

DP KONTAKT



**Městskou dopravou
na strahovský stadion**
(04)

**Noční omezení rychlosti
tramvajové dopravy**
(06)

Muzejní noc překonala rekord
(12)

Paříž hostila Salon veřejné dopravy
(14)

Léto

Petr Malík, šéfredaktor

Odpolední teploty už se konečně šplhají ke třicítce, a tak si teď lebedí všichni ti, pro které je léto tím nejkrásnějším obdobím roku. Stejně jako děti, které si mohou užívat zasloužených dvou měsíců volna. Snad budou mít lepší počasí, než tomu bylo loni. Řidiči povrchové dopravy ale léto příliš nemilují, neboť pohybovat se ve vyhřátých vozech na pálicím slunci jistě není žádný med. Není však pochyb o tom, že i ve ztížených klimatických podmínkách odvedou perfektní službu.



Tramvajová vozovna v Paříži. Foto © Martin Machů

Ale pojďme zpátky do červnových dnů, které přinesly nejednu zajímavou akci, o které vás informujeme na stránkách prvního „prázdninového“ čísla. K červnu už neodmyslitelně patří fotbalový turnaj o pohár generálního ředitele – memoriál Milana Houfka. I letos osm týmů svádělo v Hostivaři lité boje o poháry. Kdo se radoval a komu nejlépe chutnalo šampaňské? To vám nabízí reportáž doplněná o zajímavé fotografie.

Tři dny uprostřed června se Dopravní podnik prezentoval na 2. Salonu veřejné dopravy v Paříži, nejvýznamnější akci svého druhu v Evropě, a rozhodně se neztratil. Pražská městská hromadná doprava je v Evropě uznávanou značkou, i když u nás doma se o tom velice často pochybuje. Je to škoda.

Neuskutečnitelný je totiž projekt, ve kterém bychom Pražany poslali na několik měsíců do různých evropských měst, aby mohli srovnávat kvalitu městské hromadné dopravy doma a za humny. Mnozí by se vrátili a námi poskytované služby by hodnotili úplně jinak než dnes. Několik uplynulých rádků bylo pouhou chimérou, a tak se musíme snažit, abychom si svými službami získali respekt i doma. Cesta je to však hodně trnitá, ale nakročeno máme dobře.

Když se vás zeptám na nejvýznamnější kulturní akci pražského roku, věřím, že se dočkám mnoha různých odpovědí. Někdo bude preferovat vážnou hudbu, jiný významnou divadelní premiéru a třetí nabídne koncert či výstavu. Největšímu zájmu se však jednoznačně těší Pražská muzejní noc. Její třetí ročník přilákal do pražských muzeí a galerií neuvěřitelných 135 tisíc návštěvníků. Dopravní podnik byl spolupřadatelem této akce a dopravcem návštěvníků lačných po poznání.

Nejen pozitivní zprávy však nabízí červencové číslo. Od 3. července musí jezdit pražské tramvaje v mnoha úsecích pomaleji, aby došlo ke snížení hladiny hluku v ulicích. Více o tom napsal Miroslav Penc.

Ať je váš červenec plný slunce nejen v duši!

Obsah

Aktuálně

(03)

Z historie

(04)

Z podniku

(05)

Tramvaje

(06)

Metro

(09)

Zajímavosti

(10)

Odjinud

(14)

Ptáte se...

(17)

Než vystoupíte...

(20)

Titulní strana: Stánek Dopravního podniku na 2. Salonu veřejné dopravy v Paříži. Foto © Pavel Fojtík

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 Fojtík | 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: 28. června 2006

Výluky a prázdninový provoz

Ing. Jan Přivora

Je tu léto a jako každoročně je provoz městské hromadné dopravy upraven na prázdninový provoz, a tak přinášíme přehled výluk a omezení.

V čísle 3/2006 DP-KONT@KTu byl článek Jarní výluky (nejen) v tramvajové dopravě, v němž jsem popisoval plánovaná omezení v provozu pražské MHD. Skutečnost však byla zcela jiná, považují proto za nutné se nejprve k této záležitosti ještě vrátit. Ze všech uvedených akcí se v plánovaném termínu konala jen výměna kolejového rozvětvení na Palackého mostě od 7. do 14. března. Výměna kolejové konstrukce na křižovatce Letenské ulice a Klárova a oprava trati v Letenské ulici se po dvojnásobném odkladu uskutečnila od 20.00 hodin 7. dubna do zahájení denního provozu 19. dubna, a to v podstatně menším rozsahu. Důvodem této změny byla nutnost zachovat automobilovou dopravu. Změna termínu výluky na Klárově způsobila i zkrácení výluky barrandovské trati od 19. dubna do ranního výjezdu 29. dubna. Přerušení tramvajové dopravy na náměstí Republiky povolil odbor dopravy MHMP ve zkráceném termínu 13. května až 20. září. Výluka nábreží Edvarda Beneše mezi Klárovem a Čechovým mostem se nekonala, stavební práce by zde neumožnily zachovat automobilový provoz. Neuskutečnila se ani výměna části kolejové konstrukce na křižovatce Francouzské a Blanické ulice, akce byla odvolána z finančních důvodů. Výluka tramvajové dopravy v Zenklově ulici plánovaná na červen 2006 byla zamítnuta na koordinačním jednání na městské úrovni. Mimo původní plán bylo ve dvou třídených výlukách (29. 4. – 1. 5. a 6. – 8. 5.) vyměněno trolejové vedení na křižovatce Anděl. Od 5. do 20. června se uskutečnila oprava smyčky Divoká Šárka, při níž byl pro ukončení linky č. 36 Špejchar – Divoká Šárka využit povrchový kolejový přejezd, a od 20. do 30. června včetně došlo k opravě smyčky Červený vrch. Největší dopravní omezení způsobená stavební činností na tramvajových tratích nás jako obvykle čekají v letních měsících. Po celé prázdniny od 3. července do 1. září včetně nepojedou tramvaje v úsecích Nákladové nádraží Žižkov – Palmovka a Ohrada – Spojovací, uzavřena bude i vozovna Žižkov. Důvodem výluky je rekonstrukce křižovatek Ohrada a Vápenka a přílehlých traťových úseků v ulicích Jana Želivského, Koněvové a Na Vápence. Od 12. srpna do 1. září se připravuje oprava trati v ulici Jana Želivského u křižovatky s Vinohradskou ulicí spolu s navazující částí této křižovatky.

Od 3. července do 2. září pojedou linka č. 1 z Palmovky k vozovně Kobylisy, linka č. 8 bude prodloužena na Lehovce, linky č. 16 a 58 budou z Želivského odkloněny na Černokosteleckou. Linka č. 55 objede uzavřený úsek přes Florenc a Invalidovnu. Rovněž od 3. července, avšak jen do ukončení provozu 11. srpna, budou zrušeny linky č. 9 a 10 a nahrazeny polookružními linkami č. 30 a 39. Linka č. 30 pojedou ze sídliště Řepy po trase linky č. 10 k nákladovému nádraží Žižkov a dále místo zrušené linky č. 9 zpět do Řep, linka č. 39 bude vedena v opačném směru. Všechny spoje linky č. 7 pojedou do zastávky Sídlíště Řepy, linka č. 19 bude trasována z Kubánského náměstí přes zastávky Strašnická, Želivského, Nákladové nádraží Žižkov, Hlavní nádraží, Václavské náměstí, Národní divadlo, Újezd a Anděl na Kotlářku. Od 12. srpna bude obnoven provoz linky č. 9 v trase Sídlíště Řepy – Nákladové nádraží Žižkov a linky č. 10 v trase Sídlíště Řepy – Želivského – Kubánské



Foto © Petr Malík

náměstí, linka č. 19 bude od 12. srpna do ukončení provozu 1. září zrušena a linka č. 26 pojedou v tomto období přes Floru. Náhradní autobusovou dopravu při výluce křižovatky Ohrada zajistí v denním provozu linky X9 Nákladové nádraží Žižkov – Spojovací – Balkán a X19 Želivského – Krejčířek – Palmovka, nepřetržitě pojedou linka X16 Želivského – Spojovací – Palmovka. Oprava trati v Táborské ulici u náměstí Hrdinů přeruší od 8. do 29. července tramvajovou dopravu mezi náměstím bratří Synků a vozovnou Pankrác. Linky č. 18 a 53 budou zkráceny na náměstí bratří Synků, náhradní dopravu ve vyloučeném úseku zajistí linka X18. Velmi nepříjemným důsledkem této výluky je uzavření další – již druhé – vozovny. Od 29. července do 5. srpna bude přerušena tramvajová doprava mezi Klárovem a Strossmayerovým náměstím, důvodem je výměna části kolejové konstrukce na křižovatce u Štefáníkova mostu. Nejedná se o celkovou rekonstrukci křižovatky, tu bude možno provést až při rekonstrukci mostu. Současně budou provedeny i práce na kabelové síti měřírny Klárov plánované původně na květen 2006. Linky č. 12, 17, 53 a 54 budou odkloněny přes Letnou. Výměna kolejového rozvětvení na Štefáníkově mostě tramvajový provoz neovlivní.

Další stavební akcí omezující provoz tramvají bude oprava trati v ulici U Výstaviště od 5. do 11. srpna včetně. Linky č. 12, 15, 17, 53 a 54 objedou vyloučený úsek po Bubenském nábreží a ulicí Komunardů, linka č. 14 bude zkrácena na Výstaviště a v úseku Nádraží Holešovice – Vozovna Kobylisy nahrazena linkou č. 5.

V pondělí 31. července pojedou naposledy linka č. 24 do zastávky Ládví. Od 1. srpna do 1. září se zde bude obnovovat dvoukolejová trať, linka č. 24 pojedou k vozovně Kobylisy. V sobotu 2. září vyjedou tramvaje po více než dvou letech opět na konečnou u sídliště Ďáblice.

Prázdninové jízdny řady metra a tramvají platí od pondělí 3. července do pátku 1. září včetně, na autobusových linkách je prázdninový provoz zaveden od soboty 1. července rovněž do pátku 1. září.

Metro

Intervaly mezi vlaky se v pracovní dny prodlužují o 40 – 90 vteřin vyjma úseku Skalka – Depo Hostivař na lince A, kde se prodlužují intervaly ráno na 6,5 minuty a odpoledne na 9 minut, a linky B v koncových úsecích, kde se intervaly prodlužují ráno na 6,5 minuty a odpoledne na 8 minut. O sobotách a nedělích se intervaly mezi vlaky nemění.

Na lince B v pracovní dny ráno jede každý druhý vlak pouze v úseku Nové Butovice – Českomoravská, dopoledne a odpoledne přibližně do 16.00 hodin jede každý druhý vlak pouze v úseku Smíchovské nádraží – Českomoravská.

Tramvaje

Intervaly mezi spoji se v pracovní dny ráno a odpoledne prodlužují o 2 minuty, v ostatních obdobích dne se intervaly na rozdíl od loňských prázdnin nemění. O sobotách a nedělích se intervaly tramvajových linek rovněž nemění. Linka č. 13 o prázdninách nejedí.

Autobusy

Jízdní řady se mění jen u některých linek, intervaly mezi spoji se u těchto linek prodlužují v pracovní dny většinou v rozmezí 1 až 5 minut, výjimečně i více. V porovnání s loňskými prázdninami je i autobusová doprava omezena méně. O sobotách a nedělích dochází ke změnám intervalů jen u malého počtu linek.

Linky č. 143, 168, 274, 277 a školní linky nejsou v provozu.

Linka č. 155 je v provozu v pracovní dny od 19.00 do 22.30 hodin a o sobotách a nedělích celodenně. Linka č. 199 jede pouze v pracovní dny ráno a odpoledne, linka č. 233 je v provozu jen v pracovní dny od 5.00 do 22.30 hodin.

Na linkách č. 129, 241, 243 je mimo provoz zastávka Elišky Přemyslovny, linka č. 359 nezajíždí do zastávky Suchdol.



Městskou dopravou na strahovský stadion

Mgr. Pavel Fojtík, Archiv

V době, kdy vychází toto číslo DP-KONT@KTu, se na Strahově odehrává XIV. všesokolský slet. Tato významná sportovní událost je tradičně spojena s pražským Dopravním podnikem, či v minulosti s Elektrickými podniky. Připomeňme si alespoň stručně, jak byla při těchto akcích zajišťována veřejná doprava na sportoviště. Jednalo se vždy o organizačně náročná mimořádná dopravní opatření.

I. všesokolský slet se konal 18. června 1882 za účasti 700 cvičících mužů na Střeševickém ostrově. Zda Otletova dopravní společnost Pražská Tramway nějak posílila provoz na koněspřežné dráze, není známo.

II. všesokolský slet proběhl v roce 1891 v Královské oboře během Zemské jubilejní výstavy. Protože v té době se Pražská Tramway zcela snažila dopravu k Výstavišti posílit, nebylo zapotřebí kvůli sportovní akci činit další významnější dopravní opatření.

III. všesokolský slet se uskutečnil již za čtyři roky, v roce 1895, a poprvé se konal na letenské pláni. Tentokrát byl „přidružen“ k Národopisné výstavě. Přestože sportovní akce na Letné shlédlo již přes 30 tisíc diváků, neznáme žádné bližší údaje o posilování dopravy. Jak známo, v té době ještě nevedla na Letnou z centra žádná tramvajová trať, a tak je pravděpodobné, že velký význam měla především letenská lanovka.

IV. všesokolský slet, který se uskutečnil v roce 1901 opět na Letné, měl z hlediska zajištění dopravy vlastně stejný charakter. Na Letnou stále jezdila jen lanovka.

V. všesokolský slet, uskutečněný v roce 1907, byl prvním z „velkých sletů“ a trval čtyři týdny. Opět se konal na Letné a Elektrické podniky operativně využily v té době dokončované tramvajové tratě v Belcrediho ulici (Milady Horákové) k letenské vodárně. Poprvé v historii se pro potřeby sletu stavělo nové kolejové zařízení – první kolejová smyčka elektrických tramvají v Praze, která umožnila rychlé obrácení tramvajových vlaků. Jednalo se jen o sletové provizorium. Na Letnou byly během hlavních dnů odkloněny pravidelné vlaky linky č. 3 (tehdy ještě měla interní označení Ob) a také byly zavedeny zvláštní přímé vozy z Josefského náměstí, z Můstku a od Národního divadla. Poprvé byl zaveden posílený bezpečnostní a dopravní dozor a připravené byly pohotovosti pro opravu trolejového vedení a kolejí, na různých místech tratě byly rozmístěny hlídky na opravy motor. vozů. Pro posílení dopravy se využívaly i vlečné vozy.

VI. všesokolský slet se konal v roce 1912 opět na Letné, kde cvičilo a závodilo přes 30 tisíc sokolů. V té době již jezdily

tramvaje až ke střešovické vozovně a Chotkovou silnicí ke Hradu a na Pohoholec. Pro zajištění kvalitní dopravy byla tentokrát postavena dvoukolejná trať v Badeniho ulici mezi Chotkovými sady a křižovatkou Špejchar. Byla zavedena mimořádná sletová okružní tramvajová linka S, která využívala části tras linek č. 5 a 11 (Letná – Josefské náměstí – Můstek – Národní divadlo – Malostranské náměstí – Chotkova silnice – Letná). Během dalších sletových nedělí byly zaváděny také vsunuté vozy z Josefského náměstí, Purkyňova náměstí (náměstí Míru) a od Erbenovy ulice (Bruselská). O hlavních dnech byla zvláštností sjednocená linka č. 5 a 11 v křižující se trase Vysočany – Malá Strana – Sletišťe – Můstek – Strašnice, označená písmenem S a pro odlišení od okružní linky ještě doplňujícími tabulkami s číslem linky, v jejíž trase po projetí Letné vozy pokračovaly. Na Letnou (resp. k Brusce) byla odkloněna i pravidelná linka č. 3. Elektrické podniky přepravily 320 tisíc cestujících. Pro zabezpečení dodávky proudu byla na Letné postavena malá provizorní měnirna.

VII. všesokolský slet se konal až po



Tak vypadal ruch na smyčce Dabačov při spartakiádě v roce 1965.

válečné přestávce v roce 1920, a to naposledy na Letné. Z četných úprav linkového vedení bylo nejvýznamnější opětovné zavedení sloučených linek jako v roce 1912, tentokrát 1 a 3; 10, resp. 11 a 2; 5, resp. 25 a 12 a opět okružní linky S jako u předchozího sletu. Elektrické podniky však nezajišťovaly jen spojení na sletišťe, ale i na různé další doprovodné akce, například na Letecký den (doprava do Vysočan), do Chuchle na dostihy (doprava na Smíchov), na divadelní představení v Šárce (doprava k Brusce), případně akce ve Stromovce. Samozřejmostí již bylo dispečerské řízení a technické pohotovosti přímo na trati. Ačkoliv nebyly na Letné provedeny žádné kolejové úpravy, přepravily tramvaje ve sletových dnech 525 tisíc cestujících, tedy mnohem více než při posledním sletu.

