmínky pro přiznání příspěvku zaměstnavatele a ještě nemáte uzavřenou smlouvu o penzijním připojištění?

Je to velmi jednoduché. Obratě se na nominovaného zástupce Penzijního fondu Winterthur nebo ING. Jejich seznam s uvedením telefonického spojení ale i další informace najdete na intranetových stránkách DP-Ř – Personální informace – Penzijní připojištění. Po uzavření smlouvy s penzijním fondem pak do 28. kalendářního dne, který předchází měsíci, od kterého budete uplatňovat nárok na příspěvek, tuto skutečnost oznámíte svému personálnímu a mzdovému oddělení. Dnes už můžeme hodnotit, že dohoda zaměstnavatele a odborových organizací i rozhodnutí zaměstnanců, kteří si uzavřeli smlouvu o penzijním připojištění, bylo správné a všichni jsou spokojeni. Zaměstnanci mají zajištěn další zdroj příjmů na

dobu, kdy odejdou do důchodu a zaměstnavatel může být spokojen, že zaměstnanec v tomto záměru podporuje, a tím přispívá k udržení jejich přiměřené životní úrovně i po odchodu do důchodu.



Úprava informačních systémů v Dopravním podniku

Ing. Josef Hromádka, vedoucí odboru IT

Počítače, software a hardware. Věci bez kterých jsme před patnácti lety dokázali fungovat, dnes si bez nich naši každodenní činnost nedokážeme představit.

V Dopravním podniku najdete bezmála čtyři tisíce počítačů, které bylo nutno naučit komunikovat podle výsledků Transformačního projektu. To byl úkol pro jednotku Informační technologie v roce 2005. Rok 2005 znamenal řešení čtyř klíčových úkolů:

1. Transformovat čtyři původní útvary IT (bývalé divize a ředitelství) do jednoho funkčního celku v rámci schválené koncepce.
2. Vytvořit technologické předpoklady pro efektivní správu rozsáhlé infrastruktury, kterou Dopravní podnik disponuje. Zde se jednalo zejména o integraci doménového modelu, řešení bezpečnosti IS, sjednocení správy pracovních stanic a datových sítí a vybavení nově vznikajících pracovišť technikou. Rovněž důležitým krokem v této oblasti bylo pořízení a zprovoznění nových serverů pro vytvoření technické základny upravených informačních systémů.
3. Poskytovat informační podporu nově vznikajícím útvarům a jednotkám, které pro své fungování v novém organizačním uspořádání potřebovaly upravit nebo doplnit funkcionalitu stávajících aplikačních softwarů (ASW), případně vytvořit aplikace zcela nové (například ASW Docházka).
4. Čtvrtým, velmi důležitým úkolem pro jednotku IT, byla celoroční příprava na zlomové datum 1. ledna 2006. K tomuto datu začal Dopravní podnik fungovat v nové organizační struktuře, tak, jak byla Transformačním projektem (TP) ustavena. Zároveň však bylo nutné reagovat na organizační změny, které v zásadě probíhaly kontinuálně v průběhu celého roku 2005. Z výše uvedeného vyplývá, že zejména poslední úkol byl velmi náročný a vyžadoval dlouhodobou a těsnou spolupráci pracovníků jednotky IT se členy transformačních týmů, s ostatními útvary Dopravního podniku a též s dodavateli jednotlivých informačních systémů. Rámcově lze provozované systémy rozdělit do těchto oblastí:
 - a. **centrální systémy** – provozované jednotně přes celou akciovou společnost.

Jedná se o ERP systém SAP/R3 a personální a mzdový systém Elanor Global. Promítnutím výsledků Transformačního projektu do obou systémů došlo k zásadní změně jejich základního nastavení. Z původních 4 účetních okruhů respektive správních jednotek vzniká od 1. ledna 2006 jeden účetní okruh/správní jednotka. Tyto změny jsou tak zásadního charakteru, že lze hovořit v zásadě o nové implementaci. Samozřejmě se zachováním všech dat, která je třeba převést, upravit dle nových požadavků a zajistit jejich správnost. Pro oba systémy byla provedena analýza dopadů Transformačního projektu a navržen harmonogram, podle kterého bylo při realizaci změn postupováno. Některé části IS mohly být upraveny před 1. lednem 2006, jiné úpravy naopak nebylo možné provést předem a bylo třeba čekat na závěrku roku 2005 a teprve potom požadované změny zpětně od 1. ledna 2006 provést. Celý projekt byl velmi náročný na koordinaci i z toho důvodu, že mezi všemi částmi IS existuje celá řada vazeb, které je třeba při přenastavení zohlednit, a to včetně časové posloupnosti. Některé akce byly připravovány v závěru roku bez většího vlivu na provoz systémů, pro další operace však musely být systémy částečně či úplně mimo provoz. Práce probíhaly podle schválených harmonogramů, které byly průběžně vyhodnocovány. Kromě přípravy převodu stávající funkcionality ERP systému SAP/R3 byl od 1. ledna 2006 nově implementován jeho nový modul REM pro správu nemovitého majetku, který se stane základním nástrojem jednotky Správa nemovitého majetku.

b. provozní systémy – úzce specializované ASW, které přímo řídí dopravní proces na dopravním úseku a provozovnách Dopravního podniku. Tyto systémy jsou přímo navázány na výše uvedené centrální systémy a těsně s nimi spolupracují.

Do této kategorie patří v Dopravním podniku desítky ASW, z nichž velká část v zásadě on-line podporuje hlavní činnost – provoz MHD (plánování a vyhodnocování služeb řidičů, oblast nasazování vlaků a vozidel a podobně) a každý výpadek delší než několik málo hodin způsobuje jednotkám značné problémy. Z těchto důvodů byla přípravě přechodu na novou organizační strukturu věnována ze strany jednotky IT značná pozornost a většina kroků byla konzultována s uživateli konkrétních ASW. Základním požadavkem byla minimální doba odstávky jednotlivých ASW. Po důkladné přípravě byla největší část úprav provedena během jednoho lednového víkendu a v následujících dnech byly úpravy dokončeny. Nyní lze konstatovat, že provoz těchto ASW probíhá v rozsahu jako před 1. lednem 2006.

Nově byl během ledna 2006 implementován systém pro evidenci pracovní doby (pro určené kategorie zaměstnanců). Prvotní

implementace proběhla na jednotkách Provoz Autobusy a Správa vozidel Autobusy, kde byly pomocí tohoto ASW zpracovány podklady pro výpočet mezd za měsíc leden 2006. Více o tomto projektu na jiném místě tohoto čísla DP-KONT@KTU.

c. ostatní aplikace – nepatří do prvních dvou kategorií, nejsou kritické pro provoz MHD, řeší však problematiku konkrétního útvaru Dopravního podniku. Samozřejmě i těchto ASW se více či méně dotkly změny od 1. ledna 2006, zejména kompletní přečíslování organizačních a nákladových středisek. Většina těchto aplikací je dnes v normálním provozu.

Z výše uvedeného plyne, že rok 2005 byl pro jednotku IT rokem náročným, kdy bylo třeba řešit současně více rozsáhlých projektů včetně vlastního fungování jednotky jako takové a nastavení spolupráce s ostatními, též se transformujícími útvary a jednotkami Dopravního podniku. Rok 2006 bude ve znamení stabilizace a vyhodnocení provedených změn a již dnes víme o nových projektech, které bude třeba ve spolupráci s ostatními útvary Dopravního podniku realizovat.

Vzhledem k tomu, že všechny informační systémy od 1. ledna 2006 fungují bez větších problémů, lze konstatovat, že v této zkoušce naše jednotka obstála. Rád bych tímto poděkoval všem spolupracovníkům za odvedenou práci, jejíž rozsah v oblasti IT, dle mého názoru, nemá v období posledních pěti let v Dopravním podniku obdoby.



PTÁTE SE...

Důchodová problematika

Helena Bajerová, odbor Zaměstnaneců

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

Vyšel již zákon, že si částeční invalidé mohou vydělávat bez omezení, aniž by jim byl krácen nebo úplně zastaven částečný invalidní důchod?

Ano, zákonem č. 24/2006 Sb., byl změněn zákon č. 155/1995 Sb., o důchodovém pojištění a zákon č. 582/1991 Sb., o organizaci a provádění sociálního zabezpečení s tím, že od února 2006 si mohou občané, kteří pobírají částečný invalidní důchod, vydělávat libovolnou částku. Současně bylo upuštěno od sledování příjmů částečně invalidního občana.

