

DP KONT@KT



110. výročí Dopravního podniku

Daniela Kočí, šéfredaktorka

110 let je úctyhodný věk a v lidských dimenzích se ho dožívá jeden člověk ze tří milionů, a to ještě v úplně jiných podmínkách, než na které je zvyklý evropský organismus.



Z prvního roku provozu Elektrických podniků královského hlavního města Prahy. Foto © Archiv DP

S věcmi je to jiné, přetrvávají staletí, stářím získávají na své hodnotě a obdivu. A jak je to s podniky? Dobré i ty horší dny přežívají jen ty nesilnější z nich. Stejně je na tom Dopravní podnik.

Za 110 let svého působení na trhu dokazuje, že je velkým a silným podnikem, zasluhujícím si pozornost. A protože přeprava cestujících z místa na místo byla, je a bude potřeba, není Dopravní podnik ve svém věku vetchý stařec, ale dynamická a stále se vyvíjející firma.

Záříjové číslo DP-KONT@KTu je tedy samozřejmě laděno v duchu 110. výročí. Hlavní slovo dostala historie a s ní neodmyslitelně i Pavel Fojtík, vždyť kdo jiný by nás měl provádět dějinami, kdo jiný zná nejlépe všechny údaje a události! Když se podíváte zpětně do archivu časopisu, nenajdete tam jedno jediné číslo, kde byste nenašli jeho příspěvek.

Pamětníci jistě vědí, kdo byl ve funkci generálního ředitele historicky nejdéle. Člověk, který prosadil výstavbu metra vidí i dnes jako největší prioritu prodlužování a výstavbu nových tratí tak, aby byly dopravně obslужeny sídlištní celky a nově budované bytové komplexy velkokapacitně. Ing. Mikuláš Lacek působil ve své funkci téměř čtyřicet let. Více se dočtete na straně 19.

Ve slavnostním čísle nesmí chybět ani rozhovor se současným generálním ředitelem, který si téměř za půl roku svého působení ve funkci velmi dobře uvědomuje pozici Dopravního podniku na trhu veřejné dopravy a snaží se posílit jeho význam jak v očích veřejnosti, tak jeho zaměstnanců.

Se záříjovým číslem přicházejí na svět také dvě novinky. Zřizujeme novou rubriku pro vaše podněty, návrhy a připomínky „Názory zaměstnanců DP“. Jménem generálního ředitele Martina Dvořáka Vás žádám, abyste se vyjadřovali k dění v podniku, jelikož kontakt se zaměstnanci vnímáme jako významný prvek pro zkvalitňování práce a celkový vývoj podniku. Příspěvky do nové rubriky posílejte na adresu komunikace@dpp.cz nebo oddělení Komunikace, Sokolovská (900730). Příspěvky budou průběžně zveřejňovány nejen v DP-KONT@KTu, ale rovněž i v DP@KTUÁLNĚ.

Prostor v našem časopise dostane i nezávislý publicista Pavel Ďuran a jeho rubrika vyjadřující názory některých zaměstnanců, které jste si zatím mohli přečíst pouze na webových stránkách DP-Arény.

Tolik k novinkám. Děni z podniku tentokrát výjimečně servírujeme na zadních stranách časopisu společně s pravidelnými rubrikami, což neznamená, že bychom mu dávali menší význam než v jiných číslech.

Tak hodně zdu, milý Dopravní podniku, a ať už se za sto deset let jmenuješ jak chceš, hlavně ať plníš svoji funkci a ať na tvé dějiny mohou být další generace hrdé!



Obsah

**Historie
Dopravního podniku**
(03)

**Současnost
Dopravního podniku**
(21)

Došlo do redakce
(26)

Názory zaměstnanců
(26)

Ptáte se...
(28)

Změny
(29)

Než vystoupíte...
(29)

Titulní strana: Slavnostní zahájení provozu na první trati pražského městského dopravního podniku.
Foto Jindřich Eckert (sbírka archivu DP)

DP-KONT@KT

Seznam pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti | Sídlo redakce: Praha 9, Sokolovská 217/42, č. dveří 729, telefon: 296 193 025, e-mail: kocid@dpp.cz
Redakční rada: Jan Svoboda, MBA (předseda), Ing. Zdeněk Došek, Ing. Petr Malik, Ing. Jan Urban, Mgr. Milan Slezák, Naďa Chrastrná, Ing. Alena Vaňková, Ing. Marie Lásková, Bc. Jan Pospíchal, Ing. Michal Brunner a Mgr. Pavel Fojtík | Šéfredaktorka: 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. srpna 2007

Čj. 30.210.

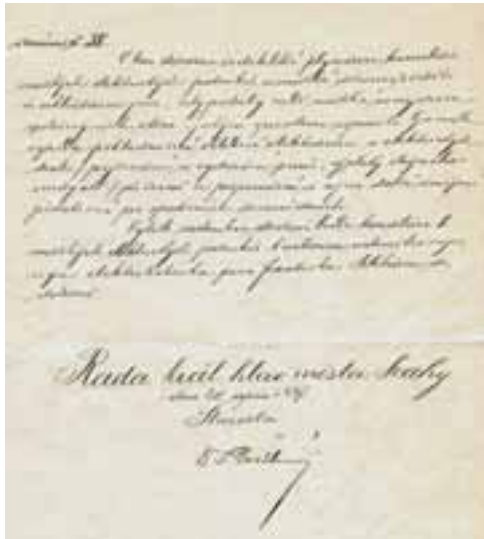
K nízkému městské rady ušel a sbor obecních staušich ve schůzi své dne 20 srpna 1897 na tom, aby záležitosti elektrického, tedy výjebce, a užitkovosti elektrického proudu níže, i přirovnosti správní rady plynáren byly vyřazeny a aby pokračány byly správní radě elektrických dráh, a aby následkem toho název této správní rady emínon byl v název: Správní rada městských elektrických podniků v Praze. Zároveň schválil sbor obecních staušich instrukci pro správní radu městských elektrických podniků v Praze.

Ka příklade toho ušeda a rada městská ve schůzi své dne 20 srpna 1897 na tom, aby elektrotechnické oddělení při ředitelství plynáren, jež dosud pod vchmím přeremím ředitelství plynáren, obstarávalo technickou a rytkomou agendu elektrického a městských elektrických dráh, od ředitelství plynáren bylo odděleno a aby v oddělení toho přeremím byla samostatná kancelář pod názevem: Kancelář městských elektrických podniků. Jji řízení svícuro bylo orchním inženýru elektrotechni kovi panu Františku Šelickému. Samostatná přirost této kanceláři počiti má dnem 1. září 1897.

Dále ušeda a rada městská, aby po spisy týkající se agendy správní rady městských elektrických podniků přeremím byl při ředitelství hospodářském I. A volástru kaniou s ana,

H
I
S
T
O
R
I
E

Zřizovací listina Dopravního podniku



Druhá strana zřizovací listiny Elektrických podniků.

Před 110 lety, 1. září 1897, vznikl městský dopravní podnik – Elektrické podniky. Jeho pojmenování se nám z dnešního pohledu zdá být zřejmě trochu nezvyklé, ale pokud se na něj podíváme tak trochu tehdejšíma očima, je logický. Zdůrazňoval, že městský dopravní podnik přichází s novým dopravním prostředkem – elektrickou tramvají. Aby mohly elektrické dráhy jezdit městskými ulicemi, musel pro ně být zajištěn i potřebný elektrický proud. Proč ho tedy nevyužít současně i pro další účely, například pro veřejné osvětlení ulic, osvětlení domácností nebo i k pohonu různých strojů?

Když byly Elektrické podniky téměř dva roky po svém vzniku zapisovány u c. k. obchodního soudu do obchodního rejstříku, byl jim zapsán následující předmět činnosti:

- 1) výroba elektrického proudu k pohonu el. drah, k elektrickému osvětlování veřejnému i soukromému a k pohonu motorů v průmyslu;
- 2) provozování elektrických drah královského hlavního města Prahy;

3) provozování koňských drah královského hlavního města Prahy.

Bezmála půl století, až do znárodnění energetiky, pak tvořili elektrikáři a dopravci jeden velký dobře fungující městský podnik. S ohledem na další vývoj není divu, že 1. září oslavují společné výročí i pracovníci energetiky, především Pražská energetika, a. s., která je vlastně tou druhou polovinou bývalých Elektrických podniků, ale například také Pražská teplárenská akciová společnost. Oběma „sestřičkám“ blahopřejeme. Originál zřizovací listiny Elektrických podniků se dochoval dodnes.

První zápis v podacím deníku

Text a foto: Mgr. Pavel Fojtík, odd. Archiv

Mezi každodenní nenápadné činnosti Dopravního podniku patří i ta, kterou dnes zastřešuje odbor Spisová služba. Je to zdánlivě docela jednoduché. Vždyť stačí „jen“ zapsat každý dopis, každou zásilku a pak ho mít pod kontrolou až do okamžiku, než se ty nejvýznamnější natrvalo založí do archivu. Péče o dokumenty patří také mezi nejstarší činnosti naší společnosti. Podívejme se alespoň na některé.

Málokdo má představu, co všechno bylo během 110 let, co existuje spisová služba, do Dopravního podniku doručeno a co všechno za poštu z Dopravního podniku odešlo. Běžná i důležitá pošta. Našli bychom v ní návrhy, stížnosti, jmenovací dekry, ale také různá úřední povolení, koncese, licence.

Některé z dokumentů mají mnohem starší datum, protože se před 110 lety dostaly do vznikajícího podnikového archivu jinou cestou než přes podací protokoly. To bylo tehdy, když se dodatečně přebírala nějaká agenda. Jiné cenné listiny leží dnes v Národním archivu, v Archivu hlavního města Prahy, v Národním technickém



Mezi vzácné dokumenty patří například potvrzení, že Elektrické podniky byly v roce 1899 zapsány do obchodního rejstříku. Zápis byl uskutečněn až po dvou letech proto, že podle tehdejšího právního rozboru bylo nutné z rejstříku nejdříve vymazat soukromou firmu Eduarda Otleta, která provozovala síť koněspřežné dráhy v Praze. Tu v roce 1898 Elektrické podniky převzaly.

muzeu a v mnoha dalších institucích. Jeden každý z dochovaných dokumentů dnes tvoří důležitý kámenek ve velké mozaice, které říkáme historie Dopravního podniku, případně historie městské hromadné dopravy v Praze.



Vedoucí dnešního odboru Spisová služba ukazuje, jak podací deník starý 110 let vypadá. Manipulace s ním nebyla jednoduchá. Vždyť váží téměř 10 kilogramů!

Měsíc:						
Spis						
Dne	Strana	Dok.	Číslo	Datum	Krátký obsah	Podpis
1.	103	103	103	1897	Podpisová listina Elektrických podniků hlavního města Prahy, vypracovaná dne 1. září 1897, obsahující ustanovení o provozování elektrických drah a osvětlení veřejného i soukromého a k pohonu motorů v průmyslu.	
2.	104	104	104	1897	Podpisová listina Elektrických podniků hlavního města Prahy, vypracovaná dne 1. září 1897, obsahující ustanovení o provozování elektrických drah a osvětlení veřejného i soukromého a k pohonu motorů v průmyslu.	
3.	105	105	105	1897	Podpisová listina Elektrických podniků hlavního města Prahy, vypracovaná dne 1. září 1897, obsahující ustanovení o provozování elektrických drah a osvětlení veřejného i soukromého a k pohonu motorů v průmyslu.	

Spis			
První	Vyřazen	Vypisováno	Datum vyřazení
103	103		6/1
104	104		
105	105		3

Na jiném místě DP-KONT@KTu se můžete podívat na ručně psanou zřizovací listinu. Na tomto snímku vidíte nejstarší zápis v podacím deníku. Týká se právě zmíněné zřizovací listiny. Podací deník byl založen týden před tím, než Kancelář městských elektrických podniků začala fungovat. Je tedy vlastně o několik dní starší než Dopravní podnik samotný...