VIII. všesokolský slet se v roce 1926 poprvé konal na novém Masarykově sta-

dionu na Strahově. To postavilo Elektrické podniky do zcela nové situace. Do Břevnova se tehdy jezdilo tratí přes hradčanskou uličku U kasáren, kde byla jen jedna kolej a nepříznivé sklonové poměry nedovolující bezpečný provoz v obou směrech. Proto Elektrické podniky postavily nové sletové tratě v Jelení a Keplerově ulici, na Hládkově a v dnešní Myslbekově ulici. Do mimořádné stanice Sletišťe-Dlabačov bylo vedeno nebo odkloněno 6 pravidelných a dvě mimořádné linky. Spojení, zajišťované 250 vlaky (tj. 55 % všech vozů), byly utříděny do dvou hlavních větví: od Chotkovy silnice a od Letné, které s využitím sletových a pravidelné hradčanské tratě vytvářely dvě velké smyčky. Tramvaje dokázaly za jedinou hodinu přepravit až 40 tisíc návštěvníků stadionu. Od tohoto sletu bylo tradicí, že se ve střešovické oblasti uváděla do provozu provizorní měnirna a později i pojízdné měnirny. Poprvé v historii pomáhaly také autobusy. Jezdily na zvláštní lince z Václavského náměstí přes Smíchov k jižnímu vstupu na stadion.

IX. všesokolský slet v roce 1932 přinesl opět řadu novinek. Sletové tratě byly rekonstruovány a doplněny o smyčku na Malovance, což umožnilo organizovat dopravu dokonce na třech velkých smyčkách. Zavedeno sem bylo celkem 17 tramvajových linek a také 8 autobusových linek. Poprvé vydatně pomáhala i petřínská lanovka. Na Strahov přijelo 190 tisíc sokolů a přes milion diváků!

X. všesokolský slet v roce 1938 byl „ochuzen“ o smyčku přes Hradčany, protože původní trať byla zrušena, zato trať v Jelení ulici, prošla mimořádně náročnou rekonstrukcí. Doprava byla organizována opět ve dvou větvích, letenská na Malovance a malostranské na Dlabačov (smyčka přes Hládkov). Poprvé byly obě sletové větve důsledně odděleny. Opět pomáhalo 7 autobusových linek jezdících z různých míst Prahy. Vážně se uvažovalo o výstavbě nové větve až k severní tribuně stadionu, nakonec se ale nerealizovala. Diváků na stadion přicestovaly 2 miliony!

XI. všesokolský slet se s ohledem na další válku uskutečnil až v roce 1948. Také tentokrát se objevila řada novinek. Pro tramvaje byly vybudovány dvě nové kolejové smyčky, Královka a Dlabačov, které definitivně uspořádaly na několik desetiletí dopravu na stadion. Hlavní větve byly v pláncích sítě odlišeny i barevně – letenská byla modrá, malostranská červená. Zelená větev byla vyhrazena autobusům a poprvé trolejbusům ke Stadionu-Jih. Oba dopravní prostředky měly společnou trasu od Štěpánské ulice, případně od Zemského národního výboru na Smíchově. Zavedení trolejbusové dopravy si vyžádalo poprvé vybudování provizorní měnirny na smíchovské straně.

Po komunistickém sjednocení tělovýchovy byly všesokolské slety nahrazeny celostátními spartakiádami. Protože vzor z roku 1948 se jednoznačně osvědčil, zůstávala



V roce 1926 byly při sletu poprvé použity městské autobusy.

základní organizace dopravy podobná i při prvních spartakiádách.

I. celostátní spartakiáda se uskutečnila v roce 1955. Z hlediska linkového vedení je nutné zmínit jediný pokus o směrové rozšíření zelené větve o trolejbusové linky od stadionu do Jinonic a do Chuchle. O dalších spartakiádách se už jezdilo opět v jediné trase.

II. celostátní spartakiáda proběhla v roce 1960, proti předchozím akcím bez podstatných změn.

III. celostátní spartakiáda v roce 1965 přinesla novinku. Ke Strahovu jezdily i nové tramvaje T3, a to na modré větvi. Proto musela být instalována provizorní měničnice v Ovencecké ulici. Zajímavostí byla zvláštní linka taxi z Václavského náměstí ke Stadionu-Sever, provozovaná šesti mikrobusey. Celkem bylo přepraveno přes 2 miliony cestujících 28 257 vlaky.

IV. československá spartakiáda byla plánována na rok 1970. Doprava byla připravena podle podobných zásad jako v roce 1965, pro najíždění vlaků deponovaných v Břevnově byly připraveny nové kolejové oblouky na smyčce Královka. Nakonec byla spartakiáda z politických důvodů v rámci tzv. normalizace odvolána.

Československá spartakiáda 1975 se uskutečnila podle osvědčeného vzoru. Zásadní odlišností byla absence starých tramvajů a trolejbusů. Autobusové linky byly vedeny poprvé až ke stanici metra I. P. Pavlova.

Československá spartakiáda 1980 poprvé po mnoha letech změnila zažitý systém. Protože mezitím byla uvedena do provozu linka A metra, byly i tramvajové linky z Letné zapojeny do červené dlabáčovské větve a modrá větve na Královku byla reorganizována na tři zvláštní linky z Divoké Šárky, Vokovic a Podbaby (z těchto směrů poprvé v historii), které měly přebírat část zátěže z metra A.

Československá spartakiáda 1985 byla poslední opravdu velkou akcí na strahovském stadionu. Organizace linkového vedení tramvajů se opět přiblížila tradičnímu pojetí modré a červené větve, tj. s letenskými linkami vedenými na Královku, ale zůstaly zachovány i „modré linky“ od Vokovic.

XII. všesokolský slet se konal v roce 1994 po přestávce trvající 46 let a trval pět

dnů. Ve srovnání s předcházejícími slety a spartakiádami byla mimořádná doprava výrazně skromnější. Modrou větev tvořila jediná mimořádná tramvajová linka ze Špejcharu na Královku, která zajišťovala na Hradčanské vazbu na linku A metra, na smyčce Královka končily prázdninové linky č. 31 a 32 a odkloněné linky 2 a 25. Jezdily tudy i pravidelné linky 8 a 22. Zelená autobusová větve se omezila na jedinou linku od Stadionu-Jih k Andělu, kde navazovala na metro B.

XIII. všesokolský slet v roce 2000 byl ještě skromnější a trval pouhé dva dny. Kromě pravidelných linek č. 8 a 22 byla na Královku zavedena jediná mimořádná linka č. 42 ze Špejcharu a ke strahovskému stadionu byla vedena opět jediná zvláštní autobusová linka od stanice Anděl. To vše byl jen pouhý stručný náznak organizace dopravy při sokolských sletech a spartakiádách v minulosti. Zcela jsme (vědomě) pominuli další linky náhradní dopravy v úsecích, z nichž byly pravidelné linky odkloněny, dopravu cvičenců zvláštními vlaky či zvláštní spoje na další doprovodné akce. Možná se k tomuto tématu na stránkách DP-KONT@KTu ještě někdy vrátíme.



Z PODNIKU

Interní komunikace

*Ing. Monika Dubová a Jan Pospíchal,
personální úsek*

Motto: „Jen ten, kdo myslí s námi, může s námi rozhodovat; jen ten, kdo může s námi rozhodovat, se cítí zodpovědný; jen ten, kdo se cítí zodpovědný, dobře pracuje.“

Zaměstnanci jsou největším kapitálem každé společnosti. Do značné míry oni rozhodují o úspěchu nebo neúspěchu celé firmy. Naprosto jedinečnou a nezastupitelnou je interní komunikace v dobách jakékoli

změny ve firmě. A to především proto, aby se zabránilo vzniku nepravdivých informací, které mohou být, dostanou-li se na veřejnost, škodlivé.

Bylo by ovšem fatální chybou zúžit interní komunikaci na vysvětlování kritických témat. Začne-li management komunikovat se zaměstnanci až v době krize, dokáže jistě ještě leccos zachránit, ale nikdy nedosáhne takových výsledků, jako když pravidelnou a otevřenou komunikací v dobách „klidu“ vytvoří vztah silné důvěry. Zaměstnanci se budou cítit vždy trochu stranou, začneme-li s nimi komunikovat až v době firemních potíží.

Dobře zvládnutá interní komunikace zcela zásadně rozhoduje o úspěšném zvládnutí situace. Pro drtivou většinu zaměstnanců jsou velmi důležité informace o dění ve firmě, dále pocit, že se osobně podílí na rozvoji firmy a v neposlední řadě ocenění jejich práce. Jen tak může zaměstnanec získat pocit soulnéžnosti s firmou. Vztah dvou lidí může fungovat jen tehdy, existuje-li **oboustranná rovnováha** mezi bráním a dáváním. Ve vztahu zaměstnanec – zaměstnavatel platí totéž. Tuto rovnováhu nevytváří pouze odvedená práce na straně jedné a odměna zaměstnance za vykonanou práci na straně druhé. Lze ji vybudovat pouze tam, kde si zaměstnavatel všímá také ostatních potřeb zaměstnanců a respektuje je. Pouze tehdy je zaměstnanec ochotný mít k zaměstnavateli osobnější vztah. Vrátime-li se k otázce interní komunikace v dobách změny, položíme Vám velmi jednoduchou otázku: **Kteří zaměstnanci nám budou v té chvíli oporou?**

Proto je nutné věnovat interní komunikaci mimořádnou pozornost. A právě nastavení systému interní komunikace a její hladké nastartování je tím nejnáročnějším úkolem. V této chvíli může být k dispozici norma ČSN EN ISO 9001:2001 s názvem Interní komunikace. Důležité je nejen zavést a nastavit technické a systémové prvky komunikace, jako např. intranet, firemní e-mail, systém porad, ale také zajistit skutečné fungování komunikace, což většinou znamená změnu individuálního vnímání komunikace managementem i zaměstnanci. Cílovými skupinami interní komunikace nejsou jen zaměstnanci, ale také dozorčí rada, odborové organizace působící u zaměstnavatele a rodiny zaměstnanců. Interní komunikace je nenápadným, ale velmi **účinným nástrojem** při budování firemní kultury a vztahu mezi zaměstnancem a zaměstnavatelem. V obtížných dobách zásadním způsobem rozhoduje o budoucnosti celé firmy. Je-li správně koordinována s externí komunikací, vytváří jeden z pilířů úspěšného fungování firmy. Existuje „Zlaté pravidlo“, které je základním kamenem úspěšné firemní komunikace: **Zaměstnanci se nesmějí o změnách a o novinkách dozvědět z médií, média se o nich nesmějí dozvědět od zaměstnanců.**



Noční omezení rychlosti tramvajové dopravy

Miroslav Penc, *Dopravní cesta Tramvají*

Od celostátní změny jízdních řádů 11. prosince 2005 platí v centrální části Prahy nové omezení rychlosti jízdy tramvají. V době od 22 do 6 hodin je dovoleno na vybrané části sítě jet nejvýše rychlostí 40 km/h. Toto omezení si vynutila Hygienická stanice hlavního města Prahy. Jejím cílem bylo snížení negativních účinků tramvajové dopravy na obyvatele bydlící v blízkosti tramvajových tratí.

Rozsah omezení navrhl Dopravní podnik tak, aby byl snížen hluk u nejvíce postižených obyvatel, tj. v místech, kde je tramvajová trať blízko vysokých obytných objektů a frekvence tramvajové dopravy je vysoká. Tato hlediska nejsou náhodná, neboť z fyzikální povahy hluku platí, že se zdvojnásobením vzdálenosti od zdroje hluku je hluk nižší o 3 dB. Nezanedbatelný je též efekt odrazu, kdy v odrazivém terénu (například v úzké ulici s vysokými domy) nedochází k tak snadnému rozptýlu hluku jako v terénu pohlitvém. Až potud se mnou bude čtenář zřejmě souhlasit.

Následující hledisko je zdrojem největších omylů, a to i velice často prezentovaných v médiích. Na výslednou emisi hluku má výrazný vliv frekvence provozu. Leckdo totiž namítne, že jedoucí tramvaj emituje hluk stejný, jako tramvají deset. Z hlediska posuzování a porovnávání s hygienickými limity je však frekvence provozu jednou z rozhodujících veličin. Do celkové hlukové emise se totiž započítává i doba klidu mezi jednotlivými hlukovými událostmi. Příklad snad ozřejmí více: při průjezdu tramvaje může být například měřicím přístrojem v měřeném místě naměřen hluk SEL (hladina hlukové expozice) 88,4 dB. Pokud je v tomto místě v provozu jedna tramvajová linka (řekněme s 216 spoji v obou směrech v době od 6 do 22 hodin), je v měřeném bodě tzv. ekvivalentní hluk L_{Aeq} 64,1 dB. Pokud jsou zde v provozu dvě linky, je v měřeném bodě hluk z tramvajové dopravy L_{Aeq} 67,2 dB. Ani jedna z těchto tří uvedených hodnot není maximálním hlukem, který tramvaj emituje. Jde o přepočtené hodnoty. Hygienický limit je potom vyjádřen v L_{Aeq} , s nímž se naměřené nebo vypočtené hodnoty porovnávají. Obdobně jako u poklesu s dvojnásobkem vzdálenosti zde platí, že zdvojnásobením provozu vzroste celková hluková zátěž o 3 dB (pro upřesnění: zbyvajících 0,1 dB je zaokrouhlovací chyba). Tímto jsem chtěl demonstrovat, že výběr oblasti s omezením rychlosti se řídil počtem spojů v době od 22 do 6 hodin, vzdáleností od zastávky a výškou zastávek.

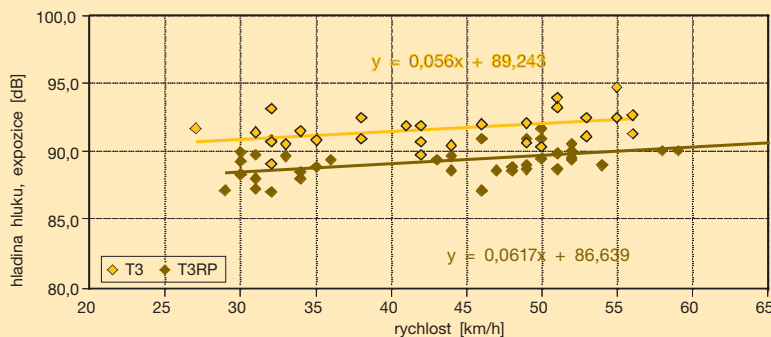
Aby byla vytvořena celistvá oblast, byla do ní zahrnuta i místa, kde je intenzita tramvajového provozu menší nebo kde je vzdálenost zastávky větší, popřípadě nejde o obytné objekty. V úvahu byly vzaty i oblasti, které jsou vně pásma a nalézá se v nich jiné omezení rychlosti jízdy. Cílem bylo označením kompaktní oblasti způsobit co nejméně komplikací pro řidiče. Bohužel se ihned po zahájení platnosti tohoto opatření ozvali „zasvěcenci“, kteří museli světu sdělit, jaká že to byla způsobena křivda na těch, kteří bydlí v místech mimo určené pásmo.

Jeden z řidičů dokonce argumentoval Nádražní ulicí. Zřejmě při službě na voze přehlédl, že ještě sto metrů za koncem zóny nočního omezení platí omezení rychlosti jízdy na pěší zóně, za jehož koncem je po sto metrech světelně řízená křižovatka a za ní po dalších asi osmdesáti metrech následuje kolejový trojúhelník. Tak tady se „padesátkou“ opravdu moc často nejezdí. Argument rychlosti však bývá často přeceňován. Dopravní podnik nechal v roce 2004 vypracovat studii, z jejíž závěru vyplývá, že při běžných „tramvajových“ rychlostech (30 až 55 km/h) hluk klesne při poklesu rychlosti o deset kilometrů v hodině asi o jeden decibel. Přeceňování vlivu rychlosti, spolu s medializací problému, velmi pravděpodobně způsobilo nesouhlas

náměstí k Muzeu a Vínohradskou ulicí ke Strojimportu, od Bulhara Seifertovou ulicí přes Olšanské náměstí na Floru, od nám. Jana Palacha k Právnické fakultě a od Malostranské k prvnímu oblouku Chotkovy ulice) vznikly další izolované oblasti s omezením rychlosti v noční době: v sídlišti Řepy, kolem zastávky Zlíchov, úsek od Nákladového nádraží Žižkov po Spojovací, od Lehovce k obratišti Starý Hloubětín, od hotelu Olympik k Balabence a k tomu Zenklova ulice a Klapkova ke křižovatce s Veltěžskou, též část Trojské ulice od Stírky k Hercovce a ulice Na Žertvách a U Balabenky. Další oblast se rozkládá v Holešovicích od Tusarovy a Manin k Ortenovu náměstí a dále přes Výstaviště a Strossmayerovo náměstí k Nábřeží kapitána Jaroše s odbočkou od Strossmayerova náměstí k zastávce Sparta. Na území Prahy 6 se pak rozkládají tyto oblasti: kolem zastávky Hradčanská, na Evropské v sídlišti Červený vrch a od Thákurovy téměř k Pražskému mostu, oblast v sídlišti Petřiny a v ulici Střešovická, dále oblast od Hládkova a Pohořelce přes Malovanku k Břevnovskému klášteru a poslední oblast od Malého Břevnova ke smyčce Bílá Hora. Atypickými jsou úseky od Olšanského náměstí na Floru, část mezi zastávkami Palouček a Pražského povstání a Ruská – Jana Masaryka, kde bude zóna v úseku

Graf závislosti SEL (hladiny hlukové expozice) na rychlosti jízdy v úseku Pražský hrad – Královský letohrádek.