Osoby částečně invalidní tak mají od února 2006 nárok na celou výši částečného invalidního důchodu bez ohledu na příjem z výdělečné činnosti. Pokud byl částečný invalidní důchod krácen pro

překročení tzv. ekonomické podmínky, případně úplně zastaven, úpravu důchodu provede automaticky Česká správa sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25, není třeba o to žádat. Výše uvedený zákon stanoví, že částečný invalidní důchod bude upraven nebo obnoven od nejbližší důchodové splátky. Podle aktuální informace z ČSSZ – vzhledem k časové náročnosti – bude částečný invalidní důchod, pokud byl krácen při souběhu s výdělkem, upraven do původní výše od květnové splátky důchodu. Byl-li částečný invalidní důchod zastaven, bude též jeho výplata automaticky obnovena od květnové splátky. Současně s upraveným nebo obnoveným částečným invalidním důchodem obdrží občan také doplatek za únor, březen a duben 2006, neboť tento zákon č. 24/2006 Sb., nabyl účinnosti od 1. února 2006.

Ke změně také dochází v případě, kdy je poživatel plného anebo částečného invalidního důchodu výdělečně činný v cizině. Dříve v takovém případě důchod nedostával. Podle nové zákonné úpravy není výdělečná činnost v cizině překážkou pro výplatu plného invalidního nebo částečného invalidního důchodu.

Podmínkou nároku na plný či částečný invalidní důchod je nadále zdravotní stav občana.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet svého důchodu pro rok 2006, případně i o přepočtení již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecův odbor.

Osobní návštěvy v pracovní dny pouze mezi 15.00 a 18.00 hodin, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé výděly od roku 1986 do roku 2005, včetně vyloučených dob (nemoci a podobně), a celkovou dobu svého pojištění, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Celkovou dobu svého pojištění najdete na „Výpisu pojištěných dob“ od České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25. Nemáte-li tento výpis, je třeba znát celkovou dobu pojištění od skončení povinné školní docházky, tedy před 18. rokem věku, do data žádosti o důchod. Od 1. ledna 2006 vydává ČSSZ v Praze 5, Křížová 25, každému na požádání (pisemně či osobně) 1x ročně výpis pojištěných dob včetně výdělků. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení.

Chcete-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecův odbor Dopravního podniku. Najdete nás v budově Dopravního podniku, Praha 9, Sokolovská 217/42, nyní ve 3. patře, číslo dveří 319, (přímo u stanice metra B – Vysočanská). Telefon 296 193 361, mobil 607 720 871, e-mail: bajerovah@dpp.cz.



Nové daňové paušály na výdaje

Ing. Alena Vaňková, úsek služeb

Od 1. ledna 2006 se výrazně zvyšují sazby pro uplatňování výdajů procentem z příjmů. Toto zvýšení lze aplikovat již za zdaňovací období roku 2005!

Pokud poplatník – fyzická osoba nebude uplatňovat výdaje skutečné, tj. v prokázané výši, může uplatnit výdaje paušální částkou ve výši procentní části z dosažených příjmů, a to:

- 30 % (dříve 20 %) u příjmů z pronájmu,
 - 60 % (dříve 25 %) u příjmů z živností řemeslných,
 - 50 % (dříve 25 %) u příjmů z jiných živností,
 - 40 % (dříve 25 %) u příjmů z jiného podnikání nebo nezávislého povolání,
 - 40 % (dříve 30 %) u příjmů z užití autorských práv nebo práv průmyslového vlastnictví,
 - 80 % (dříve 50 %) u příjmů ze zemědělské výroby či lesního a vodního hospodářství.
- Je třeba správně určit, zda je konkrétní živnost živností řemeslnou. Přitom lze vyjít z Nařízení vlády č. 469/2000 Sb., v jehož přílohách č. 1 až 4 jsou uvedeny obsahově náplně jednotlivých živností řemeslných, vázaných, koncesovaných a volných. Řemeslnou živností tak např. nejsou malířské a natěračské práce, elektrovizy, průvodci v cestovním ruchu, výroba vína, krejčovství a kožešnictví, knihařství, čalounictví, sklenářství, dlaždičské práce (ale zednické práce jsou řemeslnou živností), pokládání koberec (ale ne podlahářské práce) apod. Jsou-li výdaje uplatňovány paušální částkou, jsou v ní zahrnuty veškeré výdaje, kromě:
- pojistného na sociální zabezpečení,
 - pojistného na zdravotní pojištění,
 - případné individuální nemocenské pojištění u soukromé pojišťovny u OSVČ, která není přihlášená k nemocenskému pojištění u OSSZ.

Sociálním a zdravotním pojištěním jsou i částky, které jako zaměstnavatel hradí za své zaměstnance. I tyto částky může fyzická osoba, která má zaměstnance a hradí za ně pojistné, zahrnout do výdajů nad rámec paušální částky.

Přechod na paušální výdaje

Poplatníci, kteří dosud uplatňovali výdaje ve skutečné výši a chtějí uplatnit výdaje procentem z příjmů již za zdaňovací období roku 2005, nesmí zapomenout na to, že je nutné upravit základ daně za předcházející rok 2004 ve smyslu § 23 odst. 8 písm. b) daňového zákona o určité položky.

Jedná se zejména o

- zvýšení o skladované zásoby, pohledávky (kromě zaplacených záloh), rezervy na opravy,
- snížení o neuhrazené závazky.

Zpětné úpravy se promítnou v dodatečném daňovém přiznání, z čehož může vyplynout časové penále, dojde-li úpravami ke zvýšení daně. Dodatečné přiznání je povinen podat poplatník do konce měsíce následujícího po zjištění, na jehož podkladě tak činí. Dodatečné daňové přiznání se podává na daně vyšší i nižší.



ZAJÍMAVOSTI

Letní rekreace pro děti a dospělé

personální úsek

I v letošním roce bude zaměstnavatel organizovat pro děti svých zaměstnanců dětskou rekreaci, pro zaměstnance a jejich rodinné příslušníky jsou připravena rekreační střediska.

K dispozici pro vás a vaše rodiny k prožití letní dovolené jsou:

Hlavatce (Jižní Čechy),
Těně-Smolárna (západní cíp Brd),
Lučanka,

Vesna (Žizerské Hory),
Radava (přehrada Orlick),
Hájenska (Krkonoše).

Všechny objekty jsou vhodné pro rodinnou rekreaci.

Dětská rekreace je připravována opět ve dvou letních dětských táborech, Nuzice (břeh Lužnice) a Orlick.

Do 10. března 2006 vydá personální úsek Informační zpravodaj pro rok 2006, ve kterém vás seznámí s podrobnými informacemi ke každému rekreačnímu zařízení či dětskému táboru – ceny poukazů, data nástupů, jméno a telefonní spojení zaměstnanců, u kterých bude možno si jednotlivé pobyty objednat. K dětské rekreaci budou uvedeny termíny jednotlivých běhů a systém přihlášek tak, abyste si mohli v dostatečném předstihu naplánovat svoji dovolenou a zkombinovat ji s pobytem dětí na dětském táboře.



Rehabilitační péče pro zaměstnance

Pracoviště fyzioterapie ve vozovně Žižkov je v provozu od roku 1992 a bylo využíváno především zaměstnanci Elektrických drah. Díky transformaci podniku mohou nyní toto zařízení využívat všichni zaměstnanci společnosti.

Zaměřuje se především na vertebrogenní obtíže, jakými jsou bolesti zad,

kloubů končetin a jiné pohybové obtíže, které souvisejí se statickým přetěžováním. Rizikovým faktorem je práce v dlouhodobém sedu u počítače, ohrožení jsou řidiči. Dochází často k bolestem hlavy, páteře a kloubů končetin. Poskytuje rehabilitaci po úrazech a operacích.

Vždy je třeba zdůraznit vysoce individuální přístup ke každému klientovi, který vždy při první návštěvě projde vyšetřením pohybového aparátu a pak je zvolena vhodná terapie. Klient je vnímán jako celek, různé poruchy pohybového aparátu souvisí někdy s úplně jinou částí těla, než kde pacient cítí bolest. Zařízení nabízí i tzv. preventivní program Školy zad, který je vedený formou poradenství, jak potíží s pohybovým aparátem předcházet a zbytečně ho nepoškozovat při pracovním procesu i při ostatních pracích.

Pracoviště má smlouvu se všemi zdravotními pojišťovnami a výkony jsou plně hrazeny. Zaměstnanec může přijít na doporučení svého praktického lékaře nebo i bez doporučení, vše vyřídíme přímo na místě.

Při objednání mají zaměstnanci časovou přednost před ostatními pacienty.

Návštěvy je předem nutno dohodnout na tel. číslech: 92/ 4877, 92/ 4878.

Těší se na vás terapeuti PhDr. Simona Sedláková, Ph.D. a Pavel Székely, DiS.