Reportáž ze slavnostního zahájení provozu na první trati Elektrických podniků

První významnou událostí nově zřízeného městského dopravního podniku se stalo slavnostní zahájení provozu na žižkovské části okružní tratě Praha – Žižkov – Král. Vinohrady 18. září 1897. Nový pražský dopravce tak zahájil provoz na své první tramvajové trati, jejíž výstavbu pod dozorem tzv. správní rady elektrických drah svého času organizovalo ještě ředitelství Pražských obecních plynáren.

Připomeňme si, co o této významné události, kterou dnešní Dopravní podnik hlavního města Prahy prakticky zahájil své služby veřejnosti, psal denní tisk. V archivu Dopravního podniku a ve sbírkách Národního technického muzea se dochovaly i vzácné fotografie, které pořídil tehdejší přední pražský fotograf Jindřich Eckert. Připomeňme si alespoň některé z nich.

Zahájení jízdy na elektrické dráze Král. Vinohrady – Žižkov

ustanoveno jest na dnešní dopoledne a sice počne doprava na celé trati té dnes o 10. hod., dopol. obvyklým slavnostním způsobem. Na základě dohodnutí se zástupců král. hlavn. města Prahy se zástupci Král. Vinohradů jezdití bude po celé této okružní dráze 7 motorových vozů směrem Praha – Žižkov – Král. Vinohrady a 7 směrem opačným. Stavbu dráhy této, řízené pražskou městskou kanceláří podniků elektrických, provedla firma inženýra p. Frant. Křížka, která obstarala i zařízení elektrické všech vagonů, jež dodány jsou firmou Ringhofferovou na Smíchově. Celkový počet pražských vozů obnáší 12, z nichž jsou 4 motorové čtyřosé, 2 dvouosé a 4 vozy vlečné bez motorů, dvouosé. Pražská část okružní dráhy obnáší 3,207 kilometrů. Přívod proudů elektrického k vozům děje se vesměs vedením vrchním, kteréžto na tři sekce rozděleno jest. Každá tato sekce napájena jest zvláštním podzemním kabelem z centrály v ulici „U Karlova“ vycházejícím. Ústřední elektrická stanice tato opatřena jest dvěma parními stroji ležatými, dodanými akciovou strojírnou (dříve Breitfeld a Daněk) v Karlíně. Každý z těchto strojů určen jest pro působnost 400 koňských sil; stroje jsou dvouválcové s výfukem. K vyrovnání nestejného zatížení při vozbě na trati slouží akumulátorová baterie, sestávající ze 276 článků; dodána byla akumulátorovou společností. Dynamy a ústřední rozváděč dodány byly firmou

páně Křížkovou. V kotelně ústřední stanice postaveny jsou dva kotle se dvěma parními prostory, každý o 230 čtver. m. topné plochy na tlak 12 atmosfér; kotle ty dodaly Českomoravská strojírna a První pražská strojírna dříve Ruston; přehříváče k nim dodaly firmy Ringhofferova a Rustonka. K napájení kotlů postavena jest akciovou strojírnou dříve Breitfeld, Daněk a spol. parní napáječka, sdružená s čerpadly, jež mají záklopkový rozváděč dle soustavy Riedlerovy.

Národní politika 18. září 1897

Zahájení jízdy na okružní elektrické dráze Praha-Žižkov-Král. Vinohrady, o kterém

jsme již včera odpoledne podali stručnou zprávu, dalo se slavnostním způsobem včera po 10. hod. dopolední. V tu dobu dostavilo se k novému německému divadlu v městských sadech hojně zvaných hostí a zástupy obecnstva. Před divadlem stála řada dvanácti vagonů slavnostně červenobílými praporci a látkami vyzdobených.



Nové vozy mají nahoře červenobílé nápisy: Praha – Král. Vinohrady – Žižkov, dole pak na zelené půdě nápis: Elektrická dráha král. hl. města Prahy. O 10. hod. dostavil se místopředseda hrabě Karel Coudenhove provázen místopředsedou Pietrikowským i byl uvítán starostou král. hl. města Prahy a oběma náměstky. Elektrický vlak uveden byl pak v pohyb, když do vagonů vsedli hosté, i uháněl rychle kolem nádraží císaře Františka Josefa, Karlovou ulicí na Žižkově, kde je značné stoupání, k olšanským hřbitovům a na Černokosteleckou silnici a odtud po trati Olšany – Vinohrady – Praha vrátil se zpět k německému divadlu. Celá okružní dráha je více než půl druhé hodiny dlouhá, slavnostní jízda, trvala ne celých 30 minut. Ve všech ulicích, kudy vlak projížděl, zejména v Hybernské ulici, v Karlově ulici na Žižkově shromážděno bylo přečetné obecnstvo, jež slavnostní

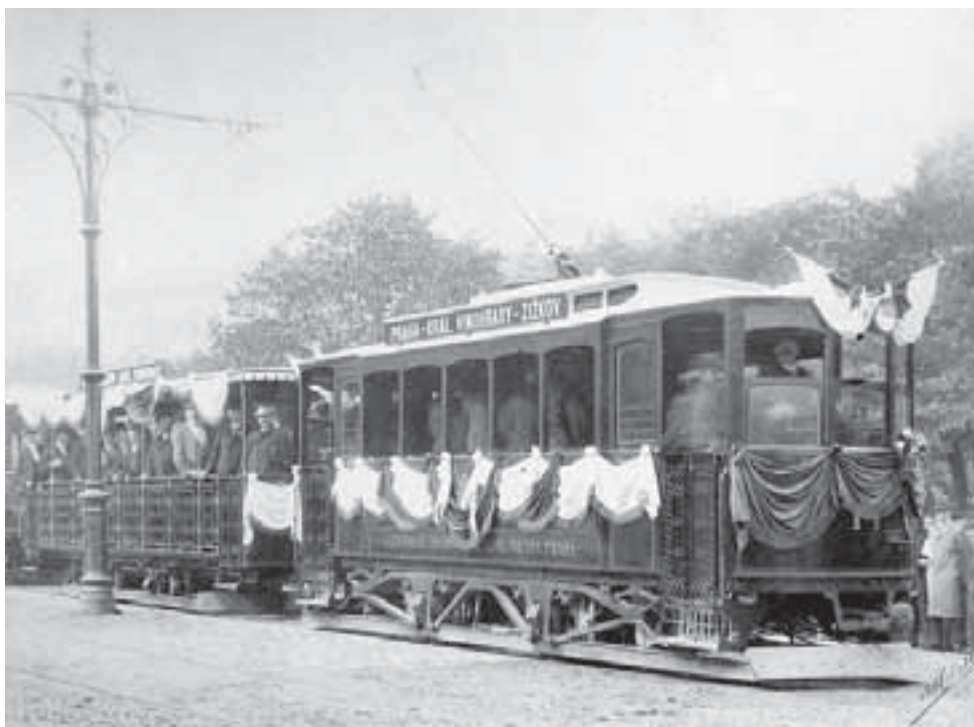
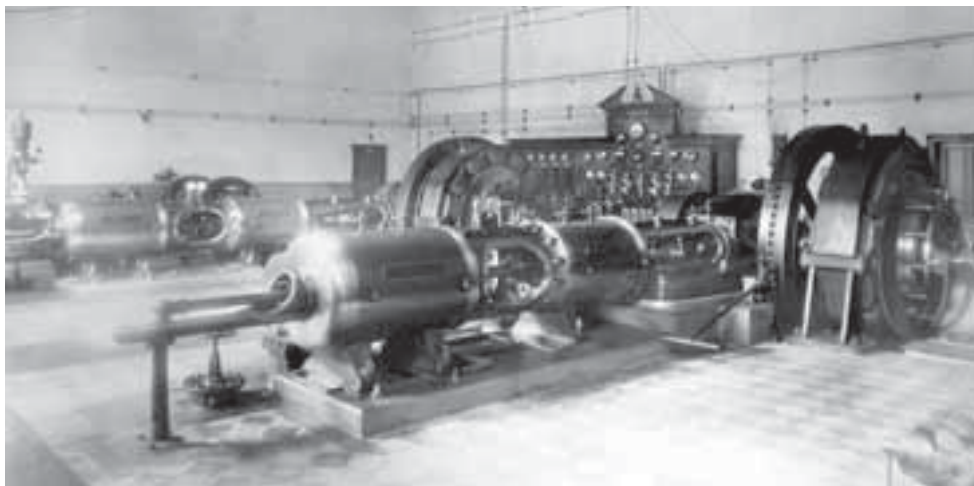
vlak hlučně pozdravovalo. V Žižkově byla veškerá okna v jednotlivých patrech hojně obsazena a obecnstvo mávalo z nich šátky a místy i červenobílými praporečky. Zahajovací jízdy včerejší zúčastnili se mimo zástupce denních časopisů českých stavitel dráhy pan inž. Křížík s říd. p. JUC. Sedlákem, za obec pražskou starosta města p. dr. Podlipný, oba náměstkové pan dr. Vlad. Srb a p. K. Vlček, předseda správní rady městsk. elektr. drah cis. rada p. Karel Tichý, členové městské rady pp. dr. Eiselt, dr. Chudoba, Josef Kopecký, dr. Kühn, vrchní účetní Schwarz, F. Voittl, dr. Scheiner, stavitel Bělský, dr. Černohorský, vrchní inženýr Pelikán, ředitel plynárny Bauše, inženýr Vebs, za obec vinohradskou starosta Víšek, náměstek Al. Bureš, městský radní dr. Bedřich Jahn, architekt K. Horák a stavitel Hochman, za obec karlínskou cis. rada p. Nekvasil, za obec žižkovskou starosta p. Bláha a četní členové obecního zastupitelstva; za úřady zeměpanské dostavili se dvorní rada policejní ředitel Dörfel,

dvorní rada šl. Scheiner, polic, rada Křikava a okresní hejtman vinohradský Procházka. Všecky nápisy na vagoncích i výstražné nápisy „Pozor na vlak“ podél tratě jsou jen v českém jazyku.

Národní politika 19. září 1897

Zahájení elektrické dráhy Praha-Král.