Zdroj: Studie vlivu rychlosti jízdy na hluk z tramvajové dopravy, Ing. Helena Špačková, CSc., ČVUT v Praze, fakulta stavební, katedra železničních staveb.



hygienické stanice s provedeným opatřením a od Dopravního podniku bylo požadováno omezení rychlosti v noční době v mnohem větším rozsahu. Rozsah omezení byl počátkem června 2006 dojednan a koncem měsíce došlo k vyvěšení značek tak, aby od data zahájení platnosti opatření (noc z 3. na 4. července) byly řádně vyvěšeny. Kromě rozšíření původní oblasti (od Klamovky na Kotlářku, připojení celé Radlické ulice a ulice Za Ženskými domovy, Nádražní ulicí až na konec terminálu Smíchovské nádraží, od Palackého náměstí přes Výtoň a Svobodovu ulici, od Karlova náměstí přes Vyšehrad, Otakarovu a Průběžnou k vozovně Strašnice, z Tylova náměstí k Vozovně Pankrác a k zastávce Michelská, z Průběžné k zastávce Na Padesátém, z náměstí Míru ke Koh-l-Nooru a Korunní ulicí na Floru, z Tylova

stoupání přerušena, aby nedocházelo k poškozování výzbroje tramvají s klasickou výzbrojí. Při propočtu jízdních dob nového návrhu bylo zjištěno, že si úprava vyžádá v noční době nárůst vypravení 10 %,

ještě větší finanční dopad lze očekávat u vypravení tramvají v polonočním období. Nelze podceňovat ani dopad prodloužení jízdních dob na zájem cestujících. A protože lze výpočtem prokázat, že při průměrném obsazení tramvají a automobilů vychází při výpočtu celkové hlukové emise tramvajové doprava jako méně hluchá (s tím, že si zde dovoluji upozornit na opačný výsledek při měření okamžitých maximálních hodnot), může se stát, že realizací tohoto opatření se celkové emise hluku mohou v Praze zvýšit. I když půjde místy o jiné ulice, než v kterých jezdí tramvaje. Každopádně by tím paradoxně došlo přesně k opačnému cíli, než byl původně zamýšlený. S bonusem v podobě emisí skleníkových plynů.



Hasiči a chemie

Text: Ing. Michal Brunner,
Odborné služby HZS

Foto: Radek Krahulík, HZS hl. m. Prahy

Doba, kdy hasiči vyjížděli pouze k požárům, je dávno minulostí. Celospolečenský vývoj staví hasiče před nové úkoly a rizika. Platí to i pro hasiče Dopravního podniku.

Byl vyhlášen poplach. V areálu terénního pracoviště Vojenského technického ústavu ochrany se vyskytuje neznámá vysoce toxická látka! Na místo přijíždí jednotka Hasičského záchranného sboru Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti specializovaná na detekci a dekontaminaci bojových otravných látek. Za několik minut již vstupují první dva hasiči – průzkumníci v těžkých protichemických oblecích do nebezpečné zóny. Pomocí detekčních prostředků nalézají stopy yperitu a označují kontaminovaná místa.

Po zjištění druhu a rozsahu ohrožení vstupují do kontaminované oblasti další hasiči v ochranných oblecích a provádějí dekontaminaci zasažených prostor – zasypaní skvrn yperitu sorbentem, nástřik dekontaminačních směsí a následný oplach vysokotlakou vodou. Hasiči na výstupu z nebezpečné zóny vstupují na pracoviště dekontaminace osob, jsou svými kolegy svlékáni z ochranných obleků a procházejí i lékařskou kon-



trolou. Když poslední hasič opouští místo zásahu, ukazují stopky šedesátou minutu. Právě takový byl scénář závěrečného cvičení, kterým vyvrcholilo květnové odborné zaměstnání, určené pro velitele a specialisty z řad zaměstnanců HZS DP. Pětidenní školení probíhalo na terénním pracovišti VTÚO Brno pod vedením armádních odborníků. Hasiči se seznámili se současnými prostředky a postupy zjišťování a likvidace bojových otravných látek a možnostmi ochrany proti těmto látkám. Získané teoretické poznatky byly každý den ověřovány při praktickém výcviku.

Že taková odborná příprava má reálné opodstatnění a nebezpečí zneužití toxických látek proti cestujícím v MHD není možné podceňovat, se bohužel potvrdilo ve sváteční den 1. května. Neznámý pachatel zřejmě záměrně rozlil sklenici se rtuť ve vestibulu stanice metra I. P. Pavlova. I když rtuť nepatří k nejnebezpečnějším látkám, dekontaminační zásah HZS DP nebyl jednoduchý, vzhledem k fyzikálním vlastnostem kapaliny. Na úplné vyčištění stanice potřebovali hasiči téměř tři hodiny a sebraná rtuť byla předána přivolaným specialistům firmy Dekonta k bezpečné likvidaci. Hasiči Dopravního podniku obstáli i tentokrát.



Odborná příprava dobrovolných hasičů

Ing. Michal Brunner, Odborné služby HZS

Foto: Bezpečnostní úsek

Ve dnech 24. až 26. května 2006 se v malebném prostředí areálu letního tábora v Českém Šternberku uskutečnila praktická část odborné přípravy dobrovolných hasičů Dopravního podniku.

Akci se podařilo uskutečnit po dvouleté přestávce a poprvé pod vedením Hasičského záchranného sboru, který byl v uplynulém roce v rámci transformace DP pověřen odborným řízením jednotek sboru dobrovolných hasičů v provozovnách JSvA. Praktická část odborné přípravy dobrovolných hasičů proběhla formou soutěže ve třech disciplínách požárního sportu – překážkový běh, požární útok od cisternové automobilové stříkačky a požární útok od přenosné motorové stříkačky s nasátím vody z vnějšího zdroje. Své síly změřilo pět požárních družstev – dobrovolní hasiči z Klíčova, Vršovíc, Kačerova a Řep a spolu s nimi jedno družstvo sestavené z řad hasičů HZS DP. Své hasiče přijeli podpořit vedoucí provozoven JSvA Klíčov, Vršovice a Kačerov.

Účastníci soutěže podali kvalitní výkony a rozdíl jednotlivých družstev v dosažených časech byly jen v jednotkách sekund. V disciplíně požární útok od přenosné



stříkačky bylo z dobrovolných hasičů nejlepší družstvo z Řep. Vítězem překážkového běhu, požárního útoku od automobilu, a tak nejlepším účastníkem v kategorii dobrovolných hasičů, se stalo družstvo z Kačerova. Absolutním vítězem soutěže bylo vyhlášeno družstvo zaměstnanců HZS DP. Účast podnikových hasičů z povolání v soutěži byla přínosem, protože „nasadila latku“ a motivovala dobrovolné kolegy k co nejlepšímu výkonům.

Nejlepší družstva a jednotlivci převzali od vedoucího odboru HZS Ing. Michala Wovesného a velitele jednotek HZS Lubomíra Janeby diplomy a poháry. Na rozloučenou hasiči ještě společně pomohli správci tábora postavit táborový totem.



Autoopravář ČR roku 2006

Text: Tomáš Čermák, Daniela Tůmová

Foto: Jaroslav Budil

V 10. jubilejním ročníku celostátní soutěže o nejlepšího autoopraváře ČR, pořádané Svazem prodejců a opravářů motorových vozidel (SAČR), se umístil na 2. místě pan Jiří Marcelis, pracovník Ústředních dílen BUS Hostivař, Jednotky SvA.

Slavnostní vyhlášení proběhlo 7. června v rotundě pavilonu A brněnského výstaviště, u příležitosti veletrhu užitkových vozidel AUTOTEC 2006.

Toto ocenění je o to cennější, když uvážíme, v jaké konkurenci mechaniků, servisů a značek se pan Marcelis svým 2. místem prezentoval. Jako servisman značky Karosa se uplatnil v plejadě značek jako Opel, Chrysler, Mitsubishi, Škoda či Chevrolet.



Věrný Dopravnímu podniku

K ocenění Jiřího Marcelise přispělo také vyjádření největšího českého výrobce autobusů, firmy Karosa, která stvrdila pravidelnou spolupráci při řešení problémů během zavádění nových autobusů Karosa do provozu v rámci České republiky, kdy jsou poznatky, zručnost, znalosti a zkušenost pana Marcelise neocenitelným zdrojem informací a poznání i pro firmu Karosa. Víceopravář vyrůstal v Bubenči blízko Stromovky a v dětství se věnoval hlavně sportu, zejména sportovní gymnastice. S Dopravním podnikem je spjat už dlouho, v roce 1964 nastoupil do učení v Motole a ve třetím ročníku začal praxi už přímo v Technických službách v Rustonce, kde nastoupil do čtyř autoelektrikářů a dodnes si vzpomíná na partáka pana Veselého, který je jako učedníky tvrdě proháněl. Tenkrát ještě dosluhovaly autobusy typu RO, v plném provozu byly vozy RTO a začínaly již jezdit první vozy ŠM. Na těchto vozech byla elektrická výzbroj z dnešního pohledu velmi jednoduchá. Jen pár žárovek, vypínačů, jednoduché elektrické obvody

„Většinu přístrojů jsme si však museli opravovat sami, specializovaná pracoviště pro opravu dílů ještě neexistovala, a tak jsme opravovali dynamy, startery a třeba i cívkové dveře.

Automobilům jsem zůstal věrný i na vojně, kde jsem jezdil se Zilem, a po vojně jsem se vrátil zpět do Rustonky. Zajímavá práce, na kterou dodnes vzpomínám, byla rekonstrukce lodi Želivka, kde jsme s jedním kolegou dělali celou elektrickou výstavu,“ říká autoopravář roku.

Po vojně si udělal řidičák na autobus a od roku 1974 začal pracovat jako diagnostik středních oprav, což byli vlastně předchůdci dnešního OTK.

Jako řidič MHD nikdy nejezdil, pouze příležitostně o sobotách a o nedělích jezdil zájezdy, takže profesi řidiče autobusu si taky trochu ochutnal.

Zlaté ruce a moderní technika

A pak přišlo stěhování Rustonky do Hostivaře. Byl mezi prvními, kteří se do nového prostoru v Hostivaři v roce 1982 stěhovali. Zde už se pak dělaly střední opravy, zejména na autobusech typu ŠM a později i na Ikarusech.

Po sloučení Technických služeb a podniku Autobusy v roce 1994 začal pracovat na pracovišti garančních oprav a záručních prohlídek již na moderních typech autobusů řady Karosa B731.

Zde se specializoval zejména na autoelektriku, ale pomáhal i v případě potřeby i automechanikům. Od roku 1995 začal pracovat i na nových nízkopodlažních vozech CITY Bus.

Pan Marcelis je vlastně vředy prvím opravářem v podniku, který se setkává s novým typem autobusu. Jezdí na školení, studuje dostupnou literaturu, ale přesto jsou na sebe a na svoje dosavadní zkušenosti a znalosti.

A jak si vítěz rozumí s výpočetní technikou, která dnes proniká všude? „Musím se snažit, obtížné začátky byly třeba i v tom, že první programy systému Dialog pro CITY Busy byly pouze ve francouzštině a některé první překlady do češtiny byly tak nedokonalé, že jsme mnohdy nerozuměli ani jim. Je to úplně jiný styl práce, než na který jsme byli zvyklí, počítačová práce v mnoha případech usnadní, ale jsou i případy, kdy nepomůže. Dnes už je v CITY Busu sedmáct různých elektronik a někdy je vyhledání závady velice obtížné. Teď se připravujeme na přechod na nový diagnostický systém EASY, který bude kompatibilní pro všechny autobusy koncernu IVECO.“ Dobrý kolektiv spolupracovníků a dobrá pohoda na pracovišti je základním předpokladem pro každou práci. „Za ty roky jsem poznal v Dopravním podniku mnoho různých lidí, a tak vím, že stres a spěch kvalitní práci nepřejí. Problémy přicházejí a odcházejí, ale musí se především řešit

s rozvahou a chladnou hlavou,“ říká na závěr druhý nejlepší autoopravář České republiky, kterému na brněnském výstavišti předali cenu technický ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti Ing. Jiří Bezdiček a vedoucí Jednotky SvA Ing. Jiří Pilař.



Vyhodnocení Dopravního podniku v rámci projektu IQ Auto

Ing. Jiří Pilař, Jednotka Správa vozidel Autobusy

Na úvod je vhodné říci, co vlastně projekt IQ Auto představuje a proč vznikl. Na jeho počátku stála aktivita šéfů firem činných ve Sdružení automobilového průmyslu s cílem změnit profil absolventů středních škol a učilišť podle měnících se požadavků zaměstnavatelů na kvalifikaci a dovednosti nových zaměstnanců v průmyslu.

Strategie tohoto projektu spočívá ve dvou základních krocích. Za prvé ve vybudování celorepublikové základny partnerů založené partnerskými smlouvami ve všech regionech ČR mezi firmami, školami a úřady práce. Za druhé ve využití těchto partnerských smluv k vybudování systému učení pedagogů partnerských škol podle projektu založeného na spolupráci s významnými odborníky partnerských firem, kteří formou odborných přednášek, seminářů, konzultací a poradenství zajistí rychlý přenos svého znalostního kapitálu do vzdělávacích programů.

Jednoduše řečeno jde o to, aby absolvent měl potřebné, ale zejména aktuální znalosti, které od něj příslušný zaměstnavatel v určitém oboru očekává. Proto byly vytvořeny partnerské smlouvy mezi konkrétními školami, konkrétními podniky a úřady práce. V partnerských smlouvách figurují





Dr. Ing. Vratislav Kulhánek předává cenu vedoucímu Jednotky Správa vozidel Autobusy Ing. Jiřímu Pilařovi.

za podnikovou sféru významní výrobci jako Škoda Auto, Karosa, Autopal, Jihostroj, TRW, Jawa, THT Polička, Kógel, Linde, Hayes Lemmerz, ale i významní uživatelé a opravci této techniky.

Jako jedni z nejvýznamnějších provozovatelů dopravní techniky jsme partnerskou smlouvu mezi naší akciovou společností, učilištěm na Plzeňské a Úřadem práce hl. m. Prahy uzavřeli na sklonku roku 2005. Smlouva je zaměřena na metodiku výuky, osnovy a profil absolventa v oborech auto-mechanik, autoelektrikář a dále garantuje odbornou spolupráci mezi učilištěm a Jednotkou SvA při zavádění nového učebního oboru autotronik.

A nyní k vlastní aktuální informaci. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost obdržel v rámci 8. valné hromady projektu IQ Auto konané dne 8. 6. 2006 v Českých Budějovicích významné ocenění. Jde o certifikát 2. stupně udělený za vytváření podmínek účinné spolupráce při plnění cílů projektu IQ Auto. Tento certifikát navazuje na již obdržený certifikát 3. stupně a oceňuje další spolupráci mezi partnery v rámci uzavřené partnerské smlouvy IQ Auto. Tentokrát se valná hromada konala pod záštitou a za účasti hejtmána Jihočeského kraje RNDr. Jana Zahradníka a přítomny byly i další osobnosti, např. Dr. Ing. Vratislav Kulhánek, prezident Sdružení AP, Ing. Jiří Herodes, předseda řídicího výboru projektu, PaedDr. Jaroslav Müllner, náměstek ministryně školství a dále byli přítomni ředitelé středních škol, učilišť a partnerských podniků v rámci uvedeného projektu. Samozřejmě byli účastní i zástupci našeho partnerského učiliště, jmenovitě zástupce ředitele ing. František Novotný a Mgr. Miroslav Sůra, který zde podal zajímavou informaci o zkušenostech z dvouletého trvání výuky učebního oboru Autotronik. Uvedené ocenění je impulsem k další spolupráci, a to zejména v oblasti odborné přípravy studentů nového učebního oboru autotronik. Právě od absolventů tohoto oboru, kteří se s novou technikou setkávají v podstatě od začátku studia, si v Jednotce SvA hodně slibujeme.



Jaké vozy budou jezdit na trati metra B?

