

číslo **12**

prosinec 2006 / ročník 11 zdarma

DP

KONT@KT

Vánoční a novoroční doprava
(04)

Nový informační servis
pro řidiče tramvají
(06)

Koně ve službách největšího
pražského dopravce
(14)

Melbourne – příklad a poučení
(18)

Vyjednávání

Petr Malík, šéfredaktor

Prší, za okny už se objevily také první sněhové vločky. Stmívá se daleko dříve, a tak pokud se zdržíme v práci, odcházíme za tmy. Paní zima se už hlásí o slovo. Různé předpovědi se nám snaží zvěstovat, jaké budou letošní Vánoce. Na sněhu nebo na blátě? Nechme se překvapit, ale nenechme si rozhodit náš vnitřní klid myšlenkami na vrtochy počasí. Samozřejmě někdy jsou pro nás příznivé a jindy ne, ale s tím skutečně nic nenaděláme.



Předvánoční čas v Praze. Foto © Petr Malík

S čím však můžeme pohnout je kolektivní vyjednávání na rok 2007. Vzájemných schůzek mezi vedením podniku a představiteli odborových organizací ještě mnoho nebylo, ale už jsme mohli zaregistrovat slova o stávkové pohotovosti a vzájemné rozpory obou vyjednávacích stran. Možná nás čeká hodně horký prosinec. Jen ono teplo nebudeme vyjadřovat ve stupních pana Celsia, ale napětím u vyjednávacího stolu.

V této souvislosti bych se chtěl s vámi podělit o několik postřehů z poslední doby. Od jedné dobré známé jsem se dozvěděl, že Dopravní podnik dělá problémy soukromým dopravcům. Ptáte se jaké? Přetahuje k sobě řidiče. Patrně tedy nejsou pracovní podmínky v našem podniku špatné, spíše naopak.

Není to ještě ani půl roku, co mi jeden z představitelů organizační autority odpověděl na otázku, proč nejedeme více linek za městem, že jsme drazí. Já si myslím, že obě získané zkušenosti spolu velice úzce souvisí.

Před několika dny se vrátil ze služební cesty v Číně jeden můj kamarád. Bavili jsme se o všem možném, ale také o tom, jak se v nejlidnatější zemi světa pracuje. Pracovní týden má 60 hodin rozvržených do šesti dnů. V tu chvíli mi bylo jasné, proč Čína tak válkuje ostatní svět. Nenároční lidé za skromnou mzdu pracují minimálně o padesát procent více než my, Evropané.

V této souvislosti se koukněte také do svého okolí. Čínské krámky se smíšeným zbožím či restaurace rostou jako pověstné houby po dešti. Otvírací doba v dřtivé většině od rána do večera sedm dní v týdnu. Kdo na tuto situaci doplácí? Našinci s naším „sociálním“ přístupem. Myslíte si, že podobná situace v městské hromadné dopravě nemůže nastat? Nenechte se mýlit...

Teď již k poslednímu číslu jedenáctého ročníku. Kromě tradičních rubrik a aktuálního dění nabízí ohlédnutí na třicet měsíců trvání Transformačního projektu nejen z pohledu jeho organizátorů, ale i všech sedmi ředitelů. O tom, že se městská hromadná doprava vyvíjí také z pohledu legislativy, píše Zdeněk Došek. Na první pohled neatraktivní téma, může v nejbližší době ovlivnit život nás všech.

Snad bude i prosincové čtení pro vás dostatečně inspirativní.

Ať je váš prosinec plný pohody a vnitřního klidu a nový rok ať přináší štěstí, lásku a úspěchy!



Obsah

Aktuálně
(03)

Tramvaje
(06)

Z podniku
(09)

Zajímavosti
(11)

Odjinud
(16)

Školní střípky
(20)

Ptáte se...
(20)

Než vystoupíte...
(21)

Titulní strana: Tramvaj ve stanici K Barrandovu. Foto © Daniel Sitenský

DP-KONT@KT

Lišt 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, Nada Chrastná, Ing. Alena Vaňková, Ing. Marie Lásková, Jan Pospíchal, Ing. Michal Brunner a Mgr. Pavel Fojtík | Šéfredaktor: Ing. Petr Malík | Redaktorka: Bc. Daniela Kočí | Grafická úprava: MgA. Martin Procházka | Sazba: Hynek Pech
Výroba: SOFIPRIN Praha | MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 | Uzávěrka tohoto čísla: 30. listopadu 2006

Milé kolegyně, vážení kolegové,

zdá se mi to nedávno, co jsem Vám na stránkách DP-KONT@KTu přál krásný rok 2006. Některým splnil očekávání, mnohým jistě přinesl radost, ale protože život není jen růžový, u někoho pravděpodobně znamenal i starosti.

Ale ať již byl uplynulý rok jakýkoliv, přinesl, stejně jako každý předchozí, spoustu nového. Zkusme si vzít příklad z toho pozitivního a ponaučení z toho méně dobrého do roku následujícího. Žijeme v nelehké době, kdy se musíme všichni opravdu moc snažit, abychom měli uspokojivé zaměstnání, které samozřejmě vyžaduje každodenní stoprocentní nasazení.

Jménem svým i jménem představenstva a celého vedení Vám chci moc a moc poděkovat za Vaše každodenní úsilí, které dělá dobré jméno Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Nejen já, ale všichni jsme si vědomi, že služba cestujícím je pro většinu z Vás na prvním místě a děláte pro ni maximum.

Mnozí z Vás budou i letos zajišťovat provoz a služby pro naše klienty ve dnech svátečních. Děkuji Vám, že reprezentujete naši společnost i ve chvílích, kdy jiní mají volno, a přeji Vám i všem ostatním kolegyním a kolegům do nového roku 2007 především hodně zdraví, osobní pohody a štěstí, a nám všem dohromady pak přeji, aby si ten „náš“ podnik udržel své nezastupitelné místo na trhu a dokázal, že je nejen nejvýznamnějším, ale pokud možno i nejlepším provozovatelem městské hromadné dopravy v České republice.

Ing. Tomáš Jílek, generální ředitel



přeměnou prochází akciová společnost Pražská strojírna, která je dceřinou společností Dopravního podniku. Jak je všeobecně mezi pražskými dopraváky známo, zabývá se výrobou kolejových konstrukcí. Původně byly příslušné výrobní provozy součástí Dopravního podniku, respektive jeho přímého předchůdce, Elektrických podniků (král.) hlav. města Prahy. Od roku 1914 – vlastně až do letošního roku – se kolejové konstrukce pro pražskou tramvajovou síť vyráběly v karlínské Rustonce, jejíž historii jsme před několika lety přinesly i v příloze DP-KONT@KTu. Nyní se čas Rustonky pomalu naplnil a Pražská strojírna se za provozu stěhuje do nových prostor ve Víně. Rustonka přestane existovat. Představení nového výrobního závodu (i loučení s Rustonkou) se na stránkách DP-KONT@KTu ještě budeme věnovat.

Dnes ale chceme připomenout a zapsat pro historii jedno datum. V pátek 3. listopadu 2006 v půl deváté dopoledne převzali pracovníci Vrchní stavby Dopravního podniku kolejovou konstrukci poprvé ve Víně. Jedná se o konstrukci 1 x 6 určenou pro křižovatku Octárna ve směru z centra. Pokud vám označení 1 x 6 nic neříká, tak se jedná o takovou konstrukci, která obsahuje šest tzv. srdcovek (křížení jednotlivých kolejnic), jinými slovy – jedná se vlastně o rozvětvení dvoukolejné tratě.

Rodí se první pražské „wany“

Během letošního Dne otevřených dveří si Pražané mohli prohlédnout částečně nízkopodlažní modifikaci tramvaje T3, kterou si pro tuto příležitost pražský Dopravní podnik půjčil z Liberce, aby ukázal, jaké tramvaje by v Praze také měly v určitém počtu jezdit. Tyto tramvaje si získaly slangové označení „wana“ – očividně podle tvaru příčného řezu vozu, který má nízkopodlažní část uprostřed a veselá česká nátura v tomto uspořádání hned viděla docela obyčejnou vanu (to dvojité w je jen vtipnou narážkou na přehnaně častý výskyt



Skládání skříně pro tramvaj T3R.PLF č. 8252 odpoledne 2. listopadu 2006 na tzv. jalové podvozky.

anglických slov u nás, nehledejte za tím žádné tajuplné typové označení). Uplynul dva měsíce a rekonstrukce, či snad přesněji výroba dvou prvních pražských vozů se rozběhly naplno. Do opravy tramvají v Hostivaři byly na návěsích 18. října a 2. listopadu 2006 postupně přivezeny dvě nové skříně z Krnovských opraven a strojireň, které již napovídají, že střední část vozu bude nízkopodlažní.

V době uzávěrky tohoto čísla DP-KONT@KTu se prováděly karosářské úpravy pro vedení kabeláže, upevnění elektrické výzbroje a celkové vybavení interiéru. K 16. listopadu 2006 měl vůz č. 8251 nový lak a prováděla se příprava na montáž elektrovýzbroje. Rekonstrukce by měla být dokončena do konce roku. Druhý vůz (8252) byl v době naší návštěvy v dílnách v lakovně a měl by být hotov v lednu 2007.

Pro montáž elektrických kabelů byla tramvaj 8251 doslova zabalena do papíru, aby byl nový lak během dalších prací ochráněn, a tak si novou tramvaj T3R.PLF, jak zní její oficiální označení, v plné kráse představíme až v příštím čísle.



Nová významná data pro historii pražské MHD

Mgr. Pavel Fojtík, Archiv

foto autor a Jiří Kejdana, Vrchní stavba

Současnost jednou bude historií. A právě proto je vhodné čas od času připomenout a zapsat i některé aktuality, abychom jednou nemuseli složitě hledat, kdy se konkrétní událost stala.

Poprvé z Víně

Pokud se někde rozbíhá výroba vlastně za provozu, protože se podnik stěhuje z objektu do objektu, vždy se po čase složitě hledá datum, kdy vlastně v novém objektu začala určitá činnost. Tentokrát takovou



Celkový pohled do ještě „nezabydlené“ nové haly ve Víně s první kolejovou konstrukcí.

Vánoční a novoroční doprava

Ing. Jan Přivora

V předvánočním, vánočním a novoročním období se každoročně upravuje provoz městské hromadné dopravy podle očekávaného zájmu cestujících. V prosinci 2006 a počátkem ledna 2007 dojde na linkách pražské MHD provozovaných Dopravním podnikem hl. m. Prahy k následujícím změnám.

V předvánočním provozu o sobotách a nedělích od 25. listopadu do 23. prosince budou na linku č. 4 nasazeny vlaky 2xT, o nedělích v tomto období bude linka č. 4 provozována podle sobotních jízdních řádů. O sobotách a nedělích od 2. prosince do 23. prosince budou na lince č. 6 cca od 10.00 do 19.30 zkráceny intervaly na 7 – 8 minut, o nedělích v tomto období pojedou linky č. 7, 9 a 11 podle sobotních jízdních řádů. O sobotách a nedělích od 9. prosince do 23. prosince budou na lince č. 18 cca od 10.00 do 19.30 zkráceny intervaly na 6 – 9 minut.

Od 18. prosince do 22. prosince pojedou všechny linky MHD podle pravidelných jízdních řádů pro pracovní den.

O vánočních prázdninách od 23. prosince 2006 do 2. ledna 2007 včetně nepojedou školní autobusové linky a školní spoje na lince č. 365.

Dne 23. prosince bude v celé síti MHD provoz podle sobotních jízdních řádů, linky č. 4, 6 a 18 budou posíleny.

Dne 24. prosince pojedou všechny denní linky MHD podle sobotních jízdních řádů. V metru budou od 19.00 do ukončení provozu na všech linkách intervaly 20 minut. Provoz denních tramvajových linek bude 24. prosince postupně omezován (odjezdy z konečných zastávek budou dodrženy podle platných jízdních řádů do 16.30 včetně) a ukončen mezi 18.00 a 19.00.

Na linku č. 19 budou nasazeny vlaky 2xT. Noční provoz v intervalech 30 minut bude zahájen v 19.00 h a ukončen cca v 7.00 h dne 25. prosince (první přestup v uzlu Lazarská bude v 19.00, poslední v 6.45 h). Provoz lanové dráhy na Petřín bude ukončen jízdou v 17 hodin.

Denní provoz městských i příměstských autobusových linek (vyjma linek níže uvedených) bude dne 24. prosince ukončen mezi 18.00 a 19.00 (do 18.30 včetně budou dodrženy odjezdy z konečných zastávek podle platných jízdních řádů). Do cca 0.30 budou v provozu tyto linky (v závorce je uveden interval v minutách):

102 Nádraží Holešovice – Staré Bohnice (40)
103 Ládví – Březiněves (60)
107 Dejvická – Suchdol (20)
118 Dvorce – Rožtyly (40)

137 Na Knížecí – U Waltrovky (40)
139 Želivského – Na Beránku (20)
140 Palmovka – Čakovice (40)
152 Kobylisy – Sídliště Čimice (40)
154 Koleje Jižní Město – Skalka (40)
174 Špejchar – Velká Ohrada (40)
177 Chodov – Poliklinika Mazurská (40)
187 Ládví – Palmovka (40)
198 Smíchovské nádr. – Sídliště Písnice (40)
207 Florenc – Ohrada (40)
213 Jižní Město – Želivského (40)
215 Kačerov – Sídliště Libuš (40)
217 Dejvická – Na Knížecí (40)
229 Depo Hostivař – Koloděje (80)
235 Nové Butovice – Velká Ohrada – Nad Malou Ohradou – Nové Butovice (20)
241 Smíchovské nádraží – Lipence (60)
244 Smíchovské nádr. – Sídliště Radotín (60)
247 Chaplinovo nám. – Pod Lochkovem (60)
250 Černý Most – Sídliště Rohožník (40)
254 Dejvická – Přední Kopanina (60)
259 Českomoravská – Vínor (60)
267 Háje – Lipany (60 – 80)
271 Skalka – Háje (40)
273 Hloubětínská – Ve Žlíbku (40)

Do cca 1.30 budou v provozu tyto linky:

114 Kačerov – Šeberák (40)
131 Hradčanská – Bořislavka (40)
230 Síd. Stodůlky – Řeporyjské nám. (40)
Linky č. 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 511, 512 a 513 pojedou podle pravidelných jízdních řádů, linka č. 510 bude v provozu od 19.00 v intervalech 60 minut.



Ve dnech 25. a 26. prosince pojedou linky MHD podle nedělních jízdních řádů, linka č. 143 nebude v provozu. Provoz denních tramvajových linek bude dne 25. prosince zahájen cca v 7.00 hodin.

Ve dnech 27., 28. a 29. prosince pojedou metro podle prázdninových jízdních řádů, na lince B v ranní špičce pojedou každý druhý vlak pouze v úseku Nové Butovice – Českomoravská, v dopoledním sedle a v odpolední špičce do cca 16.00 pojedou každý druhý vlak pouze v úseku Smíchovské nádraží – Českomoravská. Na

tramvajových linkách budou rovněž platit prázdninové jízdní řády prodlužující intervaly ráno a odpoledne o 1–2 minuty. Autobusové linky pojedou podle jízdních řádů pro pracovní den, na některých linkách budou prodlouženy intervaly v přepravních špičkách o 1–3 minuty, linky č. 122, 135, 170, 176, 182, 183, 189, 203, 212 a 218 pojedou podle zvláštních jízdních řádů. Linky č. 13, 134, 143, 146, 168, 201, 242, 274 a 277 nebudou v provozu.

Dne 30. prosince bude v celé síti MHD provoz podle sobotních jízdních řádů.

Dne 31. prosince pojedou metro podle sobotních grafikonů, na všech linkách metra bude od 20.00 provoz v intervalech 20 minut prodloužený do cca 1.20 dne 1. ledna 2007.

Tramvaje pojedou dne 31. prosince podle pravidelných nedělních jízdních řádů, na všechny noční linky budou nasazeny vlaky 2xT. Noční provoz bude zahájen podle pravidelných jízdních řádů od 0.30 a ukončen cca v 7.00 dne 1. ledna 2007 (první přestup v uzlu Lazarská bude v 0.30, poslední v 6.45). Provoz lanové dráhy na Petřín bude ukončen jízdou v 18.00.

Autobusové linky pojedou dne 31. prosince podle nedělních jízdních řádů. Denní provoz městských i příměstských linek (vyjma linek níže uvedených) bude ukončen mezi 20.00 a 21.00 (do 20.30 včetně budou dodrženy odjezdy z konečných zastávek podle platných jízdních řádů). Do cca 2.00 dne 1. ledna 2007 budou v provozu tyto linky:

102 Nádraží Holešovice – Staré Bohnice (20)
103 Ládví – Březiněves (60)
107 Dejvická – Suchdol (20)
114 Kačerov – Šeberák (40)
118 Dvorce – Rožtyly (40)

131 Hradčanská – Bořislavka (40)
137 Na Knížecí – U Waltrovky (40)
139 Želivského – Na Beránku (20)
140 Palmovka – Čakovice (20)
152 Kobylisy – Sídliště Čimice (20)
154 Koleje Jižní Město – Skalka (20)
174 Špejchar – Velká Ohrada (20)
177 Chodov – Poliklinika Mazurská (20)
187 Ládví – Palmovka (20)

198 Smíchovské nádr. – Sídliště Písnice (20)
207 Florenc – Ohrada (40)
213 Jižní Město – Želivského (20)
215 Kačerov – Sídliště Libuš (20)
217 Dejvická – Na Knížecí (40)
229 Depo Hostivař – Koloděje (80)
230 Sídliště Stodůlky – Řeporyjské nám. (40)

235 Nové Butovice – Velká Ohrada – Nad Malou Ohradou – Nové Butovice (20)
241 Smíchovské nádraží – Lipence (60)
244 Smíchovské nádr. – Sídliště Radotín (60)
247 Chaplinovo nám. – Pod Lochkovem (60)
250 Černý Most – Sídliště Rohožník (40)
254 Dejvická – Přední Kopanina (60)
259 Českomoravská – Vínor (60)
267 Háje – Lipany (60–80)
271 Skalka – Háje (20)
273 Hloubětínská – Ve Žlíbku (40)

Provoz nočních linek č. 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 511, 512 a 513

bude zahájen cca v 1.30 dne 1. ledna 2007, intervaly linek č. 505 a 511 budou zkráceny na 10–20 minut, linka č. 508 pojedí v intervalech 15 minut a linky č. 509 a 513 v intervalech 20–40 minut. Linka č. 510 bude v provozu od 21.00 v intervalech 60 minut.

Dne 1. ledna 2007 pojedou linky MHD podle nedělních jízdních řádů, denní tramvajové linky zahájí provoz cca v 7.00.