Vinohrady-Žižkov. Neobyčejný pohled skýtal včera dopoledne prostranství před někdejší Novoměstským divadlem; na trati elektrické dráhy očekávalo dvanácte bohatě dekorovaných vozů účastníky slavnostního zahajovací jízdy na nově zbudované elektrické dráze pražské. Moment nepopíratelné, velké důležitosti ve velkoměstském rozvoji král. hl. města a měst přilehajících. Uskutečněn jest tím způsobem značný díl projektované sítě elektrických drah, jež v budoucnu umožní levnou, pohodlnou, a co hlavně platí, rychlou dopravu osobní



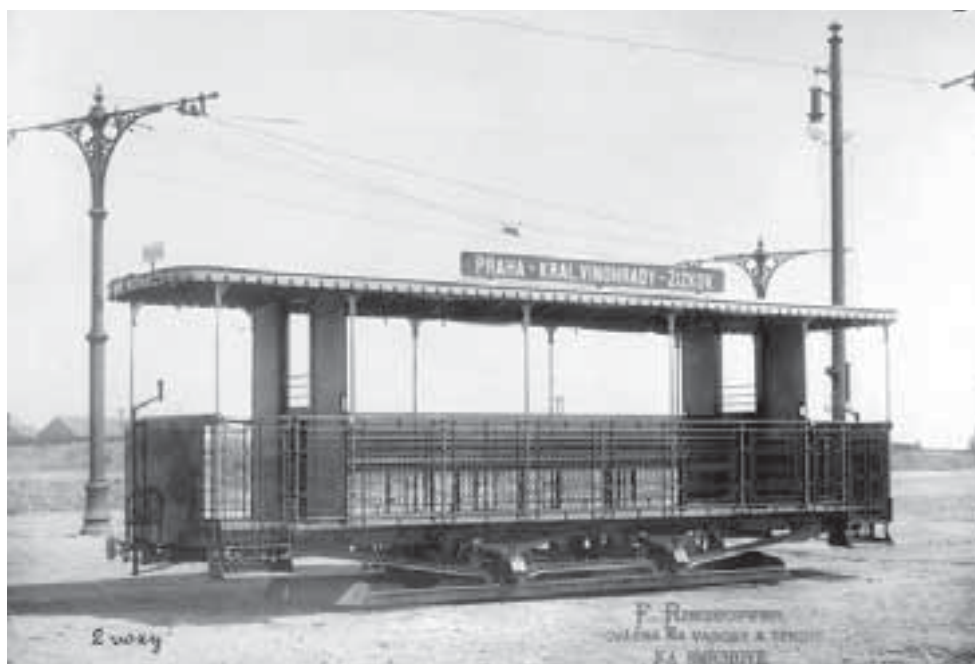
mezi ústředím města a jeho obvodem; dosavadní naše prostředky dopravní úsporu času obecnstvu věru neskýtaly. Není místa ve věcném a stručném referátu pro oceňování významu události té, a k meditacím o tom, jak pozmění se tvářnost města a celkový ráz jeho ruchu pouličního; k jedné okolnosti budí však přece poukázáno, k té totiž, že není sympatičtější a přesnější dopravy nad elektrickou železnici. Ujždíme lehce, nerušeně, neprovázení lomozem koňských kopyt, a supěním namáhajících se tahounů; dým, ani saze neobtěžují jedoucího a technicky vyspělá konstrukce umožňuje rychlé, pevné zabrzdění každé chvíle. K tomu druzí se ladná, moderní úprava vagonů, a český, výlučně český ráz celého podniku. Pochopitelně; jest dílem českých rukou, a veřejnost ohromnou většinou česká jest onen pevný základ, na němž založen jest hmotný zdar jeho. — Vozy opatřeny jsou po stranách střechy nápisem „Pražská – Král. Vinohrady – Žižkov“ v barvách zemských; v bocích, na temně zelené půdě nalézá se označení „Elektrická dráha král. hl. města Prahy“. Slavnost zahájení přivábila na místo četné účastníky i množství obecnstva. Dostavili se zástupci měst zúčastněných, firmy zařizující, úřadů autonomních a politických, zástupci tisku atd. Krátce po 10. hodině dopolední zavítal na místo také pan místodržitel hr. Coudenhove a byl přivítán starostou drem. Podlipným. Ihned po té vsedla společnost zvaných do vozů, a v oddílech nastoupena jízda. Rozumí se, že v památné této chvíli nescházeli páni fotografové a sice z povolání i amatéři. Celá okružní dráha, měřící asi 6 kilometrů, ujeta byla za 40 minut, počítaje v to jedinou zastávku pod železničním mostem na rozhraní Prahy a Žižkova. Nejhluchněji uvítány byly ofábořené vozy nové elektrické dráhy na Žižkově, v tomto předměstí oplývající snad ze všech největším temperamentem. Provoláváno „Na zdar“, máváno z oken šátky a mládež podnikla dokonce i závodní běh s „elektrikou“. Jízda provedena bez závady, i veškerá stoupání, zejména značné návrší u hřbitova olšanského, překonána rychle a beze všech obtíží. V záhybech prudších osvědčily se pohyblivé osy úplně. Po návratu navštívila četnější společnost ještě ústřední elektrickou stanici pražskou, zařizovanou tak, že stačily by stroje její k pohonu drah ještě několikrát tak dlouhých, jako trať dosavadní. K úplnosti referátu podotýkáme, že účastníci jízdy poděleni bílo-červenými kyticemi karafiátů, a připojujeme obvyklé zprávy osobní. Kromě pana místodržitele a starosty dra. Podlipného zúčastnili se jízdy zahajovací oba náměstkové pp. dr. V. Srb a K. Vlček, předseda správní rady měst. elektr. drah cis. r. p. Tichý, členové městské rady pp. dr. Eiselt, dr. Chudoba, dr. Černohorský, dr. Scheiner, Kopecký, dr. Kühn, vrchní účetní p. Schwarz, p. F. Voítl, arch. p. Bělský, magistr. rada p. dr. Růžička, vrchní inž. p. Pelikán, řed.

plynárny p. Bauše, šl. J. Vebs, za obec vinohradskou starosta p. Víšek, náměstek p. Bureš, dr. Jahn, arch. p. K. Horák a stavitel p. Hochman, řed. m. kanceláře p. Kanda, za okr. výbor p. Doležal, za obec karlínskou cis. r. p. Nekvasil, za obec žižkovskou starosta p. Bláha, nám. p. Žďárský, řed. ob. kanceláře p. Čermák a četní členové obecního zastupitelstva, za továrnu Ringhofferovu řed. p. Hering, dále zúčastnili se inženýr p. Křížík, řed. p. Sedlák, inž. p. Kurfürst, prof. Peterlík, za úřady politické dostavili se dvorní rada polic. řed. Dorfl, dvorní rada šl. Scheiner, místodržitel rada Petrzikowski, pol. rada Kříkava, okr. hejtmán vinohradský p. Procházka s okresním komisařem p. Hejdu a četní jiní hosté.

Národní listy 19. září 1897

Nové vagony městských drah elektrických. Před včerejším slavnostním zahájením vozby na elektrické dráze Praha-Vinohrady-Žižkov, o němž se na jiném místě zpráva podala, seřadily se před budovou nového něm. divadla v Sadové třídě veškeré vagony městských drah elektrických, bohatě draperiemi v národních barvách okrášlené. Mezi těmito vagony zvláštní pozornost obracely k sobě dva nové vozy pro letní vozbu určené a jednak úhledností, jednak praktickým svým zařízením velice se zamlouvající. Vagon první sestrojen jest na způsob letních vagonů tramwayových, nemá totiž stěn postranních a střecha jeho spočívá pouze na elegantních sloupcích. Od vozů, jichž nyní se používá, liší se vagon tento tím, že nemá lavice po délce zřízené, nýbrž sedm oddělení za sebou; na každé lavici bude místo pro 5 osob, kromě toho pak nalézá se značné místo k stání na obou plošinách. Vedení elektrické jest ovšem na těchto místech zařízeno, jako u vagonů dosavadních. Ještě elegantnější a pohodlnější jest vagon druhý. Tento má ve svém středu jedinou příčku po délce vozu, takže je celý vagon po své délce na dvě oddělení roztržiděn. Sedadla pak nalézají se v obou odděleních v jedné řadě vedle sebe, takže obecnostvo při jízdě není obráceno, jako dosud na tramwayi, směrem jízdy, nýbrž sedí v pravém úhlu od směru tohoto a hledí tudý na ulici, kterou jízda vede; jest to prvý vagon tohoto druhu, jenž na drahách silničních v Praze vůbec bude zaveden. Vstup bude se díti tolikéž se strany a nikoliv s plošin na obou koncích, které jsou dle toho přiměřeně zmenšeny; na každém oddělení bude se nalézati asi 15–18 míst vedle sebe, takže vagon pojme asi 30 až 36 osob. Mezi jízdou budou sedadla zatažena řetízky k vůli bezpečnosti. Ovšem předvedeny byly při zahajovací jízdě zmíněné vagony pouze jako první exempláře na ukázkou a rozumí se samo sebou, že před zahájením příštího letního období budou přiměřeným způsobem rozmnoženy.

Národní listy 19. září 1897



Jaký byl rok 1897 – první rok existence Dopravního podniku?

Mgr. Pavel Fojtík, odd. Archiv

Celých 110 let (v tomto tématu vlastně ještě jen 109 let) vydává městský dopravní podnik zprávy o činnosti, zprávy o hospodaření výroční zprávy, výroční účty či komplexní rozborů a podobně. Názvy těchto dokumentů vždy odpovídají právním podmínkám té které doby. První rok existence podniku, 1897, byl zřejmě částečnou výjimkou. Přesto základní informace o tomto období najdeme a zcela jistě stojí za malé srovnání s dnešním stavem.

Informace se dochovaly v tzv. Administrativní zprávě královského hlavního města Prahy za léta 1896 a 1897. Připomeňme, že v té době Elektrické podniky kromě tramvajového provozu měly na starosti výrobu a distribuci elektřiny. (Na tyto elektrárenské tradice dnes navazuje skupina Pražská energetika.)

Na konci prosince roku 1897 u Městských elektrických podniků (název ještě nebyl ustálen) pracovali následující zaměstnanci. Bylo to 9 technických úředníků – 1 vrchní inženýr, 1 inženýr-elektrotechnik, 1 inženýr pro stavbu drah a 6 výpomocných technických sil. Vrchní inženýr (Ing. František Pelikán) byl nejvyšším představeným podniku. Dále u podniku pracovali 2 účetní úředníci (1 účetní, 1 pokladník) a 2 kancelářští úředníci (1 písař a 1 expedient). Při elektrickém osvětlování byli zaměstnání 4 strojníci, 4 výpomocní strojníci a 1 lampář. Při výrobě proudu v centrále na Karlově (tj. v první provizorní elektrárně Elektrických podniků) pracoval 1 vrchní strojník, 2 strojníci, 2 topiči, 2 mazači a 2 dělníci. V tramvajovém provozu byli

zaměstnání 2 mistři, 1 revizor, 49 řidičů a průvodčích, 3 zámečníci, „cidiči tratí“ a myčky vozů.

Pokud jde o výrobu a distribuci elektřiny, resp. osvětlování veřejných prostranství, zajišťoval podnik osvětlování sálů a kanceláří v Pražských obecních plynárnách na Žižkově, na Staroměstské radnici, na Žofíně, veřejné osvětlení Václavského náměstí, osvětlení ve Staroměstské tržnici (kde bylo i sídlo Kanceláře městských elektrických podniků a Stavebního úřadu král. hlav. města Prahy). Osvětlení všech těchto míst bylo zřízeno ještě před vznikem podniku a ten veškerá zařízení a provoz „jen“ převzal. Během čtyř měsíců roku 1897 nový podnik řešil některé základní úkoly týkající se obou svých hlavních činností. Krátce po zahájení provozu na první trati se připravovala a zahájila výstavba další tratě – ze Spálené ulice (od křižovatky Perštýn) přes Karlovo náměstí na vinohradské Purkyňovo náměstí (dnešní náměstí Míru), projednávaly se s příslušnými orgány i projekty několika dalších tratí. Rozšiřovala se také vozovna na Vinohradech, probíhala složitá jednání

o převzetí soukromé koněspřežné dráhy Generálního ředitelství Pražské tramway a především se v závěru roku uskutečnilo převzetí dopravního podniku Městská elektrická dráha Královských Vinohrad. Pro provoz na další trati bylo nutné zajistit další vozy a jejich elektrickou výzbroj. Ještě náročnějším úkolem byla jednání o přípravách stavby ústřední elektrické stanice, tj. hlavní městské elektrárny, v Holešovicích,



První vozovna Elektrických podniků.

bez které by větší rozvoj tramvajové sítě v Praze (a pochopitelně i dodávek elektřiny pro veřejný konzum) nepřicházel v úvahu. Na konci roku měl nový dopravní podnik 1 okružní trať o stavební (i provozní) délce 5,846 km. Statisticky, s ohledem na skutečnost, že vinohradský dopravní podnik byl 15. prosince 1897 začleněn do pražského, uvádějí souhrnné údaje za oba podniky. Na jediné, společně provozované lince vykonaly vozy obou dopravních podniků od 18. září do 31. prosince 1897 celkem 178 972,436 vozových kilometrů. Příjmy podniku z dopravy, tj. z jízdného, činily 46 505,67 zlatých (tj. 93 011,34 v korunové měně). Výdaje podniku činily celkem 36 650,32 ½ zlatých. Celkem hospodaření skončilo přebytkem ve výši 9 855,34 ½ zl. (počítání na půlkrejčary dnes může připadat úsměvné). V korunách to bylo 19 710,69. Korunová měna oficiálně platila od 11. července 1892. V praxi, jak je ostatně vidět v podnikové statistice, počítání ve zlatých přetrvávalo prakticky až do konce století.