Ing. Jaroslav Jakl, Projekty a rekonstrukce

Instalace mobilních zařízení vlakového zabezpečovače ARS na modernizované soupravy metra typu 81-71M z důvodu řešit naléhavý provozní problém nadále pokračuje. Soupravy jsou postupně připravovány k nasazení do zkoušek s cestujícími na trati B.

Vyřešení problému výběru, instalace a uvedení do provozu definitivního zařízení vlakového zabezpečovače a automatického vedení vlaků na trati B a na příslušném vozovém parku modernizovaných nebo nových vozů metra je nadále v nedohlednu. Pokud převedeme otázku v titulku do podmiňovacího způsobu a zobecníme ji – jaké vozy by měly jezdit na tratích metra – pak je odpověď jednoduchá. Měly by jezdit



Foto © Petr Malík

vozy na současné úrovni techniky, zajišťující výhled dlouhodobého ekonomického provozu v náročných podmínkách metra, zajišťující potřebné parametry z hlediska zabezpečení i spolehlivosti funkce, vozy moderní a přitom po všech stránkách normám odpovídající konstrukce, plnicí estetické a jiné požadavky, včetně záruk ekonomicky silného dodavatele ohledně perspektivních dodávek náhradních dílů a podobně. Tyto vozy jsou pak v očích odborníků, ale i cestujících veřejnosti, nejmarkantnější vizitkou Dopravního podniku, jeho modernosti, vysoké úrovně služby a jeho ekonomické síly včetně ekonomické síly zřizovatelů.

Problémy s průběhem již dvou veřejných obchodních soutěží na definitivní řešení systému zabezpečení a automatizace jízdy vlaků na trati B donutily Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost zvolit z důvodu postupně dosahovaného povoleného limitu průběhu kilometrů provozovaných souprav 81-71M přechodné řešení. Modernizované soupravy typu 81-71M budou postupně vybaveny mobilním zařízením vlakového zabezpečovače ARS, slučitelným s funkcí stacionárního zařízení ARS na trati B. Informace o přechodném řešení vlakového zabezpečovacího zařízení na trati B popisuje článek uveřejněný ve druhém čísle DP-KONT@KTu v letošním roce. Aktuální stav v instalaci a zkouškách mobilního zařízení ARS na modernizovaných soupravách typu 81-71M je následující. Pro zkoušky za jízdy s cestujícími byly již dodány a mobilním zařízením ARS vybaveny dvě vlakové soupravy. Soupravy prošly předepsanými testy na zkušební trati v depu Hostivař. Zkoušky první soupravy na trati B však prokázaly nutnost realizace

drobnějších úprav v provedení elektrovýzbroje a SW pohonu vozů; tyto úpravy se nyní provádějí. Drážní úřad vydal univerzální rozhodnutí o povolení zkoušek těchto souprav za jízdy s cestujícími na trati B a pak po splnění všech příslušných podmínek byly v květnu zahájeny jízdy. Další, v pořadí již třetí souprava 81-71M, vybavená zařízením ARS, byla po splnění předepsaných testů a podmínek zařazena do provozu na trati B v červnu. Stejně jako v předchozím zmíněném článku v DP-KONT@KTu i zde je nutné podtrhnout provizornost daného řešení a vyzvednout potřebu řešení definitivního.



Po sedmi letech vládl fotbalu Metro

Text: Petr Malík

Foto: Martin Jágr

Ani jedenáctý ročník podnikového fotbalového turnaje nic nezměnil na skutečnosti, že se z vítězství v turnaji zatím radovala pouze tři mužstva. Letošního záváhání největších favoritů, Správy vozidel Tramvaje a nadějných mládí ze Střední průmyslové školy dopravní využili ke druhému triumfu v historii hráči Metro. Po sedmi letech tak bylo slyšet v populárním hostivařském domečku skandování vítězů, „Metro, Metro!“ a šampaňské teklo proudem.

Triumf vítězů se v sobotu 10. června nerodil lehce. V prvním zápase narazili na velice dobře hrající tým Provozu Autobusy a podlehl mu 0:1, ve druhém zápase následovala výhra 4:1 nad Provozem



Takto se bojovalo o 3. místo mezi týmy štábních útvarů a Správy vozidel Autobusy.

Tramvaj, která se ukázala jako rozhodující v celkovém účtování skupiny A. Závěrečná remíza s týmem Středního odborného učiliště v poměru 1:1 měla za následek, že do semifinále díky vyššímu počtu vstřelených branek postoupilo právě mužstvo Provozu Metro, které vstřelilo pět branek, zatímco studenti „jen“ čtyři.

Hlavní útočnou silou týmu z Metra byl tradiční šutér Jan Kolář, který ve druhém zápase nasázel tři branky.

Vládcem skupiny A byl tým Provozu Autobusy, který všechny své zápasy v základní skupině vyhrál celkovým skóre 6:1, a tak v semifinále překvapila bezbranková remíza s týmem štábních útvarů a o postupu favorita musely rozhodnout až střely ze značky pokutového kopu. Z pěti hráčů Provozu Autobusy proměnili tři, zatímco jejich soupeři pouze dvě.

Druhé semifinále mělo favorita v týmu Správa vozidel Autobusy, vítězi skupiny B navíc v sestavě s excelentním střelcem Martinem Dolejším, který rozdával góly

jak na běžícím pásu. V semifinále se jeho střelecká bilance zastavila na nule, naopak Jan Kolář vstřelil gól a posunul tým Provozu Metra do finále. Druhou metrůvskou branku přidal Tomáš Moravec.

Finále bylo opakováním souboje z prvního kola turnaje, ale tentokrát tahali za delší konec provazu zástupci Metra. Záslouhou branky Pavla Vaka v prvním poločase se mohli radovat po sedmi letech ze zisku poháru generálního ředitele. Souboj o třetí místo byl překvapivě dramatický. Dolejší sice v 1. poločase dal dvě branky Správy vozidel Autobusy, ale štábní útvary po změně stran vyrovnaly, a tak podruhé v turnaji přišly ke slovu penalty.

Hráči Správy vozidel Autobusy měli pevnější nervy, všechny střely mířily do černého a vybojovali třetí příčku. Čtvrtým místem štábní útvary vyrovnaly nejlepší umístění týmu ředitelství v předchozích deseti ročnících.

Základ svému úspěchu položil tým hrající v bílých dresech v prvním zápase, kdy překvapivě porazil 1:0 tým Správy vozidel Tramvaje. Tým tradičně usilující o nejvyšší příčku se musel spokojit s pátým místem.



Souboj o míč mezi hráči Správy vozidel Autobusy a Správy vozidel Tramvaje.

Sedmou příčku získal ambiciózní celek Dopravní cesty Metro, který dopltil na prohru se Správou vozidel Tramvaje v posledním kole základních skupin. 10. červen byl černým dnem pro Provoz Tramvaje, který nezískal ani bod a musel se spokojit s posledním místem.

Positivem 11. ročníku byla absence sporů o oprávněné či neoprávněné starty některých hráčů, naopak negativem červené karty většinou za nevhodné reakce na



Proměněná penalta, gól obdržel tým Provoz Autobusy.

Souboj o páté místo nabídl souboj Správy vozidel Tramvaj se Střední průmyslovou školou dopravní, tedy nejúspěšnějších týmů v historii turnaje. Pro nadějných mládí to bylo nejhorší umístění za dobu turnaje.

výroky rozhodčích. Fotbalový turnaj o pohár generálního ředitele se za dobu své existence stal skutečně prestižní záležitostí, a tak se můžeme těšit na příští, již 12. pokračování.



Druhé semifinále mezi týmy Správa vozidel Autobusy a Provoz Metro.



O dramatické souboje nebyla na 11. ročníku fotbalového turnaje o pohár GŘ nouze, záběr ze zápasu mezi týmem štábních útvarů a Dopravní cesty Metro.



Vítězný tým Provoz Metro.

Kronika 11. ročníku fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele – 2. ročníku memoriálu Milana Houfka

sobota 10. června – hřiště v Hostivaři
skupina A

semifinále

Provoz Autobusy – štábní útvary 0:0, 3:2 na penalty
Správa vozidel Autobusy – Provoz Metro 0:2 (0:0)

zápasy o konečné umístění

o 3. místo

Správa vozidel Autobusy – štábní útvary 2:2, 5:4 na penalty

finále

Provoz Metro – Provoz Autobusy 1:0 (1:0)



Velké finále mezi týmy Provoz Metro a Provoz Autobusy v pruhovaném.



Generální ředitel Tomáš Jílek předává poháry vítěznému týmu, který se vrátil na trůn po sedmi letech.

SPŠD – Provoz Tramvaje (PT) 3:0 (1:0)
Provoz Metro (PM) – Provoz Autobusy (PA) 0:1 (0:1)
SPŠD – PA 0:1 (0:0)
PM – PT 4:1 (2:0)
SPŠD – PM 1:1 (0:0)
PA – PT 4:1 (1:1)
1. Provoz Autobusy 9 bodů (6:1)
2. Provoz Metro 4 body (5:3)
3. SPŠD 4 body (4:2)
4. Provoz Tramvaje 0 bodů (2:11)

skupina B

Dopravní cesta Metro – Správa vozidel Autobusy 1:3 (0:1)
Správa vozidel Tramvaje – štábní útvary 0:1 (0:0)
DcM – štábní útvary 2:0 (0:0)
SvT – SvA 0:3 (0:1)
DcM – SvT 1:2 (0:1)
SvA – štábní útvary 0:0
1. Správa vozidel Autobusy 7 bodů (6:1)
2. štábní útvary 4 body (1:2)
3. Správa vozidel Tramvaje 3 body (2:5)
4. Dopravní cesta Metro 3 body (4:5)

o 7. místo

Provoz Tramvaje – Dopravní cesta Metro 1:3 (0:1)

o 5. místo

SPŠD – Správa vozidel Tramvaje 1:2 (0:1)



Nejlepší střelec turnaje Martin Dolejší z týmu Správa vozidel Autobusy.

Soupiska vítězného týmu Provoz Metro:

Jan Rychtera, Jan Kolář, Tomáš Hrdý, Luděk Petráš, Lukáš Melč, Pavel Vak, Milan Lichtenberg, Michal Belai, Tomáš Moravec, Vladimír Straka, Ondřej Höpfler, Petr Zvelebil, Tomáš Vodenka, Martin Motyčka, Martin Sýkora, Pavel Herodes a Petr Mudroň (kapitán a brankář).

Nejlepší střelec turnaje:

Martin Dolejší (Správa vozidel Autobusy) 8 branek – rekord turnaje

Nejlepší brankář: Petr Mudroň (Provoz Metro)

Konečné pořadí:

1. Provoz Metro
2. Provoz Autobusy
3. Správa vozidel Autobusy
4. štábní útvary
5. Správa vozidel Tramvaje
6. SPŠD
7. Dopravní cesta Metro
8. Provoz Tramvaje



Muzejní noc překonala rekord

Text: Daniela Tůmová

Foto: Národní muzeum

V rámci speciální akce Pražská muzejní noc navštívil v sobotu 17. června muzea rekordní počet návštěvníků. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost byl partnerem této významné kulturní akce, a tak většina ze 135 tisíc lidí využila služeb největšího dopravce, který zajišťoval spojení mezi jednotlivými muzei.

V pořadí již třetí muzejní noc pořádalo Národní muzeum, Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost a Asociace muzeí a galerií České republiky ve spolupráci s dalšími muzei a institucemi, a byla pořádána za finanční podpory Ministerstva kultury.

Čtyřicet tři muzeí bylo od sedmé hodiny večerní zdarma otevřeno až do jedné hodiny po půlnoci, letos se zcela nově akce zúčastnily i čtyři nové instituce, a to Letecké muzeum Kbely, Letohrádek královny Anny, České centrum Praha a Pedagogické muzeum J. A. Komenského. Vedle návštěvy stálých expozic a výstav nabídla velká muzejní noc i množství unikátních doprovodných akcí, jako komentované prohlídky, ukázky unikátů a kuriozit z jindy nepřístupných sbírek, koncerty, divadelní představení, filmové projekce, přednášky a autorská čtení.

Mnoho lidí spojilo kulturu s fotbalem a do Národního nebo technického muzea vyrazili až po nepovedeném zápase s Ghanou. „Přišli jsme sem zahnat smutek, škoda, že jsme nešli už po prvním poločase, v televizi to byl dost smutný příběh a mohli jsme tady stihnout ještě mnohem víc,“ říká shodně hlouček mladíků před budovou Národního muzea. Velmi elegantní pár středního věku z Itálie přijel do české metropole za poznáváním kulturních památek a jsou prý velice rádi, že mají zrovna štěstí na takovou skvělou akci. Účastnili se jí už ve třech evropských městech a jsou velmi zvědaví, jak se s organizací a programem vytáhne Praha. Zatím jsou velmi mile překvapeni, jedině, co je udivilo, je dost ochátralý objekt Národního muzea. „Je to kulturní dědictví národa a rozhodně by se s tím mělo něco dělat, než to Čechům spadne na hlavu, to není pěkná vizitka pro centrum města a vůbec pro Českou republiku.“

Autobusy spojovaly muzea

Spojení mezi jednotlivými místy zajišťovaly speciální autobusové linky, a tak nebyl pro Pražany problém stihnout ani návštěvu muzeí v odlehlých částech města. „Přijeli

jsme z Poděbrad, účastnili jsme se předešlých dvou ročníků a byli jsme nadšení, tak jsme letos vzali s sebou i naše malé dcerky, jen doufám, že neusnou. Určitě jim chceme ukázat ještě Muzeum městské hromadné dopravy ve Střešovicích, na tramvaje se těší Adélka s Lucinkou nejvíc,“ říká paní Baštářová a její manžel jen dodává, že ho podle okolních debat nemusí mrzet, že oželel fotbalový zápas s Ghanou a věnuje se své rodině.

„Musím říci jako stará Pražačka, že Dopravní podnik urazil za ta léta obrovský kus cesty, lidé pořád na něco nadávají a nadávat budou, ale já jsem opravdu vděčná za to, že pro lidi zajistí přepravu zadarmo a vůbec vše perfektně funguje, vždyť kdo vám dnes dá nebo udělá něco zadarmo? Považuji to za obrovský vstřícný krok k cestujícím a také že podporuje kulturu a vzdělanost vůbec. Mám z toho jako bývalá kantorka radost, na muzejní noc jsem se vrátila z chalupy na Šumavě, kde jsem prakticky celé léto, a nepříjela jsem ani na svatbu svého synovce, který mi to nemůže odpustit,“ přiznává paní Krejsová, která čtyřicet let učila dějepis v Modřanech, a tak není divu, že první návštěva byla v Pedagogickém muzeu J. A. Komenského, které patří mezi nejstarší muzea v naší zemi a řadí se i k nejstarším světovým muzeím tematicky zaměřeným na problematiku školství a vzdělávání.

Ze slov paní učitelky můžeme mít radost stejně jako ze slov většiny návštěvníků, kteří si rovněž službu Dopravního podniku pochvalovali. Vyčleněno bylo letos na muzejní noc sedm zvláštních autobusových linek, což byl velmi dobrý tah, protože oproti loňskému roku, kdy jich jezdilo mezi jednotlivými muzei pět, byl ještě mnohem větší zájem o tuto akci. Návštěvníky vozilo celkem dvacet osm autobusů a uzlovým přestupním bodem bylo již tradičně Palachovo náměstí, kde byly k dispozici informační brožury s mapou jednotlivých tras. Speciální autobusové linky propojovaly expozice v centru města s muzei ležícími



v odlehlých částech Prahy a umožňovaly tak shlédnout několik míst během jedné noci, což bylo základní myšlenkou celé akce, která předčila veškerá očekávání.

Vrchol byl na Vítkově

Vyvrcholením Pražské muzejní noci 2006 bylo slavnostní nasvícení Národního památníku na Vítkově. Téměř dvouhodinová světelně-pyrotechnická show s projekcí a hudebním doprovodem byla viditelná díky pěknému počasí z celé Prahy. Jejím cílem bylo nejen propagovat a završit právě probíhající muzejní noc v Praze, ale zároveň upozornit veřejnost na samotný objekt Národního památníku na Vítkově. Pražská muzejní noc, která inspirovala pořádání podobných akcí po celé České republice, ale i na Slovensku, byla letos podruhé součástí Festivalu muzejních nocí 2006. Akce pořádaná na celorepublikové úrovni Asociací muzeí a galerií během května a června 2006 se snaží představit muzejní instituce v České republice v nezvyklé a atraktivní prezentační podobě. Pražská muzejní noc se stala jednou z výjimečných a vyhledávaných aktivit metropole, charakterizující pražský kulturní a společenský život. Noční návštěva kulturních institucí poskytuje návštěvníkům neopakovatelnou atmosféru doplněnou vysokou prezentační úrovní a vyjadřuje aktivní roli muzeí a galerií v životě hlavního města. Praha se tak plně zařadila mezi evropské metropole, prezentující své kulturní dědictví uložené v muzeích tímto netradičním a atraktivním způsobem. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost hrál jednu z hlavních rolí a dokázal, že je kvalitním dopravcem, který umí navíc podpořit dobrou věc.