Dne 2. ledna 2007 bude na všech linkách MHD provoz podle pravidelných jízdních řádů pro pracovní den, nepojedou pouze školní linky a školní spoje na lince č. 365.



Předprodej jízdenek v plném proudu

Daniela Kočí

V pondělí 23. října byl zahájen předprodej jízdenek na rok 2007 1. etapou, ve které bylo možné zakoupit 365denní jízdenky s volitelným začátkem doby platnosti a další typy jízdenek s volitelným začátkem doby platnosti, tzv. klouzavých. V současné době se již prodávají všechny druhy jízdních dokladů.

V 1. etapě předprodeje, tj. do 26. listopadu, si koupilo 365denní jízdenku 4 720 zákazníků a využilo tak nejen nákupu bez front, ale možnosti vyhrát a cestovat celý rok zdarma tím, že jim bude jejich investice do kuponu vrácena zpět.

Výhody ročních 365denních klouzavých jízdenek jsou nesporné. První je jednoznačně libovolně volitelný začátek její platnosti v období od 1. prosince 2006 do 31. ledna 2007. Další velkou výhodou klouzavých jízdenek oproti klasickým je fakt, že při ztrátě či odcizení, pokud její držitel vlastní průkazku PID občanskou s evidencí nebo žákovskou, studentskou či důchodcovskou, lze vydat duplikát 1 x za dva roky za 60 Kč! Velkým lákadlem byla pro cestující soutěž o rok cestování zdarma, která byla organizována ve čtyřech kolech. Kdo si v uvedeném termínu zakoupil roční klouzavou jízdenku, byl zařazen do slosování o rok cestování zdarma. V každém kole se tak těšil z hodnotné výhry jeden cestující, cena zakoupené jízdenky mu byla proplacena. Čtyři další vylosovaní cestující obdrželi dárkové tašky Dopravního podniku! Výherci jednotlivých kol byli zveřejněni v deníku Metro a na stránkách www.dpp.cz. Soutěž se netýkala časových jízdenek bez poskytnutí osobních údajů – tzv. přenosných!

Předprodej jízdenek na rok 2007 pokračuje od 27. listopadu 2. etapou, ve které jsou prodávány všechny typy jízdenek na rok 2007, tzn. klasické roční a čtvrtletní; klouzavé 365denní, 90denní a 30denní. Měsíční jízdenky na leden 2007 budou v prodeji od pondělí 11. prosince.

Cestující, kteří si koupí libovolnou roční jízdenku, tj. 365denní klouzavou nebo klasickou, do 16. prosince 2006, obdrží drobný dárek v podobě propisovací tužky. Prvních 2 000 zákazníků, kteří si přijdou koupit klasickou roční jízdenku do středisek dopravních informací (Muzeum, Můstek, Magistrát, Anděl a Nádraží Holešovice) obdrží druhý drobný dárek, kterým je brožura křížovek pro chvíle pohody a volna. Jízdenky klasické i klouzavé je možné zakoupit v předprodejní síti ve stanicích metra v rozšířeném provozu od pondělí do pátku od 6.30 do 19 hodin; v sobotu 7.30 až 12 hodin.

Ve střediscích dopravních informací (Anděl, Nádraží Holešovice a Můstek mají stejnou otvírací dobu jako předprodejní místa ve stanicích metra, střediska Magistrát a Muzeum mají běžnou otvírací dobu).

Ve všech střediscích dopravních informací (Muzeum, Anděl, Magistrát, Můstek a Nádraží Holešovice).

Ve stanicích metra Roztyly, Hůrka, Karlovo náměstí, Hloubětín, Nádraží Holešovice, Želivského a v budově Centrálního dispečinku DP v ulici Na Bojišti je navíc možnost platit platební kartou!

Klasické jízdenky je možné zakoupit v pobočkách České pošty na území Prahy, u vybraných trafikantů, ve vybraných železničních stanicích v Praze a okolí.

Studentské jízdenky na rok 2007 lze zakoupit pouze v předprodejní síti ve stanicích metra!



Výsledky 5. ročníku WebTop100 v roce 2006

Hlavní žebříček

V hlavním žebříčku **WebTop** obsadily internetové stránky Dopravního podniku **11. místo** z 86 hodnocených webů s **83,5 body** ze 100 bodů.



	Firma	URL	Body
1	Pražská energetika, a.s.	www.pre.cz	89,6
2	Komerční banka, a.s.	www.kb.cz	85,9
3	T-Mobile Czech Republic a.s.	www.t-mobile.cz	85,8
4	ČEZ, a. s.	www.cez.cz	84,9
5	Robert Bosch odbytová s.r.o.	www.bosch.cz	84,8
6	Kooperativa, pojišťovna, a.s.	www.koop.cz	84,2
7	Česká pojišťovna a.s.	www.cpoj.cz	84,0
8	E.ON Česká republika, a.s.	www.eon.cz	84,0
9	RWE Transgas, a.s.	www.rwe-transgas.cz	83,8
10	ŠKODA AUTO a.s.	www.skoda-auto.cz	83,6
11	Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost	www.dpp.cz	83,5

Oborový žebříček

V oborovém žebříčku **WebTop Transport** obsadily internetové stránky Dopravního podniku **2. místo** s **85,9 body** ze 100 bodů.

	Firma	URL	Body
1	Česká pošta, s.p.	www.cpost.cz	87,1
2	Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost	www.dpp.cz	85,9
3	Dopravní podnik Ostrava a.s.	www.dpo.cz	83,5
4	České aerolinie a.s.	www.csa.cz	80,5
5	České dráhy, a.s.	www.cd.cz	77,4
6	Signalbau Huber CZ, s.r.o.	www.sbh.cz	77,4
7	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	www.szdc.cz	64,3

Přeložka měřírny Ohrada

Text a foto: Vladimír Farář,
jednotka Dopravní cesta Tramvaje

Na základě záměru investora Central Park Praha Development, s. r. o., vybudovat v prostoru mezi ulicemi U Stadionu a Pitterova výstavbu obytného souboru Central Park Praha, byla v průběhu roku 2004 zahájena jednání s Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností a PRE, a. s., ohledně přemístění stávající měřírny Ohrada a rozpínací stanice 22 kV.

Byla uzavřena rámcová dohoda mezi investorem a provozovatelem s tím, že investor zajistí výstavbu stavební části nové měřírny a Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost bude financovat instalaci nového technologického zařízení včetně uvedení do provozu.

V rámci zrušení staré měřírny bylo dále nutno řešit otázku umístění dvou pracovních čtět provozovny, které měly ve stávajícím objektu své základny.

V průběhu roku 2005 bylo zahájeno zpracování dokumentace pro stavební povolení, tímto úkolem pověřil investor stavby firmu Electra Design, s. r. o., která zajistila rovněž stavební povolení.

Bylo rozhodnuto, že nová měřírna (stavební část) bude vytvořena z typizovaných železo-betonových modulů a prefabrikátů firmy Betonbau, s. r. o., na betonové desce stropu budoucího podzemního parkoviště automobilů. Projekčně tuto záležitost zajistil projektový institut VPU DECO, a. s., základovou desku provedla firma ZAKLÁDÁNÍ GROUP, a. s.



Použití buněk od Betonbau, s. r. o., značně urychlilo postup výstavby. Základová deska byla stavbou předána k 9. červnu 2006, montáž buněk pro novou rozpínací stanici PRE a novou měřírnu byla ukončena k 30. červnu 2006 (pro technologickou část), resp. k 10. červenci 2006 montáží modulu pro sociální zařízení měřírny. Po ukončení montáže stavební části byla zahájena montáž technologie, kterou zajistila ČKD Praha Diz, a. s., společně se svými subdodavateli Elektrizace Praha, s. r. o. (drážní kabely) a Supervisory, s. r. o. (dálkové ovládání). Jedná se o klasickou diodovou měřírnu dvoujednotkovou se suchými transformátory 2 x 1 650 kVA (výrobce SGB Regensburg) a usměrňo-

vači 2 x 2 250 A (výrobce ČKD Praha). Rozvodna 22 kV je osazena kompaktním rozvaděčem firmy Siemens o 7 polích, napaječový blok tvoří 8 napaječových skříní s rychlovpínači 2 600 A ve výsuvném provedení (výrobce OHL ŽS Brno). Všechny práce a činnosti v rozsahu schválených projektů byly zhotoviteli řádně ukončeny a předány uživateli ve dnech 30. srpna a 7. září 2006. Po prohlídce díla Drážním úřadem byla měřírna uvedena do zkušební provozu na základě Rozhodnutí kolaudátora, tj. odboru dopravy MHMP dne 8. září 2006.

Vzhledem k tomu, že měřírna byla vybudována v rámci celého komplexu výstavby obytného souboru, je celé okolí měřírny poplatné stavební rozestavěnosti, tj. chybí příjezdové komunikace, přístupové cesty, montáž protihlukové zábrany, definitivní přípojka vody pro měřírnu apod.



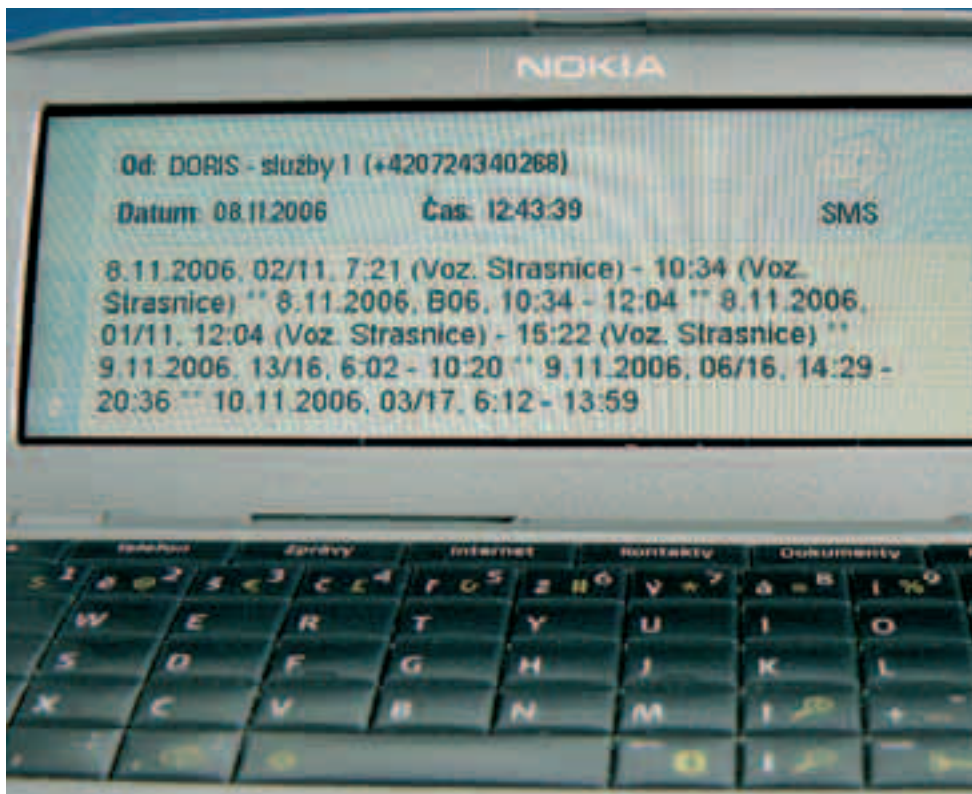
Nový informační servis pro řidiče tramvaj

Text a foto: Ing. Jan Šurovský, Ph.D.

Mobilní telefon vlastníme skoro všichni. Někteří i více než jeden. Naše mobilní telefony nabízejí stále více. U nás, více než kde jinde ve světě, jsou oblíbené krátké textové zprávy, tj. SMS.

Kombinací řídicího systému Doris, programu SQL – Služby řidičů a mobilní komunikace vznikla velice užitečná služba, kterou jednotka Provoz Tramvaje uvedla v rutinní život od 1. listopadu 2006. Do provozu byl spuštěn systém, který umožňuje dotazem odeslaným formou SMS





zprávy na číslo +420 724 340 268 zjistit službu řidiče na nejbližší tři dny, přesněji řečeno na aktuální den a další dva dny. Podobně se dá zjistit i poloha tramvaje, což je výhodné především pro střídající řidiče. Informaci si samozřejmě nemůže vyžádat každý, ale pouze řádně zaregistrovaný řidič. Žádosti o registraci zprostředkovávají směnovní výpravčí provozoven, nebo je možné se zaregistrovat na intranetu na adrese http://zssotw01/utvary/12100/OIS/SMS_sluzba.htm. Každý řidič si může zaregistrovat pouze jedno telefonní číslo, ze kterého může odesílat dotazy.

Text dotazu je velmi jednoduchý, pro zjištění služeb se odesílá pouze písmeno **s**, pro zjištění polohy se posílá text **ppPLL**, kde PP je pořadí na lince a LL je číslo linky. Pokud tedy chce řidič vědět, kde je třetí dvojka, napíše p0302. Odpovědí mu bude informace o čase poslední vyhlášené zastávky, případně čas posledního průjezdu okolo majáku Dorisu.

Hlavní přínos informace o příštích službách je v možnosti samostatného ověření, zda si řidič opsal službu z nástěnky dobře. Dosud totiž řidič musel volat směnového výpravčího a tyto hovory by mohly být odbourány. Je ovšem třeba zdůraznit, že SMS má charakter pouze informativní a závazný je plán služeb na nástěnkách provozoven. Znamená to, že řidiči nejsou zproštěni povinnosti sledovat rozpis služeb ve vozovkách a SMS zprávy tak přinášejí především nadstandard. Spolehlivost informace je závislá na úrovni zpracování rozpisu služeb jednotlivých provozoven v programu SQL – Služby řidičů, především pak na aktuálním udržování databáze služeb.

Dosavadní poznatky jsou kladné, a proto přejme nové „službě o službách“ mnoho úspěchů. Také se snad podaří výrazně snížit četnost přestupku „řidič(ka) si splet(a) výjezd a střídání“...

Příklad SMS:

6.11.2006, 10/11, 5:56 (VOZ. STRASNICE) – 9:07 (VOZ. STRASNICE) ** 6.11.2006, 02/11, 10:34 (Voz. Strasnice) – 13:54 (Voz. Strasnice) ** 7.11.2006, 07/22, 5:35 – 14:03 ** 8.11.2006, 11/11, 5:39 – 8:26 ** 8.11.2006, 03/11, 9:06 – 12:24 nebo 6.11.2006, 02/03, 3:49 (VOZ. PANKRAC) – 14:45 (Palackeho n/nabr) ** 7.11.2006, 06/06, 11:58 – 20:02 ** 8.11.2006, 18/24, 14:20 – 0:52



Zimní kabát zastávek...

Jaroslav Bláha, odbor Zastávky

Zimní období je z dopravního hlediska vždy komplikované a nevyzpytatelné, zejména při velikosti Prahy a pestrosti jejího reliéfu. Při čekání na refýži si mnozí neumějí představit, jak se takové „zastávky“ připravují na zimu.

Odbor 250300 – Zastávky má ve své správě přes tři a půl tisíce zastávek MHD. Dále zabezpečuje zázemí pro provozní pracovníky na konečných zastávkách a v neposlední řadě se stará o obratiště autobusů a některé terminály. V části činnosti týkající se provozních pracovníků je to zejména zabezpečení

funkčnosti sociálních zařízení na konečných zastávkách tramvajových a autobusových linek a provoz na sociálních zařízeních pro dispečerskou činnost v autobusových terminálech.

Pro zajištění bezchybného provozu jsou před zimní sezónou všechna zařízení prověřena, zejména zajištění temperování prostor, funkčnost zařízení na zabezpečení přístupů, činnost jednotlivých technologických zařízení, kterými jsou tyto prostory vybaveny. Je třeba připomenout, že ošetřování povrchů nástupních ostrůvků tramvajových tratí, pochozích ploch na zastávkách autobusových linek a ploch na pěších přístupových komunikacích před stanicemi metra se řídí vyhláškou hl. m. Prahy č. 39/97 Sb. hl. m. Prahy. Termíny jsou pro námi spravovanou oblast velmi přísné, například úklid sněhu do sedmi hodin, v případě potřeby přes den zahájit úklidové práce do dvou hodin od vzniklé potřeby apod. Nedílnou součástí předpisové soustavy ve věci zimní služby je směrnice generálního ředitele č. 22/2005, kde jsou stanoveny principy výkonu a povinností jednotlivých pracovišť Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. V zajištění zimní služby odbor Zastávky spolupracuje především s dalšími vnitropodnikovými útvary. V systému vyhlásování a zabezpečování prováděných prací jsou kontaktovány přímo i smluvní firmy. Na zajišťování zimní služby na zastávkách Bus jsou v současné době využívány dva externí dodavatelé. Zimní služba na zastávkách Tram je zčásti zajišťována zaměstnanci Dopravního podniku a zčásti externími dodavateli. Provedení úklidu sněhu či jenom preventivní posyp jsou vyhlásovány na základě informací o klimatických podmínkách, sjezdnosti a stavu vozovek či pochozích ploch. Ty jsou cestou centrálního dispečinku průběžně předávány kontaktním osobám zajišťujícím koordinaci zimní služby. Ostrůvky tramvajových tratí jsou tradičně v zimní péči provozovny 251000 – Vrchní stavba a ošetřují se jak preventivním posypem, tak i mechanicky v souladu s interní normou.

Plochy u autobusových zastávek, kde je přístřešek ve vlastnictví či správě DP, jsou ošetřovány v rozsahu plochy přístřešku a ekvivalentní plochy nástupní hrany. Na terminálech autobusových obratišť je režim takový, že jsou zabezpečovány všechny plochy, které jsou v majetku či správě Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Na tomto se podílí odbor Zastávky a jednotka Správa nemovitého majetku. Některé plochy terminálů jsou v majetku a správě Technické správy komunikací nebo městských částí. Plochy před stanicemi metra jsou částečně v péči jednotky Provoz Metro, některé byly převedeny do systému úklidu povrchové MHD a jsou zabezpečovány útvarem 250300 dle výše uvedeného předpisu. Při větší nadílce sněhu vypomáhá s pluhováním tramvajových tratí a úklidem zastá-

vek jednotka Provoz Tramvaje a jednotka Správa vozidel Tramvaje. V neposlední řadě se do úklidů zapojuje, zejména nasazením mechanizace, jednotka Vnitropodniková doprava.

V této souvislosti je třeba si uvědomit, že není jen v povinnostech Dopravního podniku zabezpečovat schůdnost cest a chodníků přílehlých k zastávkám, ale že je to povinností ostatních majitelů a příslušných správců přílehlých nemovitostí.

V nastávajícím zimním období přejeme sníž dětem a milovníkům zimních radovánek. Sobě nikoli, protože nám to umožní uspořít nemalé finanční prostředky.