Knihovna DP informuje

PhDr. Marcela Stegurová,
vedoucí oddělení Knihovna

Jak již bylo sděleno, Ústřední technická knihovna byla v rámci Transformačního projektu přesunuta do samostatného oddělení s názvem Knihovna (300130). Činnost knihovny však zůstala zachována bez nejmenších změn (MVS, objednávky periodik i knižních jednotek). V roce 2006 došlo k novelizaci nákupu periodik (z hlediska kvality obsahu a z hlediska zájmu zaměstnanců). Bylo zrušeno periodikum Magazín 2000, Týden a Žena a život, nově bylo objednáno periodikum Technik a 21. století. Zahraniční periodika byla z fondu knihovny vyčleněna a jsou součástí oddělení Oborové vztahy (900420). Také se nám podařilo zajistit pro celoroční odběr periodika Reseller Magazine IT a Professional Computing. Upozorňujeme uživatele, že v rámci flexibility a úspory jejich času je vhodnější, zejména při větším počtu požadavků, nejdříve zavolat a domluvit se s pracovníkem knihovny (některé knihy se musí půjčit z jiné knihovny a podobně).

Děkujeme a těšíme se na vás.



Školní střípky

Text a foto: -sou-

Sportujeme... a není to fráze

Vhodně volené mimoškolní aktivity mohou vést ke kvalitnímu trávení volného času – zní to jako fráze, ale přesto – úspěch na sportovním poli je nezanedbatelný pro zdravé sebevědomí.



I naše škola se snaží do vypisovaných sportovních akcí zapojit co nejvíce žáků. Nabídek – pravda – není mnoho, pronájmy sportovišť jsou drahé, tudíž ani účast na sportovních akcích není zadarmo. Pro ilustraci – startovné v turnaji v hokejbalu přijde pro jedno mužstvo na 4 400 Kč. Takže jsme přivítali nabídku Domu dětí a mládeže k účasti v turnajích pražských středních škol s poplatkem pouhých 400 Kč. Přihlásili jsme se rovnou do tří – florbal, minikopaná, nohejbal. 16. ledna začaly florbalové zápasy. Bylo přihlášeno 88 středních škol, které hrály ve 12 skupinách po čtyřech družstvech. Postu-

poval pouze vítěz skupiny. Naše družstvo složené ze studentů SPŠ Motol a SOU Moravská nastoupilo ve skvělé formě. Bojovalo a vyhrávalo. Finálové zápasy proběhly 1. února. Opět se nám dařilo, hráči ze sebe vydali maximum, takže zaslouženě odešli jako vítězové celopražského kola. Ještě nás čeká kvalifikace do celorepublikového finále, kdy proti nám nastoupí vítězové kraje Karlovy Vary a Ústí nad Labem. Naší snahou bude se do finále probojovat a pokusit se být nejlepší. Co k tomu dodat? Poděkovat pořadatelům

akce, poděkovat klukům za reprezentaci školy a přát si, aby bylo více sportovišť přístupných pro sportovní zápolení a věřit, že takto investovaná snaha i čas je lepším vkladem pro uvědomění si hodnot sebe sama než sebelépe zorganizované besedy o tom, že drogy jsou nebezpečné.

16. únor – Lucerna a maturitní ples školy

Není to dlouho, co byl zahájen nový školní rok, který se již přehoupnul do své druhé poloviny a žáci posledních ročníků maturitních oborů budou zanedlouho vypracovávat

první – písemnou část – maturitních zkoušek.

V souladu s letitou maturitní tradicí je před zkouškami na radě maturitní ples a tuto tradici ctíme i v naší škole.

16. února patřila Lucerna maturantům třinácti tříd. Zahájení vydařeného plesu bylo téměř symbolické. Skupinu mažoretok z Kolína tvořila děvčata od 3 let do 20 let a v podstatě, ač to jistě nebylo záměrem, evokovala, že čas neuvěřitelně letí. Pak klasické valčíkové předtančení a nástup maturantů na taneční parket ke „stužkování“.

Slavnostní oblečení, slavnostní nálada. Ředitel školy Ing. Šilhan popřál všem maturantům nejen prožití hezkého večera, ale hlavně úspěch u maturitních zkoušek. Ani maturanti nezůstali pozadu. Jejich zástupci pozdravili učitele, rodiče, příznáky, že jsou si vědomi, že umí občas „brnkat na nervy“, ale že u maturitních zkoušek uspějí a v životě si najdou své pevné místo. Sólo pro kantory, sólo pro rodiče a pak až přes půlnoc vyhrávaly dvě kapely všem.

I letošní Lucerna se stala místem setkání maturantů z předchozích let. A při příštím maturitním plese se možná sejdou ti, kteří budou maturovat letos.



SERIÁL

Pražský dopravní zeměpis V – 2. část

Dobříč, Chýnice, Jinočany, Tachlovice, Zbuzany

Mgr. Pavel Fojtík, Ing. František Prošek

Podobně jako Ořech, o kterém jsme pojednávali v první části našeho nového seriálu, sousedí s hlavním městem Prahou také obce Zbuzany a Jinočany. V jejich sousedství pak najdeme obce Chýnice, Dobříč a Tachlovice. Všechny dnes spadají do okresu Praha-západ, pod pověřený obecní úřad Hostivice a obec s rozšířenou působností Černošice. Zajímavé je, že čtyři z nich (vyjma Jinočany) byly nejpozději od 15. dubna 1931 propojeny vzájemně a současně s Prahou společnou soukromou autobusovou linkou Praha – Mořina, stejnou, která jezdila přes Ořech (viz minulý DP-KONT@KT).

Dobříč (349 ha, 263 obyvatel, 60 domů; pošta Jinočany) je z této skupiny obcí nejmenší. Ves Dobříč (ten Dobříč) je doložena prvně v roce 1205, kdy ji vlastnil ostrovský klášter. V loňském roce tedy





oslavila 800 let svého trvání. Klášteru ves patřila s několika krátkými přestávkami až do jeho zrušení v roce 1785. Od roku 1850 je samostatnou obcí, jen při sčítání lidu v roce 1869 je doložen jako osada Zbuzan. V Dobříči nenajdeme prakticky žádné významnější památky. Jen v areálu hospodářského dvora je sýpka, která kdysi bývala zámečkem. Snad proto Dobříč leží stranou turistických cest.

Kromě již zmíněné soukromé autobusové linky, kterou bylo možné dostat se za 55 minut až do Košif k tramvaji, mohli zdejší obyvatelé při svých případných cestách do Prahy použít i vlak ze zbuzanské zastávky. Někteří v minulosti jistě pracovali i v nedalekých průmyslových Nučicích nebo v Jinočanech. Většina ale pracovala v zemědělství. V současnosti pracuje 40 dobříčských obyvatel přímo v obci. Po druhé světové válce jsou první informace o autobusové dopravě přes Dobříč až z počátku 60. let. Od 14. srpna 1961 byla zavedena linka ČSAD 01172 ze Smíchova přes Stodůlky, Třebonice, Jinočany, Zbuzany a Dobříč do Tachlovic. Spojovala tedy všechny obce dnešní části seriálu. Linka během let prošla několika změnami, zanikla v roce 1979, kdy při výstavbě silnice H1 (dnešní Novořeporyjské) byla přerušena stará silnice Třebonice – Jinočany. Po roce 1978 do Dobříče jezdily některé spoje linek 11530 a 11660 (krátce v období 1981–1982 i č. 11650). První zanikla v roce 1983, druhá v roce 1996 při zavedení linek Pražské integrované dopravy (PID) č. 308 a 311. První autobusová linka PID (č. 310) jezdila přes Dobříč od 1. června 1996 v trase Zličín – Chrástany – Jinočany – Dobříč – Tachlovice – Nučice. Jejím provozovatelem tehdy byla společnost ČSAD Praha-západ. Od prosince 2003 přes Dobříč jezdí i linka č. 309, končící v Praze rovněž ve Zličíně. (Cesta z jediné dobříčské zastávky tam trvá 12 minut.) Zdejší linky PID provozuje nyní Spojbus, s. r. o.