MOTTO MĚSÍCE: Nepřetěžujte si hlavu tím, co se vám vejde do kapsy.
A nestrkejte do kapsy, co se vám vejde do hlavy.
(Miguel de Unamuno, španělský básník, učenec a prozaik)

SLA – DOHODY O ÚROVNI SLUŽEB

Ještě před nedávnou dobou znal málokterý zaměstnanec Dopravního podniku pojem SLA. V období transformace naší společnosti se však tento výraz velice rychle zažil a stal se všeobecně známým. SLA je specifická dohoda mezi dodavatelem a uživatelem a je možné ji charakterizovat jako **Dohodu o úrovni služeb**, která upřesňuje vazby mezi jednotlivými útvary (jednotkami) Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Zavedení SLA přináší do Dopravního podniku transparentnost do vztahu mezi jednotkami, zejména na horizontální úrovni a dále provázání na procesy finančního řízení. V podmínkách Dopravního podniku jsou SLA rozčleněny do třech úrovní. V rámci **první úrovně** je u dohody zpracována a projednána obsahová stránka dodávky služeb mezi oběma partnery a jsou určeny kvantitativní a kvalitativní parametry včetně časových ukazatelů. Dohody této úrovně uzavírala především jednotka Zásobování s cílem vymezení vzájemné spolupráce při zajišťování materiálů a náhradních dílů pro opravu a údržbu vozových parků a zařízení objednatelů. Dohoda upravuje způsob uplatňování požadavků na nákup přes výběr dodavatele až po dodávku ke konečnému spotřebiteli.

Druhá úroveň obsahuje parametry úrovně první a navíc je doplněna o prvotní cenová ujednání mezi oběma partnery. Sem patří dohody o úrovni služeb, kde dodavatelem služby je jednotka Správa nemovitého majetku. Tyto dohody obsahují základní předmět dohody a přesnou kategorizaci a objem výkonů požadované služby (například dodávky elektrické energie, studené a teplé vody, stavební údržbu, odvod dešťových a splaškových vod, zajištění provozu vzduchotechniky, zajištění venkovních ploch areálů). Cena poskytované služby je stanovena jako nákladová cena s tím, že klíčem pro rozúčtování skutečných nákladů je poměr užívané plochy a celkové plochy příslušného areálu. Náklady na nestandardní požadavky objednatelů jsou účtovány objednateli přímo a v plné výši. Rozúčtování skutečných nákladů jednotky Správa nemovitého majetku je zabezpečováno novým modulem REM softwaru SAP. V současné době probíhají závěrečné práce a podle předpokladů po květnové měsíční závěrce dojde k prvnímu přeúčtování primárních (externích) nákladů. Provozování modulu REM se dohody o úrovni služeb jednotky Správa nemovitého majetku dostanou z druhé do třetí úrovně.

Třetí úroveň pak obsahuje předcházející dvě úrovně a navíc dochází k propojení do vnitropodnikového účetnictví. Současné období vývoje smluvních vztahů třetí úrovně je charakterizováno uzavřením dohod o úrovni služeb mezi jednotkou Vnitropodniková doprava jako dodavatelem služby a jednotlivými úseky nebo jejich jednotkami jako objednateli služby, kde předmětem dohody je pronájem dopravních prostředků jednotky Vnitropodniková doprava k dočasnému užívání odběratelské jednotce. Součástí dohody jsou nejenom cenové podmínky, ale i podmínky předávání a přebírání služby (například provádění technických prohlídek, měření emisí, pravidelné servisní prohlídky, vybavení kartou CCS, pojištění). Jednotlivé odběratelské jednotky jsou již od měsíce ledna letošního roku na základě uzavřených dohod zatěžovány pravidelnými náklady s vyčíslením měsíčních či jednorázových pronájmů vozidel a s vyčíslením nákladů na odebrané pohonné hmoty. Touto cestou si zároveň dovoluji poděkovat všem předávajícím jednotkám za spolupráci s odborem Manažerské ekonomiky při koordinaci vlastních pracovních postupů s pravidly finančního řízení.

Ing. Jiří Pařízek

INFORMOVÁNÍ O TRANSFORMAČNÍM PROJEKTU

Už minulý DP-KONT@KT vás informoval o tom, že proces organizační přeměny Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti se blíží ke svému závěru. V rámci Transformačního projektu v současnosti pracují už jen tři subprojekty a jedna pracovní skupina (D5.4, D8, D12 a E2). Činnost ostatních subprojektů, které se podílely na transformaci společnosti je ukončena, ale to neznamená, že práce na nové podobě podniku a jeho přizpůsobování současné evropské legislativě a podmínkám nebude pokračovat. Právě naopak.

Proces optimalizace jednotlivých útvarů a jimi vykonávaných činností probíhá i nadále, ale již v běžném pracovním pořádku, pod vedením příslušných ředitelů a jednotlivých vedoucích útvarů.

Současně s utlumující se činností Transformačního projektu se omezuje i množství informací poskytovaných v příloze DP-KONT@KTu „Transformační projekt“, neboť o každodenní činnosti, ale i případných změnách v transformovaných útvarech vás již informujeme na pravidelných stránkách DP-KONT@KTu. V následujících

měsících tedy budete přílohu „Transformační projekt“ nacházet v omezeném rozsahu jedné nebo dvou stran s informacemi o připravovaných a realizovaných změnách v závěrečných fázích Transformačního projektu.

Rozsáhlejší by měla být až závěrečná příloha (prozatím plánovaná do listopadového vydání DP-KONT@KTu), ve které bychom vás rádi seznámili s vyhodnocením nejrozsáhlejších vnitropodnikových změn v poválečné historii Dopravního podniku.

-bda-

Paříž hostila Salon veřejné dopravy

Text a foto: Petr Malík, Paříž

Pražský Dopravní podnik a jeho služby mají v evropském měřítku velice dobrý zvuk. Potvrdila to i účast na nejvýznamnější akci svého druhu v Evropě, Salonu veřejné dopravy. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost byl do Paříže pozván jako čestný host tří denního setkání výrobců moderních technologií, ale i nejvýznamnějších provozovatelů městské hromadné dopravy na kontinentu. O tom, že je Praha nejen významným turistickým centrem svědčí i množství ne jenom zdvořilostních schůzek, které v Paříži během tří dnů absolvovali reprezentanti podniku.

Pojďte v následujících řádcích na malou procházku účastí Dopravního podniku na Salonu veřejné dopravy, konaném na pařížském výstavišti Porte de Versailles od 13. do 15. června.

Autobus doprovázelo troubení kamionů

Již v pátek 9. června vyrazil do Paříže nízkopodlažní autobus, prezentující v Paříži služby pro zrakově postižené. Jeho cesta nebyla jednoduchá.

Poslat autobus na tak dlouhou cestu, když pravidelně jezdí jen několik málo kilometrů, není nic jednoduchého. „Městské autobusy mohou jezdit pouze sedmdesát kilometrů v hodině, a to jsme na dálnicích nechtěli překročit,“ sděluje jeden z doprovázejících Miroslav Rajský.

Jet v Česku po dálnici s městským autobusem je nemyslitelné, a tak se na Rozvadov muselo po „staré“. V Německu a Francii už se mohlo po dálnicích, ale objevil se další problém. Autobus může pouze sedmdesát, zatímco všude přítomné kamiony o dvacet více.

„Řidiči kamionů si nastaví tempomat s devadesátkou a jedou, ale když nás dojeli,



Součástí Salonu veřejné dopravy byla i velice prestižní soutěž řidičů autobusů o Zlatý autobus.

museli brzdit, a tak na nás často troubili, nebylo to jednoduché. Ani předjíždění nebylo jednoduché, když druhý pruh byl plný osobáků,“ doplnil zajímavosti z dvou denní cesty Rajský.

Cesta autobusu do Paříže nebyla mimořádnou událostí jen pro řidiče, ale i pro pracovníky dílen klíčovské garáže, kde má vozidlo domovské právo. Miroslav Rajský prozradil i netradiční soutěž, která minulý týden v garáži probíhala. „Byly vypsány sázky, zda autobus do Paříže vůbec dorazí, nebo zda bude mít nějakou technickou závadu.“ Cesta byla naprosto bezproblémová. Autobus dorazil do francouzské metropole v pořádku.

Salon veřejné dopravy

V úterý 13. června krátce po půl jedenácté byl v hale č. 1 výstaviště u stanice metra Porte de Versailles Salon veřejné dopravy slavnostně zahájen. Hlavní pozornost se soustředila na vystoupení francouzských ministrů dopravy a životního prostředí, kteří byli hosty úvodního ceremoniálu.



Vstup do výstavní haly č. 1.

Zvlášť srdečně byli přivítáni zástupci ze zahraničí, mezi nimi i Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost. Již od devíti hodin, kdy byl Salon zpřístupněn, se u stánku pražského dopravce zastavovali desítky návštěvníků, kteří se živě zajímali o pražské zkušenosti. Praha a její systém městské hromadné dopravy má v zahraničí vysoké renomé.

Těsně před slavnostním zahájením do pražského stánku dorazil i generální ředitel Dopravního podniku ing. Tomáš Jílek.

„Naše účast na veletrhu, mezi nejvýznamnějšími firmami v oboru, je pro nás velice prestižní a upevňuje naše postavení v evropském měřítku.“

Živo bylo i u pražského nízkopodlažního autobusu, který byl vzdálen několik desítek metrů od stánku. Služby pro osoby se sníženou možností pohybu a orientace v autobusu představovali řidiči, kteří autobus do Paříže přivezli. „Je tu poměrně živo, mnoho lidí se nás ptá, v čem je autobus výjimečný a po ukázkách jsou často jeho činnosti překvapení,“ sdělil Bohumil Fikejz z klíčovské garáže.

Procházka výstavní halou č. 1 výstaviště Porte de Versailles byla pro každého dopravního odborníka či fandou velkou



Pařížské výstaviště u stanice metra linky č. 12 Porte de Versailles.

inspirací. Novinky se na něj valily doslova ze všech stran.

Nejviditelnější a na první pohled nejzajímavější novinky nabízejí výrobci autobusů, midi či minibusů. Ještě před několika lety byla menší vozidla pro městskou či regionální dopravu výjimkou. Dnes je jich k dispozici celá řada od různých výrobců, dřívá většina nízkopodlažních či vybavených plošinami pro nástup imobilních cestujících. Při prohlídce nás zaujal především minibus firmy Guera pro deset až dvanáct sedících cestujících. Toto elektrinou napájené vozidlo mohou již dnes používat cestující ve francouzském Nantes.

Další zajímavá novinka byla z Nizozemska. Čtyřadvacetimetrový Hermes je přezdívaný tramvaj na kolech. Kompletně nízkopodlažní vozidlo přitahuje velkou pozornost všech návštěvníků stejně jako Volvo určené pro švýcarský Bern. Kloubové vozidlo jezdí na bionaftu a pařížský Salon představuje první vyrobené vozidlo, které ve městě svého působení ještě nenajelo ani metr. Autobus v červenočerném nátěru se do Bernu přesune až po výstavě a v brzké době by ho mělo následovat dalších 31 „bratříčků“. Zkrátka na jižním okraji Paříže nepřišli ani příznivci tramvají. Představují se nejvýznamnější výrobci kolejových vozidel a také se dozvíte, že rozvoj kolejové dopravy ve Francii pokračuje. Další destinací tramvají bude Montpellier.

K veřejné dopravě už neodmyslitelně patří cyklisté, a tak jedna část výstavy je vyhrazena právě jim. Nejen budování nových tratí, ale i ukázka nových kol je hodně zajímavá.

Salon veřejné dopravy v Paříži nebyl jen místem setkání odborníků z celé Evropy, ale také příležitostí pro vzájemné diskuse a výměny názorů. Organizované diskuse probíhaly v Kavárně nových přístupů. O setkání u kulatého stolu byl mezi účastníky Salonu obrovský zájem, a tak byl sál většinou beznadějně zaplněn. Pořadatelé po výstavní hale rozmístili několik obrazovek,



Jeden z mnoha vystavovaných nízkopodlažních autobusů.

na kterých bylo možno sledovat jednotlivé rozpravy.

Na dobu konání Salonu připravilo francouzské Sdružení dopravních podniků 10 témat, která byla v hodinových diskusích probírána. Debat se účastnili politici státní i regionální úrovně a odborníci nejen z Francie, ale z celé Evropy.

Pro Prahu a její Dopravní podnik bylo zajímavých několik probíraných témat a sami jsme se aktivně prezentovali ve středu 14. června odpoledne u kulatého stolu, jehož tématem bylo „Tramvaje mění dopravní společnosti a města“. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost mezi zástupci státní správy reprezentoval ing. Michal Pospíšil, odborník na tramvaje a tramvajovou dopravu.

Třetí den na Salonu veřejné dopravy přinesl v dopoledních hodinách předání Cen inovace za významné novinky v oblasti veřejné dopravy.

Cenu za systémy inteligentní dopravy převzala firma Moviken a její počítačová mapa, ve které jsou nyní zakresleny všechny francouzské železnice, metro a tramvajové linky. V dalším rozvoji se počítá se zanesením všech městských autobusových linek do konce roku 2006 a do konce roku 2007 všech regionálních linek.

Další Cenu inovace získala firma Alstom za svoji tramvaj bez sběrače jezdící již tři roky v jihofrancouzském Bordeaux. „Nový typ tramvaje jezdí v Bordeaux na 14 kilometrech tratí,“ představuje novinku zástupce výrobce Christian Teyssier.

V čem spočívá princip novinky? Mezi dvěma pojezděnými kolejnicemi najdeme třetí napájecí, která je tvořena z osmimetrových úseků. Každý tento úsek je zvlášť napájen pomocí kufru. Mezi vozidlem a napájecími články je rádiový přenos, a tak pod napětím jsou pouze články „obsazené“ tramvají a ostatní jsou vypnuté. „Cestující může na napájecí kolejnici stoupnout a nic

se mu nestane, systém je naprosto bezpečný,“ spokojeně sděluje Teyssier.

Tramvaje v Bordeaux přece jen sběrače ještě mají. Úseky se střední napájecí kolejnicí jsou pouze v centru a na jednom předměstí. V ostatních částech trati mají vozidla „standardní“ napájení.

Salon veřejné dopravy v Paříži ukončil ve čtvrtek 15. června v podvečer proslav evropského komisaře pro dopravu Jacquese Barrota.

Během tří dnů se ve stánku Dopravního podniku vystřídalo několik desítek návštěv a delegací. Mnozí oceňovali kvalitu pražské městské hromadné dopravy, jiní nabízeli své služby, ale tak už to na veletrzích chodí. Zájem médií o rozhovory a podklady pro



Slavnostního zahájení Salonu veřejné dopravy se zúčastnili také francouzští ministři dopravy a životního prostředí.

další materiály jasně dokládá, že Praha není jen vyhledávanou turistickou destinací. Salon veřejné dopravy byl také prostorem k diskusím a výměnám názorů. V rámci kulatých stolů se probíraly různé aspekty veřejné dopravy. „Francouzi se stále snaží diskutovat a mluvit mezi sebou o problémech, ale jedině tak jsou schopni jít dále,“ myslí si Zdeněk Došek, který účast Dopravního podniku v Paříži zajišťoval. Společně s Marií Hosnedlovou vyzdvihují schůzku s firmou CNIM. Bývalá firma

zaměřená na námořní stavby si prožila útlum a hledání nového výrobního programu. „Firma CNIM dokáže na pohyblivé schody namontovat výtah pro přepravu osob se sníženou možností pohybu a orientace. Tato technologie řeší problém zpřístupňování stanic vybavených pouze eskalátory, a to by byl i pro nás velký přínos,“ sděluje Hosnedlová.

Jedním z posledních hostů v pražském stánku byl Philippe Dupuis, šéf pěti stovek řidičů v pařížském Dopravním podniku RATP. Trojici českých reprezentantů za jejich vystupování nejen v soutěži, ale i při předvádění nízkopodlažního autobusu vyseká velkou poklonu.

„Tři dny jsem vaše zaměstnance sledoval a zanechali ve mně velmi dobrý dojem, především soutěžící ve Zlatém autobusu Josef Šefrhans. Ústrojová kázeň byla příkladná, stejně jako vystupování,“ pěl slova chvály Dupuis.