Soumrak pracovních trolejových kontaktů

*Text a foto: Miroslav Penc,
jednotka Dopravní cesta Tramvaje*

Elektricky ovládané výhybky se již před mnoha lety staly běžnou součástí kolejové sítě. Při hledání výhybkového a řídicího systému výhybek, který by nahradil velmi zastaralé „Oerlikony“, se pozornost soustředila na využití palubních počítačů k součinnosti s ovládním výhybek.

Cílem je automatické stavění vlakové cesty, u něhož řidič provádí pouze kontrolu správného postavení jazyků výhybek. Vozy, určené pro provoz s cestujícími na pravidelných linkách, byly postupně vybaveny vysílačem rádiového signálu a součástí nově instalovaných výhybek je přijímač rádiového signálu. U vozů vybavených softwarem pro automatické stavění vlakové cesty je signál vysílán v závislosti na právě odhlášené zastávce, kdy systém vyhodnocuje, zda bude následovat kolejové rozvětvení a jakým směrem má zadaná linka pokračovat. U ostatních vozů je k dispozici pouze přepínač, který řidič nastaví do potřebného směru v předstihu před návěstí „Přijímač rádiového signálu“.

Elektricky ovládaných výhybek vybavených přijímačem rádiového signálu je v současnosti 131 z celkových 230 elektricky ovládaných výhybek (obojí počítáno mimo vozovny). Jedná se o výhybky čísel 111, 370–374 a od 500 výše. Některé výhybky nemají přijímač rádiového signálu aktivní, a to z toho důvodu, že mezi některými tramvajovými zastávkami se nachází dva kolejové uzly za sebou a vozy se softwarem umožňujícím automatické stavění vlakové cesty nejsou v současnosti schopné po přestavení vlakové cesty v prvním uzlu změnit vysílaný signál. Tento problém bude vyřešen osazením inframajáku mezi kolejové uzly, který vydá palubnímu počítači pokyn ke změně vysílaného signálu.

Vozy vybavené ručním přepínačem vysílaného rádiového signálu budou

postupně osazeny systémem umožňujícím automatické stavění vlakové cesty a současně s tím bude ruční přepínač demontován. Ještě do konce roku 2006 by se tak mělo stát u vozů T6 vozovny Žižkov, ostatní vozy budou následovat. Vozy z „flotily“ jednotky Historická vozidla budou rovněž vybaveny vysílačem rádiového signálu, jako první budou vybaveny vozy řady T.

Tato příprava umožní počátkem roku 2007 začít s odpojováním, a posléze i s demontáží pracovních trolejových kontaktů. Pro řešení výše zmíněných problémů a ostatních vzájemných vazeb (řadiče SSZ, vzdálenosti blokovacích kontaktů, legislativní oblast) byla jmenována pracovní komise, složená ze zástupců JPT, JSVT, JDCT a úseku DŘ.

Řidiči tramvají, kterých se změna dotkne nejvíce, budou informováni standardní cestou, tj. vydáním vnitropodnikové normy a průběžné informace by měli obdržet také na školení. Výraznou změnou projde i předpis D1/2, mimo jiné bude po demontáži pracovního trolejového kontaktu nutné nahradit současnou návěst „Pracovní trolejový kontakt mimo provoz“ (žlutý kříž) novým typem návěstí. Pro ovládní dvou výhybek v jednom uzlu totiž slouží pouze jeden přijímač rádiového signálu, a v praxi bude docházet k situacím, kdy bude stavění jedné z obou výhybek odpojeno,

na troleji už ale bude jen návěst „Přijímač rádiového signálu“, společná pro obě výhybky.

Po demontáži pracovních trolejových kontaktů odpadne duplicitní systém stavění výhybek, odpadne nutnost jízdy přes pracovní trolejový kontakt výhybky podle § 37 odst. 6 předpisu D1/2 (jízda výběhem nebo brzděním, vypínání rekuperace při brzdění) a sníží se opotřebení troleje v místě dnešních pracovních trolejových kontaktů. Odpadne systém dvou až tří návěstí (jedna návěst „Přijímač rádiového signálu“ a jedna nebo dvě návěstí „Pracovní trolejový kontakt“); zbude pouze návěst „Přijímač rádiového signálu“. Při rekonstrukcích křižovatek od roku 2007 již nebudou pracovní trolejové kontakty osazovány.

Současně bude řešena otázka možného přiblížení přijímačů rádiového signálu ke křižovatce, a tím i zkrácení blokovaného úseku, to však naráží na problém rychlosti příjezdu tramvaje k výhybce, protože při příliš blízkém umístění přijímače od blokovacího kontaktu a velké rychlosti tramvaje by nemuselo vždy dojít k úplnému přestavení výhybky.

Přejme si, aby systém automatického stavění vlakové cesty pomohl k usnadnění práce při řízení tramvaje a řidiči jej vnímali jako něco samozřejmého a především užitečného.



Přepravní průzkumy v roce 2006

Ing. Pavel Čejka,
oddělení Vyhodnocování dopravy a přepravy

V rámci Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti je přepravní průzkumům věnována velká pozornost. Znat potřebu cestujících a jejich počty je základní předpoklad pro přípravu kvalitní a kapacitní dopravy.

V roce 2006 pokračoval již zavedený cyklus provádění přepravních průzkumů městské hromadné dopravy. Byly provedeny oblastní přepravní průzkumy autobusové sítě, a to v jižní a východní části Prahy. Celkově byl proveden průzkum na 109 linkách městské a příměstské hromadné dopravy v Praze, včetně přilehlých regionů, je to 46 % všech autobusových linek městské a příměstské dopravy v Praze (linky řady 400 nejsou započteny).

Výsledky těchto průzkumů umožňují získat přehled o vytížení jednotlivých spojů i celých linek s jednotlivými úseky tras, čímž se vytváří možnost úpravy provozních parametrů, případně úpravy tras linek tak, aby se nabídka co nejvíce přiblížila požadavkům cestujících veřejnosti.

Komplexní výsledky oblastních průzkumů jsou vyhodnoceny a vydány formou sborníků s možností získání detailních výsledků dle časového, kvantitativního a kvalitativního dělení a jsou k dispozici u zpracovatele v oddělení Vyhodnocování dopravy a přepravy dopravního úseku. Pro značný zájem jsou tyto výsledky také prodávány cizím organizacím.

Letos byla také uskutečněna celá řada lokálních průzkumů a průzkumů operativního charakteru, které vyplynuly z provozní nebo přepravní situace, a to zejména:

- ve spolupráci s organizací ROPID průzkum všech nočních tramvajových i autobusových linek, včetně zjištění obratu na zastávkách;
- průzkum obsazenosti lanové dráhy v celodenním provozu, včetně skladby jízdenek;
- opakované sledování obsazenosti na nejzatíženějších profílech v síti metra;
- ověřování počtu nasazování vozů náhradní autobusové dopravy při jednotlivých výlukových akcích tramvajové dopravy;
- sledování obsazenosti dopravních prostředků na vytipovaných zastávkách a ve vozech v požadovaném období v pracovních dnech i o sobotách a nedělích;
- vytíženost zvláštních linek určených pro přepravu cestujících se sníženou pohyblivostí, včetně skladby cestujících;
- sledování obsazenosti linek obsluhujících letiště Ruzyně;



- sledování vstupů a výstupů cestujících na vytipovaných vestibulech a stanicích metra pro další dopravní technická opatření;
- sledování průjezdnosti na vybraných křižovatkách s cílem vyhodnocení preference tramvají a autobusů městské hromadné dopravy.

Na příští rok jsou plánovány oblastní přepravní průzkumy autobusových linek v jihozápadní části Prahy (včetně přilehlých regionů) v jarním období a na podzim v severozápadní části Prahy (včetně přilehlých regionů).

Oblastní průzkumy jsou personálně velmi náročné zejména pro svůj časový rozsah, který je obvykle od 6.00 do 20.00 hod. Jsou zajišťovány převážně žáky Střední průmyslové školy dopravní, a. s., Plzeňská 102/219, Praha 5 v denním provozu a dále pracovníky Úseku dopravního DP Praha a ROPIDu v odpoledním a večerním provozu. Jedná se v průměru o 600 pracovníků, resp. žáků na jednotlivou akci, kteří zajišťují průzkumy v náročných podmínkách jak po stránce časové, tak i klimatické. V této souvislosti mi dovoluji poděkovat všem zúčastněným pracovníkům, zejména žákům a učňům, za jejich spolupráci při získávání kvalitních údajů, a věřím i nadále v dobrou spolupráci při dalších průzkumech.



Dotazníkový průzkum

Daniela Kočí

Dnem 1. srpna 2006 vzniklo oddělení Vnitřní komunikace, které v měsíci září uskutečnilo v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti dotazníkový průzkum na téma „Spokojenost zaměstnanců s informovaností ve firmě“.

Cílem průzkumu bylo změřit a analyzovat kvalitu informovanosti v Dopravním podniku v různých hierarchických úrovních řízení, napříč všemi organizačními složkami

společnosti včetně odborových organizací a následně zjistit prioritní směr práce nově vzniklého oddělení Vnitřní komunikace. Přípravu a realizaci prováděli: Bc. Jan Pospíchal, Bc. Jiří Kříž a Ing. Monika Dubová. Za nástroj byl zvolen **dotazník** rozdělený na dvě hlavní oblasti.

„První oblastí byly **pracovní** informace, to znamená všechny informace přímo spojené s výkonem práce, jako jsou příkazy a různé směrnice a druhou oblast tvořily **ostatní** informace, respektive všechny informace spojené s Dopravním podnikem, nikoli však potřebné pro výkon práce, což je strategie společnosti, sociální výhody a podobně,“ vysvětluje vedoucí oddělení Vnitřní komunikace Jan Pospíchal.

Každá oblast byla posuzována podle devíti parametrů kvality na pětistupňové škále od nejlepší po nejhorší. K tomu byly navíc provedeny strukturované **rozhovory** s dvaceti zaměstnanci, které se zaměřovaly především na slovní ohodnocení informovanosti v Dopravním podniku. Celkem bylo osloveno **560** zaměstnanců naší společnosti. Názor mohli vyjadřovat zcela bez obav, neboť dotazník byl anonymní právě proto, aby se získaly co nejpřesnější informace o skutečné situaci.

Výsledky byly během následujícího měsíce zpracovány a na jejich základě bylo rozhodnuto o dalším postupu v oblasti vnitřní komunikace. Hodnocení kvality **pracovních** informací je uspokojivé, přesto existuje zajímavý prostor pro zlepšení. **Ostatní** informace jsou hodnoceny méně pozitivně. Je to tedy jeden z prioritních námětů pro oddělení Vnitřní komunikace.

V průběhu ledna 2008 oddělení Vnitřní komunikace dotazníkovou akci zopakuje. Co by mělo být tentokrát jejím cílem? Posoudit kvalitu a účinnost informovanosti po roce a půl práce oddělení Vnitřní komunikace a to, zda se mu podařilo přijatými opatřeními úroveň informací v DP zlepšit.

Celý realizační tým se shoduje, že všichni oslovení zaměstnanci byli vstřícní, čímž napomohli zdárnému průběhu celé dotazníkové akce, za což jim patří velký dík. Velké **poděkování** patří všem zaměstnancům za

Průzkum Vaší spokojenosti s kvalitou informací ve firmě		Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost	
Parametr	Specifikace parametrů - u každého parametru vyberte a označte v každém sloupci jednu variantu, která je podle Vašeho názoru nejvýstižnější	PRACOVNÍ INFORMACE	OSTATNÍ FIREMNÍ INFORMACE
		Informace, které potřebuji k výkonu svých běžných prací (plán, postupy, pokyny nadřazeného apod.)	Informace o firmě, vizi, strategii, změnách ve firmě, sociální oblasti apod.
Aktuálnost	Dostávám informace přesně včas.		
	Občas musím čekat.		
	Často se věci dozvídám příliš pozdě.		
	Většinou se věci dozvídám pozdě nebo vůbec ne.		
	Co potřebuji se nedozvím.		
Dostupnost	Všechny informace, které potřebuji, dostanu.		
	Občas se musím shánět po informacích, které potřebuji.		
	Často sháním informace, není pro mě snadné se je dozvědět.		
	Většinou se k informacím nedostanu, ani nevím, že jsou.		
	Nikdy nemám informace, které potřebuji.		

spolupráci, čas a úsilí, které věnovali vyplnění tohoto dotazníku. „Bez nich bychom nemohli dosáhnout tak vysoké návratnosti 91,3 % vyplněných dotazníků a získat potřebné informace pro nastavení systému vnitřní komunikace v novém uspořádání Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti,“ říká Jan Pospíchal. Realizační tým zvláště **děkuje** generálnímu řediteli, všem odborným ředitelům a vedoucím jednotlivých útvarů za vstřícnost a podporu tomuto projektu.



Představenstvo projednalo

-red-

Představenstvo v měsíci říjnu a listopadu sešlo na třech zasedáních a to 9. října, 30. října a 20. listopadu, na kterých kromě majetkoprávních záležitostí společnosti projednali následující materiály:

Rozbor nehodovosti. Představenstvo bylo seznámeno s rozбором nehodovosti za měsíce září a říjen 2006.

Zpráva o hospodaření a kalkulace nákladů MHD za 1. – 3. čtvrtletí 2006. Představenstvo bylo informováno o vývoji hospodářských ukazatelů společnosti a následně schválilo hospodaření DP za první tři čtvrtletí 2006.

Informace o dalších přidělených finančních prostředcích po 29. květnu 2006, kdy byla schválena změna plánu investic pro rok 2006.

Vyhodnocení průběhu a výsledků Transformačního projektu DP. Členové představenstva vzali na vědomí návrh osnovy a uložili generálnímu řediteli zpracovat vyhodnocení a výsledky TP do konce měsíce září.

Organizační řád. Představenstvo schválilo aktualizaci Organizačního řádu společnosti, ve kterém byly promítnuty změny realizované k 1. říjnu 2006.

Informace o předkladu změny finančního plánu DP v oblasti investic. Členové před-

stavenstva schválili změnu finančního plánu spočívající ve změně struktury nákupu autobusů v roce 2006 a uložilo generálnímu řediteli předložit uvedenou změnu ke schválení Radě HMP, resp. Zastupitelstvu HMP. **Metodický pokyn pro jednání právnických a fyzických osob s Drážním úřadem.** Členové představenstva byli informováni o úkonech, které bude muset DP, resp. představenstvo absolvovat v jednání s Drážním úřadem.

Zpráva o konsolidované účetní závěrce.

Představenstvo odsouhlasilo v souladu s platnou legislativou, že DP nebude zpracovávat konsolidovanou účetní závěrku za rok 2006.

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



Stanislav Linert odjel do tramvajového nebe

Mgr. Pavel Fojtík, Archiv

Pojem „tramvajové nebe“ používám ve dvou případech. V tom prvním tím míním naše Muzeum městské hromadné dopravy v Praze. Ostatně to praví i tabulka na dveřích z depozitáře ve třetí hale do vlastní výstavní haly. Na tu tabulku se dívám vždy s úsměvem. Druhý případ tramvajového nebe už radost nevyvolává. Je to konečná, ze které nás žádná tramvaj či trolejbus nebo autobus ani metro zpátky neodveze. U tohoto tramvajového nebe se obrátit už nedá.

Stanislav Linert nikdy nebyl zaměstnancem Dopravního podniku, přesto si myslím, že vzpomínka na něj na stránky DP-KONT@KTu patří. Byl to právě on, kdo v jednom čísle Pražského dopraváka v roce 1968 napsal velký článek nazvaný Bude „Klub přátel tramvajů“? a stal se tak iniciátorem vzniku pozdějšího Kroužku přátel městské dopravy, který již čtvrt

desetiletí sdružuje všechny zájemce o historii a současnost městské dopravy u nás i v zahraničí. Jméno Stanislava Linerta najdeme mezi autory většiny publikací, které se týkají historie vozového parku pražských tramvají, trolejbusů a autobusů. Byl spoluautorem Historie městské hromadné dopravy v Praze, kterou náš Dopravní podnik vydal už ve dvou (budeme-li počítat aktualizaci z roku 2005 tak vlastně ve třech) vydáních a napsal především významné publikace Vozidla pražské tramvajové dopravy, Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy a naposledy hrál hlavní roli v autorském kolektivu knížky Kolejová vozidla pražské městské hromadné dopravy. Byl opravdovým odborníkem především na staré pražské tramvaje. Jak už to bývá, zajímal se o tramvaje už jako malý kluk. Stanislav Linert se narodil 26. ledna 1930 a s úsměvem občas zavzpomínal na dobu, kdy si jako desetiletý při pokusu přehodit výhybku na konečné třináctky na Ryšánce vyrazil „tágem“ mléčný zub. Zájem o staré tramvaje se pro něho stal doslova vášní v roce 1966, kdy začal shánět podklady pro tramvajové modely. Poprvé publikoval výsledky svého bádání ve druhém čísle časopisu Malá železnice, kdy v příloze představil modelářům jednosměrné tramvajové vozy č. 3069 – 3098, nazývané „Mevro“. V roce 1975 přispěl svojí kapitolou do Atlasu tramvají, kde byl vedoucím autorského kolektivu dr. Ludvík Losos, později zpracovával kapitoly o vozech do řady brožur, které vydával Kroužek přátel městské dopravy, ve kterých jsme si v roce 1980 (a v následujících letech) vytýčili úkol podchytit maximum odborných znalostí o historii pražské městské hromadné dopravy. To jsme ještě netušili, že přijde doba, kdy budeme mít možnost vydat pro pražský Dopravní podnik již zmíněnou „Historii“.

Se jménem Stanislava Linerta jsou úzce spojeny i „staré vozy“ ve střešovické vozovně, protože mnoho let přispíval odbornou pomocí při jejich opravách a neúnavně kreslil potřebné technické výkresy. Díky tomu dnes mohou „staré tramvaje“ vozit cestující na nostalgické „jedenadevadesátce“ nebo všechny další zájemce o jízdu tzv. komerčními vozy, ať již to jsou zahraniční návštěvníci Prahy nebo svatebčané, zkrátka každý, kdo má zájem si starou tramvaj na čas pronajmout. Věřím, že se Stanislav Linert v „tramvajovém nebi“ setká s Josefem Handlem, který kdysi stál u zrodu kolekce dnešních muzejních vozů či s ing. Ludvíkem Tejralem, s nímž kdysi zakládal Kroužek přátel městské dopravy a pokládali základ odbornému zpracování historie vozového parku pražské MHD. Zrovna tak věřím, že se nám podaří v této práci pokračovat. Stanislav Linert nastoupil do té své „poslední tramvaje“ 20. října 2006...



O životě koně na ostrově Man

Text a foto: Ing. Jan Urban

Ostrov Man ležící v Irském moři je rájem pro příznivce kolejové dopravy. Na malém území (570 km²) jsou zde provozovány tři parní železnice, dvě historické elektrické železnice a v hlavním městě Douglasu úplná rarita – koňská tramvaj. Dokonalá je také autobusová doprava.