První zaměstnanci, řidiči a průvodčí elektrických drah, Elektrických podniků královského hlavního města Prahy v roce 1897.

Začalo to dopisem vinohradského starosty... aneb Střípky ze životopisu Dopravního podniku

Mgr. Pavel Fojtík, odd. Archiv
Fotografie a dokumenty: Autor a archiv DP

Na počátku historie dnešního Dopravního podniku stál krasopisně napsaný dopis vinohradského starosty Jana Friedländera pražské městské radě, odeslaný 30. září 1890. Začíná slovy: „Slavná rado městská! Jak z novin bude známo hodlám s několika pány zaříditi parní tramway z Prahy do král. Vinohrad, Vršovíc a k Olšanským hřbitovům...“

Jeho projekt byl sice odmítnut, městská rada ale na základě této iniciativy zřídila zvláštní komisi, která se po dalších sedm let zabývala myšlenkou vybudování tramvajové sítě, nikoli však s parním, ale s elektrickým pohonem. Nechceme na následujících řádcích opakovat jen obvyklá data z historie městské hromadné dopravy v Praze. Podívejme se společně na několik fotografií a historických i současných dokumentů. Ty současné budou jednou hodnotit a obdivovat naši potomci.

Když se 1. září 1897 v Praze objevil městský dopravní podnik, zdaleka nebyl (řečeno dnešními slovy) jediným dopravcem. Nebudeme-li počítat lanové dráhy, tak v době, kdy se objevil na pomyslné scéně městské hromadné dopravy, byl podle pořadí vzniku až šestý.

Rozhodující postavení měla v pražské městské hromadné dopravě už od roku 1875 koněspřežná dráha, patřící belgickému podnikateli Eduardu Otletovi. Do obchodního rejstříku byla zapsána pod názvem General-Direction der Prager Tramway, tj. Gene-



Dopis, kterým vinohradský starosta v roce 1890 nevědomky vlastně inicioval vznik dnešního Dopravního podniku, se dochoval do současnosti. Dostal se do archivu Dopravního podniku krátce po roce 1897 se spisy někdejší komise pro elektrické dráhy.



Den před oficiálním vznikem Elektrických podniků královského hlavního města Prahy, jak se městský dopravní podnik dlouho jmenoval, 30. srpna 1897 v 5 hodin a 15 minut odpoledne, obdržela městská rada tento telegram z ministerstva železnic. Svolává se jím komise k úřednímu vyzkoušení vozů a elektrotechnických zařízení první tratě Elektrických podniků na 3. září.

rální ředitelství Pražské tramwaye. Protože vznikla jako první, měla to štěstí, že „obsadila“ všechny atraktivní směry a kromě vlastní Prahy – tehdy zahrnující jen dnešní centrum – zajišťovala i dopravu do významných pražských předměstí Karlína, Smíchova, Vinohrad a Žižkova.

Dále v Praze existovaly dva podniky Františka Křížka: Elektrická dráha na Letné v Praze, kterou postavil k propagačním účelům v roce 1891, a především Elektrická dráha Praha – Libeň – Vysočany, která se v roce 1896 stala první pražskou elektrickou dráhou používanou ke každodennímu cestování do zaměstnání. V červnu 1897 zahájila činnost Elektrická dráha Smíchov – Košíře, patřící košířskému starostovi Matěji Hlaváčkovi, a ve stejné době vznikla také Městská elektrická dráha Královských Vinohrad, jejímž vlastníkem bylo město Královské Vinohrady. Tento poslední dopravní podnik vznikl především proto, že pražská městská rada k výstavbě tramvajových tratí a založení vlastního dopravního podniku

přistupovala líně. Vinohradská trať byla součástí okružní tratě Praha – Královské Vinohrady – Žižkov, navržené Františkem Křížkem. Vinohrady postavily „svoji“ část okruhu a Praha žižkovskou část.

Dne 1. září 1897 byla ustavena samostatná Kancelář městských elektrických podniků a nový podnik tak zahájil svoji činnost. Už 18. září 1897 zahájil pravidelný provoz na dokončeném okruhu. Před vznikem Elektrických podniků stavbu dočasně řídilo elektrotechnické oddělení při Pražských obecních plynárnách. Během deseti let pak EP odkoupily všechny dopravní podniky zabývající se tramvajovou dopravou (vyjma letenské dráhy, kterou Křížik zrušil) a získaly v tomto odvětví monopolní postavení. Z Elektrických podniků se stal jeden z nejdůležitějších podniků pražské infrastruktury. Některé z fotografií uveřejněných na těchto stránkách (a mnoho dalších) můžete vidět na výstavě, kterou Dopravní podnik uspořádal od 4. září v některých stanicích metra.



Mezi fotografiemi od Jindřicha Eckerta, které dokumentují první dny existence městského dopravního podniku, je i tato od Německého divadla (dnešní Státní opery). Eckert na ní zachytil společně vozy dvou dopravních podniků, vinohradského a pražského, které jezdily společně po téže trati. Vinohradský dopravní podnik existoval jen půl roku, v závěru roku 1897 ho Elektrické podniky odkoupily.



Na počátku roku 1898 zahájily Elektrické podniky provoz na své druhé trati. Vedla ze Spálené ulice přes Karlovo náměstí a Ječnou ulicí na vinohradské Purkyňovo náměstí (dnešní náměstí Míru), kde se připojovala na okružní dráhu. Na tomto snímku je tramvaj v zastávce na dnešním náměstí I. P. Pavlova. Dřevěná ohrada v pozadí neskrývá staveniště. Je to přísně střežená hranice potravní daně, jejimuž placení podléhali i cestující v tramvajích. Místo, kudy tramvaj projížděla, se zpočátku v noci dokonce uzavíralo branou.



Elektrické podniky v roce 1900 uvedly do provozu holešovickou elektrárnu. Vyráběla proud nejen pro tramvaje, ale i pro veřejné osvětlení a „soukromý konzum“. Stala se na mnoho let doslova energetickým srdcem Prahy. V areálu byla také tramvajová vozovna a ústřední dílny pro opravu tramvajů.



Slavnostní jízda přes Karlův most 12. května 1905 přestaly Elektrické podniky provozovat koněspřežnou dráhu, odkoupenou v roce 1898 v rámci postupného sjednocování dopravních podniků. Tuto událost připomínala i příležitostná pohlednice.



Dva poslední kočí pražské koňky se představili „v akci“ ještě v roce 1925, když Elektrické podniky průvodem tramvajů a autobusů připomínaly 50. výročí založení městské hromadné dopravy v Praze.



U Elektrických podniků se vystřídala celá řada dalších profesí, které dávno zmizely. Tato fotografie představuje tzv. čističe kolejí. Jejich úkolem bylo čistit kolejnicové žláby od různého smetí či předmětů a bránit tak vykoľejení vozů.



U Dopravního podniku dnes už nepotkáte ani průvodčí. Sloužili v městské dopravě 99 let. Od roku 1875, kdy zahájila provoz koňka, do roku 1974, kdy bylo zavedeno mechanizované odbavování cestujících. Fotograf zachytil průvodčí elektrických drah při instruktáži před velkým dopravním průzkumem uskutečněným v roce 1927.



V roce 1974 se v souvislosti se zahájením provozu metra objevila v Dopravních podnicích celá řada nových profesí. Mezi nimi byli i strojevodoucí. První skupina strojevodoucích absolvovala speciální kurzy v Moskvě.



V roce 1908 Elektrické podniky zavedly v Praze poprvé autobusovou dopravu. Řidiči autobusů (na snímku na voze od firmy Laurin & Klement) sloužili jen do roku 1909, kdy byla autobusová doprava z technických a bezpečnostních důvodů zastavena.



Dnes už téměř zapomenutou profesi představovali výhybkáři. Zajímavé je, že až do roku 1932 výhybkáři řídili na křižovatkách tramvajový provoz, teprve pak tuto činnost převzala dopravní policie. Původně během služby bez ohledu na počasí stávali (později výjimečně seděli na malé stoličce). Teprve od konce 40. let se pro výhybkáře začaly zřizovat budky a výhybky se ovládaly „na dálku“ pomocí táhla.



Metro – nejmladší prostředek městské hromadné dopravy v Praze – se už také pomalu dostává do „středního věku“. Také u něj bychom už některé profese marně hledali. Patří mezi ně i výpravčí, bez jehož pokynu nemohl vlak odjet ze stanice.



Elektrické podniky se v letech 1916–1922 podílely na zajišťování odvozu komunálního odpadu, především popele, na obecní skládku u Rokytky ve Vysočanech.



Mnoho let byly pro Prahu typické kropící tramvaje. Zpočátku jen snižovaly prašnost tratí, později kropily celé ulice.



Po roce 1977 bylo kropení a čištění ulic opět jednou z činností podniku. Dopravní podnik se tak podílel na zajišťování čistoty pražských komunikací možná těžko uvěřitelných 67 let.



O víc než sedm desítek let později se tehdejší koncern Dopravních podniků svozu komunálního odpadu věnoval znovu. Tentokrát už nešlo o nákladní tramvaje, ale o velké množství speciálních automobilů.



Téměř tři desítky let (1962–1989) byl Dopravní podnik provozovatelem osobní a nákladní (dodávkové) taxislužby. Zkušebně v první polovině 60. let zaváděl i pravidelné linky taxi.



V letech 1961–1992 byl Dopravní podnik provozovatelem osobní lodní dopravy na střední Vltavě. Určitou kuriozitou bylo i provozování modřanského přivozu.