Chýnice (419 ha, 278 obyvatel) je z popisované skupiny obcí nejvzdálenější. První zprávy o ní pocházejí z roku 1339. Samostatnou obcí byla Chýnice od roku 1850, v letech 1960–1990 byla součástí obce Choteč, 30. června 1990 získala opět samostatnost. Ani zde nenajdeme významné památky, přesto přes obec vede turistická značka, po které je možné dostat

se buď do Loděnice nebo přes Třebotov do Černošic. Chýnice byla vždy především zemědělskou obcí, v současnosti je přímo v obci zaměstnáno jen 19 obyvatel. Zmíněná předválečná linka z Košif do Mořiny pravděpodobně po změně trasy jezdila i po válce (v roce 1948 totiž existuje linka č. 3499 z Radlic přes Jinočany a Řeporyje na Mořinu, vzájemný vztah s předválečnou linkou ale není spolehlivě doložen). Pod různými čísly (naposledy 11530) jezdila v rámci sítě ČSAD až do roku 1983. Kromě ní přes Chýnice jezdily i další linky nebo jejich větve či spoje, které jezdily většinou tradičním směrem na Mořinu, snad kvůli tamním lomům, které skýtaly pracovní příležitosti, opačným směrem jezdily do Prahy na Smíchov. Do systému PID byla Chýnice začleněna 22. prosince 1995, kdy sem byla prodloužena linka č. 352 z Ořechu přes Zbuzany, pokračující dál do Zličína, od 1. června 1996 byla zkrácena ve směru od Stodůlek do Jinočan, ve směru do Zličína byla nahrazena linkou č. 310, na druhou stranu pokračující do Nučic a Rudné. V závěru roku 2003 sem



Obec Jinočany. Foto © Petr Malík

PID, č. 309 (provozovatel Spojbus, s. r. o.), kterou je možné dostat se z obce přes Chrástany ke stanicí metra Zličín, případně přes Třebotov k nádraží Radotín.

Jinočany (375 ha, 791 obyvatel) mají z popisované skupiny nejvíce obyvatel. Podle archeologických vykopávek víme, že zde lidé žili v době kamenné, bronzové i železné, ale první písemná zmínka o dnešní vesnici je až z roku 1406, kdy byla majetkem břevnovského kláštera. V roce 1840 vedla přes Jinočany silnice z Třebonic na Karlštejn. Na rozdíl od dosud popisovaných obcí měly Jinočany ve své době i významný průmysl. Od roku 1845 se tu kutala a od roku 1856 těžila železná ruda. Otevření dolu Škroby (Na Škroběch), zprvu povrchového, později hlubinného znamenalo značný rozkvět obce. Bylo zde mnoho různých živností a obchodů, ale hodně lidí se dál věnovalo i zemědělství. V roce 1914 ve zdejších dole pracovalo 114 horníků ve třech směnách. Vytěžená ruda se odvážela do Nučic elektrickou úzkorozchodnou dráhou. Těžba rudy byla zastavena během

první republiky. V letech 1945–1964 sice byla obnovena, ale pak skončila definitivně. Ani v Jinočanech nenajdeme žádné památky, zájemci o průmyslové dráhy si ale dodnes mohou udělat procházku místy, kudy jezdila zmíněná úzkorozchodka. V její trase dnes vede cesta, v místech bývalého dolu jsou nyní sklady.

Přestože přes katastr obce vede od roku 1873 železnice, na zastávku museli Jinočanští chodit do sousedních Zbuzan. Z autobusového období ČSAD platí pro Jinočany v zásadě totéž, co bylo uvedeno u Dobříče. Připomeňme jen, že na předválečnou soukromou linku Košif – Mořina si místní obyvatelé museli dojet podobně jako na železnici do Zbuzan. Do systému PID byly Jinočany začleněny od 2. září 1995, kdy sem byla prodloužena linka č. 352 z Ořechu přes Zbuzany, pokračující dál do Zličína, od 1. června 1996 byla zkrácena ve směru od Stodůlek do Jinočan, ve směru do Zličína byla nahrazena linkou č. 310, na druhou stranu pokračující do Nučic a Rudné. V závěru roku 2003 sem

přibyla ještě linka č. 309 (Zličín – Nádraží Radotín). Téměř 40 % obyvatel je zaměstnáno v obci. Jinočanská pošta obsluhuje i Dobříč a Zbuzany.

Dodejme ještě, že v roce 1960 byla k Jinočanům připojena část Třebonic – tzv. Nové Třebonice a Mirešice, které pak byly ještě nějaký čas samostatným katastrálním územím. V roce 1986 byla provedena úprava hranic v souvislosti s výstavbou silnice H1 (Novořeporyjská).

Tachlovice (636 ha, 513 obyvatel) jsou rozlohou největší a zároveň nejzápadnější z popisované skupiny obcí. Poprvé se připomínají v roce 1234. V 17. století se staly centrem významného rozsáhlého panství, které vlastnila například vévodkyně Marie Anna Toskánská či později císař Ferdinand I. Právě díky významným a bohatým majitelům najdeme v Tachlovicích poměrně hodně památek. Památkově chráněný je barokní kostel sv. Jakuba Většího z roku 1742, ale jeho historie je mnohem starší, což dokládá dodnes zachovaný presbytář původního gotického kostela. Ze stejné doby pochází

i kovaný zámek a držadlo na vstupních dveřích. Ve vsi najdeme i jiné barokní památky – faru, bránu hospodářského dvora, hřbitovní kapli a další kapli na návsi. Pošta zřízená již v roce 1869 obsluhuje i Chýninci.

Také dopravní obsluhu Tachlovic zajišťovaly podobné autobusové linky nebo jejich větve či vybrané spoje, které propojovaly Mořinu, případně jiné sousední obce s Prahou, nejčastěji přes Řeporyje a Jinonice. Na rozdíl od dosud popsaných obcí měly Tachlovice i bližší vazby na nedaleké Nučice, kde byly pracovní příležitosti v tamním průmyslu a také byla v dosahu železniční stanice.

V té souvislosti stojí za zmínku i významná Kladensko-nučická dráha, což byla 22 km dlouhá nákladní železniční trať uvedená do provozu už 7. ledna 1858, která zajišťovala přepravu železné rudy a vápence do kladenských železáren. Konec dráhy byl původně právě u lomu v Tachlovicích. V roce 1891, po vytěžení tachlovického vápence, byla trať prodloužena k novým lomům u Trněného Újezdu, o něco později pak až do Mořiny. Po této trati, která je nyní vlečkou končící v Hořelcích, se občas pořádají veřejné jízdy osobních vlaků pro železniční fandky.

Do systému PID byly Tachlovice začleněny od 1. června 1996 zavedením již několikrát zmíněné linky č. 310, doplněné v roce 2003 linkou 309.

Zbuzany (481 ha, 665 obyvatel) patří mezi nejstarší lidská sídla v této oblasti. Nejstarší nálezy dokazující lidskou přítomnost pocházejí z neolitu, ale samotná dnešní vesnice je písemně poprvé doložena v roce 1395. Skromnou stavební památkou je kaplička zasvěcená sv. Alžbětě, patronce obce. Zajímavostí je zdejší menhir. Největší atrakcí obce je ale bezesporu Automuzeum Praga, které bylo ve Zbuzanech otevřeno v roce 2000. Mezi vystavenými automobily značky Praha je i pražský městský autobus Praga NDO z roku 1948. O vývoji autobusové dopravy ve Zbuzanech platí v zásadě to, co již bylo řečeno u Ořechova a částečně u Jinočan. Na rozdíl od ostatních popsaných obcí mají ale Zbuzany vlastní železniční zastávku. Trať Pražsko-duchcovské dráhy byla otevřena 11. května 1873. Zbuzanská zastávka byla podle všeho otevřena až později. Datum není k dispozici. Původně se zřejmě docházelo do Řeporyjí. Cesta vlakem na Smíchov trvala asi 35 minut. Od 30. května 1995 byla zastávka Zbuzany začleněna do systému PID (tzv. neúplná integrace). Od 2. září 1995 jezdí přes Zbuzany autobusová linka č. 352. Původně s ní bylo možné jezdit buď jedním směrem ke stanici metra Zličín nebo druhým směrem do Nových Butovic. V roce 1996 byla linka zkrácena do Jinočan, takže přímé spojení s Prahou se omezilo na směr Nové Butovice. V roce 1999 byla linka odkloněna do zastávky sídliště Stodůlky a vazba na metro je nyní ve stanici Luka.



V Japonsku jsou mimozemšťané...

Text a foto: Daniela Tůmová

Bývalá miss českého tenisu Sandra Kleinová procestovala s raketou v ruce celý svět. Přestože maminka, herečka Andrea Čunderlíková, by ji raději viděla za piánem jako klavíristku, v jejím životním snu ji podporovala stejně jako otec, který se kvůli ní coby člen skupiny Olympic dokonce vzdal své muzikantské kariéry.

DP-K Proč padlo jablko tak daleko od stromu?