Zahraníčí si uvědomuje kvalitu pražské MHD

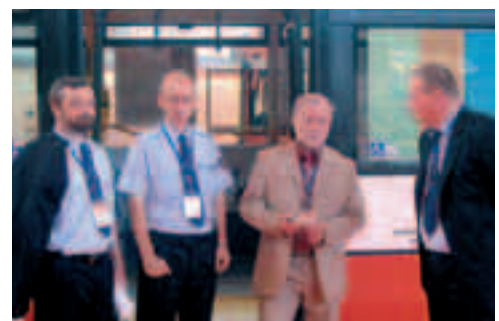
Celé úterý 13. června strávil na Salonu veřejné dopravy v Paříži generální ředitel pražského Dopravního podniku ing. Tomáš Jílek. Krátce před cestou do Prahy jsme jej požádali o krátký rozhovor, o postavení Dopravního podniku a pražské městské hromadné dopravy v evropských souvislostech. „Zahraníčím jsme hodnocení velice dobře,“ těší generálního ředitele.

DP-K Pane řediteli, co znamená pro Prahu a Dopravní podnik účast na Salonu veřejné dopravy v Paříži?

Salon veřejné dopravy v Paříži je jednou z nejprestižnějších akcí ve svém oboru v Evropě, proto je velice dobré, že se jej Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost účastní. Opět se zde můžeme přesvědčit o kvalitách námi poskytovaných služeb.

V průběhu celého dne jsme absolvovali několik jednání se zástupci odborných kruhů a všichni přišli pozdravit Prahu a její Dopravní podnik, protože si uvědomují kvalitu naší městské hromadné dopravy.

DP-K Jak vnímáte mezinárodní postavení Prahy a pražské městské hromadné dopravy v evropském kontextu?



Trojice pražských řidičů, která v Paříži obhospodařovala a zájemcům předváděla nízkopodlažní autobus se systémem informování pro nevidomé. Zleva Josef Šefrhans, Bohumil Fikejz, generální ředitel Dopravního podniku Tomáš Jílek a Miroslav Rajský.



Elektrický minibus z francouzského Nantes pro 10 až 12 cestujících.

Odborné kruhy nejen v Evropě nás hodnotí velice dobře, stejně jako zahraniční návštěvníci Prahy vysoce oceňují pražský systém městské hromadné dopravy. Nemáme se za co stydět. Bohužel, doma jsme srovnáváni pouze se špičkou, s těmi nejbohatšími a neúspěšnějšími. Nikdo nás nesrovnává s městy jako Řím nebo Atény, ale jsme porovnáváni s pařížským Meteorem (automatickým metrem- poznámka autora), lyonským Valem či horkými novinkami ze Šanghaje. To mi nepřipadá fér, vždy je třeba porovnávat celý systém městské hromadné dopravy.

DP-K Pomůže nám v udržení pozice na mezinárodním poli probíhající Transformační projekt?

Povídání o přínosech Transformačního projektu by bylo na dlouho. Samotná transformace přinesla své ovoce a je životaschopná, vždyť nám stoupají tržby a klesají náklady. To byl jeden z cílů přeměny podniku, ale další kroky už záleží na lidech. Pokud si nutnou potřebu neuvědomí, dále nepůjdeme. O tom, kam půjdeme dál, záleží skutečně na lidech v podniku.



Pražský zástupce Michal Pospíšil (vpravo) u kulatého stolu v Kavárně nových přístupů.

Soutěž o Zlatý autobus

Tři desítky řidičů autobusů z celé Francie, zástupce Belgie a pražského Dopravního podniku změřili síly v 18. ročníku soutěže o Zlatý autobus. Pražské barvy v prestižním klání hájil Josef Šefrhans z vršovické garáže.

Soutěžící si mohli vybrat na jízdu zručnosti ze tří typů autobusů se kterými se představí na trati. U Šefrhane byla volba jednoznačná. „Pojeďu s Agorou, to je stejný typ jako pražský nízkopodlažní autobus a jeho vlastnosti dobře znám.“ Premiáři soutěže však svoje schopnosti museli osvědčit i na jiných typech ve druhém kole soutěže a potom také na lince jezdící okolo výstaviště Porte de Versailles.

Šefrhans nastupoval s cílem neudělat ostudu a zajet co možná nejlépe. Na pondělním večerním losování si vytáhl číslo 2, a to mu moc štěstí nepřineslo. S vervou a vysokou rychlostí zvládl nástrahy tratě, ale propozice soutěže hovořily jinak. Okruh se má projet přesně na čas jako mezi-zastávkový úsek na libovolné lince, tedy co nejpřesněji. Kdo pojede rychleji bude penalizován, stejně jako ten, kdo zvládne trať o něco pomaleji. Pomalejší tempo ale nebylo tak znevýhodňováno jako rychlé. Šefrhans odcházel z autobusu zklaman. „Bohužel jsem nepochopil zadání, myslel jsem, že se jede na rychlost. Jízda také nebyla moc klidná, proto zřejmě nebudu nejlépe hodnocen.“

Pořadatelé Šefrhansovu chybu pochopili a na závěr programu umožnili českému reprezentantu opravu a ta už byla podstatně lepší. Stanovený čas na projetí byl 2 minuty 40 vteřin a řidič vršovické garáže byl na trati o 11 vteřin déle. „Bohužel, roz-

hodlo couvání, které jsem musel použít na vzdálené straně okruhu a dotek jedné z kuleček vytyčující trať,“ nebyl úplně spokojen Šefrhans. „Byl jsem přece jen nervóznější než v první jízdě a to se možná projevilo.“ Mezi řidiči, kteří si vybrali na projíždku tratě autobus Agora (francouzské označení pro stejný nízkopodlažní autobus jako jezdí v Praze) skončil Šefrhans v dolní polovině a celkově mu patřilo 25. místo. „Soutěž řidičů už jsem bral jako pověstnou třešničku na dortu. Bohužel, nebude tak sladká,“ uzavřel Šefrhans své vystoupení v prestižní soutěži.

Pražský zástupce Josef Šefrhans vyrazil jako poslední z dvanácti soutěžících ve středu odpoledne na trať linky č. 39 v jižní části Paříže. Jel bez zbytečné bázně na lince, kterou si před čtyřmi hodinami projel jako běžný cestující, tedy bez velkých znalostí. Odbornou pomoc mu dával řidič, kterého na pár zastávek vystřídal. Zkuše-



Nejllepší řidiči soutěže o Zlatý autobus společně s hosty z Bruselu a Prahy. Vítěz z Grenoblu stojí v první řadě třetí zleva.

nost s pařížským provozem byla pro Šefrhane zajímavá a poznal, že každodenní chlebiček pařížských řidičů autobusů není jednoduchý.

Ani závěrečná jízda v ulicích nezastavila vítězná tažení Michela Olliera, zástupce Semitagu Grenoble za zlatým autobusem. Vedení po třech jízdách zručnosti a teoretické části uhájil i na lince č. 39.

Konečné výsledky Zlatého autobusu 2006:

1. Michel Ollier (Grenoble) 4345 bodů,
2. Hervé Prod'Homme (Laval) 4302 body,
3. Olivier Dubosse (Paříž) 4301 bod.



Slavnostní tečku za Salonem veřejné dopravy v Paříži učinil evropský komisař pro dopravu Jacques Barrot.

Klimatizace v autobusech

Ing. Václav Beránek, Správa vozidel Autobusy

Je parné léto, a tak každý vítá klimatizaci doma, v zaměstnání, v obchodech a jinde. My dnes přinášíme přehled klimatizace v autobusech.

Vozový park Správy vozidel Autobusy je vybaven klimatizací kabiny řidiče v rozsahu necelé třetiny vozového parku, to znamená ve 367 vozech (detailní rozdělení viz příloha). Klimatizace byly dodány převážně s novými vozy, avšak jejich montáž probíhá i v rámci rekonstrukcí (celkem 37 vozů a další se montují).



Všechny klimatizace s výjimkou zkušebních vzorků využívají pro ochlazování vzduchu odparného tepla vody. Nejedná se tedy o klasické kompresorové klimatizace. Toto řešení přináší kromě nižší ceny také možnost ponechat klimatizaci zapnutou i v době, kdy autobus stojí na konečné s vypnutým motorem.

Další zvyšování počtu vozů s klimatizací kabiny řidiče je závislé na rychlosti obnovy vozového parku.

Klimatizace celého prostoru pro cestující nebyla zatím realizována ani jako zkušební vzorek z cenových důvodů. Kromě vysoké pořizovací ceny je třeba počítat také s vyššími provozními náklady, podle zkušeností RATP Paříž se jedná o zhruba 1 500 Euro na rok provozu.

Klimatizace řidiče –

od výrobce:	
City Bus Sd Euro 3	149
Citelis Sd	1
City Bus Kb	52 KL 6500 nemá
B951	91
B961	31
Ikarus E91	4
rekonstrukce:	
B732 R	15
B732 ZTP	1 + 1 bude
B741 po SO	21 + 11 bude
zkušební:	
B931	1 VR 7350
City Bus Sd Euro 2	1 KL 3283
Celkem	367

+ 12 bude do konce 2006

+ 50 bude s novými busy



Důchodová problematika

Helena Bajerová, zaměstnanecký odbor

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

Již v minulém roce jsem četla v tisku, že budou upraveny důchody vdovám, které odvodily před rokem 1996, ale zákon nebyl schválen. Jak je to s úpravami vdovských důchodů v letošním roce? Byl již tento zákon schválen?

Ano, zákonem č. 267/2006 Sb., ze dne 25. dubna 2006 byla provedena změna mj. i zákona č. 155/1995 Sb., o důchodovém pojištění. Týká se žen, které odvodily před 1. lednem 1996, nebo kterým znovu vznikl nárok na vdovský důchod po 31. prosinci 1995 a kterým byla **omezena případně zastavena výplata vdovského důchodu** pro souběh s důchodem starobním nebo invalidním dle předpisů o sociálním zabezpečení, které platily před 1. lednem 1996. Bude zvýšena procentní výměra vdovského důchodu o částku odpovídající rozdílu mezi vyplácenou výší a výší bez omezení, včetně zvýšení dle předpisů o zvýšení důchodů náležejících od přiznání vdovského důchodu do dne, od kterého se úprava provede.

Důležité upozornění: Zvýšení vdovského důchodu o částku rozdílu nebude Česká správa sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25, provádět automaticky, ale pouze na žádost vdovy, a to nejdříve od splátky důchodu splatné po 1. červenci 2006.

Tiskopis – Žádost:

- o zvýšení vdovského důchodu vypláceného v omezené výši,
- o uvolnění výplaty vdovského důchodu je k dispozici na Okresních správách sociálního zabezpečení, v Praze na Pražských správách sociálního zabezpečení. Žádost se podává příslušné správě sociálního zabezpečení dle místa trvalého bydliště žadatelky.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet svého důchodu pro rok 2006, případně i o přepočtení již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecký odbor. **Osobní návštěvy v pracovní dny pouze od 15 do 18 hodin, ale vždy po předchozí telefonické domluvě.** Pokud budete mít roční hrubé výdělky od roku 1986 do roku 2005, včetně vyloučených dob (nemoci a podobně), a celkovou dobu vašeho 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, požádejte si písemně ČSSZ v Praze 5, Křížová 25 o jeho zaslání – nezapomeňte uvést své

rodné číslo. Případně můžete o tento výpis požádat osobně přímo na ČSSZ, kde jej na počkání obdržíte). Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení. Od 1. ledna 2006 vydává ČSSZ v Praze 5, Křížová 25, každému 1x ročně na požádání (písemně či osobně) výpis pojištěných dob včetně výdělků, aby měl každý přehled o době pojištění a výdělcích pro svůj budoucí důchod.

Chcete-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecký 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: 724 237 528, e-mail: bajerovah@dpp.cz.



Nová daňová sankce za předčasné zrušení penzijního připojištění

Ing. Alena Vaňková, úsek služeb

Možnost vybrat předčasně naspořené prostředky na penzijním připojištění existuje, ale v každém případě utrpí klient finanční ztrátu.

Výplata tzv. odbytného je snížena o veškeré státní příspěvky, které byly do té doby klientovi připisovány na účet. Klient zároveň přichází o výnosy z těchto státních příspěvků. Kromě toho se u odbytného zdaňují veškeré výnosy a příspěvky zaměstnavatele zaplacené po 1. lednu 2000 přísnější sazbou 25 %.

Od 1. ledna 2006 přibyla **nová sankce** za předčasné ukončení smlouvy o penzijním připojištění. Klient, který si daňové bude odečítat platby na penzijní připojištění od základu daně z příjmu a dostane odbytné, **bude muset** částky, o které si v minulosti snížil základ daně, **zdanit**. Daňový zákon nastavuje stejný režim jako u životního pojištění.

Pokud u zaměstnance tyto příjmy (odpočty) za rok přesáhnou 6 000 Kč, podá daňové přiznání s tím, že je uvede do § 10 – ostatní příjem. Pokud celkově uplatněné odpočty nepřesáhnou 6 000 Kč, poplatník nepodává daňové přiznání, to znamená tyto příjmy nezdaňuje.

Povinnost zpětného zdanění se týká odpočtů čerpaných **poprvé za rok 2006.**

Je třeba si uvědomit, že moment vyplacení odbytného nastává i v případě, kdy klient má dluhy (leckdy jen pár stovek) a exekutor mu „sáhne“ na penzijní připojištění. Finanční ztráty jsou pak nepřijemné.



Opět půlrok za námi – tentokrát o rekreaci a zábavě

Jiří Zabloudil, předseda ZO OSD Motol

Po konferenci 8. února, kde jsme zhodnotili rok činnosti ZO OSD MOTOL a stanovili další směry a cíle, se ujal aktivit na ní v doplňující volbě zvolený sportovní a kulturní referent Josef Sárkózi. Plánování akcí pro rok 2006 stojí nemalé úsilí i prostředky, přesto jsme přesvědčeni, že tato cesta je správná. Po právním servisu největšího svazu v Dopravě, jehož jsme členem, a sociálních programech je to náš další pilíř. Stále více členů, už i z jiných středisek, nám toto jen potvrzuje. Vynecháme zde ve výčtu chatu v Josefově dole a věnujeme se akcím tohoto roku.

Hned 9. března mohli zájemci navštívit hokejové utkání Sparta – Slavia v pražské T-Mobile aréně, jež bylo zároveň nejdůležitějším utkáním sezony. Díky němu se totiž Sparta dostala do play off a následně se stala i mistrem České ligy. Několik desítek zájemců z celého Dopravního podniku využilo naší nabídky a přišlo si pro lístek na utkání zdarma.

Další akcí námi pořádanou byl 22. dubna zájezd do Aquaparku v Kladně. Ti, kteří se tohoto zájezdu zúčastnili, byli velice spokojeni. I zde a v akcích dalších umožňujeme



účast širokému spektru zájemců z celého DP i rodinných příslušníků. O to více nás mrzí, když objednáme autobus a jako při této akci jede poloprázdný. Škoda, akce byla opět pro všechny účastníky zdarma, doprava, vstupné i malé pohoštění. Tradičně skvělá byla víkendová rekreace v Penzionu Žernov v nádherné krajině Českého ráje. V pátek 12. května odpoledne jsme vyrazili do slunného počasí a to, až na nepatrnou spršku, vydrželo až do neděle. Sobotní výšlap na hrady Valdštejn a Hrubá Skála v Prachovských skalách završil již tradiční turnaj v petanque. Nedělní návštěva Trosek a Kostí, to vše spolu s kvalitním ubytováním i moc dobrým jídlem pak definitivně dovršilo míru spokojenosti každého rekreanta.

Hned následující víkend mohli dálkoplazové vytáhnout svou trackingovou obuv do Prčic. I tato akce byla úspěšná a oslovila část spektra zájemců. Toto je náš cíl, široké spektrum aktivit, aby každý našel ten svůj program.

Červen již tradičně patřil Mezinárodnímu dni dětí. Byla to nejdůležitější a nejočekávanější záležitost tohoto roku. A na akcích pro děti rozhodně nešetříme. Letos byl náš dětský den uspořádán 3. června. Staříčká historická tramvaj všechny účastníky povozila od



vozovny Motol kolem Anděla k Národnímu divadlu, potom se vracela přes Vltavu zpět až k Smichovskému nádraží. Odtud se jelo smluvním autobusem na ranč El Paso ve Svojeticích u Říčan. Mezi koňmi se líbilo i dospělému doprovodu, všichni ocenili připravený program, prohlídku, ukázkou z drezúry, občerstvení i s opékánými vuřtíky chutnalo všem a v soutěžích, jež také tradičně připravujeme, si všechny děti vysoutěžily pěkné dárečky. Nezapomenutelným zážitkem pro mnohé z nich pak bylo povození na koních, jež jsme jako zlatý hřeb dne všem dětem zajistili. Dětský den se nepochybně vydařil, děkované dopisy hovoří za vše a vynaložené prostředky byly správnou investicí – do spokojenosti lidí, pro radost dětí.