Do nepřetržitého šumu projíždějících automobilů se začíná mísit pravidelný klapot. Mezi množstvím aut a autobusů se po levé straně (jsme přece na britských ostrovech) středu širokého přímořského bulváru objevuje kůň s otevřeným vozem pro cestující. Kůň se pohybuje důstojně a bez zjevné námahy, protože vůz jede po kolejnicích: právě přijíždí pravá, nefalšovaná koňka. Trasa koňky vede od přístaviště osobních lodí (stanice Victoria Pier) na jižním konci centra města ke konečné stanici elektrické železnice Douglas – Ramsey na severním okraji města (stanice Derby Castle). Trasa je dlouhá 2 míle (asi 3,2 km), rozchod kolejí je 3 stopy. První úsek koňky byl otevřen 7. srpna 1876, provoz na trati v celé její současné délce byl zahájen v roce 1890. Od té doby koňce několikrát hrozilo zrušení nebo elektrizace, ale naštěstí vydržela. Jezdí se více méně tak, jak to vyjde: když koňka dojede na konečnou, kůň se vypřáhne, pomalu se s ním přejde na druhou stranu, kůň se zapřáhne a jede se nazpátek. Ve stanici Derby Castle jsou obrátové časy občas prodlouženy o napájení (nikdy bych nevěřil, jak rychle dokáže kůň vypít vědro vody). Teoretický interval je sice 20 minut, ale jezdí se většinou častěji. Posádku každého spoje tvoří kůň, kočí a průvodčí. Průvodčí vybírá jízdné ve výši 1 libry, platí zde i veškeré předplatní jízdenky. Stanice jsou více méně orientační a jsou vyznačeny malou plechovou cedulkou na nejbližším sloupu veřejného osvětlení, staví se na znamení. Stáje jsou umístěny kousek od konečné Derby Castle, vozy jsou odstavovány také u této stanice, kde je malá vozovna. Vozy jsou vypravovány podle počasí: prší – jsou



Koně jsou staří, ale spokojení.



Koňka v Douglasu.

vypravovány uzavřené vozy, neprší – jezdí se s otevřenými vozy. Pokud se počasí změní v průběhu provozu, není to problém, z odstavných kolejí ve stanici Derby Castle se vytáhne vůz potřebného typu. Úklid toho, co na trati zanechala trakční síla provádějí, po skončení provozu dva zametací vozy.

V důchodu jako v bavlnce

A jak dlouho koně slouží v provozu? Běžný model je následující: do čtyř let věku má kůň dětství a prochází pouze základním výcvikem, od svých čtyř let do svých šestnácti let jezdí na koňce, v šestnácti letech je vyřazen ze služby a... A co s ním? Soudě podle slavného filmu by se koně měli střílet. To ovšem neplatí na ostrově Man! Proto nasedáme na autobus, který v pravidelném půlhodinovém taktu spojuje hlavní město Douglas s jihem a jihozápadem ostrova. Jezdí zde klasické patrové autobusy a jízda za čelním sklem v prvním patře autobusu, který se překvapující rychlostí proplétá úzkými silničkami nebo městečky ostrova, patří k dalším místním dopravním zážitkům. Po chvíli vystupujeme v mírně zvládnuté, svěže zelené krajině s několika remízky stromů u cíle své cesty: Domova pro staré koně (Home of Rest For Old Horses). V roce 1950 totiž dvě dámy založily nadaci, která si dala za cíl starat se o přestárlé koně a dopřát jim důstojné stáří. V roce 1955 nadace získala tuto farmu několik kilometrů jižně od Douglasu, kde sídlí dodnes. Procházíme rozsáhlým areálem, ve kterém je spousta velkých výběhů. Koně ale většinou stojí u zábradlí a napjatě nás pozorují. Až po chvíli nám dochází, že v místním obchodě se za drobný peníz dají zakoupit speciální granule, kterými se koně krmí, a koně

automaticky počítají s tím, že to udělá každý návštěvník. Kupujeme proto pytlík granulí a znovu vyrážíme mezi výběhy. Koně znatelně ožívají, ale opatrnost, s jakou pysky seberou granule z natažené dlaně, je neuvěřitelná. Co spadne na zem, o to se postarají místní kachny, které



Domov pro staré koně.

jsou díky tomu pořádně tlusté. Součástí Domova je i malé muzeum, které přibližuje vznik a činnost nadace a mapuje uplynulá léta. Je zde také seznam všech koňů, kteří Domovem prošli. Vstupné se neplatí. Tak takový je život koňů na ostrově Man: po dvanácti letech služby odcházejí do důchodu. A vzhledem k tomu, že se kůň dožívá až 30 let, mají před sebou nějakých čtrnáct let klidu a pohody na zelených pastvinách a v útulných stájích. Nezbývá, než jim závidět.





MOTTO MĚSÍCE: V každém člověku jsou určité vlastnosti zasunuté a záleží jen na tom, přijde-li podnět, který je vyvolán na povrch.

Zounar

OD DIREKTIVNÍHO ŘÍZENÍ K PARTNERSKÉ KOMUNIKACI

■ **Koncem září letošního roku byla ukončena realizační fáze Transformačního projektu. Jak hodnotí její dosavadní průběh generální ředitel Ing. Tomáš Jílek? Co podle něj přinesla Dopravnímu podniku?**

„Dosavadní průběh transformace hodnotím i přes řadu nesnází a problémů, které nás provázejí, velmi pozitivně. V zásadě se podařilo dosáhnout očekávaných cílů přeměny naší společnosti. Organizační uspořádání vychází z procesního modelu a sdružuje shodné nebo podobné činnosti. Došlo ke zploštění organizační struktury a k rozšíření a zvýraznění přímé zodpovědnosti vedoucích ekonomických jednotek za maximální ekonomickou efektivnost jimi řízených útvarů.

Vnímám obrovský posun od přímého direktivního řízení k partnerské komunikaci a spolupráci mezi jednotlivými útvary podniku. Dochází k žádoucímu pojednávání společných problémů napříč organizací, k hledání kompromisů a optimálních řešení. Pravdou je, že ne vždy je to jednoduché. Avšak tam, kde lidé chtějí, se domluví, i když to v novém uspořádání znamená také vytvoření nových vazeb a vztahů. Je to obrovská změna oproti minulosti, která některým vedoucím nahrávala k tomu, aby se zbavili vlastní zodpovědnosti nezodpovědným prohlášením: „To ten nahoře.“ Dnes jsem ten nahoře já, možná ještě odborní ředitelé, a proto věřím, že každému musí být jasné, že takto úzký okruh lidí může vytýčit směr nebo stanovit strategii, ale skutečné rozhodování o každodenních problémech mají v rukou vedoucí výkonných útvarů, jednotek či odborů, kteří také tu „svoji“ problematiku nejlépe znají. Rád bych také zdůraznil další významnou skutečnost. Naše přeměna, probíhající za plného provozu, se uskuteč-

ňuje v zásadě bez negativních vlivů na vysokou úroveň kvality poskytovaných služeb.

A jak se transformační proces promítá do ekonomiky? Již v prvních dvou letech přeměny bylo dosaženo významných úspor nákladů a snížení počtu zaměstnanců. Po odečtení nezbytných jednorázových nákladů na transformaci od realizovaných úspor, které jsou v drtivé většině trvalého charakteru, se dostáváme k výsledné hodnotě větší než 200 milionů Kč ročně. Je zřejmé, že se jedná o podstatnou částku, díky které se nám daří vyrovnat se se složitou finanční situací v posledních letech. Navíc očekávám, že se tato úspora bude v souvislosti s optimalizací jednotlivých procesů ještě zvyšovat. Jestliže budeme schopni v příštím roce i při omezení finančních zdrojů provést úpravy platů tak, aby nedošlo k poklesu reálných mezd, je to také výsledek transformace, který se ovšem dotkne každého.

Pokud se jedná o změnu v počtu zaměstnanců, došlo – porovnáváme-li situaci ke konci října tohoto roku s výchozím rokem 2003 – ke snížení celkového počtu zaměstnanců o 401 (přes 3 %). Za důležité a zdravé přitom považuji, že této celkové změny bylo dosaženo při současném nárůstu počtu provozních zaměstnanců o 157 (3% nárůst) a poklesu počtu zaměstnanců v ostatních kategoriích o 558 (7,2% pokles).

Velmi si vážím toho, že vše, o čem jsem mluvil, bylo dosaženo díky náročné práci mnoha týmů, mnoha zaměstnanců a také díky přístupu většiny manažerů. Za to všem, kteří se o to zasloužili, velice děkuji.“

■ **Ukončením realizační fáze Transformačního projektu však optimalizace nákladů v naší společnosti nekončí. Co chystáte v tomto směru v nejbližší době?**

„Realizační fáze TP měla mimo jiné za úkol připravit a realizovat ve spolupráci s konzultantskými firmami organizační změny a nastavit uvnitř našeho podniku prostředí pro trvalé hledání a realizaci úspor jmenovitých nákladů. K podpoře tohoto záměru proběhla řada akcí, mezi jinými návrh a nastavení systémů řízení výkonnosti, návrh a nastavení hodnocení a odměňování pracovníků, uzavření dohod o úrovni služeb mezi jednotkami a útvary DP (tzv. SLA), zavedení systému aktivního řízení hmotných aktiv podniku, posouzení potenciálních možností outsourcingu neboli převedení některých prací na externí dodavatele apod.

Ukončením realizační fáze TP tudíž rozhodně přeměna společnosti nekončí. Výše uvedené postupy, jejichž základy byly právě v této fázi položeny, budou dále rozvíjeny v rámci liniového řízení. Reorganizace našeho rozsahu však s sebou nese nejen nezbytnou změnu prostředí, vytvoření podmínek a nástrojů, kterými lze dosahovat úspor, ale i potřebu změny myšlení všech pracovníků, vedoucí k pochopení, proč je třeba se chovat efektivněji. Nezbytnou součástí tohoto procesu je i účinné zainteresování zaměstnanců (motivování) k tomu, aby v jejich osobním zájmu bylo se opravdu efektivněji chovat. Proto mezi stěžejní úkoly, na které se vedení DP zaměří v následujícím období, patří:

- ➡ posílení motivace zaměstnanců k hledání a realizaci úspor,
- ➡ návrhy optimalizačních akcí navazujících na optimalizační fázi TP,
- ➡ doladění restrukturalizovaných procesů a dopracování konkrétních postupů a metodik,
- ➡ zavedení rutinního měření a vyhodnocování výkonnosti jednotlivých procesů.“

Daniela Kočí

MĚNÍME SE PRO BUDOUCNOST

Na zasedáních představenstva Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti 9. a 30. října byla projednána zpráva „Vyhodnocení průběhu a výsledků Transformačního projektu Dopravního podniku“, které ve svém usnesení odsouhlasilo ukončení realizační fáze TP a současně uložilo generálnímu řediteli pokračovat v realizaci optimalizačních opatření.

Následně byla zpráva 15. listopadu velmi podrobně projednána na zasedání dozorčí rady s tím, že se bude i nadále věnovat průběhu a výsledkům pokračující optimalizace. O průběhu transformace jsme si povídali s **ing. Ladislavem Špitzerem**, ředitelem Transformačního projektu.

■ V úvodu zmiňujeme ukončení realizační fáze Transformačního projektu (TP). Jak dlouho vlastně probíhala, co jí předcházelo a co bude následovat?

Realizační fáze TP probíhala podle plánu zhruba dva a půl roku. Rozběhla se koncem března 2004 a podařilo se jí ukončit v souladu se smlouvou s konzultační firmou CS-PROJECT, s r. o. koncem září letošního roku.

Nezbytností přeměny naší společnosti se však vrcholový management, v čele s bývalým generálním ředitelem **ing. Milanem Houfkem**, zabíral již v letech na přelomu tisíciletí. Důležité bylo najít způsob a cestu, po které bychom mohli společně, při zajištění dostatečné vnitřní podpory zaměstnanců, dojít k cíli bez zásadních výkyvů v kvalitě a spolehlivosti poskytovaných služeb.

Ukončením realizační fáze nekončí naše přeměna. Došlo k nastartování optimalizace procesů a činností v novém organizačním uspořádání. Před námi je v podstatě nikdy nekončící období, ve kterém budeme, v návaznosti na změny vnitřních a vnějších podmínek, navrhovány a realizovány vhodné optimalizační akce. Jejich cílem bude zajistit maximálně možnou efektivitu v chování společnosti.

■ Co je obsahem zprávy předkládané představenstvu a dozorčí radě?

Zpráva sestává z devíti částí. Po krátkém úvodu následuje připomenutí vývoje situace v Dopravním podniku, která předcházela zahájení realizační fáze TP. Dále jsou uvedeny jeho hlavní cíle, popis metody transformace a postup TP. V části naplňo-

vání cílů transformace je uveden jednak pohled na tuto oblast ze strany odborného garanta, kterým byla konzultační firma CS-PROJECT, a dále pohled odborných ředitelů. Součástí je i vývoj vybraných ukazatelů výkonnosti podniku, ukazatele personální a finančně-technické včetně grafického znázornění. Následuje část, která seznamuje s náklady a přínosy transformace. Stručnému závěru zprávy předcházejí předpoklady a podmínky pokračování úspěšného naplňování cílů TP.

■ Je zpráva někde k nahlédnutí?

Jistěže ano. Mimochodem, jsem přesvědčen, že velká část zaměstnanců si uvědomila a kvitovala s povděkem nadstandardní otevřenost, která provázela realizační fázi TP. A to jak po stránce komunikace, tak i po stránce poskytovaných informací a jejich dostupnosti. Jestli někdo o mých slovech pochybuje, doporučuji, aby se podíval na intranet na adresu <http://transformace>. Jsou zde mimo jiné zveřejněny všechny materiály a usnesení, které byly v průběhu realizační fáze schváleny Řídící radou TP či představenstvem. A v sekci **Věřejné složky** → **Schválené dokumenty** → **Dokumenty z Řídící rady** najdete i zprávu „Vyhodnocení průběhu a výsledků TP Dopravního podniku“.

■ Myslíte si, že se podařilo dosáhnout cílů transformace?

Jsem přesvědčen, že se nám podařilo uvést do života podstatnou část cílů přeměny. A to především díky obrovskému úsilí a konstruktivnímu přístupu mnoha našich zaměstnanců. Dík patří i odborovým organizacím.

Je však potřeba dotáhnout k plné funkčnosti například oblast měření a řízení výkonnosti, včetně vhodného propojení do hodnocení a motivace. Je třeba postupně realizovat změny v podnikové kultuře. Poměrně dost problémů stále vnímám v míře dotažení některých nově vytvořených, sdružených podpůrných služeb. Jejich poskytování v rámci třech divízi a ředitelství bylo na různé obsahové i kvalitativní úrovni. Uvědomuji si, že nalezení nejhodnějšího řešení a sjednocení těchto procesů zdaleka není jednoduchou záležitostí. Už proto, že zvyk je železná košile, a změna, i když k lepšímu, nemusí tak být původními uživateli vnímána. Bohužel však ne vždy, a ne každý zaměstna-

nec, jehož úkolem je především zajišťovat podporu základním procesům, to je provozu metra, tramvají a autobusů, si svojí roli „sloužit vnitřnímu zákazníkovi“ uvědomuje a pokud uvědomuje, tak v souladu s tím i jedná.

■ Jaké jsou výsledky transformace?

Dosáhli jsme zlomu v efektivitě a produktivitě, a to díky zvýšenému nebo nově zavedenému ekonomickému vnímání procesů, které jednotliví manažeři na různých úrovních zajišťují a řídí, za které odpovídají. To zcela jednoznačně potvrzují výsledky, kterých se nám podařilo dosáhnout. Již za období prvních dvou let přeměny se úspory po odečtení vložených nákladů pohybují v hodnotě téměř 210 milionů Kč. A protože náklady související s realizační fází transformace jsou jednorázového charakteru, nebudou se o ně již v dalším období trvale úspory snižovat. Realizací každého optimalizačního opatření se navyšuje hodnota trvalých úspor. Do roku 2010 bychom měli dosáhnout úspory personálních nákladů přesahující 1 miliardu Kč při snížení počtu zaměstnanců a narůstajících dopravních výkonech.

■ Co byste rád řekl na závěr?

Rád bych připomenul logo přeměny, které nás již dva a půl roku provází, a které je a bude stále aktuální a vysoce pravdivé: „Měníme se pro budoucnost“. Nyní pracujeme pro jistoty našeho podniku a jejich zaměstnanců v budoucnosti.

Změna je všude kolem nás a vždycky bude. Existují dva přístupy, jak na ni nahlížet:

➡ reaktivně – reagovat na události, až když přijdou; je to většinou příliš pozdě,

➡ proaktivně – změnu plánovat a snažit se být o krok napřed, aby vás nemohlo nic zaskočit.

Samozřejmě existuje ještě jeden přístup – změnu ignorovat a doufat, že jí přechkáte bez úhony. Takto kdysi reagovali dinosauři, pták došlo a později mnoho firem, které nebraly na vědomí varovná znamení.

Takže děkuji všem proaktivním za obrovskou práci, kterou pro podnik i sebe udělali. A dovolte mi, abych touto cestou popřál bez rozdílu všem zaměstnancům a jejich blízkým krásné Vánoce a hodně zdraví, štěstí a spokojenosti v roce 2007.

Daniela Kočí

HODNOCENÍ TP Z POHLEDU CS-PROJECTU

Transformační projekt Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti představoval nejdůležitější projekt v historii společnosti CS-PROJECT. Jednalo se o projekt nejrozsáhlejší jak z hlediska jeho vnitřní struktury, tak o projekt nejkomplexnější co se týče změn v řízení transformované společnosti. Projekt představoval obrovskou výzvu a zároveň obrovskou odpovědnost a přinesl CS-PROJECT řadu nových zkušeností. Mezi nejdůležitější považujeme tu, že jakoukoliv změnu nelze provádět z pozice poradenské společnosti bez mimořádné podpory všech skupin zaměstnanců od TOP managementu až po dílenského zaměstnance.

K úspěšné změně nestačí mít teoretický odborný základ, ale je

nutné mít na paměti podnikovou kulturu, stávající styl řízení a budoucí očekávání. Tam, kde byl zájem dospět ke změnám, tam práce probíhaly intenzivně a s vysokým nasazením zainteresovaných zaměstnanců a byl vidět zájem o provedení změny. Našla se však i místa, kde byla změna odmítána, a tam se jen velmi obtížně nacházela shoda v názorech na změnu i její postup. Těchto míst však nebylo mnoho. Transformační projekt představoval obrovskou odbornou zkušenost pro každého poradce CS-PROJECTU. Velmi si vážíme příležitosti spolupracovat s řadou vysoce odborně erudovaných pracovníků i osobnostně charakterních lidí a všem bychom chtěli touto cestou poděkovat.