Já jsem měla od útlého věku z herectví takový divný pocit. Moje spolužačky v první třídě si myslely, že mým otcem je pan Abrahám, když hrál s maminkou v seriálu Nemocnice na kraji města a mně se zdálo nepochopitelné, že tak komunikativní osoba jako je moje maminka, uměla hrát skoro němou rybu. S postupem času jsem to obdivovala, ale nikdy mě nelákalo to zkusit. K hudbě jako takové mám vztah kladný, ale na žádný nástroj nehraji, takže ani v tomto směru nejsem po rodičích. Maminka mě sice dala na hodiny klavíru, ale mne to hrozně nebavilo a vysvobodila mě až paní profesorka, když řekla, že s takovými mozoly nemůžu hrát na piáno, tak ať si vyberu.

DP-K Proč právě tenis?

Vídala jsem ho hrát svého strýce Jiřího Hřebce a hrozně se mi líbilo, jak to s raketou umí. A tak jako malé holčičky touží být modelkami, kadeřnicemi či prodavačkami, já jsem byla pevně rozhodnutá stát se tenistkou. A vzhledem k tomu, že jsem velmi tvrdohlavá, šla jsem za svým životním cílem a dětským snem dost důrazně, a tak jsem si poměrně brzy mohla zahrát na špičce ženského tenisu. Od patnácti let jsem cestovala po světě, hrála prestižní turnaje a tenis mě slušně živil. Jsem šťastná, že jsem to dokázala.

DP-K Hodně cestujete po světě. Jaké máte zkušenosti s městskou hromadnou dopravou?

Všude ve světě znám městskou hromadnou dopravu více než doma, a tak když se potřebuji dostat z jednoho konce Prahy na druhý, využívám internetových stránek Dopravního podniku, kde si během chvíli najdu potřebné spojení a mám vyhráno. Myslím, že tato služba je velmi dobrá a přimlouvala bych se za provedení i v angličtině, protože by byla využívána i zahraničními turisty. Mé kolegyně tenistky mi často říkají, že u nás v Praze jezdí MHD rády a často a že se v našem systému krásně vyznají. Máme v Praze přý dostatek informačních materiálů o dopravě i v anglickém, případně německém jazyce, ale na internetu tuto alternativu postrádají.

DP-K Připadala jste si někde bezmocně?

V Japonsku jsem se cítila absolutně zračená, protože zejména na periférii Tokia dříve neměli žádné vývěsní tabule latinkou, ale pouze jejich znakovým písmem. A Japonci jsou velmi zvláštní lidé, když se jich chce Evropan na něco zeptat, utíkají od něj pryč, jako by měl nějakou infekční chorobu. Tak jsem zůstala například na nádraží v Tokiu coby patnáctiletá holka stát s cedulkou v ruce a s kufry okolo sebe jako kůl v plotě. Přestože už tehdy jsem se slušně domluvila anglicky, bylo mi to úplně k ničemu. Japonci jsou opravdu velmi zvláštní národ, odmítají mezi sebe pustit někoho jiného, kdo se od nich odlišuje. Uznávají jen svoje zvyklosti, které jsou



od těch našich hodně odlišné. Jiné je to s cizinci, se kterými se již nějakým způsobem seznámí. To dokáží být velice sdílní, a tak mě například zaskočilo, když se mě jeden domorodec ihned po příjezdu do hotelu ptal na spoustu běžných, někdy až dost soukromých záležitostí. Typickým pro Japonsko je zdvořilé uklonění než podávání ruky, ale i to si v průběhu let nachází ve městech svoji působnost. Je to jakýsi důkaz o tom, že onen jedinec jde s dobou a má určité postavení. Jinak jsou Japonci velice nedůvěřiví vůči cizincům, ve vlaku udělají okolo vás místo, abyste se jich snad náhodou nedotkli. Zřejmě to pramení z pocitu absolutní dokonalosti a z obav jistého ohrožení svých pozic.

DP-K Takže městská hromadná doprava je tam špatná?

Naopak. Systém dopravy je tam úžasný, samozřejmě japonská technika je skvělá, nemá ve světě konkurenci. Jejich rychlovlaky dopravují cestující bez řidiče, vše je řízeno počítačem. Připadáte si jako v jiném světě, kde vládne jen věda a technika, vše je naprosto dokonalé. Přestože v Japonsku jezdí i autobusy, většina lidí dává přednost jejich dokonalým rychlovlakům.

DP-K Kde jezdíte nejraději?

Strázně ráda jezdím například po Londýně, kde je opravdu vynikající značení a člověk se tam ztratit prakticky nemůže. Londýn je

z pohledu dopravy jedno z nejušnějších měst na světě, síť jedna z nejrozsáhlejších, ale přesto se potýká s přehutněním a výpady. Londýn je známý především pro své patrové červené autobusy, ale ty byly bohužel koncem minulého roku vyřazeny na svých linkách, a tak jich zůstalo jen pár pro připomenutí a pro turisty.

DP-K Vrátime se na domácí půdu...

V Praze používám výhradně metro, protože to k němu mám asi minutu a všude po městě mě dopraví. Rodiče bydlí rovněž u metra, tak se pro mě stalo nejsnazší alternativou. Navíc se nemusím dívat, jak je Praha ucpaná v době odpolední špičky, a protože netrpím klaustrofobií, plně mi to vyhovuje. Protože ale jezdím po turnajích mimo Prahu a na tréninky potřebuji hodně věcí a velký batoh s raketami, používám samozřejmě nejvíce auto.



Genius loci – 2. část

Marek Šebeš

Seriál o méně známých, pozapomenutých, zaniklých a nově zrozených pozoruhodných místech české metropole.

Je zajímavé sledovat, jak se různé části města proměňují různým tempem. Některé čtvrtě si po desítky i stovky let udržují tvář takřka neměnnou, jiné se v průběhu pár desetiletí změny k nepoznání. Často na tyto proměny hledíme se znepokojením a s obavami o ztrátu jedinečného charakteru jednotlivých městských lokalit. Málokdy se totiž urbanistům a architektům skutečně povede respektovat ducha místa a vtělit jej do projektů i výsledných stavebních úprav. Pokud byste se rádi v Praze podívali do míst, která se mění takřka před očima a přitom si zachovávají svébytnost a specifickou atmosféru, vydejte se do nevelké čtvrti rozkládající se na pravém vltavském břehu pod vrchem Vítkov – do **Karlína**. Navzdory nevelké vzdálenosti od starobylého centra Prahy je Karlín velmi mladou čtvrtí. Založen byl až v roce 1817 na základě inženýrského plánu architekta Jiřího Fischera. Do vlnu tak dostal rovné a široké ulice, velkoryse pojaté náměstí s koselem a také kvalitní zástavbu – nejprve v empírovém slohu, později se zde uplatnila secese a různé historizující styly. Již od počátku zde rovněž vyrůstaly rozličné průmyslové závody, zpočátku především textilní, později strojírenské. Právě spojení honosné měšťanské zástavby s továrnami, kotelnami, lisovnami a dalšími industriálními podniky přispívalo – spolu s jistou izolovaností Karlína od okolí (která přetrvávala dodnes) – rozhodující měrou k jedinečné atmosféře této části Prahy. Během dvacátého století si Karlín prožil postupný ústup z výsluní průmyslové slávy a po politických změnách se na začátku

devadesátých let logicky objevila otázka, co dál se čtvrtí plnou vysloužilých fabrik a prošeďivých továrních hal. Jednou z možných odpovědí je likvidace zastaralých průmyslových areálů a výstavba zcela nových obchodních a kancelářských objektů – touto cestou se vydal třeba Smíchov, ale také Rohanský ostrov, jenž je součástí Karlína. Ve vlastním, chcete-li vnitřním Karlíně, který byl ve Fischerových plánech



Rekonstruované domy v Karlíně. Foto © Petr Malík

vymezen třemi hlavními ulicemi (Sokolovská, Křížkova, Pernerova) protnutých šesticí kolmých menších ulic, byla zvolena cesta jiná: využití a respektování průmyslového dědictví. Díky tomu tu můžete spatřit originální a osobitá stavení, jež přirozeně dotvářejí a zároveň nenápadně obohacují stávající karlínský kolorit. Nejznámější a vizuálně nejatraktivnější karlínskou přestavbou je Corso Karlín v Křížkové ulici (jen pár kroků od stejnojmenné stanice metra), projektované katalánským architektem Ricardem Bofillem. Jako základ stavby posloužila bývalá střížna plechů ČKD („Plechárna“), mohutná jednodlná tovární hala z roku 1890, do jejichž zrekonstruovaných částí (štít a podélné zdi) byla vestavěna nová čtyřpodlažní budova. Dialog staré „cihlové“ architektury s moderní konstrukcí ze skla a oceli dopadl nad očekávání dobře. Další dvě krásné adaptace průmyslových závodů z konce 19. století nalezneme na rohu Pernerovy a Šaldovy ulice. Elegantní, tmavě zelená budova je bývalá energocentra ČKD, vedle stojící bílá budova s vysokým komínem kdysi sloužila jako parní kotelná. Obě stavby pocházející z roku 1898 byly zrekonstruovány vskutku citlivě

ského a průmyslového živlu a do kolen ho nesrazila ani ničivá povodeň v srpnu roku 2002. Na malé ploše zde najdeme staré a krásné honosné domy i polorozpadlé pavlače, nové zářící fasády vedle oprýskaných průčelí se stopami po rozbouřených vltavských vodách, renovované tovární prostory i šedivé fabriky teprve čekající na svou druhou šanci. Určitě se vyplatí zažít karlínský genius loci na vlastní kůži.