Na prázdniny plánujeme jednodenní výlety na Český Šternberk a do Libochovic, v září bude jeden víkend patřit opět víkendové rekreaci, tentokrát vyrazíme na Šumavu. Připravujeme i tenisový turnaj. V říjnu plánujeme netradiční výlet za tajemstvím hornictví na Kladensku spojený i s návštěvou štol. Listopad a prosinec jsou měsíce dárků, tradiční jsou naše Mikulášské balíčky dětem i dárek k Vánocům pro každého člena, co k tomu „přibalíme“ bude záviset na rozpočtu, na podpoře členů, čím více členů rozšíří naši organizaci, tím více všem můžeme nabídnout. Neuvažujete i vy o vstupu do ZO OSD Motol? Sídlíme na adrese Plzeňská 217, Praha 5, 150 00. www.zoosd-motol.wz.cz. Napište si o informace či přihlášku, rádi vás mezi sebou přivítáme. Jste z jiného místa, z jiné části podniku či Prahy? Nevadí. Členové mimo Motol jsou každý sudý měsíc obesíláni

informacemi poštou. Člensky obsahujeme již všechny bývalé „divize“. V nedávné době si i sekce autobusů zvolila svého profesního místopředsedu, je jím pan Jiří Toušek z Kačerova. Volba profesního místopředsedy za Metro je jen otázkou času. Naši členové mají skutečně pestrý výběr a kladné ohlasy jsou mi potvrzením spokojenosti i povzbuzením pro další činnost. Nepodceňujeme i tento pilíř stability naší organizace.



Vzpomínáme

-red-

15. června 2006 nás opustil ve věku nedožitých 89 let dlouholetý zaměstnanec Dopravního podniku pan **Josef Klofáč**. Pracoval až do svých 80 let jako lektor a z této pozice se autorsky podílel na tvorbě dopravních předpisů pro Metro již od doby jeho vzniku. Jeho způsob výuky měl pozitivní dopad na kvalitu dopravních znalostí velkého množství provozních zaměstnanců a strojvedoucích metra. Čest jeho památce.

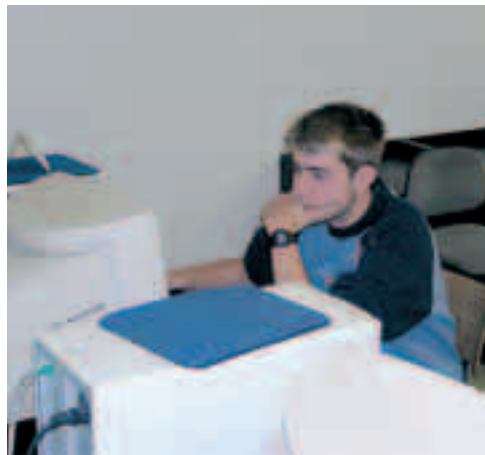


Školní střípky

-sou-

Automechanik Junior 2006

Celostátní finále soutěže „Automechanik Junior 2006“ za účasti nejlepších žáků se konalo v Zábřehu na Moravě. Soutěže se zúčastnilo 28 žáků, kteří se umístili v krajském kole buď na prvním nebo druhém místě. Žák Střední průmyslové školy dopravní, a. s. Jirka Tůma se mezi soutěžícími neztratil a umístění na sedmém místě je výborné. Výsledkem Jirka potvrdil velmi dobrou kvalitu výuky tohoto oboru ve škole. Všichni mu přejeme, aby se mu v jeho dalším životě vedlo minimálně stejně úspěšně. Blahopřejeme.



Bonifikace za rok 2005

-oeú-

Majetek společnosti představuje okolo 80 miliard Kč. Tento majetek je ohrožen celou řadou rizik, vznikajících běžným provozem naší dopravní techniky i možnými živelnými událostmi.

Rozhodující část majetku i odpovědnosti je kryta pojistnými smlouvami, které se vzájemně doplňují, a tím pokrývají spektrum rizik.

Ukončením roku 2005 byl završen třetí rok pětiletého pojistného programu Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Po uplynutí každého pojistného roku je provedeno porovnání přijatého pojistného a vyplaceného plnění, mimo riziko povodeň, které je podkladem pro stanovení výše bonifikace. V tabulce můžeme sledovat výši bonifikace za poslední čtyři roky. V roce 2002 nebyly splněny podmínky na vyplacení bonifikace, a to z důvodu povodní, kdy došlo k velkému nárůstu vyplacených škod. V dalších letech 2003 až 2005 bylo dosaženo příznivějšího škodního průběhu a bonifikace byla vyplacena ve výši 20 % z celkové pojistné částky.



Došlo do redakce

Musíme podlézat zábradlí na Želivského

Miroslav SígI

Už dlouhá léta nás trápí potíže s přístupem ke stanovištím autobusů na stanici metra Želivského. Je nás mnoho, ať již starších nebo hůře pohyblivých, kteří se vyhýbají pevným schodištím, a tak častěji jezdíme povrchovou dopravou, než bychom použili metro. Na Želivského jsou dva východy k autobusům, jeden pohyblivý, který vede bohužel k linkám méně využívaným, a druhý s pevnými schody.

Mnozí využíváme výtah pohyblivý a dostaneme se tak vzápětí po výjezdu nahoru do rozporu s bezpečnostními předpisy. Musíme totiž projít zónou zde parkujících autobusů, dojít k zábradlí a podlézt ho, abychom se dostali na stanoviště autobusů, kde počet linek i počty autobusů jsou nesrovnatelně vyšší než u stanoviště protějšího. Podstupujeme tak denně riziko, ale usnadňuje nám to život a zbavuje chůze po pevném schodišti.

Prosím, zkuste něco vymyslet, aby se nám ulevilo! Myslete na lidi, kteří už zdaleka nejsou tak mobilní. Až sami zestárnete,

poznáte na vlastní kůži, jak právě tyto bariérové problémy nám ztěžují život.



Výzva archivu

-red-

Obracíme se na čtenáře-pamětníky, případně všechny zájemce o historii městské hromadné dopravy v Praze. Pokud někdo ví, na které barikádě byl zničen vlečný vůz „krasin“, evidenční číslo 1470, případně má k tomuto tématu nějaké další doplňující informace, ať se laskavě spojí s archivem Dopravního podniku (tel. 296 192 415). Za spolupráci při zacelování mezer v historii pražské MHD předem děkujeme.



Představenstvo projednalo

-red-

Od posledního vydání DP-KONT@KTu se představenstvo sešlo na dvou zasedáních, a to 29. května a 19. června, na kterých kromě majetkových záležitostí společnosti projednalo následující materiály:

Zpráva o hospodaření a kalkulace nákladů MHD za 1. čtvrtletí 2006. Představenstvo projednalo hospodaření Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti za první čtvrtletí 2006 a současně schválilo novou podobu zprávy o hospodaření respektující nové organizační uspořádání.

Návrh postupu odprodeje 34 % akcií IDS, a. s. Členové představenstva projednali otázku odprodeje akcií společnosti IDS, a. s. za cenu podle znaleckého posudku. Odprodej bude nyní předložen ke schválení

Radě hl. m. Prahy v působnosti valné hromady Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

Návrh 1. změny plánu investic na rok 2006. Představenstvo v souvislosti s navýšením investičních zdrojů schválilo 1. změnu investičního plánu pro rok 2006.

Návrh plánu modernizace vozů 81-71 v letech 2006–2012 a jejich využití. Představenstvo schválilo plán modernizace vozů metra 81-71 do roku 2012.

Informace ke stanovisku Ústavu silniční a městské dopravy ke spotřebě chladicí kapaliny do autobusů – Ekonomická studie posouzení používaného systému údržby.

Členové představenstva byli seznámeni se stanoviskem Ústavu silniční a městské dopravy k otázce spotřeby chladicí kapaliny v autobusech. Představenstvo se shodlo, že se této problematice bude věnovat pravidelně v rámci čtvrtletních rozborů hospodaření.

Členům představenstva je pravidelně předkládána informace o aktuální situaci v cash flow společnosti.



Nohejbalový turnaj

Jaroslav Knytl, Milan Ruda

V sobotu 27. 5. 2006 se uskutečnil v areálu Ústředních dílen Hostivař již VI. ročník nohejbalového turnaje trojic „O putovní pohár předsedy ZV ED-DP Praha“. Turnaje se letos zúčastnilo osm trojic. Vítězem se po urputném zápoulení stalo družstvo skladu NCS Hostivař ve složení Světlík, Hlava, Doležal.

Všichni účastníci byli po turnaji odměněni věcnými cenami a již v tuto chvíli se všichni těší na příští ročník.



Architekt, zpěvák a tak trochu „tramvaják“ Pavel Bobek

Text a foto: Daniela Tůmová

Architekt a zpěvák Pavel Bobek vydal nedávno nové CD, v červnu letošního roku by mělo vyjít další a v současné době se dokonce pustil do psaní svých memoárů. Kromě architektury a hudby je však v jeho životě ještě jedna stálice, a to láska k tramvajím a městské hromadné dopravě vůbec.

DP-K Tramvaje Vám učarovaly už jako malému chlapci. Bylo těžké rozhodnout se, čemu se v životě věnovat?

Já měl celkem jasno, chtěl jsem být architektem, o stavebnictví jsem měl velký zájem od malíčka, můj dědeček i otec byli ze stavebního oboru, i když oba dva zároveň byli velice hudební. Dědeček byl dokonce kapelníkem vesnické dechovky a tatínek byl výborný klavírista, hrál tady na Břevnově se skupinou přátel, kde zpívala i moje maminka. Měl jsem hudbu v genech, ale úplně jsem jí propadl až na gymnáziu, kdy jsem začal velmi intenzivně vnímat americkou hudbu, ve svém pokoji jsem denně poslouchal vysílání amerických ozbrojených sil z tehdejšího západního Německa. Tento žánr mě natolik nadchl, že jsem se ho snažil napodobit a proseděl hodiny u píána. A tak se ze mě stal architekt i zpěvák zároveň a tramvaje a veřejná doprava zůstaly mým velkým koníčkem.

DP-K Nejrady jste měl prý Ponorku a Mevro.

Ponorka byla v době, kdy jsem byl malý chlapec, ta nejmodernější tramvaj. S bratrem jsme měli dokonce určené „svoje“ tramvaje, když jely po Praze, tak jsme se hádali, jestli jede moje nebo jeho. Z té se už nedalo vyskakovat, měla zasunovací dveře, byla úžasně pokroková.

Dnes jezdí tato tramvaj jako nostalgická linka při různých slavnostech Prahou, jinak je jejím domovem již muzeum ve Střešovicích.

DP-K Trochu si vás vyzkouším, umíte couvat s tramvají?

Záludná otázka, ale co bych to byl za „tramvajáka“, abych tyhle figle neznal! Dneska už je to legrace, řidič si vezme speciální klíček, přestoupí do zadního vozu, otevře skříňku umístěnou vzadu a vlastně jede dopředu. U současných typů tramvaj, kde jsou kabiny řidiče vpředu i vzadu, tento manévr samozřejmě odpadá. Ale dřív, u Ponorek a Mever, kdy se muselo opravdu couvat, to byla velká machrovina a strašně jsem to obdivoval!

DP-K Nedávno jste v pořadu Domácí štěstí Ivě Hüttnerové řekli, že váš syn miluje také

dopravu, nepustí se třeba na dráhu dopravního inženýra?

Můj syn studoval nějakou dobu v Americe, přivezl si vynikající angličtinu a jeho zájem se stále točí kolem dopravy. V současné době studuje politologii a mezinárodní vztahy, takže veřejná doprava je momentálně pouze jeho velkým koníčkem. Od mala měl tendenci vymýšlet a malovat síť městské hromadné dopravy a měl svoje dětské zlepšováky, které s postupem věku stále vylepšoval. Má v hlavě dopravní mapy všech měst, které navštívil, ale nejvíce ho zajímá stejně jako mne ta pražská.

DP-K A co dnes, jezdíte rád, i když už se nedá vyskakovat za jízdy?

Ježdím hrozně rád, na tramvaje nedám nikdy dopustit, patří k Praze hrozně silně a budu moc rád, když se vrátí zpět na Václavské náměstí. Jsem velmi spokojen s úrovní městské hromadné dopravy u nás všeobecně, cestování je teď opravdu mnohem komfortnější, ve vzech je čisto, spoje jezdí přesně, dokonce se mi stalo, že jsem se o minutu opozdil a tramvaj mi ujela. Já bydlím na Břevnově, a když si tu sednu na dvaadvacítku, projíždím tou nejhezčí oblastí okolo Pražského Hradu,



Pohořelce a Malostranskou na druhou stranu Prahy. Kochám se při jízdě, což se v autě nedá. Navíc se mi strašně líbí, jak jsou tramvaje naleštěné, ta červená barva z dálky úplně svítí. Když si vzpomenu na sedmdesátá a osmdesátá léta, kdy jezdily dost poničené a otlučené vozy, je to obrovský rozdíl, i když si to mnozí cestující možná ani neuvědomují. V modernizaci tramvaj se učinil obrovský kus práce.

DP-K Jak se vám líbí nová tramvaj?

Musím se přiznat, že z nové tramvaje „Porsche“ nadšený nejsem, i když chápu, že pokrok si žádá své. Ale do rázu Prahy a do její atmosféry se mi prostě nehodí, je to moc velká moderna, není to naše pražská tramvaj. Navíc mi připadá malá, úzká a stísněná.

Naopak obdivuji velmi vkusnou modernizaci „kátěčka“, což jsou tramvaje s tím nízkopodlažním článkem, kde byly použity nádherné materiály, krásná sedadla, udělaly se z nich moc krásné tramvaje.

DP-K Koukám, že ve vaší knihovně je spousta knih o městské hromadné dopravě...

Mám snad všechny, které byly vydány a často a rád si je prohlížím. Do muzea do Střešovic pak chodím ty moje tramvajové babičky obdivovat, jsou s přibývajícím věkem stále krásnější. Mám pocit, že je tam musí pan Kysela a spol od rána do večera každý den oprašovat a leštit. Teď jsem byl nějaký čas vážně nemocen, tak jsem tam dlouho nebyl, ale už se chystám, protože mi to dobře známé prostředí strašně schází. Mám mezi „tramvajáky“ vůbec spoustu výborných známých a vždy se mezi nimi hrozně dobře cítím...



Kulturní tipy na červenec

-mis-

Prázdninové měsíce bývají pravidelně dobou nejrůznějších kulturních festivalů a přehlídek. Proto se tradičně i my tentokrát vydáme místy docela daleko za hranice Prahy a připomeneme si něco málo festivalů z oblastí filmu, divadla a hudby.

Film

Začátek července je ve světě domácích filmových událostí plně ve znamení **41. Mezinárodního filmového festivalu** v Karlových Varech (letos konkrétně 30. června – 8. července). V soutěžní sekci bude domácí tvorbu reprezentovat nový film režiséra Jana Hřebejka Kráska v nesnázích, ale festival dává šanci vidět mnohé zajímavé snímky rovněž v nesoutěžních sekcích. Letos jsou to např. pocty režisérům Janu Němcovi (mj. Toyen), Johnu Hustonovi (např. Čest rodiny Prizziů, Mustangové, Poklad na Sierra Madre) nebo Martinu Hollému (Signum Laudis). Zajímavé zážitky slibuje třeba i Fórum nezávislých s tématy jako Americký nezávislý film, Panorama latinsko-amerického filmu nebo Zaostřeno na thajský film či sekce nazvaná Půlnoční filmy mj. s horory režiséra George A. Romera. Více na www.ifkv.cz



Divadlo

I v letošním roce můžete zavítat na nádvoří Nejvyššího purkrabství Pražského hradu, kde lze v rámci letošních **Letních shakespearovských slavností** vidět např. Kupce benátského (v premiéře ve čtvrtek 6. 7. a dále v červenci až do 22. 7.) s Bolkem Polívkou, Annou Polívkovou, Mariánem Zednikovičem či Janem Přeučilem nebo v období od 24. 7. do 31. 7. Večer tříkrálový s Jiřím Langmajerem (alternuje Miroslav Táborský), Lindou Rybovou a dalšími v režii Viktora Polesného. Více na www.shakespeare.cz

Hudba

A na závěr si pojďme ve stručnosti projít, jací zajímaví interpreti se u nás objeví v rámci červencových festivalů. Těšit se můžeme třeba na Manu Chao, Fun Lovin Criminals, Mad Sin nebo Agnostic Front na festivalu **Rock For People** (4. – 6. 7. v Českém Brodě), „folkaři“ si jistě nenechají ujít festivaly jako **Zahrada** v Náměšti na Hané od 5. do 8. 7. (mj. Spirituál kvintet, Karel Plíhal, Žalman a spol., Vlasta Redl, Fleret, Jablkoň, Hradišťan) nebo **Folková růže** v Jindřichově Hradci od 13. do 15. 7. (mj. Slávek Janoušek, Jablkoň, Cop, Hradišťan, Oskar Petr a Fabrika Akustika), fanoušky metalových odnoží by mohlo zajímat např. vystoupení švédských Disember na trutnovském **Obscene Extreme 2006** (13. – 15. 7.), na **Masters Of Rock** ve Vizovicích (14. – 16. 7.) zahrají zase např. holandští The Gathering. Zajímavé položky programu slibují i festivaly **Colours Of Ostrava** (20. – 23. 7.) mj. s The Frames, Värttinä, Salifem Keitou, Robertem Plantem & Strange Sensation nebo kapelou Gogol Bordello či **Benátská noc** v Malé Skále (28. – 30. 7.) s kapelami jako Krucipůsk, Die Happy, Clou, Gaia Mesiah nebo Mig 21. Aby byl výčet ještě pestřejší, můžeme si na závěr hudebního bloku připomenout, že v rámci festivalu **Music In The Park** by se v sobotu 22. 7. ve Stromovce měla objevit irská zpěvačka Sinéad O'Connor a o dva dny dříve, tedy ve čtvrtek 20. 7. v Sazka Aréně **Eric Clapton**. Rozhodně tedy bude z čeho vybírat.