Ing. Jaromír Šída

Vánoční dárky z SDI

Daniela Kočí

Předvánoční čas znamená kromě vůně cukroví také starost, čím udělat svým blízkým radost pod vánočním stromečkem. Pokud ještě nemáte vše nakoupeno, máme pro Vás několik tipů na zajímavé dárky, které jistě udělají radost nejen fandům městské hromadné dopravy.

Seďm středisek dopravních informací Dopravního podniku (**Muzeum, Anděl, Můstek, Nádraží Holešovice, Letiště Ruzyně I + II a Magistrát hl. m. Prahy**) nenabízí jen aktuální informace o celém systému Pražské integrované dopravy, ale také zajímavé publikace z produkce Dopravního podniku, které mohou být hodnotným a zajímavým dárkem!

Na jaře letošního roku byla vydána publikace Lubomíra Kysely **Průvodce Muzeem městské hromadné dopravy v Praze**. Na 232 stranách formátu A4 získáte podrobné informace o všech muzejních exponátech, které jsou představeny nejen slovem, ale především obrazem. Publikace poskytuje i nejvýznamnější události z historie pražské MHD a také se dočtete o minulosti střešovické vozovny, která je významnou technickou památkou. Cena je příznivá, krásné čtení s působivými fotografiemi na křídlovém papíře stojí **220 Kč**.

U příležitosti otevření stanice metra Depo Hostivař byla vydána kniha **Pražský chodec v metru**, ve které Eduard Škoda poutavě mapuje okolí všech 54 stanic pražské podzemní dráhy. Inspirace pro vaše všední i víkendové cesty po Praze vás přijde na **249 Kč**.

Zájemci o vývoj vozového parku městské hromadné dopravy v Praze se dočkali nové rozsáhlé publikace pod názvem **Kolejová vozidla pražské městské hromadné dopravy**, kterou připravili Stanislav Linert, Pavel Fojtík a Ivo Mahel. Kniha má 374 stran a je rozdělena do čtyř základních tematických kapitol. Bohatou fotografickou dokumentací hlavních kapitol doplňuje rozsáhlý soubor barevných kreslených vyobrazení všech základních typů pražských kolejových vozidel a jejich úprav. S ohledem na charakter vyobrazení má publikace netradiční formát A4 „naležato“ a přijde Vás na **620 Kč**.

Jedním z příspěvků k oslavám 130. výročí městské hromadné dopravy v Praze bylo třetí vydání jedné z nejprestižnějších knih ve svém oboru, **Historie městské hromadné dopravy v Praze** autorů Pavla Fojtíka, Stanislava Linerta a Františka Proška. Má 368 stran se 414 vyobrazeními. Proti předchozímu vydání byla v hlavním textu stručně aktualizována o události z let 2000 až 2005. Historie městské hromadné dopravy v Praze stojí **460 Kč**.

Historii autobusů mapuje kniha **Pražské autobusy 1925–2005**, opět od autorů Pavla

Fojtíka a Františka Proška, která vyšla jako připomenutí 80. výročí městské autobusové dopravy v Praze a je k dispozici za **195 Kč**.

Koncem ledna se dostala na pulty středisek publikace mapující padesát let garáže Vršovice s názvem **Garáž Vršovice 1955–2005**. Publikace o rozsahu necelých 50 stran navazuje na podobné tituly o vozovkách a garážích Dopravního podniku vydané v předchozích letech a přijde vás na **45 Kč**, čerstvou novinkou na pultech SDI je publikace **Garáž Kačerov 1966–2006** rovněž za **45 Kč**.

Radost pod stromečkem udělají i **kalendáře**, nástěnný pořídíte za cenu **210 Kč**, stolní za **75 Kč**. Děti jistě potěší sestava **magnetek** s dopravní tematikou za **50 Kč** nebo **omalovánky** za **34 Kč**.



Drobným dárkem je plakát „Vozidla městské hromadné dopravy“ (od omnibusu až k soupravě metra M1) o rozměrech 100 x 70 cm, který dostanete za **30 Kč**, dalším vhodným dárkem pro děti je pexeso s tematikou městské hromadné dopravy za **18 Kč** nebo sada **propagačních ilustrovaných tácků**. Jedno balení (5 kusů) je k dostání za **29 Kč**.



HISTORIE

Koně ve službách největšího pražského dopravce

Mgr. Pavel Fojtík, Archiv

Když budeme hovořit o koních v souvislosti s největším pražským dopravcem, tedy s Dopravním podnikem hl. m. Prahy, či přesněji – s jeho přímými předchůdci, automaticky se všem vybaví koněsprežná tramvaj, koňka. Píše-li se o koňce, uvádějí se především informace o vozovém parku nebo o linkách, případně o vozovkách. Samotní koně ale tak trochu zůstávají stranou. A pokud si někdo myslí, že se 12. května 1905 koně Elektrických podniků odebrali do výslužby, určitě tak tomu není.

Jedním zdrojem informací o tom, jaké koně nakupovala společnost Pražská Tramway, provozující v letech 1875–1898 v Praze tramvajovou dopravu, je známý článek z Pražského deníku, který 24. září 1875 přinesl krátkou reportáž ze zahájení provozu pražské koňky, ve které se uvádí,

že společnost má 32 „*koní uherského plémene*“. To ostatně uváděl ve svých vzpomínkách i Václav Charvát, který u koňky sloužil. Každý kůň býval označen číslem a evidovalo se jeho pohlaví a barva, například valach – světlý ryzák, nebo klisna – šedý bělouš. Důležité bylo také datum, kdy byl kůň odveden do služby, tj. zřejmě, kdy byl společností zakoupen, a jaké bylo v den odvodu jeho stáří.

Ke každému vozu koňky se zapřahal jeden nebo dva koně podle intenzity provozu. V místech s velkým stoupáním se přidávala tzv. přípřež. Šlo o jednoho nebo dva koně obsluhované tzv. předjezdcem, kteří pomohli základní „osádce“ zdolat velký kopec a pak se zase vraceli bez vozu dolů. Každý kůň měl po určité době nárok na odpočinek. Například v roce 1898 na lince Karlín – Malá Strana, která byla dlouhá 9,658 km (součet délek tam a zpět) a jezdilo na ní až 12–16 vozů od půl šesté ráno do čtvrt na jedenáct večer, se během dne vystřídalo „při voji“ 113 koní a dalších 6 koní přípřežních. Denně na jednoho z těchto 119 koní připadalo průměrně 29 kilometrů. Pro všechny linky bylo zapotřebí 596 koní! A to musíme vzít v úvahu, že určitý počet koní nebyl ze zdravotních důvodů schopen služby. Statistické knížky královského hlavního města Prahy uvádějí u koňky každý rok většinou jiný počet koní a zdá se, že jejich stav nezávisel na počtu vozů ani na počtu linek. Tím míníme pochopitelně období, než začala elektrifikace tratí.

Péče o koně

O koně na trati se pochopitelně staral koč. Ráno převzal koně ve vozovně od šafáře nebo od štolby a po skončení služby je zase odevzdával. Pravidelná pracovní doba každého kočího byla 84 služebních hodin během sedmi dnů, osmý den měl kočí nárok na placené volno. Ale i ten den mohl být přizván k tzv. výpomocné službě na 1–2 hodiny v období kolem poledne (12–14 hodin). Kromě dvanácti povinných hodin denně mohl být kočí zdržen ještě až na tři povinné přesčasové hodiny, případně dobrovolně i déle. Do pracovní doby se nepočítala povinnost přijít do služby 10–15 minut před výjezdem z vozovny. Kromě „řízení“ koní, měl kočí za povinnost se o koně během jízdy starat. Pokud kůň ztratil podkovu, musel být při nejbližší příležitosti vystřídán a znovu okován. Při chladném počasí musel kočí na konečné, kde byla delší přestávka, koně přikrýt dekou, která byla v povinné výbavě každého vozu.

V každé vozovně byly prostorné stáje, které musely umožnit, aby byl případný nemocný kůň odstaven odděleně od ostatních. Ve vozovkách se musela věnovat náležitá pozornost strojům a chomoutům, čas od času bylo nutné nakoupit i nové biče. Pochopitelně bylo zapotřebí koně nakrmit. Pro tento účel správa podniku nakupovala

ve výběrovém řízení od soukromníků oves a seno. Také bylo nezbytné se postarat o koňský hnůj. I o takovou práci měli zájem soukromí podnikatelé a někteří si dokonce odváželi hnůj zdarma a jako protihodnotu dávali slámu pro podestýlku. Například v létě 1898 bylo v karlínské vozovně 125 koní, pro které bylo každý den zapotřebí celkem 1 125 kg ovesa, 750 kg sena a 250 kg slámy. Pro všechny pražské vozovny a samostatné stáje bylo pro 591 koní zapotřebí 5 319 kg ovesa, 3 546 kg sena a 1 182 kg slámy. Z toho vyplývají i určité prostorové nároky v každé stáji.

Také výroba podkov a kování koní ve stájích koněspřežné dráhy byly záležitostí „externích dodavatelů“. V roce 1898 byl denní paušální poplatek z jednoho koně 6 krejcarů od března do října, kdy se koně kovali obyčejnými podkovami s hmatci a ozuby na předních i zadních kopytech. V zimních měsících, kdy se přední kopyta kovala podkovami s hmatci a šroubovacími ozuby, byl denní paušál za jednoho koně 7 krejcarů.



Poslední koně ve službách Elektrických podniků v roce 1931 na Vinici.

Podobně i zdravotní péče o koně byla v rukách soukromých zvěrolékařů. Čas od času musel zvěrolékař ve vážných případech vyřknout nad koněm smutný ortel. Stávalo se to nejčastěji tehdy, když si některý kůň nešťastnou náhodou zlomil nohu nebo vážně onemocněl.

Konec služby u koňky

Pro první léta existence pražské koňky uvádějí Statistické knížky královského hlavního města Prahy méně než 90 koní. S rozvojem sítě začal počet rychle stoupat, ale jak již bylo řečeno, v jednotlivých letech poměrně značně kolísal. Přesto lze vypočítat, že pokud se v některém roce konala na Výstavišti významnější akce, byl počet koní ve službách Pražské Tramwaye mnohem vyšší. Když Elektrické podniky koňku postupně elektrifikovaly, celkový počet koní přirozeně klesal.

Kůň, který službu končil, byl označen jako „vybrakovaný“. To slovo má dnes spíš pejorativní význam, ale ve skutečnosti ve své době znamenalo „vyřazený ze služby“,



Koně sloužící u pražské koňky byli čas od času předmětem různých kritik a vtipů.

když už byl méně hodnotný. O vybrakované koně byl velký zájem jak mezi soukromníky, tak mezi institucemi. Přednostně byli nejlepší z vybrakovaných koní prodáni do tzv. obecních dvorů, kde ještě mnoho let sloužili. Pro zajímavost si uvedme například údaje o koni číslo 173, který byl prodán mezi jinými po elektrifikaci žižkovské linky na konci října 1901. Byl to tmavohnědý valach, který byl do služby odveden 23. března 1895 jako pětiletý. Prodán byl tedy ve věku 11 let a Elektrické podniky za něho utrhly 206 korun. O rok starší klisna – kovová ryzka – byla prodána dokonce za 460 korun! Prodávali se i koně, kteří nebyli v ideálním stavu. Například cena „srážlivého a netahavého“ koně se v roce 1898 pohybovala mezi 79 a 89 zlatými (1 zlatý = 2 koruny), jedenáctiletá světle hnědá kobyla, která „špatně žere a je úplně schvácená“ byla prodána za 53 zlatých a zájem byl i o dvanáctiletého dýchavičného tmavě hnědého valacha (81 zlatých).

Koně nejen pro tramvaj

Společnost Pražská Tramway používala své koně v ojedinělých případech i k jiným účelům. Po velké povodni v roce 1891, při které byl pobořen Karlův most, provozovala první známou linku náhradní dopravy v Praze. Pro tento účel zakoupila 4 omnibusy. Později společnost ještě zkoušela využít koňské omnibusy pro linku do Vršovic, ale pro malý zájem veřejnosti ji brzy zrušila a vozy prodala.

Když koňku v roce 1898 koupily Elektrické podniky, využívaly pak určitý počet koní pro další práce. Když byla v květnu 1900 zrušena vozovna koňky v Karlíně, aby byla přestavěna pro elektrickou dráhu, byla část karlínských koní převedena do stáje ve vozovně na Zvonáče a současně byl zrušen pronájem pomocné stáje u Krausů. (Bohužel se nepodařilo zatím zjistit, kde v Karlíně tato pomocná stáj byla.) Bylo tehdy usneseno prodat 102 vybrakovaných koní a ve službě ponechat 365 koní, z toho 347 pro tramvajový provoz a „mimo tj. ku vykonávání všelijakých prací pro elektr. dráhu zapotřebí 18 koní“.

Šlo například o tahání valníků a jiných vozů s náklady na stavbu tratí a především se používali jako záprah k montovním vozům pro stavbu a opravy trolejového vedení.

Dne 12. května 1905 sice vyjela pražská koňka naposledy, ale neznamenalo to, že by Elektrické podniky dál koně nevyužívaly. V té době ještě neexistovaly pro údržbu trolejového vedení automobily, a tak byla pro určitý počet koní další práce. To se nezměnilo ani po té, co se objevily první dva montovní automobily, zhotovené z prvních vyřazených autobusů Laurin & Klement a Fiat. Když vypukla první světová válka, nastala celostátní nouze o koně a Elektrické podniky se snažily uchránit omezený počet svých koní.

Přesto musely Elektrické podniky na příkaz vojenských orgánů kdykoliv – naštěstí za náhradu – přistavit na určité místo jeden „nákladní povoz s koňmi a vozkou“, nejčastěji k dejvickému vojenskému zásobovacímu skladu, kde byl k dispozici armádě. Během války dostávaly Elektrické podniky předvolání k tzv. klasifikaci a správní rada pak musela žádat o osvobození koní, kteří byli „nezbytně potřební jednak k veřejné službě bezpečnostní, totiž k udržování vrchního vedení pouličních drah, jednak ke službě zdravotní, totiž k zabezpečení převozu raněných a nemocných vojinů“.

Konec koní u Elektrických podniků

I po válce, přestože vzrůstal počet montovních automobilů, byli koně dál k dispozici. Ještě v roce 1927 byly 3 páry ustájeny ve vozovně Karlín, a po jednom páru ve vozovně Strašnice a Košíře. Přesto dál trvala povinnost podniku předvádět koně ke klasifikaci, aby byli k dispozici armádě pro případné mobilizační účely. Ještě 17. dubna 1930 Ministerstvo národní obrany nevyhovělo žádosti Elektrických podniků o osvobození od případného povinného „odevzdání žádaných 10 koní, 10 postrojů, 4 valníků a jednoho vozu se stěny“. Z Výroční zprávy Elektrických podniků za rok 1931 se pak dozvídáme, že „v roce 1931 byla dokončena úplná motorisace služby vrchního vedení tím, že montovní vozy s koňským potahem byly zrušeny, koně prodány, a do služby zařaděny jen montovní vozy automobilové.“ Teprve nyní, po 26 letech, se naplnila závěrečná slova napsaná na posledním vozu koňky 12. května 1905: „Vše na světě má svůj konec, kočí, koně, bič i zvonec“.



Oboustranně prospěšná partnerství ve veřejné dopravě

Případová studie franšizových zkušeností města Melbourne

Andrew McGinnes, Communications Manager, Metlink a Bernie Carolan, Chief Executive Officer, Metlink, Austrálie

V prosinci 2002 existoval v australském Melbourne již tři roky franšizový systém veřejné dopravy. I přes určité úspěchy bojoval původní model veřejno-soukromého partnerství – a město, které se stále řadí mezi nejpohodlnější města na světě – s tím, že má systém plný nejistoty. O tři roky později tato nejistota zmizela. Partnerství byla posílena, počty zákazníků se zvyšují a systém spolehlivě nasbíral na síle pro hry Commonwealth Games v roce 2006.

Zkušenosti Melbourne s franšizou na veřejnou dopravu připomínající tobogán ukazují složitost dosažení oboustranně výhodného smluvního partnerství. Vytvoření robustního systému se správnou mírou rizika, motivace a ochrany bylo výsledkem několika tvrdých lekcí – které jsou nyní prospěšné pro všechny partnery a cestující veřejnost.

Informace o počátečním výběrovém řízení

V roce 1999 byl provoz železničních a tramvajových sítí města Melbourne předán společností National Express, Connex (Veolia) a Yarra Trams (Transdev/Transfield Services). Podpořeny svými zkušenostmi z Evropy předkládaly tyto společnosti agresivní nabídky. Předpovídaly až 70% nárůst klientely po dobu 15 let trvání smluv a doufaly, že dosáhnou velkých úspor nákladů.

Jako síla stojící za franšizou se vláda domnívala, že soukromí dopravci by mohli efektivněji zajistit lepší veřejnou dopravu. Vláda chtěla nadále investovat značné prostředky do vozového parku, ale chtěla, aby tržní síly zlepšily fungování systému. Vláda také doufala, že konkurence zajistí neustálé zlepšování – a vytvořila dvě samostatné franšizy na železniční dopravu a dvě samostatné franšizy na tramvajovou dopravu. Společnosti Connex a National Express provozovaly každá část železniční sítě, zatímco Yarra Trams a National Express sdílely část tramvajové sítě. Struktura byla navržena tak, aby podpořila „konkurenci pomocí srovnání“, kdy každý dopravce dostával stimuly, aby se vyrovnal výkonu druhého dopravce.

Výsledky počátečního výběrového řízení

V mnoha ohledech byl první franšizový model úspěchem (viz rozpis v tabulce 1). Tento nový přístup byl povzbuzením pro veřejnou dopravu, dopravci se s nadšením snažili vytěžit ze své investice co nejvíce.

Úspěchy za dobu franšizy

Nový vozový park v hodnotě 1,1 miliardy \$.
143 milionů \$ bylo investováno do modernizace stávajícího vozového parku.
Zvýšení přesnosti a spolehlivosti o 35 %.
Zdvojnásobení růstu počtu cestujících okolo 3 % ročně.
Zlepšená přístupnost díky nízkopodlažním tramvajím a sníženým nástupním ostrůvkům.
Vytvoření Metlink, aby byl systém pro veřejnost soudržnější.
Stabilní výměna 56 000 značek v celé síti pro snadnější orientaci.
Zavedení kamerového systému na každém železničním nádraží.

Melbourne získalo své první nové vlaky a tramvaje za téměř dvě desetiletí. Přesnost se zvýšila o 35 %. Bylo méně odvětvových sporů. Agresivní marketing se snažil představit veřejnou dopravu jako žádoucí alternativu k cestování osobními automobily a spokojenost zákazníků vzrostla o téměř 10 %.