Kulturní tipy na březen

-mis-

Letošní březen z pohledu filmového, hudebního či divadelního fanouška slibuje mimo jiné návrat „snowboardáků“ zpět na plátna kin (tentokrát vyměnili prkna a sněh za rafty a vodu), nový remake již klasického filmu s inspektorem Clouseauem, do Prahy se podívají i bývalí členové legendární kapely The Velvet Underground a zmíníme i zajímavou premiéru v Divadle pod Palmovkou. A co především – v březnu snad přijde i jaro...

Film

Raftáci

Režie Karel Janák, hlavní role Vojta Kotecký a Jirka Mádl – ze snowboardáků jsou tentokrát v „letní“ komedii raftáci. Tvůrci slibují film plný smíchu, napětí a trapasů z nečekaných situací, které Dany s Filipem zažívají při dovolené s rodiči. Když Dany slíbil Filipovi, že mu pomůže sbalit holku, netušil, kolik překážek se jim postaví do cesty. Přestože se postupně musejí vyrovnat s přítomností Danyho rodičů, malého brášky Honzika nebo přísného instruktora Bořka, objevení dívčího vodáckého kurzu nakonec nabídne nepřeborně možnosti k seznamovacím akcím. Ve filmu můžete vidět mj. také Jiřinu Jiráskovou, Veroniku Freimannovou nebo Milana Šteindlera. V kinech od 9. března.

Růžový panter

Filmovou klasiku režiséra Blakea Edwardse s Peterem Sellersem v roli inspektora Clouseaua se rozhodl zmodernizovat režisér Shawn Levy. V akci nabitě komedii Růžový panter se inspektor Clouseau (Steve Martin) zhostí nejdůležitějšího případu, jaký kdy řešil. Fotbalový tým vedený světoznámým trenérem Yvesem Gluantiem právě zvítězil nad reprezentací Číny. Během bujarých oslav s davy fanoušků a krásnou milenkou, popovou hvězdou Xanií (Beyoncé Knowles), ho zasáhne otrávená šipka. V nastalé panice se záhadně ztratí jeho diamantový prsten nevyčíslitelné hodnoty – Růžový panter. Všeho se ujímá šéfinspektor Dreyfus (Kevin Kline), který usiluje o prestižní vyznamenání, jež mu v minulosti už šestkrát těsně uniklo. S vědomím, že tentokrát nesmí udělat sebemenší chybu, předá vyšetřování nezdolnému inspektorovi Clouseauovi. Clouseau a jeho nový pomocník, ledově klidný francouzský policista Gilbert Ponton (Jean Reno), vedou vyšetřování neuvěřitelnými a fascinujícími metodami. Nikdy neztrácejí soustředění a schopnost pokazit nepokazitelné. Přesto se jim daří neomylně stahovat smyčku kolem krku zatím neznámého zločince. V kinech od 9. března.

Divadlo

Divadlo pod Palmovkou připravilo na 18. a 24. března premiéru hry současného amerického dramatika a scénáristy Davida Mameta **Konkurenti** (mimochodem, autor za ni obdržel Pulitzerovu cenu). Každý má stejnou šanci, ale jenom jeden se dostane nahoru – ve tvrdém, ale zároveň i komickém konkurenčním boji mezi zaměstnanci jedné realitní kanceláře, která prodává zboží téměř neprodejně. Obchodní praktiky, vynalézavé finty a vzájemné podrazy prodejců, osobitě prostředí a výborně napsané dialogy dávají příležitost pánské části souboru. Divákům se v režii Petra Kracíka představí Jan Vlasák, Ondřej Kavan, Rostislav

Čtvrtlák, Radek Zima nebo Jan Teplý, Miloš Kopečný a další.

Hudba

Během dvou týdnů u nás odehrají své koncerty dva hudebníci známí ze sestavy legendárních The Velvet Underground. Nejprve to bude ve čtvrtek 9. března v Divadle Archa **John Cale**, který kromě „Velvetů“ spolupracoval během své téměř čtyřicetileté kariéry mj. třeba s Patti Smith nebo Iggy Popem, a s největší pravděpodobností přiveze i materiál ze svého zatím posledního alba, *Black Acetate*. Navíc je tu jedinečná příležitost oslavit s ním jeho narozeniny, protože John Cale se narodil



právě 9. března 1942. V pátek 17. března se v Kongresovém centru Praha představí jeho bývalý spoluhráč **Lou Reed**. Reedova návštěva by prý tentokrát měla být ve znamení starších písní. Udělal by tím nepochybně radost všem, kteří považují právě jeho první nahrávky za zajímavější. Na výslovné přání interpreta se koncert uskuteční v sále s místy pouze k sezení, a protože u nás naposledy vystoupil před šesti lety, je více než pravděpodobné, že moc volných sedadel asi nebude.



Kaleidoskop zajímavosti

-datum-

Březen je měsícem prvních jarních dní, je ve znamení tolik očekávaných slunečních paprsků. A možná proto je tak poeticky považován za měsíc prózy a poezie. Pro lepší orientaci v měsíci knihy přinášíme tipy na tituly, které nás velmi zaujaly.

Pýcha a předsudek

Ponoříte se rádi do starých časů Anglie na počátku 19. století? Přestože v současné době přišel nově do kin román *Pýcha a předsudek*, jistě dají mnozí přednost knižní podobě, kde se můžeme ponořit do příběhu silou vlastní fantazie. Idylický román z anglického venkovského prostředí je lehce ironickým příběhem o rodinných vztazích mezi příslušníky středostavovské společnosti. Není pochyb o tom, že hrdinka románu je sama autorka, Jane Austenová. Přestože prožila tak typicky nekonfliktní život, nikdy se neprovdala a jedinou nabídku k sňatku prý důrazně odmítla, neobráží se v jejím díle žádná osudová hořkost. Ze své pozice dcery bez věna, a tudíž dívky bez zvláštních šancí na lepší život, se spíš nesmírně bavila, brala to jako divadelní roli. Přidáním ironického podtextu posunula románovou tvorbu ze sfér naivního realismu o několik generací kupředu. Knihu mohu vřele doporučit všem čtenářům, kteří rádi pozorují lidi kolem sebe s úžasem a jistou ironií. Kniha odhalí, že lidé a jejich mravy se nezměnili po celá dvě staletí od jejího napsání. Hlavní hrdinku vytvořila autorka nejplastičtěji ze všech svých postav, protože prosatředitvím její osoby vyjadřuje své vlastní nekonvenční názory na malý svět plný pomluv. Jemné kouzlo Jane Austenové má svůj stálý vděčný okruh čtenářů a každý další autorčin odkaz objevuje po svém, v nových barevných odstínech a v novém lesku.

Všechna špína světa

Zajímavý titul, který by se měl v brzké době dostat na pulty knihkupectví, je dílo Gabriela García Márqueze *Všechna špína světa*. Okolnosti vzniku svého prvního románu osvětluje autor ve vlastní biografii. Když se malý Gabo vrací s matkou do dědečkova domu v Aracatece, který chtěli prodat, dostane nápad pro budoucí příběh. Pod vlivem Faulknera, ale i Sofokla píše nerozsáhlé, ale výjimečné dílo o úpadku městečka, kde kdysi bylo všechno lepší a kde je akumulována nenávisť, která vybuchne dnem vynesení rozsudku nad nevídaným cizincem. Děj se odehrává v mýtickém a později i legendárním Macondu, za nějž si ovšem můžeme dosadit kterékoliv jiné místo v Latinské Americe. Příběh je vyprávěn třemi postavami zastupujícími tři různé generace, a to starým generálem, jeho dcerou a vnukem. Každý z nich rozvíjí zvláštní monolog o smrti záhadného lékaře, kterého obyvatelé Maconda nechtějí pohřbit do země, protože spáchal sebevraždu. Právě prostřednictvím vyprávění malého chlapce je možné procházet studeným a smutným prostředím smrti a loučením se zesnulým, nad nímž obyvatelé vynesli ortel bezmoci nad zánikem města zničeného válkami a krizemi, které plnily ulice a domy listím, odpadky a špínou.