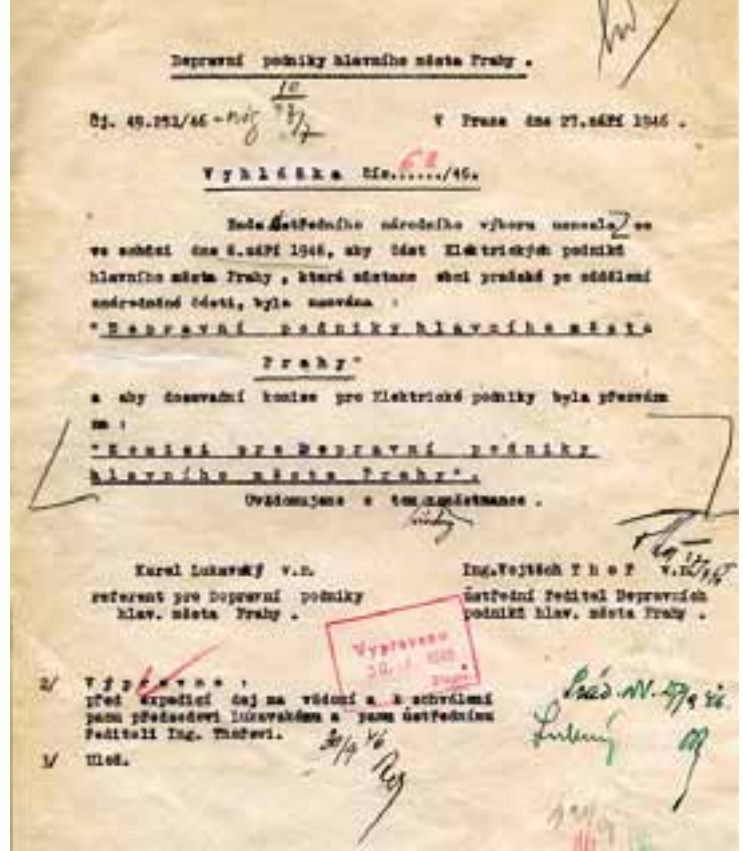
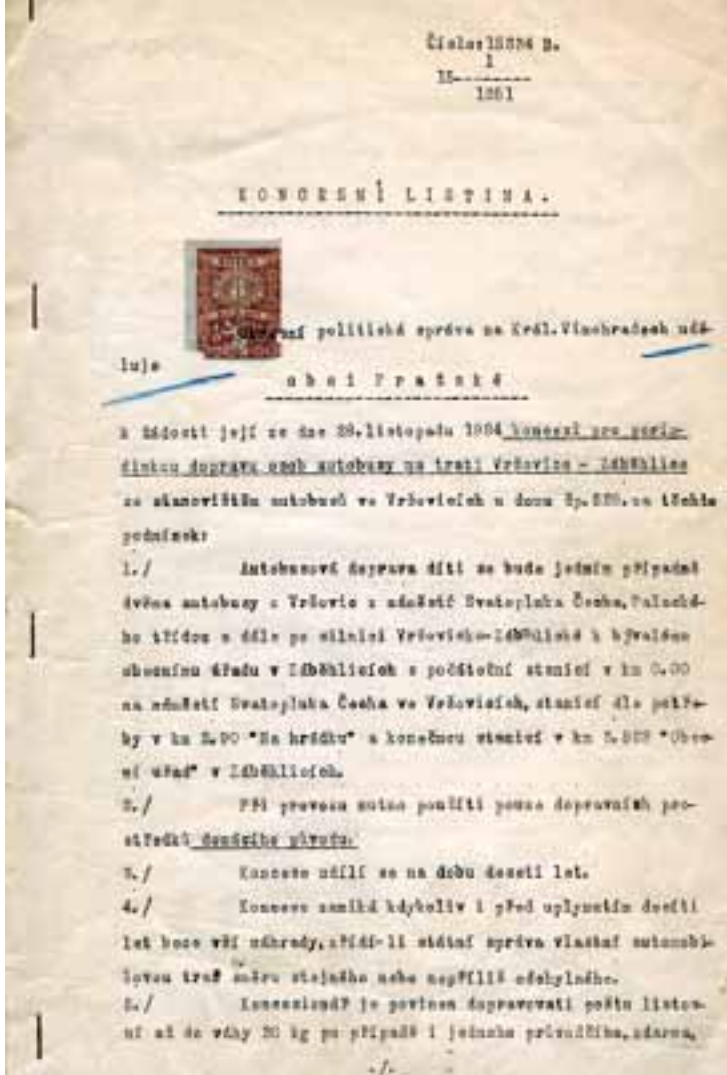
Elektrické podniky v letech 1912–1914 a 1920–1948 provozovaly pro zahraniční návštěvníky vyhlídkové okružní jízdy s odborným výkladem. Do roku 1926, a pak znovu za druhé světové války, se pro tento účel používaly tramvaje, jinak autokary. Ještě v roce 1949 měl Dopravní podnik ve zřizovací listině komunálního podniku zapsáno jako předmět činnosti i „provádění cizinců v hlavním městě Praze pomocí vlastních dopravních prostředků“.



Také velká část vlastní holešovické elektrárny stále stojí. Z jejich původních čtyř komínů už ale existuje jen jediný a elektřina se tu už dávno nevyrobí. Objekt je významnou památkou průmyslové architektury v Praze i cennou památkou na počátky elektrifikace města.



Jedním ze symbolů Dopravního podniku hlavního města Prahy na počátku nového století se staly moderní nízkopodlažní tramvaje 14T.



Tak vypadala první strana koncese pro první autobusovou linku A z roku 1925.



Dnes se k provozování autobusových linek udělují licence. Přímým pokračovatelem někdejší autobusové linky A je dnešní linka 101. Naposledy získal Dopravní podnik licenci k jejímu provozování v roce 2006.

Tak vypadá první strana současné licence k provozování metra na léta 2005–2014. Podobně vypadá i licence na provozování tramvajové dopravy.

Na návštěvě v první vozovně Dopravního podniku

Text a foto: Mgr. Pavel Fojtík, odd. Archiv

Na samém konci Korunní třídy, v sousedství dvou velkých zemních vodojemů na Floře, stojí objekt, který v Dopravním podniku známe nejčastěji pod jménem Orionka, převzatém podle nedaleké bývalé „továrny na orientálské cukrovinky“. Dnes je tu sídlo provozovny Trakční vedení, která patří do jednotky Dopravní cesta Tramvaje. Patrně jen zasvěcení ale vědí, že Orionka slouží Dopravnímu podniku už 110 let, je tedy stejně stará jako podnik samotný a je tak „služebně nejstarším“ objektem naší společnosti. Historie Orionky je nejen dlouhá, ale i bohatá.



Tak vypadala nejstarší část vinohradské vozovny v roce 1897, když ještě patřila jen vinohradskému dopravnímu podniku.

„Orionka“ byla postavena jako tramvajová vozovna dopravního podniku Městská elektrická dráha Královských Vinohrad. Původně měla vozovna pro vinohradské tramvaje stát tam, kde je dnes východnější z vodojemů na Floře, ale nakonec byl vybrán z blíže neznámých důvodů jiný pozemek, i když byl sklonově nevýhodnější. Stavbu tratě vinohradské obce organizoval „na klíč“ elektrotechnik František Křížlík. Předpokládal, že vinohradské dráze bude stačit jedna remíza o délce 30 a šířce 20 metrů. Už v prosinci roku 1896 upozornil vinohradský starosta pražskou městskou radu, že se „podařilo získati příhodné místo pro umístění nádraží zdejší elektrické dráhy v prodloužené Korunní třídě za měštanským pivovarem Vinohradským. Zatímně dali jsme vypracovati

návrh na stavbu remise pro 15 vozů, možno však ji snadno rozšířiti tak, aby pojala 40 vozů. Městská rada (míněna vinohradská, pozn. red.) jest ochotna projednati se slavnou radou městskou, aby nádraží toto bylo společné a prosí proto, za brzkou zprávu a návrhy ve věci této“. Nabídka vinohradské radnice byla pro Prahu výhodná. Odpadly starosti s hledáním potřebného pozemku a navíc se jednalo o signál, že oba dopravní podniky dříve nebo později splynou v jediný. Obě města se brzy dohodla a Praha financovala stavbu prodloužené části, čímž tato hala získala délku 50 m. Současně se objevily i první návrhy na další rozšíření vozovny o další haly.

První hala byla v provozu od 25. června 1897, kdy ji začala užívat vinohradská elek-

trická dráha. Jak dosvědčují dobové fotografie z podzimu téhož roku, nebyl areál vozovny ještě úplně hotov. Vinohradské tramvaje, a pak i první tramvaje Elektrických podniků královského hlavního města Prahy, mohly užívat jen tři koleje, pro obsluhu páté koleje byla zapotřebí posuvna, a protože ještě nebyla hotová, nemohlo se jezdit ani na kolej č. 4. Nicméně na tři koleje bylo možné v hale umístit jen 15 vozů. Dodávka dalších vozů se očekávala na konci roku. Do té doby bylo jisté, že bude vozovna dokončena. Součástí této „první stavby“ byla ještě administrativní budova (vzadu při dnešní Hradešinské ulici). V jejím přízemí byla dílna pro opravy a revize vozů, sklad dílny, místnost pro zálohu a dopravní kancelář. Dále byla



A to je současný stav téhož objektu o 110 let později. Tramvajová vrata první haly byla zrušena až při rekonstrukci v letech 1987–1988.



Tak vypadala tramvajová vozovna Královské Vinohrady v dobách své největší slávy.

v budově dvě obytná patra, dohromady se třemi byty, určenými pro inženýra provozu, výpravčího a mistra vozovny. Do dílny vedla samostatná kolej napojená na zmíněnou posuvnu.

Areál vozovny byl z počátku na západní straně z větší části uzavřen zdí, která byla ale záhy opět rozebrána, když Elektrické podniky krátce po převzetí vozovny do svého vlastnictví začaly přistavovat dvě další haly (lodě), každou vzhledem ke svažitému terénu v jiné výškové úrovni. Prostor mezi původní první a novou druhou lodí, kde vedla kolej do dílny, byl také samostatně zastřešen, a tak vznikla dlouhá chodba. Druhá (střední) loď byla kratší než sousední a vedly do ní jen tři koleje pro 9 vozů. Největší byla třetí loď, do které vedlo 6 kolejí s kapacitou 36 vozů. Celkem tak bylo možné do vozovny umístit 70 vozů. Nové haly měly smíšenou střešní konstrukci složenou z prutových železných nosníků s dřevěnými krokviemi. Současně s druhou částí vozovny byla vybudována ještě patrová budova s přístavkem podél dnešní Benešovské ulice. Byly v ní dva byty (jeden pro hlídače vozovny), v přízemním přístavku byla kotelna, skladiště uhlí, místnost pro soustruh a sklady a dílny vrchního vedení. Rozšířená část vozovny byla předána do užívání 1. srpna 1898. Během let tramvajového provozu došlo v areálu jen k malým změnám. Brzy byly zabráný některé místnosti v administrativní budově pro zálohu a výpravnu. V roce 1900 se odstěhovala dílna do holešovické Centrály, ale kolej s příslušnou posuvnou byla zrušena až v roce 1905. Do roku 1908 se ve vozovně, ve zcela nevhovujících podmínkách na dvoře, montovaly kolejové konstrukce, pak se dělníci vrchní stavby na několik let odstěhovali do Strašnic, než v roce 1914 získali definitivní působiště v karlínské Rustonce. Ve stejném roce se odstěhovali do Rustonky i pracovníci zajiš-

tující stavbu a opravu trolejového vedení. V roce 1913 byla opuštěná chodba mezi 1. a 2. lodí vedoucí do bývalé tramvajové dílny rozdělena přepážkami na několik malých místností, do kterých se přestěhovala výpravna a záloha. Dále tu byly zřízeny i záchody a skladiště. V pozdějších letech se několikrát příčky vybouraly a stávaly na jiných místech, vždy podle okamžitých potřeb provozu.