Konkurence je pro veřejnou dopravu dobrá, protože umožňuje nové investice. Může ale také vytvořit nestabilitu. Několik let po privatizaci se v systému začaly objevovat vážné finanční problémy. Nárůst počtu cestujících, který podpíral předpoklady většiny dopravců, se neuskutečnil. V Austrálii existuje silná „automobilová kultura“ a se sítí, která ještě potřebovala zkvalitnit, bylo pro veřejnou dopravu obtížné dosáhnout dostatečně rychle velkých zvýšení počtu cestujících. Odhady úspor nákladů se také ukázaly jako příliš optimistické, kdy dopravci zdědili franšizy, které byly hubenější, než se očekávalo.

Konkurence pomocí srovnání měla také své nedostatky. Protože dopravci provozovali samostatné části sítě, železniční (tramvajový) dopravce nemohl přebírat cestující od jiného dopravce – protože cestovali do jiného cíle. V rámci subsystémů nebyla skutečná schopnost soutěže. Takže i přes dodávání lepších služeb ztráceli všichni dopravci peníze. Je jasné, že existující model partnerství nebyl finančně udržitelný. Vzhledem ke značným ztrátám společnost National Express odstoupila v prosinci roku 2002 od franšiz na provozování železniční a tramvajové dopravy. Vláda (která se změnila po privatizaci koncem roku 1999) převzala kontrolu nad opuštěnými sítěmi a vyjednala prozatímní smlouvy se zbývajícím dvěma dopravci, přičemž plánovala znovu udělit franšizy na síť jako celek.

Výzvy nové franšizy

Potíže, kterým čelilo Melbourne při udělení nové franšizy, objasňují složitost veřejno-soukromých partnerství. Jaká úroveň vystavení se tržním silám je praktická pro takovou zásadní službu? Jak lze řídit riziko, aniž by se otupilo konkurenční ostří, které se očekává v první řadě od privatizace? A v případě Melbourne, jak lze povzbudit dopravce, aby vytrvali ve slibu přinést odpověď na tyto obtížné otázky?

Jak naznačují shora uvedené otázky, pouhá konkurence není ve složitém odvětví veřejné dopravy dostačující. Je zapotřebí více symbiotický přístup – takový, který lépe odráží vzájemnou závislost mezi komerčními imperativy dopravců, a zájmem veřejnosti o spolehlivou síť veřejné dopravy. Tato filozofie je jasně patrná v novém modelu partnerství, který přijalo Melbourne na začátku roku 2004.

Lepší sdílení příjmů, silnější partnerství

V prvním kole udělování franšiz byl příjem z jízdného v Melbourne rozdělen podle počtu klientů každé služby dopravců (zhruba 58 % pro vlaky, 28 % pro tramvaje a 14 % pro autobusy). Toto se v praxi ukázalo jako obtížně proveditelné.

Ve druhém kole udělování franšiz bylo dosaženo lepší vyváženosti, kdy se podíly změnilly na pevně stanovené procentní podíly – 40 % vlaky, 40 % tramvaje a 20 % autobusy. Ukázalo se to jako úspěšné v dosažení lepšího rozpětí tím, že:

- se mírně snížilo celkové vystavení dopravců výkyvům v příjmech z jízdného z celé sítě z 86 % na 80 %,
- železniční a tramvajový dopravci se stali rovnocennými partnery v majetku systému jako celku a
- tím, že tramvaje dostaly další stimul pro potlačení vyšších úrovní počtu černých pasažérů.

Mechanismy pro sdílení výkyvů v příjmech směrem nahoru a dolů byly také důležité pro lepší partnerství.

Pokud klesne příjem z jízdného pod práh, vláda nyní poskytuje dopravcům kompenzaci za procento rozdílu. To znamená, že dopravci stejně tráť, pokud se sníží příjmy – takže zůstává tlak na zlepšení – ale zmírňuje to ohrožení jejich životaschopnosti. Podobně má vláda podíl z vysokých zisků dopravce, kdy si bere procento nad určité úrovní limitu. Tato úroveň partnerství a sdílení rizika poskytuje daleko vyšší stupeň jistoty pro cestující veřejnost – a také pro samotné odvětví dopravy.

Flexibilita v opatřeních zajišťujících výkon

Sdílení příjmů není jediným opatřením robustního veřejno-soukromého partnerství. Kvalita služby je další klíčovou otázkou.



Finanční imperativy prokázaly, že jsou dobrou cestou k zajištění toho, aby dopravci plnili (nebo překračovali) své závazky služby. Výkon načas, pokryté kilometry, frekvence, údržba – všechny mají tendenci být delegovány s finančními platbami souvisejícími s výsledky. V rámci tohoto uspořádání musí existovat flexibilita, aby dopravci měli dostatečný prostor k tomu, aby mohli provozovat systém tak, jak považují za vhodné. Uznání svěřeného práva, které mají v poskytování dobré služby, pomáhá eliminovat nervozitu pro poskytování takové flexibility – a vede to k lepším rozhodnutím.

Vláda by měla mít také právo na určitou flexibilitu, jako je možnost zadávat více služeb pro zvláštní akce.

Původní systémy řízení výkonu v Melbourne fungovaly dobře a dosáhly zlepšení přesnosti o více než jednu třetinu. Většina těchto systémů byla převedena do těchto nových franšizových smluv, ale byla do nich zapracována větší flexibilita.

Kombinace větší flexibility a vysokých úrovní odpovědnosti prospěla cestující veřejnosti, kdy byly služby často posíleny, aby uspokojily poptávku na Silvestra a při velkých sportovních akcích.

Partnerství v akci

Dobrym příkladem oboustranně prospěšné struktury druhého franšizového uspořádání je projekt 'Think Tram' na zlepšení cestovní doby.

Stejně jako jinde na světě snižují zvyšující se kongesce v Melbourne průměrnou rychlost tramvají. Dopravce Yarra Trams navrhl, že by mohl snížit náklady a zlepšit služby, pokud vláda zavede nová dopravní opatření. Vláda v reakci na tento návrh zafinancovala projekt Think Tram, který zahrnuje novou světelnou signalizaci pro preferenci

tramvajové dopravy, nová nástupiště na zastávkách, oddělení provozu od automobilů, lepší informovanost o pravidlech pro sdílení komunikací.

Projekt je dosud ve svých raných fázích. Pokud ale uspěje, budou vláda a Yarra Trams (a cestující) sdílet výhody kratší cestovní doby.

Železniční síť má také přínosy ze silnějších partnerství. Dopravce Connex spolupracoval s vládou na nalezení řešení pokračujícího problému nedostatku řidičů – inherentního problému, který nebyl řešen na základě první franšizové smlouvy.

Byl vypracován program, který nabízí řidičům ve věku 54 let a starším bonus za odložení odchodu do důchodu o 18 měsíců. Jednak dojde k udržení zkušených zaměstnanců po delší dobu a také by mohlo být mezitím vycvičeno více řidičů. Od roku 2004 začalo jezdit okolo 220 nových řidičů a praktikantů a byly výrazně sníženy počty zrušených služeb z důvodu nedostatku řidičů.

Jeden systém, jeden hlas

Jako většina spotřebitelů se uživatelé veřejné dopravy zajímají především o koncový produkt. Podnikové struktury, sdílení příjmů a partnerství jsou pro veřejnost daleko méně důležité než to, jestli vlaky a tramvaje jezdí načas, zda jsou bezpečné a čisté. V tomto smyslu by mělo být veřejno-soukromé partnerství také měřeno podle toho, jak je bezproblémové. Cestující v Melbourne zažili během krátkého období mnoho změn. Změnu ze systému provozovaného vládou na čtyři nezávislé sítě až k jediným dopravcům provozujícím vlaky a tramvaje – spotřebitelské klima se stalo velmi zmatené. Pro zjednodušení tohoto systému byla během nového udílení franšiz vytvořena samostatná organizace

nazvaná Metlink, aby řešila problematiku celé sítě.

Úlohou Metlinku je vystupovat jako tvář veřejné dopravy, zajišťovat podrobnosti služby a sdělovat informace o celém systému veřejnosti. To umožňuje dopravcům sdělovat informace o veřejné dopravě v jednotné (a tedy efektivnější) formě. Metlink také vytvořil kampaně změny chování ke zvýšení klientely, podpoření předprodeje jízdenek a snížení počtu černých pasažérů. Kromě těchto marketingových cílů spojuje Metlink některé základní funkce, které jsou společné pro všechny dopravce, včetně distribuce příjmů, analýzy dat a řízení smluv s poskytovatelem odbavovacího systému.

Ve svém úsilí zkvalitnit veřejnou dopravu z uživatelského hlediska provádí Metlink výměnu 56 000 různých značení v železniční, tramvajové a autobusové síti. Tento projekt je obrovskou investicí a přináší jasnost a jednotnost, která usnadňuje orientaci cestujících ve službách.

Vytvoření Metlinku bylo samo o sobě vyjádřením obnovené stability veřejné dopravy Melbourne. Taková organizace mohla být pouze produktem kooperativnějších modelů partnerství, které nyní fungují.

Výsledek nového udělení franšiz

Celkově znamenalo udělování franšiz na provozování veřejné dopravy v Melbourne značné přínosy. Zlepšila se infrastruktura, velmi se zlepšila přesnost a spolehlivost, zvýšila se spokojenost zákazníků a snížil se počet černých pasažérů. Rozdíl, který tyto přínosy znamenají, je patrný v nárůstu počtu cestujících. V období od roku 1999 do roku 2005 vzrostl počet cestujících v průměru o 3 % ročně – což je vlastně dvojnásobek toho, co bylo dosaženo před udělením franšiz. Ačkoli je nárůst počtu cestujících ovlivňován různými faktory, je odůvodněné předpokládat, že změny, které přinesla partnerství, byly mezi nimi ty zásadní. Po dosažení této nové úrovně stability je nyní úkolem pro veřejno-soukromé partnerství v Melbourne konsolidovat tyto přínosy.

Klíčová poučení z Melbourne

Důležitost vhodného rozdělení rizik mezi dopravce a vládu.

Rozdělení sítě může vést k nekompatibilitě – jako jsou odlišné potřeby vozového parku a údržby – což pak narušuje úspory ze zvýšené výroby.

Potřeba skutečné partnerského přístupu mezi vládou a soukromým sektorem, který zajišťuje rovnováhu mezi stimuly a stabilitou.

Jediný subjekt (Metlink) může sdělovat základní informace o službě veřejnosti, spíše než aby všichni dopravci hovořili zároveň.



Melbourne – příklad a poučení

Ing. Zdeněk Došek

Článek o veřejné dopravě u protinožců „Vzájemně oboustranně prospěšná partnerství ve veřejné dopravě“ uveřejněných v letošním roce v Public Transport International UITP může být pro čtenáře DP-KONT@KTu zajímavý nejen proto, že historická tramvaj se jménem Praha, kterou před 10 lety pokřtil generální ředitel Milan Houfek při své návštěvě Austrálie, stále vozí návštěvníky po vyhlídkových trasách Melbourne.

Příběh města s největším systémem tramvajové dopravy mimo Evropu přináší zajímavé poučení i z hlediska současného vývoje veřejné dopravy v České republice v konkurenčním prostředí vznikajícího jednotného trhu v Evropské unii. Jde o zkušenost s modelem veřejno-soukromého partnerství původně vystaveného působení tržních sil, který přinesl řadu otázek, včetně odpovědí v podobě nového modelu partnerství. V něm hraje významnou roli nový aktér, koordinátor Metlink, a aktivní úloha připadla oběma soukromým dopravcům, kteří zde provozují železniční a tramvajovou dopravu.

Je proto velmi dobrou zprávou, že Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost na počátku listopadu 2006 dostal příležitost vyjádřit se k pracovnímu návrhu „Věcného záměru legislativních změn v oblasti veřejné dopravy“, předloženého Ministerstvem dopravy České republiky v říjnu 2006.

Věcný záměr vychází z návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, ve znění konečného kompromisu politické shody, dosažené národními ministry dopravy na jednání Rady pro dopravu dne 9. června 2006.

V procesu aktualizace evropského legislativního rámce pro závazky veřejné služby v osobní dopravě hraje významnou roli Výbor pro Evropskou unii UITP, který sdružuje dopravní podniky městské, příměstské a regionální veřejné dopravy a hájí jejich zájmy u evropských institucí. Práce tohoto výboru je odrazem řady rozdílných – ne vždy kompatibilních – názorů provozovatelů veřejné dopravy z veřejného a soukromého sektoru v Evropě.

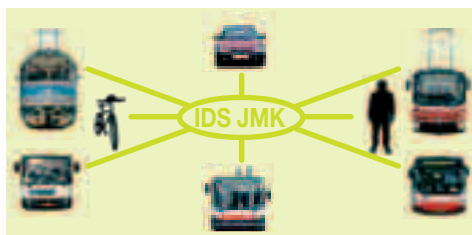
Ať už z veřejného či soukromého, odborníci obou sektorů jsou ale přesvědčeni o potřebě vytvořit společná pravidla na evropské úrovni, které současně uznají a vyjasní obě dimenze, dimenzi veřejné služby a dimenzi byznysovou, veřejné osobní dopravy.

Členové Výboru EU UITP, mezi něž patří i zástupce DP Praha jako představitel nominovaný rozhodnutím Sdružení doprav-

ních podniků ČR, nový návrh přivítali, zvláště pro jeho přínos ku zvýšení právní jistoty v sektoru. Je proto při této příležitosti třeba zmínit skutečnost, že česká delegace překvapivě při hlasování v Radě tento návrh nepodpořila a spolu se zástupci Malt, Lotyšska a Lucemburska se zdržela hlasování.

Členové Výboru EU UITP ve stanovisku k návrhu především vyzdvihují zjednodušený legislativní rámec a pokus o vyjasnění pravidel pro udělování výhradních práv a kompenzací za závazky veřejné služby na principu regulované konkurence. K nim patří právo volby místních úřadů mezi vlastní produkcí či přímým udělením služeb tzv. vnitřnímu provozovateli na jedné straně, a zadáním zakázky na veřejné služby na základě výběrového řízení na straně druhé. Základním nástrojem pro zvyšování transparentnosti a účinnosti v sektoru bude užívání časově omezených smluv o veřejné službě. Příklad Melbourne je velmi poučný i z hlediska významu integrace dopravy a úlohy, kterou v ní hraje organizátor (koordinátor) veřejné dopravy.

Většina v ČR existujících systémů integrované dopravy (IDS) má svého koordinátora. V ČR bylo vynaloženo velké úsilí rozvinout třístupňový systém řízení s koordinátorem IDS na nezávislé střední úrovni, působícím jako organizační autorita mezi první poli-



tickou úrovni a třetí provozní úrovni. Za tzv. Best Case mezi IDS v ČR považujeme IDS Jihomoravského kraje s koordinátorem KORDIS. Naproti tomu svévolné zrušení koordinátora veřejné dopravy a IDS v Ústeckém kraji lze označit za hlavní příčinu nepříznivé dopravní situace v tomto kraji. Shledali jsme proto za překvapivé, že v návrhu věcného záměru legislativních změn nejsou hlubší informace o činnosti těchto organizátorů/koordinátorů a o jejich úloze při zajišťování dopravní obslužnosti.

V evropské veřejné dopravě patří úloha organizátora do základního organizačního modelu veřejné dopravy. Integrace a koordinace jsou uznávány jako faktory úspěchu pro dobré systémy veřejné dopravy, přičemž tzv. organizační autority (OA), jejichž počet stále roste, existují v podobě tří základních modelů:

- organizační autority vytvořené ad nihilo politickými institucemi,
- historičtí provozovatelé, kteří se proměnili na OA, plnící úkoly na taktické úrovni jako „agentury mobility“ či „síťové integrátoři“,

- veřejné úřady zodpovídající za více komunálních záležitostí, na prvním místě za veřejnou dopravu.

Analýza situace v organizaci veřejné dopravy v Evropě v podobě vztahů mezi úřady a provozovateli, včetně doporučení, je obsahem dokumentu „A Market in Motion“ – Trh v pohybu – který v roce 2005 vydal Mezinárodní svaz veřejné dopravy – UITP:

„Legislativní a regulační rámec Evropské unie pro sektor veřejné dopravy se proměňuje a vyústuje v zásadní změny v organizační struktuře podniků veřejné dopravy, v jejich vzájemných interakcích a vztazích s vnějšími aktéry. Pro zajišťování efektivních systémů veřejné dopravy je proto důležitý koordinovaný přístup všech aktérů, ve kterém by koordinátoři měli zodpovídat za vertikální integraci všech úrovní podléhajících se na rozhodovacích procesech (včetně financování) a za horizontální integraci všech politik souvisejících s veřejnou dopravou.“

V optice vývoje evropského rámce vymezujícího jednotná pravidla pro fungování trhu v sektoru veřejné dopravy lze za úspěšnými proměnami melbournské dopravy shledávat obdobné tendence – regulovanou konkurenci s významnou úlohou koordinátora. Z doporučení publikace Trh v pohybu však vyplývá i důležitá úloha pro vlastní provozovatele. Ti by měli být v postavení nejen poskytovat kvalitní služby na každodenní bázi, ale i svůj know-how, své zkušenosti, schopnosti inovovat, včetně marketingových dovedností.

Úspěch veřejné dopravy v Melbourne je i úspěchem jednoho z velkých evropských provozovatelů, Transdevu, který po odstoupení místní společnosti National Express převzal smlouvu na celý systém tramvajové dopravy.