Napsali o nás

Vybral Ing. Jan Urban

Blesk (6. 6. 2006)

Podbabu s Trojou spojí přívoz

„Severozápad Prahy nemá dnes přes Vltavu žádný most. Proto jsme před rokem obnovili provoz sedleckého a nyní i podbabského přívozu,“ uvedl starosta Prahy 6 Tomáš Chalups. Oba jsou nejen spolehlivým dopravním prostředkem pro běžné denní cesty lidí třeba do zaměstnání, ale i pro výlet vltavským údolím nebo do botanické a zoologické zahrady. „Zprovozněním přívozu Podhoří – Podbaba se také dokončilo unikátní spojení Prahy 6, 7 a 8,“ dodal Chalupa. Přívoz bude sloužit 16 hodin každý den tak, že začátek i konec provozu bude navazovat na MHD (v pracovní dny od 5.30, o víkendu od 7.00 celotýdenně do 20.00).

MF Dnes (7. 6. 2006)

Pokuty kuřákům: už 750 000 Kč

To číslo stále stoupá – kuřáci, kteří si zapálili na zakázaných místech v Praze, už na pokutách zaplatili tři čtvrtě milionu korun. Od 1. ledna, kdy vstoupil zákon v platnost, se takřka nic nezměnilo. Každý měsíc přistihli pražští strážníci kolem patnácti stovek kuřáků. Někdy se do role samozvaných strážců zákona pořádku vžívají i řidiči MHD. „Čekaly jsme s kamarádkami na autobus na sídliště Malešice,“ líčí triadvacetiletá Věra. Připouští, že dvě z dívek kouřily. „Chtěly jsme si koupit lístek, ale řidič nám řekl, že nám nic neprodá, protože jsme kouřily na zastávce. Vypnul motor a řekl, ať si vystoupíme, nebo zavolá policajty. Tak jsme vystoupily. Co jsme měly dělat?“ ptá se Věra.

Šíp (10. 6. 2006)

Střížkov má stříšku!

Dva obří oblouky vyklenuli stavbaři u Vysočanské ulice. Jde o základní nosníky zastřešení budoucí stanice metra Střížkov. Ta bude svým atypickým tvarem připomínat kostru velryby. „Každý oblouk je dlouhý zhruba 150 metrů, skládá se z osmi ocelových dílů, z nichž nejtěžší váží čtyřicet tun,“ řekl stavbyvedoucí Metrostravu Pavel Bečvář. Obří díly musel nasazovat ještě obrovitější jeřáb. „Zbrusu nový stroj z Německa stál 100 milionů a uzvedne až padesát tun,“ uvedl Bečvář. Usazování posledního dílu na vrcholu každého oblouku vyžadovalo doslova chirurgickou práci. „Pracovali jsme s dvoucentimetrovou tolerancí,“ upřesnil stavbyvedoucí. Efektivně bude stanice vypadat i ve spodní části zapuštěné do země. Nad kolejemi, které budou u sebe, se poklene lávka pro pěší s oválným otvorem uprostřed. Na ni naváže podchod pod Vysočanskou ulicí.



SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V červenci 2006 oslavují 67. narozeniny:

Josef Čermák – DCT, prov. Vrchní stavba (37), Zdeněk Skála – DCM, provoz Trať B (25).

V červenci 2006 oslavuje 66. narozeniny:

František Tychtl – PA, prov. Vršovice (15),

V červenci 2006 oslavují 65. narozeniny:

Libor Cejnar – PT, prov. Pankrác (14), Jiří Hejna – DCM, sl. Elektrotechnika (29), Jiří Kříž – PA, provozovna Kačerov (40), Rudolf Široký – DCM, odb. Koordinace provozu (28).

V červenci 2006 oslavují 60. narozeniny:

Petr Bacík – PA, provozovna Řepy (38), Pavel Červenka – DCM, odb. Provoz (35), Václav Hladík – PA, odb. Řízení provozu (30), Jiří Holý – VD, prov. Oprávenství (39), Libor Hrubý – SVT, prov. Pankrác (32), Jaroslava Chmelíková – Z, odb. Skladové hospodářství (18),

Jan Jindříšek – PA, prov. Hostivař (38),

Albín Knýbel – DCM, provoz Dopravní zařízení (20),

Jaroslav Kocúr – PA, provozovna Řepy (10), Jindřich Lexa – PA, odb. Řízení provozu (14),

Václav Parýzek – DCM, provoz Rozvodné sítě a osvětlení (33),

Dana Skalová – PM, provoz Obsluha vozidel C (24),

František Svoboda – PA, prov. Hostivař (17),

Bořivoj Šturm – PM, odb. Řízení provozu (39),

Jan Urban – VD, prov. Nákladní vozidla (38),

Pavel Vaniš – SVA, prov. Ústřední dílny BUS (38),

Karel Vít – PT, provozovna Strašnice (17),

Rudolf Vít – DCM, provoz Dopravní zařízení (15),

Josef Volek – SVA, provozovna Řepy (38).

V červenci 2006 oslavují 50. narozeniny:

Hana Dubinová – SVA, prov. Řepy (14),

Luboš Hlávka – PA, provozovna Klíčov (26),

Erik Jaček – PA, provozovna Klíčov (25),

Ladislav Lukáš – PA, provozovna Řepy (15),

Antonín Matějka – SVT, prov. Hloubětín (31),

Jana Matoušková – PM, provoz Obsluha vozidel B (11),

Jiří Mezera – PT, provozovna Motol (12),

Jiří Pöschl – DCM, provoz Telekomunikační

technika (25),

Dana Rautenkranzová – Ř, odb. Kancelář

generálního ředitele (23),

Jiří Sedlák – S, stř. STK (13),

Roman Sláma – PT, provozovna Motol (13),

Miroslav Staněk – PM, provoz Obsluha

vozidel B (27),

František Staropražský – PM, provoz Trať B

a depo Zličín (29),

Ing. Josef Ševčík – PA, prov. Řepy (12),

Alena Špásová – B, sekretariát BŘ (22).

Do invalidního důchodu odešel:

Miroslav Libal – SNM, Objekty garáží (39)

Upřímně děkujeme za práci vykonanou ve

prospěch Dopravního podniku hl. m. Prahy,

akciové společnosti.

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



Genius loci – 6. část

Židovská Libeň

Text: Marek Šebeš

Foto: Petr Malík

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

Málokdo při cestách přes pražskou Palmovku přehlédne robustní stavbu synagogy, tyčící se osamoceně na nevelkém zeleném plácku mezi autobusovým nádražím a stánkovým tržištěm. Kde se tu vzala? Odpověď je jednoduchá: v Libni se kdysi nacházela početná židovská obec a synagoga je jednou z jejích posledních připomínek. Budete-li se jejím okolím procházet pozorně, možná se vám podaří odhalit i několik dalších pozůstatků někdejšího židovského osídlení.

Židé se v Libni usazovali od poloviny 16. století. Přicházeli sem v tak hojném počtu, že se již na konci století Libni říkalo „Judendorf“, tedy „Židovská ves“. Ghetto se nacházelo v oblasti dnešních ulic Koželužská, Voctářova a Vojenova, tedy na poměrně velkém území v blízkosti břehů Vltavy. Její vody se mu staly osudnými – četné záplavy postupně zničily velké množství domů, část z nich také padla za oběť stavbě libeňského přístavu. Dílo zkázy pak dokonaly oba totalitní režimy, které v průběhu minulého století zasáhly do dějin naší země: ten první likvidací obyvatel ghetta, ten druhý pak nezájmem a devastací jeho staveb.

Jedním z mála míst, kde lze na chvíli pocítit atmosféru židovské Libně, je Koželužská



ulice. I když jí dnes dominuje sklo-ocelová budova stavební firmy, jsou zde i skromné, malé domky, z nichž dva pamatují časy ghetta. V jednom z „pamětníků“ naleznete proslulou restauraci U Horkých přezdívanou V Židech (původně hostinec Adolfa Kohna), kterou ve svých dílech zmiňuje Bohumil Hrabal. Dům dnes září novou omítkou a pěkná zahrádka vybízí k posezení a občerstvení – pokud sem zavítáte v horkých letních dnech, lze jen doporučit. Hned za restaurací se rozprostírá velká, nehostinná nezastavěná plocha se zbytky zdí staré libeňské zástavby. Muselo dojít ke skutečnému zázraku, že restaurace unikla podobnému osudu.

Druhá připomínka židovského ghetta, již v Libni navštívíme, podobně štěstí na

zásah shůry neměla. Starý židovský hřbitov ve Vojenově ulici pocházel ze 16. století, tedy ze samých počátků židovské Libně. Používat se přestal na konci století devatenáctého a alespoň část z něj mohla zůstat zachována do dnešních dnů, kdyby nebyl v roce 1965 zbytečně zasypán při stavbě východního předmostí Libeňského mostu. Dnes tak spočívá pod třímetrovou vrstvou hlíny a připomínají jej pouze zbytky hřbitovních zdí. Ty naleznete kousek od tramvajové stanice Palmovka (směr Holešovice) umístěné na východním konci nájezdu na Libeňský most – budete-li stát na zastávce ve směru jízdy, vydáte se doleva přes přechod (na vozovce zvýrazněný modrou barvou) a po úzké cestičce dorazíte ke dřevěným schůdkům; hřbitovní zdi se nacházejí nalevo od nich.

Nezachovalejší památkou na židovskou obec v Libni je již zmiňovaná synagoga na Palmovce. Vystavěna byla v novorománském stylu v polovině 19. století jako náhrada za původní synagogu, která se nacházela v Koželužské ulici. I synagoga si zažila své – za druhé světové války sloužila jako sklad věcí uloupených nacisty Židům, po válce chátrala a byla využívána jako skladiště ovoce a později i kulis z nedalekého divadla S. K. Neumann. Po roce 1989 se vrátila do rukou pražské Židovské obce a dnes slouží jako nevšední výstavní síň. Nevšední zejména proto, že její interiér zatím úmyslně ponecháván ve zbídačeném stavu, způsobeném čtyřiceti lety komunistické devastace. Každý návštěvník si tak může velmi názorně připomenout, jaký přístup k památkám panoval za předlistopadového režimu. Synagoga bývá otevřena během konání výstav každodenně v odpoledních hodinách.



Poslední zastávka

Pohaslé naděje

Daniela Tůmová

Jelikož fotbal momentálně hýbe světem, také u nás většina, hlavně mužské části populace, sleduje mistrovství světa v kopané. Prožívá jej o to intenzivněji, protože šampionát se koná v sousedním Německu.

Je tedy snadno dostupný a navíc naše reprezentace se ho účastní po dlouhých šestnácti letech. Tedy účastní – spíše účastnila. Naděje byly veliké, patřili jsme k favoritům, ale nakonec si naši balili kufry dřív, než se očekávalo. Co se dá dělat, je to sport, jednou to jde, podruhé zase ne. Reprezentace je vždy vrcholem ledovce a říká se, že je to obraz i odraz domácího fotbalu a poměrů v něm. A ten věru není nijak lichotivý. Úspěchy národního mužstva vždy a vše zatím zakryly. Ale nyní už to nedokáží. Náš fotbal je v zajetí korupce, „kapříků“, rozhodcovská klika má obrovskou moc, úroveň hry je žalostná, návštěvnost prachbídná. Nabízí se tedy otázka, kvůli komu se naše liga vlastně hraje? Kvůli divákům? Těžko. Dokladem je smutný rekord 51 diváků na prvotní zápas. V Německu přijde i na druhou ligu třeba i 40 tisíc lidí. Tam se nedívám sponzorům, že se tímto způsobem zviditelňují, protože se jim to vyplatí. Ale u nás? Sotva. Nechápu, proč firmy vkládají své peníze do něčeho, co je prohnité a nedůvěryhodné, kde své peníze utopí a efekt je minimální. Možná by je raději mohly vynaložit do jiných oblastí. Místo průměrných a podprůměrných fotbalistů přinášejících spíše než zábavu a radost jen nudu a pohled na zoufalé neumění a hru bez nápadu a nasazení by bylo rozumnější sponzorovat lékaře, místo klubů nemocnice či jiné prospěšné organizace, kde se peněz nedostává a kde přinesou užitek třeba v podobě záchrany lidského života. Zkuste si představit velký billboard s nápisem „Gambrinus, oficiální partner Nemocnice Na Homolce“. Nebylo by lepší mít nádherný pocit například darováním ledviny nebo koupí nového přístroje na léčení zhoubných nádorů? Vědí firmy vůbec mnohdy, co sponzorují? Není to ale jen problém fotbalu, i sportovci v jiných odvětvích jsou nesmyslně přeplácani. Možná jsem jediný, kdo takhle uvažuje a koho to pobuřuje, ale věřím, že je nás takových víc. Nejsem nepřitelem sportu a sportovců vůbec, jednoho si dokonce hodlám vzít, ale je třeba trochu rozlišovat, co je adekvátní a co ne. Nejenom český

sport se bohužel v poslední době stal studnicí velkých peněz, s kterými se hodně plýtvá. Chápu, že pro někoho je vzorem a Pánem Bohem Madonna nebo Michael Jackson, pro jiného Maradona a pro další určitě Nedvěd nebo Rosický. Každý z nich určitě něco v životě dokázal, něčím se proslavil, něco výjimečně umí. Ale myslíte si, že je v pořádku, když vám někdo vopeje nové srdce, což je prakticky peníze

nevyčísitelné, a dostane jen zlomek jejich příjmů? Fotbal k Čechům vždycky patřil a byla by škoda a neodpustitelná chyba zbytky jeho zdravých kořenů úplně pohřbit. Možná by se čeští fotbaloví funkcionáři měli hluboce zamyslet nad sebou a nad tím, jestli na neúspěchu na mistrovství světa nenesou ten největší díl odpovědnosti...



Písmenná křížovka

Tajenka z čísla 6/2006: Malá láska je vrozena, velké se musíme učit! (G. Bosco)

POMŮCKA: LE, OREOL	ŠTĚP	PLOŠNÁ VÝMĚRA (SLOV.)	1. DÍL TAJENKY	SPZ ÚSTÍ NO	OBYVATEL EVROPY		NEOBUTÁ	JIŘINA (DOMÁCKY)	JEN DLE TIPU	FR. ZKR. CIZ. LEGIE
HLUK						PŘÍPRAVEK PROTI HMYZU				
ŽLUTÉ BARVIVO						NA ONOM MÍSTĚ (LID.) SPZ BENEŠOVA				
UNIE EVROP. TENISU				FYZIKÁLNÍ VELIČINA NADŠENÍ						ČÁST VÝVOJE (ZAST.)
KOLORO- VANÁ							SPZ PRAHY 3. DÍL TAJENKY			
	POLIBEK (SLOV.)	SARMAT VÝROB. NÁKLAD. AUT					KONČETINY PRACOVAT NA POLI			
TROPICKÉ OVOCE						OBEK OKR. TEPLICE TOVARYŠ (ZAST.)				
BÁSNICKY OVANUTÍ					SÍDLO RUS. VLÁDY POLNÍ KRYT					
ZDRHO- VADLO				ONÍM ZPŮSOBEM AVIVÁŽ PRO- STŘEDEK					ČES. SPIS. KAREL VÁCLAV	ZNAČKA ZILETEK
ZESMĚŠ- NĚNÝ PORTRÉT										
	KOZORO- ŽEC	VKOPNUTÍ LOVKYNĚ PEREL					ROZTAVENÁ HMOTA TLUČENÍ			
SLOV. NÁRODNÍ PARK							TROJICE ČÁST RUKY			
ARABSKÝ VLÁDCE					UMĚLÁ HMOTA PULS					
OTÁZKA NA MÍSTO				VÝKAL					MPZ MAROKO	ANGLICKY NEBO
9. 5. 1974 byl v Praze zahájen provoz...				MRAŽ. PO- CHOUTKA						
				ZNAČKA PLATINY			RUSKÝ VLÁDCE			



Občianski podnik hl. m. Prahy
akciová spoločnosť

OKRÚŽNÍ
JZD
20

Research II

Research II
Prague

Governor
Regionale