Zemřel kamarád

Bývalý kolega Jiří Zabloudil

Rodina, známí i kamarádi z vozovny Motol se 19. ledna 2006 rozloučili s naším kolegou Zdeňkem Zemanem.

Byl to svérázný člověk, netuctový originál i osobnost. Není možné na něj zapomenout. Vždyť to byl on, kdo nám před lety jako první zkušný, oživoval naše PC bedýnky, na dnešní dobu sice dýchavičné babičky, tehdy ale pro nás vrchol tajemna a techniky vůbec. Vždyť mnozí z nás na první počítače plynule přešli z kalkulaček a někteří snad i z kuličkových počítadel. On byl jedním tehdy z mála, kdo louskal tajemné bílé znaky na černých monitorech, aby pomocí čárek, písmen a roztodivných housenek dovedl počítač oživit tak, že zazářil barvami, ba i melodií zahrál. To



bylo tenkrát údivů. Vzhlíželi jsme k němu jak k velkému mágovi, tehdy nás poprvé překvapil, a to velmi příjemně. Od té doby uplynulo jen několik málo let a mnozí jsme si stále k našemu kolegovi chodili pro rady a pomoc. Ještě před pár týdny.

Podruhé nás trochu překvapil svým osobním životem. Mnozí se divili, ale jeho zakulacující se bříško svědčilo o spokojenosti. Nejhlůběně nás však překvapil nedávno zprávou, kterou on sám říci nemohl. Jeho smrt byla tak nečekaná, že málokdo té zprávě věřil a i dnes nám nepřipadá jako definitivní. Stále nějak věříme, že až zítra přijdeme do práce, bude tam sedět v křesle výpravčího či bude s námi stát na střídacím bodě, ve své vždy pečlivě nažehlené uniformě. Je těžké smířit se s tím, že tomu tak nebude. Za svůj krátký dospělý život stihl jen práci, přespat a zase práci. Za těch pouhých osm let tramvajáka odvezl desítky tisíc cestujících k jejich cíli. Nyní je v cíli, ale své pozemské trasy, on sám. Zdeňku, třeba tam nahoře jsou také vozovny a třeba tam jsou i jiná místa, na které Ti zde čas nezbyl. My zde nezapomeneme a možná snad jednou ještě na shledanou.



Napsali o nás

Vybral ing. Jan Urban

Šíp (15. 2. 2006)

Dopravní podnik rozhazuje miliony

To se to utrácí! Ročně vyhazuje Dopravní podnik hl. m. Prahy desítky milionů jenom za to, že zaměstnanci mají účet u banky. Každého jednotlivce za to oceňuje měsíčně 250 korunami. Rozčiluje vás, že banka si za vedení vašeho účtu měsíčně sráží desítky korun? Tyto starosti nemají zaměstnanci Dopravního podniku. Městská instituce totiž za ochotu mít u banky

účet odměňuje pracovníky 250 korunami měsíčně. Ročně to dělá neuvěřitelných 34 milionů korun! A cestující přitom jezdí ve čtyřicetiletých tramvajích. „Je to nestandardní. Ta částka je přemrštěná,“ tvrdí zastupitel Jiří Witzany (ED). Mluvčí Dopravního podniku Michaela Kuchařová připouští, že příspěvek je vysoký. „I tak je to pro nás levnější než peníze sáčekovat a mít ozbrojenou složku k rozvozu,“ řekla. Účet má 11 300 zaměstnanců, 1 400 lidí stejně chodí do pokladny.

Šíp (17. 2. 2006)

Na refýži číhá smrt

Tramvajové refýže jsou noční můrou řidičů tramvají i policistů. Pravidelně se stává, že do čekajících lidí vjede auto, nebo že

Písmenná křížovka

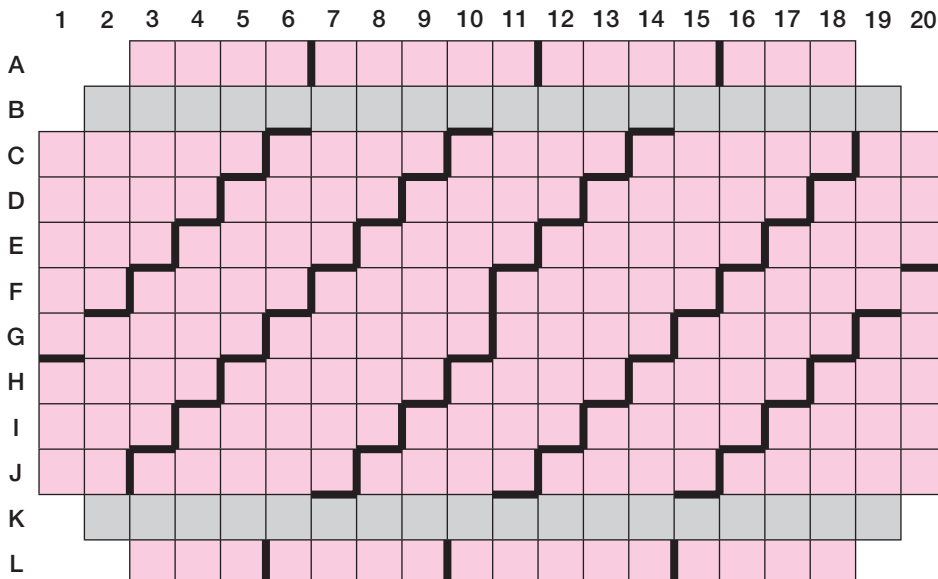
Tajenka z čísla 2/2006: Na koně, kteří dobře táhnou, se hodně nakládá. (České přísloví)

VODOROVNĚ: **A.** Staroegyptský bůh; domácky Metoděj; druh tkaniny; solmizační slabika. – **B. 1. díl tajenky.** – **C.** Mauglího druh; malajská dýka; obsah zlata v minci; pojízdné sedátko na lodi; značka titanu. – **D.** Roleta; popruh (zastarale); bájný mořský živočich; část kabátu; později. – **E.** Plášť beduína; směnečný ručitel; básník (zastarale); cety; potáč. – **F.** Typ Fordu; halda; dotěrná; proslulost; činit. – **G.** Tvůrce díla; rozkaz; cestovní doklady; vodní pták; SPZ Pardubic. – **H.** Milodar; šplhavý pták; vada čoček; šumivé víno; přítel Jerryho. – **I.** Kozí pach; cůpek (řídce); najatá chůva; parková květina; značka zápalek. – **J.** SPZ Šumperka; ledovcový blok; promoční síň; africká antilopa; značka traktorů. – **K. 2. díl tajenky.** – **L.** Lepkává hmota; Baalova družka; okopávat; Feuchtwangerovo jméno.

SVISLE: **1.** Lihovina z mléka; starořímská bohyně úrody. – **2.** Silný zahnutý hřeb; pokrývka na stůl. – **3.** Pěna do koupele; chmelový keř; středisko talentové mládeže (zkratka). – **4.** Trup; korálový útes; vosk do masť. – **5.** Mužské jméno; bytost; doražení. – **6.** Značka neptunia; jeskyně; pokrývka hlavy. – **7.** Kavkazský jelen; kontakt; jeden (francouzsky). – **8.** Mravouk; člen; rumunská řeka. – **9.** Chomáč; samec kozy; uzenina. – **10.** Osobní zájmeno; vytčené území; cenná známka. – **11.** Pracovat; klips; předložka. – **12.** Kvoknutí; zvířecí ústa; hudební zkratka. – **13.** Cizopasná houby; sličnost; trutnovský podnik. – **14.** Název písmene; snížení cen; zeletina. – **15.** Kůl v zemi; červené barvivo; SPZ Zlína. – **16.** Těžké výsypné nádoby; popelářský vůz; stěny. – **17.** Domácky Oldřich; český hrad; usušená tráva. – **18.** Možno; kalaba; luční bylina. – **19.** Stupeň vývoje; vichrem zničený les. – **20.** Název písmene; benigní nádor.

Pomůcka: Anat, Apa, skippy, slide, un.