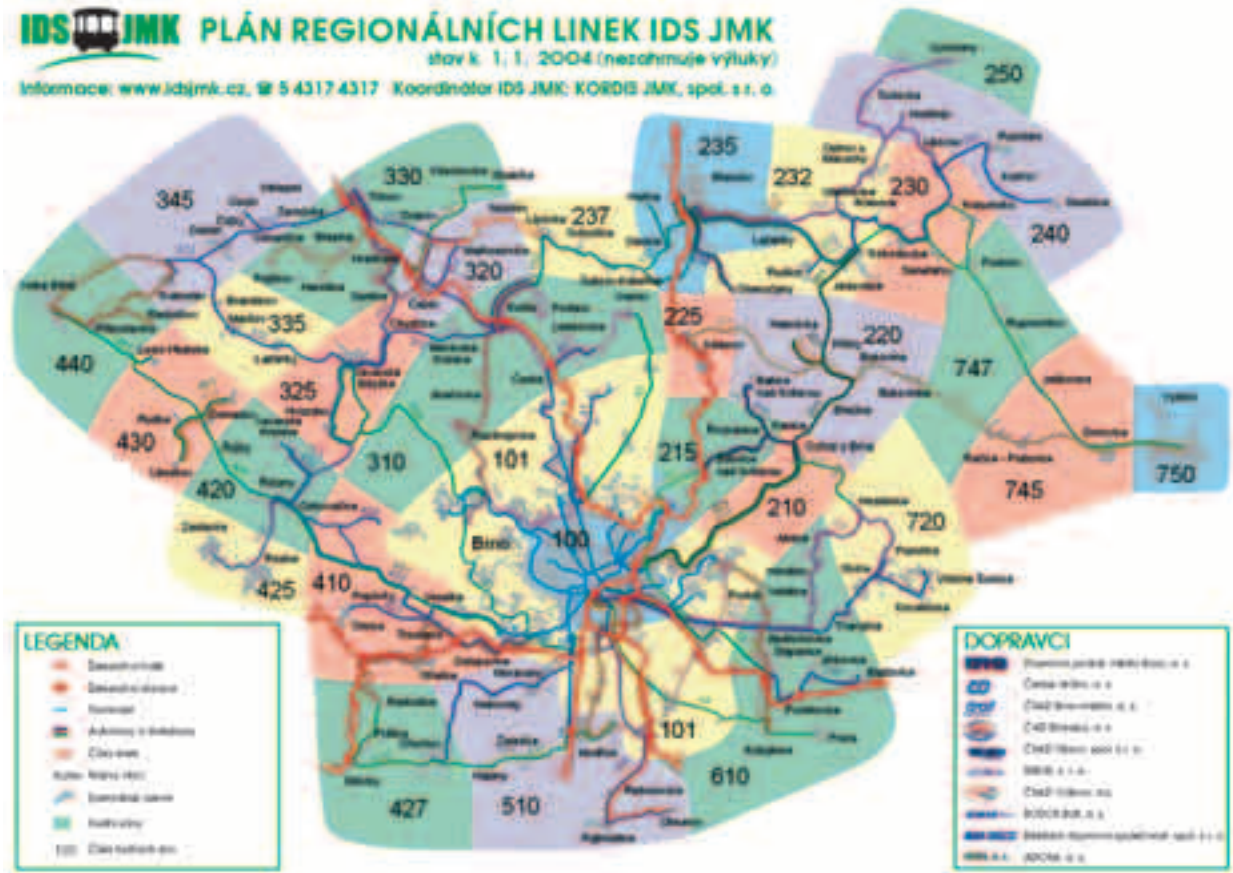
Transdev je filiálkou Caisse des Dépôts et de Consignations – CDC (obdoba České spořitelny), která je jeho přímým akcionářem (43 %), nadpolovičním akcionářem (50,1 %) je pak finanční skupina Transdev (seskupení CDS a RATP).

Úspěch Transdevu v Melbourne je třeba spatřovat právě v jeho přímém spojení s bankou CDC, která je poskytovatelem dlouhodobých investičních úvěrů orientovaných na potřeby místních úřadů. Stabilita hlavního akcionáře Transdevu a jeho zkušenosti dopravce jsou pro zadavatele výběrových řízení ve Francii, i mimo ni, vysoce oceňovány, neboť kombinují dvě základní přednosti, technicko/organizační kompetence provozovatele a jeho kapacitu stát se investorem vozového parku i infrastruktury. Transdev realizoval v roce 2005 obrát 1,550 mld. € jako provozovatel 85 městských a 44 meziměstských systémů veřejné dopravy ve Francii, Velké Británii, Portugalsku, Itálii, Španělsku, Německu a Austrálii. Je jedním ze světových lídrů tramvajové dopravy jako provozovatel systémů v Grenoblu, Melbourne, Montpellier,

IDS JMK PLÁN REGIONÁLNÍCH LINEK IDS JMK

stav k. 1. 1. 2004 (nezhahrnuje výluky)

Informace: www.idsjmk.cz, ☎ 5 4317 4317 Koordinátor IDS JMK: KORDIS JMK, spol. s r. o.



Nantes, Nottinghamu, Orléansu, Strasbourg a v roce 2006 nově do provozu uvedených tramvajových systémů v Mulhouse a Valenciennes (celkem 820 tramvajových souprav), 474 km sítě a více než 500 milionů přepravených cestujících za rok, nový tramvajový systém staví na Tenerife a v projektové fázi je tramvaj pro skotský Edinburgh. Transdev je též provozovatelem systémů metra v Portu a v Janově.

Největší rozvojovou silou Transdevu je jeho kultura veřejno-soukromého partnerství. Tento typ partnerství dnes stále více odpovídá očekávání organizačních autorit, jejichž přáním, místním podmínkám a národním právním kontextům skupina přizpůsobuje svoji spolupráci. Ve Francii působí ve

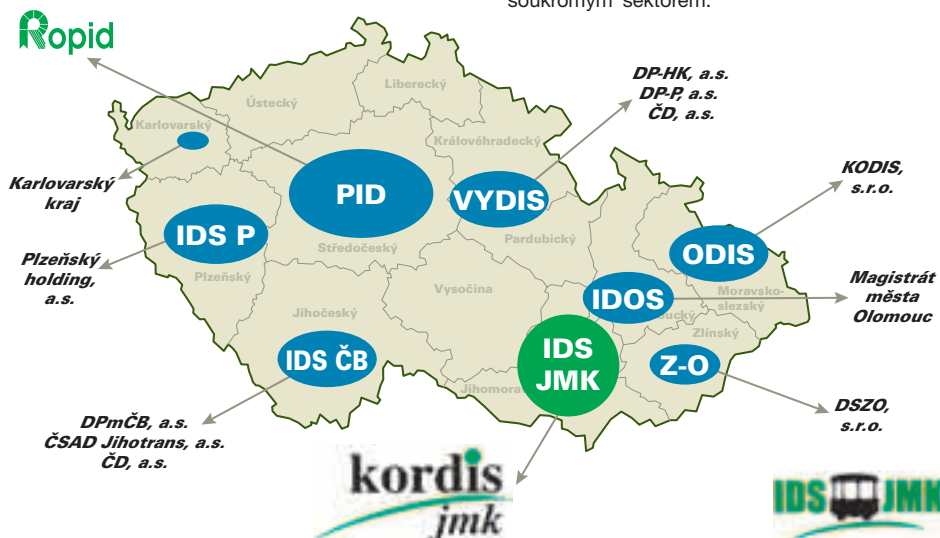
25 dopravních společnostech se smíšenou ekonomickou silou jako akcionář v rámci provozní a technické asistence, ale stále více je od něho vyžadována stěžejní role v rámci různých podob veřejno-soukromého partnerství, jak to v poslední době ukazují nové modely partnerství ve Velké Británii a Itálii.

Pro tramvaj v Nottinghamu např. Transdev vytvořil Nottingham Tram Consortium, ve kterém je 50 % na 50 % spolupodílníkem s místním autobusovým dopravcem Nottingham City Transport. Toto partnerství bylo vytvořeno v rámci programu „Soukromé finanční iniciativy“ založeného britskou vládou pro podporu financování výstavby a provozování systémů veřejné dopravy soukromým sektorem.

V Itálii, co do velikosti pátý největší italský systém MHD v Janově přidělil jako první na základě výběrového řízení provoz své sítě soukromému partnerovi. Transdev se stal 41% kapitálovým podílníkem místního dopravce AMT s cílem racionalizovat nabídku, rozvíjet autobusový provoz na vyhrazených pruzích, zavést novou trolejbusovou linku v roce 2007 a prodloužit do roku 2009 linku metra.

Se stále postupujícím otevíráním trhu regionální železniční dopravy konkurenci se chce Transdev stát jedním z železničních evropských dopravců. Od roku 2000 provozuje se svou filiálkou Trans Regio regionální linku ve spolkové zemi Rheinland-Pfalz a tato reference mu ve společné filiálce EuRailCo spolu s RATP – Rozvoj pomáhá usilovat o nové smlouvy na různých evropských trzích.

Transdev je od r. 2003 signatářem Charty udržitelného rozvoje UITP a rovněž členem Světové úmluvy OSN o souhrnné podpoře principů v oblasti lidských práv, pracovních norem a rozvoje životního prostředí. V rámci jeho podnikového projektu 2002–2006 se prioritní osou rozvoje veřejné dopravy stala politika kvality. V roce 2006 je již 50 % aktivit certifikováno pod značkou „Kvalita TRANSDEV“ s tím, že do roku 2008 tento proces udílení značky kladoucí důraz na tři základní dimenze kvality – spokojenost organizační autority, spokojenost cestujících a účinnost fungování podniku – stane součástí 100 % všech aktivit skupiny.



Nejlepší studenti ČR

-sou-

Hospodářská komora ČR slavnostně udělila čestné uznání SPŠ dopravní v Praze 5, Plzeňská 102, za vysokou úroveň přípravy studentů k závěrečným zkouškám.

Čestné uznání bylo uděleno pro učební obory aranžér, automechanik, autoelektrikář, elektrikář pro silnoproud, mechanik elektronických zařízení.

20. října 2006 bylo toto čestné uznání předáno našim 29 studentům:

Aranžér

Petra Davidová, Petra Dolejšová, Jana Marvanová, Lenka Zbyňková, Zuzana Adamičková, Lenka Bruchnařová, Lucie Horká, Nikola Kočová, Kateřina Lančavičová, Ondřej Micka, Kateřina Okuněvová, Veronika Šedivá, Zuzana Uhrová, Daniela Vránová.

Automechanik

Miroslav Černý, Lukáš Havránek, Jiří Papáček, Jiří Tůma, Jiří Vaněk.

Autoelektrikář

Martin Beneš, Antonín Falber, Lukáš Fanta, Tomáš Sádlo.

Elektrikář pro silnoproud

Jiří Huml, Miroslav Jogl, Filip Kopejko, Jiří Matějka, Pavel Raban.

Mechanik elektronických zařízení

Martin Menc.



Návštěva z Hamburku

Ve dnech 12.–14. října navštívili naši školu kolegové z hamburské školy G18. Cílem jejich návštěvy bylo připravit lednovou dvoutýdenní praxi pro jejich studenty na naší škole. Myšlenka využít repasované počítače darované firmou Siemens a jejich instalaci např. do jazykové učebny či předsálí k využití pro studenty ve volném čase se zrodila v Hamburku a my jsme na ni rádi kývli. Němečtí kolegové navštívili školu v Motole i Moravská, podívali se do dílen Na Valentině a v sobotu se s našimi kolegy prošli po Praze, obdivovali Zlatou uličku i orloj. Naše spolupráce se školou G18 trvá již třetí rok a nyní poprvé bude pod záštitou organizace Tandem, která studentům poskytne finanční prostředky. Doufáme, že naši studenti se do Hamburku podívají příští rok.



Co před koncem roku udělat pro maximální finanční efekt ze smluv o spoření – státní příspěvky, podpory, daňové úlevy

Ing. Alena Vaňková, úsek služeb

V téměř každé domácnosti mají členové uzavřeny smlouvy, z nichž vyplývá za určitých okolností nárok na státní příspěvek či daňovou úlevu. Jedná se zejména o smlouvy o stavebním spoření nebo penzijním připojištění. Před koncem roku je dobré udělat kontrolu smluv a ohlídat, zda bude maximálně využito možných finančních výhod.

Vyplatí se zkontrolovat smlouvy o **stavebním spoření**. Časté omyly vznikají z domnělého předplacení si jednorázovou částkou nebo zapomenutím zaslání platby. Důsledkem je finanční ztráta např. v podobě neobdržené státní podpory. Chcete-li získat plnou státní podporu za rok 2006, musí naspořená částka na letošní rok činit u starších smluv 18 000 Kč (státní podpora bude činit maximálních 4 500 Kč). U smluv uzavřených po 1. ledna 2004 musí být naspořeno 20 000 Kč (státní podpora bude činit maximálních 3 000 Kč).

Pro zaslání mimořádných peněz na účet stavebního spoření není potřeba žádného zvláštního povolení stavebního spořitelny. Podmínkou pro nárok na státní podporu je, že peníze budou na účet připsány do konce roku. Samozřejmě čím dříve peníze pošlete, tím déle jsou úročeny poměrně zajímavou úrokovou sazbou. Jiné podmínky jsou u **penzijního připojištění**. Oproti stavebnímu spoření nelze mimořádné peníze poslat bez dohody s penzijním fondem, resp. lze je poslat, ale fond na ně pohlíží jako na „platbu předem“, čímž nelze využít některých finančních výhod, které penzijní připojištění nabízí.

Např. takovou platbu nelze využít pro možnost daňového odpočtu. Pro připomenutí – u penzijního připojištění lze využít až 12 000 Kč jako daňový odpočet, jestliže klient za rok naspoří 18 000 Kč (tj. měsíčně 1 500 Kč). Při maximálním odečtu činí „zisk“ 1 800 Kč až 3 840 Kč podle výše příjmů.

Na platby do 6 000 Kč ročně se daňová úleva neuplatňuje. Na ty náleží ze zákona státní příspěvek. Tzn., že spoří-li klient měsíčně do 500 Kč, nemůže čerpat daňovou úlevu, ale čerpá státní příspěvek. Přímý státní příspěvek je připsován měsíčně a je vypočten na základě výše měsíční úložky účastníka. Maximálně činí 150 Kč, u starších smluv uzavřených před 1. ledna 2000 činí maximálně 120 Kč.

Výpočet státního příspěvku:

Měsíční úložka (Kč)	Státní příspěvek (Kč)
100 – 199	50 + 40 % částky nad 100
200 – 299	90 + 30 % částky nad 200
300 – 399	120 + 20 % částky nad 300
400 – 499	140 + 10 % částky nad 400
500 Kč a více	nenáleží

Dohodu o mimořádných splátkách jde u většiny penzijních fondů realizovat přes jejich internetové stránky nebo přes bezplatné telefonické linky.

Vhodné je udělat si i revizi **výše** splátek a oznámit penzijnímu fondu změnu výše splátek oproti poslední nasmlouvané částce (dodatek ke smlouvě). Týká se i příspěvků od zaměstnavatele. **Neoznámená** změna výše splátek (např. navýšení) by měla za následek, že splátka nebude fondem plně zhodnocována úrokem a státním příspěvkem. I tuto transakci je možné realizovat přes internetové stránky příslušných fondů.



Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti

Helena Bajerová, zaměstnaneký odbor

Mám 84letou matku, která je částečně bezmocná a o kterou pečuje moje manželka. Matka má svůj důchod zvýšen pro bezmocnost o 480 Kč měsíčně. Dočetl jsem se, že od 1. 1. 2007 bude toto zvýšení důchodu pro bezmocnost zrušeno.

Zvýšení důchodu pro bezmocnost sice s koncem letošního roku zanikne, bezmocní lidé ale budou mít nárok na tzv. „příspěvek na péči“. A ten bude vyšší než zvýšení důchodu pro bezmocnost. Příspěvek na péči nahradí dvě současné dávky – zvýšení důchodů pro bezmocnost a příspěvek při péči o blízkou nebo jinou osobu. Vyplývá to ze zákona č. 108/2006 Sb., o sociálních službách, který začne platit právě od 1. ledna 2007. O novém příspěvku na péči budou rozhodovat a budou ho vyplácet obecní úřady příslušné podle místa trvalého bydliště – dosud toto zvýšení pro bezmocnost vyplácela Česká správa sociálního zabezpečení. Naposledy jej důchodci obdrželi v prosinci 2006 ve svých běžných výplatních termínech důchodu. Od ledna 2007 pak budou těmto osobám vyplácet příspěvek na péči obce, a to přímo na základě zákona, aniž by o něj museli žádat. Odnětí výplaty zvýšení důchodu pro bezmocnost provede Česká správa sociálního zabezpečení automaticky. Aby o tom lidé věděli, začala už v listopadu důchodcům posílat „Oznámení o zastavení výplaty zvýšení důchodu pro bezmocnost“. Tento dokument obsahuje informaci o důvodech zastavení výplaty zvýšení důchodu pro bezmocnost. Jeho součástí je rovněž sdělení, že podle zákona č. 108/2006 Sb., o sociálních službách, se lidé, kteří mají do 31. prosince 2006 nárok na zvýšení důchodu pro

bezmocnost, považují od 1. ledna 2007 za osoby závislé na pomoci jiné fyzické osoby a mají tak nárok na příspěvek na péči podle stupně závislosti na pomoci jiné osoby.

Částky zvýšení důchodů pro bezmocnost, které se až do konce letošního roku podle stávající legislativy odvozují od životního minima, jsou následující:

- zvýšení důchodů pro částečnou bezmocnost – 480 Kč měsíčně,
- zvýšení důchodů pro převážnou bezmocnost – 960 Kč měsíčně,
- zvýšení důchodů pro úplnou bezmocnost – 1 800 Kč měsíčně.

Podle nového zákona o sociálních službách se od 1. ledna 2007 budou lidé, kterým dosud náleželo zvýšení důchodu pro bezmocnost, považovat za osoby závislé na pomoci jiné fyzické osoby:

- ve stupni I (lehká závislost), bude-li se jednat o osoby částečně bezmocné,
- ve stupni II (středně těžká závislost), bude-li se jednat o osoby převážně bezmocné,
- ve stupni III (těžká závislost), bude-li se jednat o osoby úplně bezmocné.

Příspěvek na péči pak od 1. ledna 2007 pro osoby nad 18 let bude:

- 2 000 Kč měsíčně, bude-li se jednat o stupeň I (lehká závislost)
- 4 000 Kč měsíčně, bude-li se jednat o stupeň II (středně těžká závislost), nebo bude-li se jednat o osobu ve stupni I (lehká závislost), která je starší 80 let, o niž pečuje osoba, které z tohoto důvodu náležel k 31. prosince 2006 příspěvek při péči o blízkou nebo jinou osobu
- 8 000 Kč měsíčně, bude-li se jednat o stupeň III (těžká závislost), nebo bude-li se jednat o osobu ve stupni II (středně těžká závislost), o niž pečuje osoba, které z tohoto důvodu náležel k 31. prosince 2006 příspěvek při péči o blízkou nebo jinou osobu.

Děkuji všem čtenářům této rubriky za jejich zájem o důchodovou problematiku, za jejich dotazy a podněty. Přeji všem příjemné prožití vánočních svátků a hodně zdraví a dobré pohody do Nového roku 2007.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho důchodu pro rok 2006 a 2007, případně i o přepočty již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecký odbor. Osobní návštěvy v pracovní dny pouze od 15.00 – 18.00 hodin, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Telefon – 296 193 361, mobil:

724 237 528, e-mail: bajerovah@dpp.cz



SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V prosinci 2006 oslavuje 67. narozeniny:

Věra Seitzová – OE, odb. Jízdní doklady a tržby (25).

V prosinci 2006 oslavují 66. narozeniny:

Miloš Malý – SVA, provozovna Ústřední dílny BUS (36),

Pavel Moc – T, odb. Technický dozor (48).

V prosinci 2006 oslavuje 65. narozeniny:

Alexandr Horák – PT, prov. Vokovice (21).