Tramvajový provoz ve vozovně Královské Vinohrady, (tak byla oficiálně označována) začal slábnout po roce 1931, kdy se tu začaly odstavovat především vlečné vozy. Definitivně byl ukončen až 1. května 1933 v souvislosti s dokončením rekonstrukce a rozšíření vozovny Strašnice a dokončením vozovny ve Vokovicích. Přesto nebylo kole-

jiště vozovny zrušeno, jen byla odstraněna jedna ze dvou výhybek, které napojovaly kolejové harfy na tramvajovou síť. Uvolněná vozovna byla nějaký čas prázdná. Teprve v roce 1935 vedení Elektrických podniků rozhodlo, že část vozovny bude využita pro potřeby dílen vrchního vedení, které musely s ohledem na změny v Rustonce opustit tamní areál. Nové dílny vrchního vedení zahájily ve vinohradském areálu činnost oficiálně 1. října 1935, avšak některé interní materiály nasvědčují, že se sem pracovníci údržby trolejového vedení po jedenadvaceti letech přestávce nastěhovali už na konci srpna. Současně se sem nastěhovala i pohotovostní služba pro vrchní vedení. První loď vozovny byla změněna na sklad stožárů trolejového vedení, v prostřední lodi byla zřízena garáž montážních vozů a v její části, nově oddělené zdí, byla dílna. Zrušeno bylo podsklepení obou hal. Před prostorem mezi oběma loděmi byla vybudována čerpací stanice pohonných hmot. Nejspodnější třetí loď se používala pro různé skladové účely. Stále zůstala zachována většina kolejíště vozovny. Po válce došlo k několika dílčím stavebním úpravám. Do první lodě byly vestavěny různé menší objekty (kanceláře, sklady, šatny apod.), měnilo se i využití přístavku podél Benešovské ulice. V roce 1947 musela být přistavěna dílna vrchního vedení, protože zahájením intenzivní výstavby trolejových tratí výrazně vzrostly úkoly provozovny, ale potřebné technické zázemí zaostávalo. V této době je doloženo, že ve třetí lodi garážoval i motorový vůz na broušení kolejnic. V roce 1947 byla v souvislosti s blížícím se sokolským sletem ve třetí lodi dočasně zřízena pomocná lakýrnická dílna, kde se pro nedostatek jiných vhodných prostor prová-



Charakteristické pro 110 let starou halu je dřevěná střešní konstrukce podepřená sloupy. Původní interiér je už dlouhá léta znehodnocen různými poválečnými vestavbami, jejichž účel se během let měnil.



Toto je zřejmě poslední kolej v Praze, která ještě pamatuje počátky Dopravního podniku. Byly zde použity vignolové kolejnice nezvykle malého profilu 70 x 64 mm, s hlavou širokou pouhých 36 mm. Proto musely být podepřeny ještě traverzami tvaru I 80 x 150 mm. Jsou tedy staré 110 let.

děly nové nátěry tramvajových vozů, aby během sletu byl vozový park v plné kráse. Když se lakovna odstěhovala, začal se ve třetí lodi skladovat trolejový drát a stožáry. Zásadní změna se odehrála v roce 1948. Rychle pokračovala výstavba trolejbusových tratí a vzrůstal počet vozidel, pro které neexistovalo žádné garážovací a technické zázemí. Proto bylo rozhodnuto pro trolejbusy adaptovat spodní, třetí loď vinohradské vozovny. Přístavek podél Benešovské a někdejší obytná budova byly také většinou využity pro potřeby trolejbuso-

vého provozu. Teprve pak, 15 let poté, co ve vinohradské vozovně skončil oficiálně tramvajový provoz, bylo zrušeno kolejiště (vyjma jedné manipulační koleje) a dvůr byl zadlážděn. Trolejbusy začaly být z Vinohrad vypravovány 27. února 1949. V roce 1951 zde bylo trolejbusů už tolik, že musely být v noci odstavovány i před prostřední lodí a na celém dolním dvoře. To pochopitelně komplikovalo i provoz dílen vrchního vedení. Teprve po dokončení nové trolejbusové vozovny v Michli (nesprávně později nazývané garáž Vršovice) se 2. dubna 1955

trolejbusy odstěhovaly a celý areál připadl dílnám vrchního vedení.

Od té doby se v Orionce čas od času objevila i jiná pracoviště, než jaká přímo souvisí s opravami a údržbou trolejového vedení. Po nějakou dobu tu bylo například první pracoviště energetického dispečinku, který řídil provoz měření a napájení tramvajové a trolejbusové sítě. Dále tu našlo své útočiště pracoviště pro údržbu jízdenkových automatů.

Při pohledu zvenku by Orionce zřejmě její věk nikdo nehádal. V řadě míst interiéru už na nás stáří zcela jistě dýchá. V této souvislosti ještě dodejme, že od padesátých let se projektovalo odstěhování dílen do zcela nových areálů. Podle jedné představy měl vzniknout rozsáhlý komplex v sousedství michelských trolejbusových garáží, později bylo rozhodnuto vybudovat „trolejové“ dílny v areálu ústředních dílen v Hostivaři. Žádný ze záměrů vybudovat důstojné moderní pracoviště pro zaměstnance Orionky se nakonec neuskutečnil.

Závěrem ještě dodejme, že pravidelnému provozu tramvají vinohradská vozovna sloužila 36 let, trolejbusům 6 let, dílnám vrchní stavby 10 let, dílnám vrchního vedení 88 let. A že jsme se nezmínili o autobusech? Mnoho nechybělo a byly tu také. V roce 1937 byl vypracován příslušný projekt, který počítal se zbořením staré vozovny a výstavbou moderních autobusových garáží, ale pro odpor obyvatel blízkých domů ze záměru sešlo.



Nejdéle využívá areál Orionky provozovna Trakční vedení. S přestávkou celkem 88 let.

Přehled názvů podniku

Městské elektrické podniky	01. 09. 1897 ¹
Elektrické podniky král. hlavního města Prahy	23. 06. 1899
Elektrické podniky hlavního města Prahy	29. 11. 1918
Elektrizitätsunternehmen der Hauptstadt Prag - - Elektrické podniky hlavního města Prahy	24. 08. 1940
Stadtwerke Prag – Městské podniky pražské	15. 07. 1942
Městské podniky pražské	27. 09. 1945
Dopravní podniky hlavního města Prahy	06. 09. 1946
Dopravní podnik hlav. města Prahy, komunální podnik	01. 01. 1949
Dopravní podnik hlavního města Prahy	01. 07. 1953
Dopravní podniky hlavního města Prahy (VHJ)	01. 01. 1971
Dopravní podniky hlavního města Prahy - Generální ředitelství	30. 05. 1972
Dopravní podniky hlavního města Prahy, koncern	01. 01. 1977
Dopravní podniky hlavního města Prahy - kombinát, státní podnik	01. 07. 1989
Dopravní podnik hlavního města Prahy, akciová společnost	01. 04. 1991 ²

¹ Teprve zápisem do obchodního rejstříku bylo stanoveno definitivní pojmenování podniku.
² Akciová společnost byla zapsána do obchodního rejstříku 11. 7. 1991

Přehled předsedů správní rady EP, komisí pro EP a DP, resp. představenstva DP

předsedové správní rady:

Karel Tichý	2. 8. 1897	-	1. 5. 1899
JUDr. Karel Černohorský	18. 5. 1899	-	3. 2. 1900
MUDr. Karel Chudoba	14. 2. 1900	-	1. 11. 1900
prof. Kristian Petrlík	5. 12. 1900	-	29. 9. 1902
Richard Jahn	3. 12. 1902	-	20. 6. 1906
Václav Brož	27. 9. 1906	-	15. 5. 1909
Václav Varvažovský	26. 5. 1909	-	19. 11. 1913
Ing. Josef Rožnágl	21. 2. 1914	-	28. 10. 1918
Ing. Dr. Eduard Viktora	27. 11. 1918	-	18. 6. 1919
Bohuslav Procházka	17. 7. 1919	-	28. 10. 1923
Ing. Eustach Mólzer	29. 10. 1923	-	24. 3. 1939

předsedové komise pro EP:

Ing. Dr. h. c. František Janeček	30. 3. 1939	-	1. 5. 1941
Josef Kraisl	31. 8. 1945	-	1946
Karel Lukavský	1. 7. 1946	-	06. 09. 1946

předseda komise pro DP:

Karel Lukavský	6. 9. 1946	-	31. 12. 1948
----------------	------------	---	--------------

předsedové představenstva akciové společnosti:

Ing. František Polák	1. 4. 1991	-	20. 9. 1991
Ing. Milan Hašek	20. 9. 1991	-	18. 12. 1992
Prof. Ing. Jaromír Císař, CSc.	18. 12. 1992	-	1993
Ing. Martin Hejl	8. 6. 1993	-	1999
Ing. Milan Houfek	9. 2. 1999	-	23. 2. 2005
Radovan Šteiner	14. 7. 2005	-	dosud

předsedové Dozorčí rady:

Prof. Ing. Jaromír Císař, CSc.	1991	-	1992
Mgr. Mario Faturík	1992	-	4. 1995
Ing. Lubor Pavlíček	4. 1995	-	9. 2. 1999
Ing. Martin Hejl	10. 2. 1999	-	13. 3. 2007
Mgr. Rudolf Blažek	28. 3. 2007	-	dosud

představitelé ústřední správy EP:

Ing. František Pelikán	1. 9. 1897	-	1. 7. 1906
prof. Ing. Karel Novák	1. 7. 1906	-	31. 12. 1906 ³⁾

³⁾ Další ředitel už nebyl jmenován a nějaký čas stál v čele správy přednosta magistrátního referátu XV.

decernent pro obecně prospěšné a dopravní podniky:

arch. Ing. Rudolf Schicketanz	14. 7. 1942	-	5. 1945
-------------------------------	-------------	---	---------

Přednostové a ředitelé elektrárenského oddělení, resp. odboru 1897 – 1946

Ing. Karel Novák	21. 11. 1898	-	1909
Ing. Karel Sixta	1. 06. 1909	-	1922
Ing. Václav Běšínský	1922	-	2. 6. 1946

Přednostové a ředitelé dráhového odboru 1898 – 1946

Ing. Alois Svoboda	21. 11. 1898	-	1. 7. 1922
Ing. Alois Píbl	1. 7. 1922	-	1. 8. 1941
Ing. Arnošt Páv	1. 8. 1941	-	5. 1945
František Harlass	25. 8. 1945	-	1946
Ing. Vojtěch Thoř	8. 3. 1946	-	5. 9. 1946

Ředitelé, správci a generální ředitelé DP

ústřední ředitel DP:

Ing. Vojtěch Thoř	6. 9. 1946	-	31. 12. 1948
-------------------	------------	---	--------------

zodpovědný správce:

Karel Lukavský	1. 1. 1949	-	20. 8. 1952
František Pommer	24. 11. 1952	-	30. 6. 1953

ředitelé DP:

František Pommer	1. 7. 1953	-	1956
Josef Eliáš	1. 4. 1956	-	30. 6. 1964
Ing. Mikuláš Lacek	1. 7. 1964	-	31. 12. 1970

generální ředitelé:

Ing. Mikuláš Lacek	1. 1. 1971	-	14. 1. 1987
Ing. Ladislav Slepíčka	15. 1. 1987	-	26. 9. 1989

ředitelé kombinátu:

Ing. Ladislav Slepíčka	27. 9. 1989	-	20. 4. 1990
Ing. Vavřinec Bodenlos	1. 5. 1990	-	1. 5. 1991

generální ředitelé akciové společnosti:

Ing. Milan Hašek	1. 5. 1991	-	31. 10. 1993
Ing. Rudolf Mládek	1. 11. 1993	-	21. 12. 1994
Ing. Milan Houfek	17. 1. 1995	-	23. 2. 2005
Ing. Tomáš Jílek	10. 10. 2005	-	31. 3. 2007
Ing. Martin Dvořák	1. 4. 2007	-	dosud

Management Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti k 1. 9. 2007

Předseda představenstva	Radovan Šteiner
Generální ředitel	Ing. Martin Dvořák
dopravní ředitel	Ing. Petr Blažek
technický ředitel	Ing. Jiří Bezdíček
ředitel služeb	Ing. Tomáš Petana
obchodně-ekonomický ředitel	Ing. Ivo Štika
bezpečnostní ředitel	RSDr. Antonín Fedorko
personální ředitel	Ing. Jaroslav Ďuriš
ředitel strategického a investičního rozvoje	Ing. Tomáš Jílek
Předseda dozorčí rady	Mgr. Rudolf Blažek



Ještě o jednom výročí

Text: Mgr. Pavel Fojtík, Archiv
Foto: Josef Žáček

Ačkoliv značná část obsahu tohoto čísla DP-KONT@KTu je věnována 110. výročí založení pražského městského dopravního podniku, není bez zajímavosti vzpomenout ještě jiné výročí. Mohli bychom ho v rámci historie Dopravního podniku zařadit do kapitoly, která pojednává o informování cestujících.