PaeDr. Josef Šach



někdo spadne pod auto nebo pod tramvaj. „Ostrůvek musí být široký minimálně 1,75 metru,“ řekl Jan Trešl z Ústavu dopravního inženýrství. To ale často nestačí. Refýže bývají přeplněné a lidé ve snaze nastoupit do tramvaje vstupují do vozovky. Město se kvůli bezpečnosti cestujících snaží stavět zastávky, kde mají lidé přednost před auty, ale moc se to neosvědčuje. „Řidiči na ně nejsou zvyklí. Jestli budou jezdit jako blázni, tak nebude stačit sebeširší ostrůvek,“ zlobí se mluvčí Dopravního podniku Michaela Kuchařová. Do nebezpečí se dostávají i cestující, kteří dobíhají tramvaj a zkracují si cestu mimo přechod. Často si přitom stěžují, že jsou přechody daleko. V mnoha případech mají pravdu. Třeba na zastávce Podolská vodárna musejí z čekárny, která je na chodníku, ujit k ceduli s jízdními řády na refýži zhruba 70 metrů. Přechod je totiž na opačném konci ostrůvku.

MF Dnes (18. 2. 2006)

Změní se Tesco i stanice metra

Společnost Tesco Stores plánuje omladit nebo úplně proměnit tvář bývalého obchodního domu Máj. V jeho blízkosti navíc v nejbližších letech vyrostou dva luxusní hotely a polyfunkční komplex Copa Centrum Národní. Komplex nabídne nákupní galerii, restaurace, kavárny, kanceláře a luxusní byty. Nově bude řešen i vchod do metra. Budou tu dva vstupy, jeden do obchodní pasáže, druhý na ulici. Zastupitel a předseda komise územního rozvoje Filip Dvořák uvedl, že nový objekt by se tady mohl začít stavět ještě letos. „Všechna potřebná povolení už mají, tak by to mohli stihnout,“ tvrdí Dvořák. Dokončení objektu je podle něj naplánováno na začátek roku 2008.



Poslední zastávka

Lepší společnost

Daniela Tůmová

V jednom zahraničním časopise jsem se dočetla, že průměrný Evropan vystřídá za svůj život pět partnerek, čtyři nová auta, ročně si koupí ve všech možných potravinách osm kilo čistého tuku, šest párů bot, pracuje deset hodin a spí šest a půl hodiny denně. To bychom nebyli Češi, abychom se nevymykali obecným statistikám.

Zatímco ve světě jsou za celebrity považováni umělci nejzvučnějších jmen, u nás je to každý, kdo je trochu vidět a význam tohoto slova tak dost degraduje. Sice nechápu, proč takto uměle vytvoření nadlidé vůbec existují, ale společnost tento termín přijala za svůj. Zatímco mnohým je srdečně jedno, co měl ten či onen včera k večeři a zda měla dotyčná na předávání Slavíků červené či modré šaty, někteří to považují za zásadní informace. Proč

se termínem lepší společnost označují lidé, kteří jsou více vidět, přestože nejsou v mnohých případech žádným přínosem pro naši společnost? Není mi vůbec jasné, proč se někteří politici, kteří se neumějí slušně chovat, v diskusních pořadech omílají stále stejná slovní spojení naučená od svých poradců, že se divák za ně právem musí stydět, a exhibují v rámci volební kampaně na reklamních billboardech, označují za lepší společnost. A když se řítí po dálnici pod vlivem alkoholu a způsobí dopravní nehodu, většinou se nějaký ten viník z horší společnosti také najde.

Opustím-li politickou rovinu, nestačím se rovněž divit. Nedávno běžel v televizi pořad, kde se hovořilo o pětiletém dítěti jedné moderátorské dvojice jako o malé celebritě. Je zvláštní, co si národ dokáže vzít za své! Případá někomu při hlubokém zamyšlení normální, že moderátorka nekonečně stupidní reality show, která byla v minulosti závislá na drogách a má základní vzdělání, je považována za celebritu stejně jako účinkující mladé dámy a pánové z ulice, o jejichž přirozené inteligenci by se dalo při jednoduché otázce až na výjimky polemizovat?

Rozhodně nemůžu dělit lidi na lepší a horší jen z toho pohledu, jak jsou na veřejnosti vidět, jaké mají šaty, boty nebo milenky. Máme spoustu vynikajících odborníků v nejrůznějších oblastech, ať se jedná o vědce, lékaře, lidi, kteří něco opravdu dokázali. Vážím si dobrých herců, pedagogů, umělců, sportovců. Ale nemohu jednoznačně tvrdit, že je to lepší společnost. V každém seskupení se najdou horší a lepší lidi, není na to žádný mistr. I na politické scéně je možno mravenčí prací najít ty, kteří mají čisté úmysly, ale ti většinou dříve či později přijdou o iluze a národ bohužel s nimi. Jsou lidé s nižším vzděláním, kteří nejsou vyslovenými odborníky, ale dělají svoji práci dobře a zodpovědně. Nesnáším termín lepší společnost, krystalizující automaticky lidi do umělých skupin. Dobrá společnost je pro mě ta, kde se cítím dobře, kde si vážím jeden druhého, a plně si uvědomuje, že sám neznamená na žádné pozici vůbec nic. A proto jsem mezi vámi, v Dopravním podniku...



Společenská kronika

V březnu 2006 oslavuje 66. narozeniny:

Pavel Petržilek – DCM, provoz Trať B (33).

V březnu 2006 oslavují 60. narozeniny:

Bohumil Barochovský – DCM, provoz Trať A (30),

Jiří Beneš – SVT, provozovna Žižkov (41),

Ivan Bleyer – PT, odb. Řízení provozu (30),

Josef Hajžman – DCM, odbor Provoz ESZ a sítě (34),

Bohuslav Hodr – DCM, provoz Dopravní zařízení (13),

Jaroslav Charvát – DCM, prov. Trať A (22),

Jiří Janouš – DCT, prov. Mělníky (33),

Ivan Kozel – PT, provozovna Motol (14), Jaroslav Kramář – DCM, odbor Provoz (25), Jaroslav Kratochvíl – SVA, prov. Hostivař (31), Miroslav Kříž – SVT, odb. Technicko-provozní (32), Karel Lexa – DCM, provoz Trať A (32), Vladimír Mach – B, Hasičský záchranný sbor (14), Josef Martínek – ZAS, odbor Skladové hospodářství (11),

Petr Matoušek – PT, prov. Kobylisy (13),

Vratislav Mlch – DCT, prov. Vrchní stavba (36),

Karel Möse – DCM, provoz Trať B (18),

Jaroslav Noháč – DCT, prov. Trakční vedení (36),

Josef Perlík – DCM, odbor Provoz (31),

Pavel Rozkovec – SVT, prov. Hloubětín (35),

Miroslav Řičánek – PT, prov. Hloubětín (33),

Josef Vavřich – PA, prov. Kačerov (35).

V březnu 2006 oslavují 50. narozeniny:

Petr David – SNM, odbor Technická správa objektů (17),

Vladimír Doležel – VD, prov. Nákladní vozidla (32),

Miroslav Dvořák – DCM, provoz Dopravní zařízení (26),

Hana Forejťová – PA, prov. Klíčov (27),

Karel Frydl – SVT, prov. Vokovice (31),

Vladimír Hnízdo – DCM, provoz Zabezpečovací technika (16),

Petr Ježdík – DCM, provoz Telekomunikační technika (25),

Jiří Kubiček – DCM, provoz Kabelové sítě a trase (31),

Pavel Lapáček – DCT, prov. Mělníky (24),

Milan Lechner – PM, provoz Obsluha vozidel C (31),

Jaroslav Maršál – SVA, prov. Klíčov (32),

Jaromír Neckář – PA, prov. Vršovice (28),

Milan Novobilský – PT, prov. Pankrác (12),

Michael Slavík – P, odbor Výchova a vzdělávání zaměstnanců (30),

Vladimír Stránský – PM, odb. Řízení provozu (31).

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

Do starobního důchodu odešli:

Ivanka Bašťařová – ZAS, odbor Skladové hospodářství (20),

Libuše Hadrabová – PT, prov. Pankrác (13),

Jana Hášová – DCT, odd. Provoz-správa JDCT (20),

Jaroslava Jelínková – PT, prov. Kobylisy (11),

Jan Májek – D, odb. Příprava provozu (33),

Jaroslav Poledne – DCT, prov. Vrchní stavba (38),

Jan Soběslavský – PA, prov. Klíčov (30),

Ladislav Stan – PT, prov. Kobylisy (12),

MUDr. Helena Špíková – P, odbor KS a sociální péče (10),

Milan Tomin – VD, prov. Osobní vozidla (15),

Vilém Zahradník – DCT, provozovna Vrchní stavba (12).

Do invalidního důchodu odešel:

Karel Vaško – DCM, provoz Trať A (27).

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

Vzpomínáme:

13. ledna nás opustil ve věku 60 let pan Miroslav Slavíček – Historická vozidla, který u DP pracoval 35 let,

22. ledna nás opustil ve věku 60 let pan Jiří Hospr – PT, provozovna Motol, který u DP pracoval 5 let.