V prosinci 2006 oslavují 60. narozeniny:

Jaromír Branka – PA, odb. Řízení provozu (36),

Eva Drdlíčková – OE, odb. Manažerská ekonomika (28),

Jaroslav Hnilička – DCM, odb. Hlavní inženýr (33),

Jiří Hron – SVA, provozovna Vršovice (41),

Miroslav Jindra – DCM, provoz Trafová mechanizace (15),

Josef Kubát – DCM, provoz Stavby (34),

Václav Lazar – DCM, odb. Provoz (24),

Libuše Málková – SVA, provozovna Ústřední dílny (30),

Karel Martínek – PA, prov. Klíčov (36),

Václav Musil – DCT, provozovna Vrchní stavba (37),

František Nácal – PA, prov. Kačerov (22),

Josef Nedvěd – DCM, provoz Tunely (28),

Stanislava Pauerová – DCM, provoz

Dopravní zařízení (22),

Bohuslava Pečenková – PM, provoz Trať C a depo Kačerov (15),

Ladislav Procházka – HV, stf. Dopravně-ekonomické (36),

Marie Randová – DCM, provoz Účelová zařízení (31),

Petr Rubeš – DCM, provoz Tunely (13),

František Stegmüller – DCM, provoz Trať C (24),

Jaroslav Sýkora – SVA, prov. Vršovice (30),

František Šedivý – SVT, provozovna

Opravná tramvaj (11),

Petr Šús – DCM, provoz Trať A (15),

Josef Vágner, DCT, provozovna Trakční vedení (35),

Emilie Veselá – SVT, provozovna Opravná tramvaj (19),

Karel Vilímek – DCM, provoz Elektronická technika (11),

Josef Vrátný – DCM, provoz Dopravní zařízení (13),

Miroslav Záhořík – SVA, prov. Klíčov (40),

Vladislav Zenker – DCT, provozovna Trakční vedení (39),

Jaromír Žák – DCM, provoz Trať A (15).

V prosinci 2006 oslavují 50. narozeniny:

Antonín Bahula – PT, prov. Vokovice (29),

Magdalena Bednářová – PM, provoz Trať B a depo Zličín (11),

Vladimír Dolejší – SVA, prov. Kačerov (31),

Alexandr Chmelík – PM, provoz Obsluha vozidel A (29),

Vladimír Konvalinka – PA, provozovna

Kačerov (13),

Eva Krátká – DCM, služba Elektrotechnika (25),

Jarmila Kučerová – OE, odb. Účetnictví (12),

Petr Kuchtíček – SVA, prov. Vršovice (31),

Igor Molnár – PA, provozovna Řepy (24),

Jaromír Štěr – SVA, provozovna Ústřední

dílny BUS (31),

Karel Zátoupek – PM, provoz Trať B a depo Zličín (24).

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!

Do starobního důchodu odešli:

Pavel Krejčí – SVA, provozovna Klíčov (45),

Milan Sobolík – PA, prov. Kačerov (29),

Petr Žaloudek – SVT, prov. Strašnice (44).

Do invalidního důchodu odešli:

Ivo Jelínek – PM, provoz Obsluha vozidel B (29),

Karel Rauš – PA, provozovna Kačerov (25).

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



NEŽ VYSTOUPÍTE...

Napsali o nás

Vybral: ing. Jan Urban

Dnes (16. 11. 2006)

V Praze ubývá kuřáků, na zastávkách se kouří dál

Zákon, který zakazuje kouření na zastávkách, není podle strážníků účinný. „Neřeší totiž problém, kvůli kterému byl vytvořen,“ domnívá se náměstek městské policie Ludvík Klema. Zákon měl podle něj totiž chránit nekuřáckou populaci, v praxi to však vypadá jinak. „Zákon například neporušuje ten, kdo kouří dvacet centimetrů od zastávky, přestože kouř jde na ostatní lidi, a na druhou stranu člověk, který kouří na opuštěné zastávce a nikomu nevádí, zákon porušuje,“ vysvětluje pochybnosti o zákonu Klema. Podle odborníků však kuřáků v Praze ubývá. Zatímco v republice kouří v průměru třicet procent populace, v hlavním městě je kuřáků zhruba o tři procenta méně.

Šíp (15. 11. 2006)

Zábradlí proti smrti

Loni se v metropoli stalo 78 nehod, při nichž tramvaj povalila chodce. Nejhorší byla situace u stanice I. P. Pavlova, ale nyní by se měla zlepšit. Dopravní podnik tam po dohodě s magistrátem a policií vybudoval zábradlí, které znemožní chodcům vstupovat do kolejí. „Zábrany stály několik desítek tisíc. Je to relativně malá investice, ale slibujeme si od ní výrazné zlepšení bezpečnosti,“ uvedla mluvčí dopravce Michaela Kuchařová. Poněkud stylovější zábrana se objevila u stanice Poliklinika Barrandov. Místo, kde tramvaje vyjíždějí z tunelu, smutně proslulo tragickou nehodou loni v červnu. Nyní na místě vyrostlo kovové zábradlí, které donutí chodce poodejít od ústí tunelu a lépe se rozhlédnout.

Právo (10. 11. 2006)

Klokani pojedou k derby tramvaj

Historickou tramvaj pojedou fotbalisté Bohemians 1905 k závěrečnému utkání podzimní části druhé ligy, v němž nastoupí na hřišti Žižkova. „Při očekávané návštěvě a dopravním vytížení by byl problém dojet a zaparkovat přímo u stadionu. Přemýšleli jsme, jak to vyřešit. A trenér Busta přišel s nápadem

na historickou tramvaj. Takže k zápasu pojedeme jako borci v dobách první republiky," vypráví Jiří Steinbroch, ředitel Bohemians 1905. „Kolikrát jsem viděl nebo četl, že tyhle tramvaje je možno pronajmout k firemním akcím," vykládá Zbyněk Busta, trenér týmu z Vršovic. Vedení klubu usoudilo, že půjde i o dobrou atrakci pro fanoušky. A tak to vše vyjednáno ve střešovické vozovně. „Navíc cenově je to srovnatelné s dopravou autobusem," tvrdí Steinbroch.



Kulturní tipy na prosinec

-mís-

Poslední měsíc roku bývá zpravidla ve znamení speciálních kulturních akcí zaměřených na čas Vánoc. Kromě některých z nich si tu ale připomeneme třeba připravované koncerty v Sazka Aréně nebo jednu divadelní premiéru činohry Národního divadla.

Kino

Šťastné a veselé

I když se to podle názvu moc nezdá, je tento francouzský koprodukční film válečným dramatem. Je inspirován skutečným příběhem, který se odehrál v zákopecích 1. světové války na Štědrý večer roku 1914. Když v létě 1914 vypukla válka, překvapila a pohltila miliony mužů. Přišly Vánoce, sníž a spousty balíčků od rodin a armády. Ale překvapení nečekalo uvnitř dárků. Během onoho Štědrého večera se nemyslitelné stalo skutečností: vojáci vystoupili ze svých zákopů, své pušky nechali za sebou a podali si ruce se svými nepřáteli. Píseň „Tichá noc“ zpívaná německým tenorem, kterou doprovodí z nepřátelského zákopu skotský dudák, pro vojáky tří armád znamenala nejen krátké příměří, kdy si připili francouzským šampaňským, vzájemně si ukázali fotografie svých rodin, společně se pomodlili, pohřbili mrtvé. Ale byl to i začátek něčeho těžko pochopitelného. Válka, ve které si lidé vyměňují adresy s nepřítelem, aby se mohli setkat až bude po všem. Jenže válka je teprve na samém začátku...

V kinech od 7. 12. 2006

Divadlo

Na scénu Divadla Kolowrat připravila na pátek 15. prosince činohra Národního divadla premiéru hry Pavla Landovského **Protentokrát zbohatnem**, která je postavena na tragikomickém pohledu na historické situace. Pětašedesátník Gába rozmlouvá v ateliéru fotografa Burdy se svým mladším já, parašutistou, shozeným nad územím protektorátu někdy koncem roku 1944. Gába se tehdy jako jediný z jednotky zachránil a stal se nejprve jedním z aktérů a později osnovatelem velkého podrazu na

příslušníky protektorátní elity. Těsně před koncem války obejde ve své anglické uniformě s žádostí o úkryt pět vyhlédnutých zbohatlíků a na základě Burdovy fotodokumentace je vydírá. Oba využijí náhody a své oběti zkasirují. Nevědomky přejmou i některé morální zásady, a tak Gába dopomůže některým v únoru 1948 k emigraci. „Já byl vlastně dobrodinec, když se to tak vezme. Dyť voni se vo sebe neuměj postarat..." bilancuje svůj život Gába, když se probudí do rána 18. listopadu 1989. V režii Pavla Landovského uvidíte mj. Ladislava Mrkvičku, Pavla Landovského, Jana Dolanského, Petra Pelzera a další.

Hudba

Prosinec je na zajímavé hudební akce nesmírně bohatý, a tak to vezmeme spíše telegraficky. Celou koncertní „smršť“ odstartuje lehce dekadentní a u nás již velmi dobře známý projekt Chrise Cornera, soubor **I Am X**, který vystoupí v úterý 12. 12. v Lucerna Music baru. Hned ve středu 13. 12. bude doslova překoncertováno – v Lucerna Music baru **Mig 21** s Jiřím Macháčkem za mikrofonem, v Roxy kultovní legenda, slovinští **Laibach** a v Sazka Aréně zpěvačka Alecia Moore, kterou zná svět pod jménem **Pink**. V neděli 17. 12. můžete například zavítat znovu do Sazka Arény, tentokrát se tam objeví **Christina Aguilera**, nebo do nového sálu Rock Café na koncertně velmi zajímavé americké **The Crüxshadows**. V úterý 19. 12. se můžete přijít podívat do sálu Divadla ABC na vánoční koncert **Marie Rottrové**, ve čtvrtek 21. 12. do velkého sálu Lucerny na **Monkey Business** a v pátek 22. 12. třeba do Divadla Kalich na vánoční koncert **Janka Ledeckého**. Rozhodně bude z čeho vybírat.



Genius loci – 11. část Vršovická vodárna

Text a foto: Marek Šebeš

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

Určitě ji znáte. Týčí se pár kroků od výpady směrem na Brno kousek za sjezdem na Pankrác a svým vzhledem asi nejvíce připomíná kosmickou raketu z románů Julese Verna či horskou rozhlednu. Vršovická vodárna. Kdysi bývala výraznou dominantou celého návrší, dnes se o pozornost musí dělit s neinvenční panelovo-ocelovou výstavbou v těsném sousedství. Přesto – nebo možná právě proto – jako magnet denně přitahuje pohledy tisíců řidičů a jejich spolujezdců.

Vršovická vodárna, kterou můžete znát i pod jmény Michelská vodárna (leží totiž

na území Michle) či vodárna Zelená liška (podle názvu lokality), byla postavena v letech 1906–1907. Vršovičtí radní si pro její projekt vybrali jednoho z nejlepších architektů, kterého české země kdy měly – Jana Kotěru. Zakladatel tuzemské moderní architektury navrhl budovu vodárny jako zužující se válec z kamenů a neomítnutých cihel, jenž nese vodní nádrž z ocelové konstrukce. Na samém vršku dvaadvaceticet metrů vysoké stavby je usazena kupole s měděnou střechou, z níž vystupuje dekorativní lucerna. Jednoduchá a přitom krásná stavba sloužila svému účelu až do roku 1975 (dnes je zde v provozu pouze podzemní vodojem) a po právu se dostala na seznam nemovitých kulturních památek. O tom, že se Kotěrovi skutečně podařilo vtisknout stavbě elegantní a na svou dobu nebyvale moderní vzhled, se nejlépe přesvědčíte přímo na místě. Od stanic



metra Pankrác a Budějovická je to k vodárně necelých deset minut volnou chůzí – nejlepší přístup je Budějovickou ulicí, z které zahnete do Hanusovy. Vodárna je až do poslední chvíle skryta za okolní zástavbou, o to více návštěvníka překvapí moment, kdy mohutná vodárenská věž náhle vystoupí zpoza domů. Elegantní dojem dotváří i nejbližší okolí stavby – vodárna je zasazena v pěkném ovocném sadu, součástí areálu jsou i přízemní stavby domku strojníka a objektu strojovny. Celý pozemek vodárny je oplocený a veřejnosti nepřístupný, přesto se vyplatí u plotu pár minut postát a obdivovat scenerii, která v sousedství kancelářských budov, dílen, garáží a velkoobchodu působí jako malé zjevení. Inu, opravdový genius loci.



Poslední zastávka

Problémy

Daniela Kočí

Jízda prostředkem MHD může být leckdy docela zajímavá. Člověk se dostane do problémů několika rodin najednou, aniž by chtěl. Za takovou dvacetiminutovou cestu z práce má příliš vnímavý posluchač hlavu jako meloun.

V jednom voze moji „osmnáctky“ byla všechna místa k sezení obsazená a hodně lidí stálo, takže by se dalo říci, dostatečně vytižená tramvaj. Náhle zazvoní o pár míst za mnou Křemílek a Vochoomůrka z večerničku, a já jsem zaskočena, že se neozval dětský hlas, ale postarší muž. „Za chvíli budu na Synkáči, ale ke Kudrnům to už fakt nestihnou, musíme to nechat na zítra. Zavolej Fandovi, že mu to odvezu zítra, ať se nezlobí.“ Aha, už jsem trochu v obraze, Kudrna nebude zřejmě majitel večerky v okolí, ale opravář aut, protože dotyčný v zápětí slibuje své zřejmě manželce, že jí zítra půjčí ještě to svoje a pojedje MHD. Okamžitě jsem pochopila, že u Kudrny to s omluvou nebude problém, ale s manželkou to bude horší. „Ale miláčku, ještě jeden den to přeci bez navigace vydržíš, a kdyžtak ti objednáím řidiče,“ žadoní pán v kravatě, na kterého jsem se neslušně musela otočit, abych viděla, kdo že to doma schytá.

Paní středního věku mezitím o kus dál diktuje seznam nákupu a celá tramvaj pochopila, že budou mít k večeři sekanou s bramborovou kaší v prášku. No vida, i v tramvaji se mám čemu učit! Roztomilá je asi čtyřletá holčička, ze které maminka pracně doluje, co by si přála od Ježíška, a ona jí říká, že jí to neprozradí, že už to Ježíškovi pošeptala večer u okna a že se má maminka nechat překvapit, že je „přece kouzelná!“ Tak to bych ráda věděla, jak to dopadne, protože holčička byla dost nekompromisní.

Slechny nade mnou stojící řeší čtyřku z matematiky a vymýšlejí plán, aby to rodiče nezjistili před víkendem, že by jednu z nich nepustili na diskošku! Nestačím zírat, jak jejich vynalézavost graduje, jen si říkám, aby se do toho moc nezamotaly! Přestupují na autobus, ale starosti mají cestující i tady. „Na ty peníze zapomeň, už toho mám vážně dost“, rozčiluje se elegantní paní ve slušivém kostýmku a je vidět, že na tom není zrovna nejlépe. Z krátkého telefonického rozhovoru jsem pochopila, že má na krku nějakého nemakačenka a živí ho. Chudák ženská, říkám si, když zrovna nastupují dva neslyšící, kteří si povídají znakovou řečí, a já z jejich gest najednou paradoxně cítím, jak jsou hrozně šťastní, jak si užívají

každé chvíli a žádné problémy jakoby si vůbec nepřipouštěli.

Je mi najednou tak pěkně na duši, když mě vyruší opět tón mobilu za mnou. „No čau vole, ty vole, to zas bylo vole...“ A v tomto duchu se odehrával rozhovor ještě zřejmě dlouho poté, co jsem znechuceně vystoupila.

Taková jízda MHD je docela náročná záležitost, když člověk vnímá dění v ní, a tak ještě doma mám plnou hlavu, zda dotyčná dáma přežije nepřekonatelnou překážku, být další den bez svého auta s navigací, jestli děvčata půjdou

o víkendu na diskotéku, jestli se mladá paní dokáže zbavit chlapa, který ji jen využívá a jestli malá treperenda najde pod stromečkem dárky, které prozradila jen Ježíškovi. V uších mi zní také „volí“ estráda, ale naštěstí v mé mysli zůstane hlavně vzpomínka na pár dozrívajících se znakovou řečí, který člověka jedoucího z práce pohladil na duši.

Ať Vás, milé kolegyně a milí kolegové, v době vánoční hladí po duši Vaše okolí co možná nejvíce a ať vykročíte do roku 2007 tou správnou nohou!



Písmenná křížovka

Vyluštění z čísla 11/2006: Muzeum městské hromadné dopravy.

	PŘESNÉ HODINY	1.DÍL TAJENKY	INICIÁLY SKLADATELE DVOŘÁKA	PREZENT		POCIT HANBY	ÚDER NÓHOU	ZKRATKA OKRESNÍHO VÝBORU	PLECHOVÝ SUD	ZÁPASISTĚ
OPAK TEPLA					HÁK K ZAVĚŠENÍ					
PONAUCENÍ					VÝROBEK PŘEDLOŽKA					
OSOBNÍ ZÁJMENO			CIZOPASNÝ HLIST PROSTORNÁ MÍSTNOST					KARETNÍ VÝRAZ HMYZ SE ŽIHADLEM		
BÁJNÝ PTÁK				INIC.SPIS. DEFOE OTÁZKA 1.PÁDU			OPAK K DOVNITŘ CHLAPEC. JMENO			
NADŠENÝ POTLESK						LODKA BOJOVÉ VOZIDLO				
NEMNOHO					JEHLIČNATÝ STROM SLEPIČÍ SLABIKA				2.DÍL TAJENKY	ŽENSKÉ HLASY
EDUARD (DOMÁCKY)				LÁTKA NA VYŠÍVÁNÍ MÍČ (HOVOR.)						
SPZ TŘEBÍČE			AGENT 007 LETECKÝ ÚTOK					INIC. HERCE LUKAVSKÉHO NĚMECKY 11		
ÚDER					JÁMA NA ULOŽ.REPY CHEM.ZN. ZLATA					
	ČESKÝ ZPĚVÁK KULOVITÁ BATERIE					EVROPSKÉ POHOŘÍ ZDÁNLIVÉ				
TKANICE (HOVOR.)							CHEM.ZN. ŽELEZA DROBNÝ NÁBOJ			PODĚKOVÁNÍ
UKAZOVACÍ ZÁJMENO					ZAČÁTEK ABECEDY PRAVOSL. DUCHOVNÍ			INIC.ATLE- TA DVOŘÁKA VČELÍ PŘÍBYTKY		
POPRAVČÍ				NĚMECKÉ ÚZEMÍ KOLEM ŘEKY RUHR						
Na pražskou tramvajovou dopravu navazuje v zastávce Újezd...					KVĚTENSTVÍ					
					NÁVODY					