Dne 3. ledna 1977 – tedy před 30 roky – zahájilo činnost první středisko dopravních informací tehdejších Dopravních podniků hlavního města Prahy. Bylo současně i prvním takovým pracovištěm v Československé republice.

Praha tehdy byla velkým stavenišťem. Od května 1974 používali cestující první provozní úsek tratě C metra mezi stanicemi Kačerov a Sokolovská (dnešní Florenc). Výstavba dalších úseků této i dalších tratí postupně pokračovala, a tak v centru města i v dalších oblastech byly častým jevem různé objížďky a v jejich důsledku četné změny tras tramvajových a autobusových linek. Výstavba metra a výstavba sídlišť na okrajích Prahy byly naplánovány na několik roků dopředu. Přibývalo linek autobusů, které musely zabezpečovat základní dopravní obsluhu dokončovaných sídlištních celků a obytných souborů v takových lokalitách, kam jiný druh MHD nebylo možné z různých důvodů zavážet.

Cestující sice tento vývoj chápali, ale vzhledem k neustále stoupajícímu množství změn linkového vedení MHD vyjadřovali svou rostoucí nespokojenost s rozsahem a kvalitou informací, jež Dopravní podniky poskytovaly. Mnozí cestující se v síti linek již přestávali orientovat. Linek bylo tehdy již bezmála 200 a jejich provozní síť měřila přes 1 500 km. V té době byla vyslyšena i doporučení nadnárodních sdružení (UITP) a dalších zahraničních odborníků ke zlepšení služeb DP při informování cestujících veřejnosti.

Tehdejší vedení DP se proto rozhodlo vytvořit nové oddělení dopravních informací a v jeho rámci 3. ledna 1977 začalo poskytování nových služeb cestujícím. Stře-

disko fungovalo zpočátku pouze v pracovní dny od 6,00 do 18,00 hodin a podávalo informace dopravního a přepravně-tarifního charakteru, informace o okamžité situaci v provozu MHD a informace rámcového charakteru z provozu osobní lodní dopravy, osobní a nákladní taxislužby i o půjčování automobilů, což bylo také v působnosti DP. Celé oddělení dopravních informací tvořili jen čtyři pracovníci – Ing. Jiří Jeslínek (vedoucí), Jana Grycová (zástupkyně vedoucího), Zdeněk Havlíček a Václav Šalanda. Ti nejen podávali informace a připravovali si různé podklady pro informační činnost, ale plnili také jiné pracovní úkoly, vyplývající z odborně náplně tehdejšího dopravního úseku generálního ředitelství DP.

Porovnání technického vybavení, pracovních metod a dalších skutečností se stavem informačních středisek DP po 30 letech je zajímavé a jistě zaujme jak jejich současné zaměstnance, tak i další čtenáře. O situaci před 30 roky Ing. Jiří Jeslínek vypráví:

Na přípravu činnosti nového oddělení nebylo mnoho času, bylo to několik týdnů. Pořizovali jsme si potřebné zákony, předpisy, jízdní řády, přehledy cen jízdenek, míst předprodejů a další informační materiály. Ty jsme pak naskládali do několika skříňek a registratury. Když se podíváte na fotografii krátce po zahájení činnosti, neuvidíte v místnosti žádný počítač, kde by příslušná data byla uložena. Většina údajů byla na papíře a/nebo v našich hlavách. Moje zástupkyně Jana Grycová využívala zejména svých zkušeností z dopravního úseku (např. z oblastí jízdních řádů autobusových linek), Zdeněk Havlíček především svých zkušeností z Dopravní služby DP – Metro a Václav Šalanda dlouholetých zkušeností z dopravního dispečinku DP – Elektrické dráhy. Pro oddělení byla koncem roku 1976 vyčleněna jedna místnost v budově dopravních dispečinků ve Washingtonově ulici 3, tj. naproti Národnímu muzeu nad Václavským náměstím. Dispečinky ani tato místnost však nebyly přístupné veřejnosti. Cestující měli tedy pouze telefonickou možnost sdělování svých dotazů, a to zpočátku na jedinou přímou linku 22 92 52, popř. přes ústřednu DP. Jak je na fotografii též patrné, v místnosti byly pouze tyto telefonní přístroje (2 tzv. státní a 3 tzv. vnitřní linky) a jedna vysílačka, ze které jsme se dozvídali operativní novinky o případných nehodách a odklonech linek MHD. Přesto se možnost telefonovat na naše pracoviště mezi veřejností rychle vžila a zanedlouho jsme již podávali několik desítek informací denně (nejvíce na dopravní spojení mezi jednotlivými místy v Praze a na jízdní řády) a postupně byla množství informací každý den vyjadřována běžně ve stovkách.

I když hromadné sdělovací prostředky měly dlouhodobě sklon DP spíše kritizovat, o zavedení těchto informačních služeb referovaly pozitivně a zejména pražské noviny i v dalším období o středisku psaly dost pochvalně. Ty články mám doma dodnes.

Naše čtveřice zajišťovala provoz informačního střediska (tehdy totožného s novým oddělením)

v pracovní dny po dobu 12 hodin, a tak zpravidla dva z nás chodili do práce od 6,00 hod. a druhí dva později, aby zabezpečili provoz do 18,00 hodin. V případě onemocnění či dovolené ale zbylí pracovníci už mnohdy „nestíhali“. Ačkoliv byly začátky činnosti tohoto oddělení velice skromné (např. s jedním mechanickým psacím strojem apod.) a jeho potřebnost bylo nutně teprve prokázat, přesto začal být zmiňovaný rozsah služeb stále více vyžadován. Také proto po krátkém čase bylo založeno další informační středisko DP, a to v nové odbavovací hale Hlavního nádraží. Tady se již podávaly informace veřejnosti nejen po telefonu, nýbrž i přes okénka. Začala se zde vydávat i potvrzení o větších poruchách v provozu MHD (tzv. zpožděnký), jichž ráda využívala zejména studující mládež. Vedoucí tohoto druhého informačního střediska byla Marie Barvínková, dlouholetá pracovnice dopravního úseku GŘ. Tak tedy začala třicetiletá cesta k tomu, že nyní máme už informační střediska jak u stanic metra Muzeum, Můstek, Anděl a Nádraží Holešovice, tak i na letišti (Ruzyně 1, Ruzyně 2) a nejnovější na Magistrátu hl. m. Prahy. Příznám se, že když navštívím tato informační střediska, pořád je srovnávám s našimi začátky a velice jim závidím pěkné prostory, drahé vybavení výpočetní technikou (s intranetem, internetem a maily), kopírovací technikou a mnoho barevných informačních a propagačních materiálů.



Také v posledním období, po nástupu nového generálního ředitele DP, je vidět, že této oblasti služeb je věnována velká pozornost. Informační a propagační materiály se vyznačují novým designem a netradičními formáty a je jich vydáváno značné množství. Přesvědčil jsem se, že v tom DP za jinými velkoměsty nikterak nezaostává. Rovněž jazykové znalosti zaměstnanců informačních středisek DP jsou velmi dobré. Kde jsou ty časy, kdy nám zcela postačovala čeština ...

Tím uzavřel své vzpomínání a vyprávění Ing. Jiří Jeslínek. Pohlédneme ještě jednou na tu starou černobílou fotografii z budovy ve Washingtonově ulici, kde už ani dopravní dispečinky a nehodový oddíl DP nesídlí, a přejme si, aby se i v infocentrech DP kvalita poskytovaných služeb neustále zlepšovala. Cestující je totiž především zákazníkem – se vším, co z toho i pro Dopravní podnik vyplývá.



**DOPRAVNÍ PODNIKY
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY**

oznamují cestující veřejnosti, že poskytují

dopravní informace

od 3. ledna 1977 v pracovní dny v době od 6,00 do 18,00 h

na telefonním čísle

229252

Nové pracoviště Generálního ředitelství Dopravních podniků hlavního města Prahy

Publikované informace dopravního a přepravně-tarifního charakteru i provozu metra, tramvají a autobusů DP (např. o dopravním spojení mezi jednotlivými stanicemi v Praze, o režimu provozu,

Každá doba má své podmínky

Daniela Kočí

Významným představitelem generace ředitelů socialistického Československa byl Doc. Ing. Mikuláš Lacek, CSc., který setrval na postu generálního ředitele dlouhých 23 let. Za jeho vedení se přikročilo k zásadním změnám v organizaci tehdejších Dopravních podniků, byla zahájena koncepční přestavba pražské MHD, prosadil výstavbu metra pod povrchem. Mikuláši Lackovi je dnes 80 let, ale stále je velmi činným a vitálním člověkem.

Již několik let jste v důchodu, ale vím o Vás, že doma neleníte...

V důchodu jsem dvacet let, předtím jsem vedle své funkce generálního ředitele učil na Vysoké škole ekonomické. Lenošit se mi ještě nechce, v současné době učím na Vysoké škole mezinárodních a veřejných vztahů a Vysoké škole regionálního rozvoje. Vyjde mi další publikace, resp. encyklopedie, která má 15 800 pojmů v němčině a angličtině, a vychází publikace Regionální veřejné vztahy.

Kolik knih jste napsal?

Jsem autorem osmi knih a spoluautorem obrovského množství knih a hlavně skript, většinou ekonomických. Nejzajímavějšími dopravními knihami jsou Organizace a řízení, Ekonomika dopravy a Technika dopravy. Ty jsem napsal, když jsem byl generálním ředitelem Dopravních podniků a kdy jsem učil na Vysoké škole ekonomické dopravu.

Sledujete současné dění v Dopravním podniku? Co mu říkáte?

Samozřejmě, že sleduji. V době, kdy jsem pracoval v DP, byly zcela jiné ekonomické podmínky. Platí staré známé heslo „časy se mění a my se měníme s nimi“, neboli každá doba vyžaduje své podmínky. Ti, kteří jsou na vedoucích pozicích, se vždy musejí přizpůsobovat podmínkám, které jim zadává hlavní město Praha.

Dnešní dění tedy vnímáte jako logický vývoj ve společnosti?

Přesně tak. Já jsem před dvaceti lety odešel z funkce generálního ředitele, kde jsem byl skoro čtyřicet let. Vybudovali jsme to, co odpovídalo podmínkám dané doby.

Jste bezpochyby jednou z nejvýraznějších postav Dopravních podniků, vedl jste ho rekordně dlouho. Dělal byste něco jinak? Jak to vidíte dnes s odstupem času?

Snažili jsme se vytvořit si nezávislost, abychom udrželi ekonomickou rovnováhu a nemuseli zvyšovat jízdné. Vytvořili jsme podle ekonomických podmínek, které jsme velmi dobře znali, a já jsem je popsal ve svých knihách, v podstatě organizace kon-

cernu Dopravních podniků. Zřídili jsme dvanáct samostatných podniků:

Metro, Autobusy, Elektrické dráhy, Dopravní služby, ke kterým patřila taxi doprava, která nám vydělávala čistých 60 milionů korun ročně, a také osobní lodní doprava. Vznikla samostatná organizace Technické služby, kde jsme prováděli opravy a údržbu celého systému dopravy, Pražské komunikace, kde jsme měli na starosti celý systém komunikačních sítí města. Zřídili jsme šest účelových organizací, a to Inženýring dopravních staveb, který zajišťoval inženýrské činnosti celé výstavby, Metroprojekt, který na základě našich požadavků projektoval metro, Výchovně vzdělávací zařízení, kde jsme zřídili Střední odbornou školu dopravní a další výchovná zařízení, Sociální služby, které obhospodařovaly dva a půl tisíce bytů, které jsme ze sociálních fondů vybudovali a dvanáct rekreačních středisek, která jsme provozovali. Nesmím zapomenout na Pragocar – půjčovnu osobních automobilů, kde jsme ve spolupráci s mezinárodními půjčovnami automobilů AVIS v Anglii a TRIFTY v USA vydělávali čistých šest milionů dolarů. Současně byla vybudována technická základna rozšířeného dopravního systému. Pro zabezpečení spolehlivého provozu jsme postupně vybudovali a uvedli do provozu Ústřední dílny Hostivař pro údržbu vozového parku tramvajů, autobusů a následně i metra. Pro rozšíření autobusové dopravy vznikly garáže Kačerov, Klíčová a Řepy, pro provoz metra depa

Kačerov a Hostivař. Pro dokonalejší řízení provozu městské hromadné dopravy byl vybudován Centrální dispečink.

Není škoda, že rozdělení podniků je minulostí, když to prakticky dobře fungovalo?

Já se k současné organizaci nechci vyjadřovat. Generální ředitel Dopravního podniku se musí řídit podmínkami, které mu určuje Magistrát hlavního města Prahy a já jsem přesvědčen, že se snaží tyto podmínky prakticky realizovat a uplatnit.

Určitě to fungovalo, a proto se za mého působení prakticky nezvyšovalo jízdné, pouze jednou, a to když jsme uvedli do provozu metro, jinak celých 24 let jsme jezdili za stejné ekonomické podmínky.

Vy jste se zapsal do dějin pražského metra, protože jste ho vlastně prosadil, můžete zavzpomínat, jaké to tehdy bylo?

Metro byla velice složitá záležitost. V té době se v některých světových velkoměstech začala stavět podpovrchová tramvaj, která však nesklidila velký úspěch. Když jsem ve světových podmínkách zjistil, jak to je, tak jsem se tvrdě postavil proti všem, kteří prosazovali podpovrchovou tramvaj včetně hlavního architekta a členů představitelů města a povedlo se mi zastavit její výstavbu a začít budovat metro, a to také díky velké podpoře UITP. Jejím prostřednictvím jsem získal velké množství odborníků, kteří mi poskytli podklady k tomu, jak vlastně metro stavět. Je třeba si uvědomit, že metro nebyla nová věc, v roce 1926 profesor List věnoval hlavnímu



Ing. Mikuláš Lacek při jmenování nových ředitelů koncernových podniků v roce 1977. Foto © Archiv



Foto © Daniela Kočí

městu Praha zadarmo projekt metra s trasami, které jsme potom vlastně uskutečnili. On věděl, že to jsou tři základní směry ve městě vytvářející trojúhelník, který je přestupní a dává možnost velice kapacitní a kvalitní obsluhy hlavního města. Mně se podařilo do svých šedesáti let zrealizovat tyto tři trasy metra v plném rozsahu tak, jak byly původně plánované.

A co metro dnes?

V současné době je potřeba smeknout klobouk před všemi, kteří pokračují ve výstavbě a rozšiřují její síť. Pochopili, že to je jediná možnost, jak zabezpečit kapacitní dopravu v Praze.

Za mého působení v DP se Praha velice rozvíjela. Tehdy bylo v Praze 175 tisíc osobních automobilů, dnes je jich dle statistik 830 tisíc. Bylo mi vyčítáno, že byly zrušeny trolejbusy, ale to nebylo jen nějaké bezhlavé rozhodnutí. Trolejbusy bránily tvrdému automobilovému provozu, prostě překážely. Na celém světě platí zásada, že malá města do 50 tisíc lidí potřebují trolejbusy nebo autobusy, střední města s počtem obyvatel do 100 tisíc rovněž trolejbusy nebo autobusy, města do 1 milionu obyvatel už potřebují elektrickou dráhu, autobusy a v minimální míře trolejbusy. Velká města nad jeden milion obyvatel potřebují městskou rychlodráhu, v našem případě na základě geologických podmínek metro, dále elektrické dráhy a autobusy. Na celém světě byly v mnoha městech nad milion obyvatel trolejbusy zrušeny, byly to celosvětové trendy, ne že to chtěl nějaký Lacek! Navíc to byla elektrická trakce, a s elektrikou býval v minulosti velký problém, byly časté výpadky. V té době se začala stavět na okrajích Prahy sídliště, a ta nebylo možno dopravně obsloužit jinak než velkokapacitní dopravou.

Je nesmírně důležité, aby výstavba metra neustále pokračovala a rozvíjela se jeho síť, je to alfa a omega pražské dopravy, tam je zapotřebí nejvíce investovat. Dnes rostou okolo Prahy obrovské obytné komplexy, které potřebují opět vysoce kapacitní dopravu, a tu je schopno uskutečnit pouze metro.

V poslední době se vedou debaty, jaké metro a kam je prioritou. Jaký je Váš názor?

Metro je základ, profesor List nemohl ve své době plánovat výstavbu až někam do Letňan, protože tam nic nebylo, město končilo dole v Holešovicích. Nově vznikajícím sídlištním celkům bylo třeba dát dopravní obslužnost a tak je tomu i dnes. V současné době se mluví o trase D. Ale co bývala Písnice nebo Libuš před třiceti lety? Malé vesničky. Dnes tam bydlí tisíce lidí a je nutnost přivést sem metro.

Co se týká metra na letiště, řešil bych ho rozhodně přímou cestou z Dejvic přímo na letiště formou rychlodráhy. Světově platí zásada „leť a jed“ neboli nejkratší cestou do cíle. Je potřeba, aby cesta do centra města byla vždy pro zahraniční turisty nejjednodušší a rychlá. Já jsem navštívil 74 světových velkoměst, takže vím, o čem mluvím.

Kde ve světě podle Vás funguje MHD nejlépe?

Všude mají své klady a zápory, ale velmi dobře vyřešena je doprava v Paříži, Londýně nebo například v Rio de Janeiro nebo São Paulo, kde mají perfektní systém podpovrchové dopravy.

Kromě metra jste udělal spoustu významných kroků, ale mne velice zaujal Váš nápad, jak využít kostky vytrhané z tramvajových tratí...

Máte na mysli tzv. panelizaci tramvajových tratí, kterou jsme provedli, bylo to celých 150 kilometrů a dodnes v plném rozsahu drží. Vybourali jsme tehdy všechny kostky, které vadily provozu a použili jsme maďarský systém, který jsme v plné míře uplatnili. Vytrhané kostky jsme prodali do Holandska, kde jsme za ně dostali guldeny. Holanďané kostky rozřezali a použili je jako obklad u pobřeží moře, protože slaná voda jim rozemílala omítky. Za guldeny jsme koupili šilinky, za které jsme v Anglii koupili výpočetní systém SCENDATA, první nejmódnější počítačové zařízení, které jsme dali Metroprojektu, a tudíž jsme za hodinu byli schopni vyprojektovat to, co by se dělalo jinak půl roku.

A jak jste přišel na to nabídnout kostky do Holandska?

Já jsem měl obrovské mezinárodní styky, vždyť jsem byl téměř 24 let členem představenstva UITP. Velmi aktivně jsem spolupracoval s ostatními dopravními podniky na celém světě. Pokud máte kontakty na mezinárodním poli, máte otevřené dveře do světa a dá se ledacos podnikat. A to platí v každé době...



Ing. Mikuláš Lacek (vpravo) při prohlídce prvních vozů pro metro 16. října 1973 na nádraží Praha-Krč. Foto © Archiv

Uvědomme si, kde se po 110 letech Dopravní podnik nachází

Daniela Kočí

Od dubna letošního roku je ve funkci generálního ředitele Dopravního podniku Ing. Martin Dvořák. Velmi dobře si uvědomuje pozici Dopravního podniku na trhu veřejné dopravy a snaží se posílit jeho význam jak v očích veřejnosti, tak jeho zaměstnanců. Podnik prochází největšími změnami posledních let, doprovázejí ho větší i menší problémy, ale Martin Dvořák je téměř po půl roce svého působení ve funkci přesvědčen, že většina lidí probíhající změny přijímá s pochopením a vědomím, že tato fáze musela nastat.

Co Vás doposud nejvíce překvapilo z dění v podniku?

Pořád mě něco překvapuje, a to jak pozitivně, tak i negativně, ale jelikož jsem člověk optimistický a pozitivně smýšlející, tak ty negativní věci rychle odbourávám a ty pozitivní věci mě našťástí povzbuzují. Ale v poslední době mě velice překvapuje nízká míra uvědomění si kolegů v managementu i ostatních zaměstnanců, v jaké situaci se Dopravní podnik nachází a co všechno je potřeba udělat v příštích měsících a letech, aby udělal opravdu výrazný pokrok ve svém vývoji a rozvoji.

S jakou náladou se setkáváte v podniku u lidí? Jak reagují na Vaši osobu?

Jsou to rozdílné pohledy. Setkávám se většinou s lidmi, kteří jsou si vědomi, že tato fáze musela nastat, i když to pro nikoho není jednoduché, ale jsou lidé, kteří se ptají, proč nás nenecháte být, vždyť to doposud fungovalo. Ale tady je právě podstata věci, a to jak to fungovalo, zda je to dostačující současným požadavkům a měnící se situaci na trhu veřejné dopravy. Nálada lidí v podniku je tedy střídavě oblačná.

Jaké máte reakce na výsledky personálního auditu?

Mám pocit, že v podniku se utvořily dva tábory, z čehož nejsem vůbec nadšen. Tábor lidí, který se těší na změny a na novou strategii a který pochopil, že veřejná doprava v tak významné metropoli jako je Praha je něco, co má obrovský potenciál a čemu bude dáвана velká priorita. Druhá skupina lidí se bohužel domnívá, že lépe a jinak to již dělat nelze a odmítá jakékoliv změny v domnění, že tento stav tu může být za pět až deset let, což je bohužel velký omyl.

Nejvíce se mezi lidmi mluví o propouštění. Budou se propouštět lidé starší nebo i ti, kteří jsou v produktivním věku? Jak chcete zamezit, aby se nepropouštěli schopní mladí lidé s diplomem jen kvůli číselným škrtnutím? Mluví z vlastní neblahé zkušenosti z našeho oddělení, kdy náprava takových neuvážených činů byla dosti problematická záležitost...

Vzhledem k tomu, že jsme tak gigantický podnik, samozřejmě připouštím, že se mohly a určitě se i stanou určitá pochybení, ale musím jako ředitel spoléhat na rozhodnutí příslušných vedoucích. Pokud jde o věk, jsem přesvědčen o tom, že není hlavním vodítkem při propouštění, protože je úplně jedno, zda vám je pětadvacet, pětatřicet, padesát či jste v důchodovém věku, ale záleží na vašem postoji k životu, resp. ke své práci. Je důležité, jak kvalitní práci odvádíte a co podniku přinášíte. Znáám spoustu lidí v Dopravním podniku, kteří jsou v důchodovém věku a pokud bychom o ně přišli, byla by to velká ztráta. Lidí je potřeba posuzovat individuálně, ale samozřejmě se stane, že některé profese či činnosti v rámci optimalizace Dopravní podnik už potřebovat nebude, a v tom okamžiku budou i schopní lidé čistě teoreticky „zbytní“. Ale takový je prostě život. Máme před sebou koncepci a strategii a musíme z hlediska efektivity a nákladů Dopravního podniku něco udělat. Chtěl bych zdůraznit, že úspory nejsou jen ty viditelné počty propuštěných lidí, ale jaká bude produktivita práce těch, kteří zůstanou, jak kvalitní smluvní vztahy Dopravní podnik má se svými dodava-

tereli a podobně. Dostávám hodně dopisů od zaměstnanců, z nichž někteří se dokonce už i podepisují, že celý proces transformace podniku je dělán proto, aby soukromé firmy měly více zakázek. To je opravdu sprostá lež, kterou někteří lidé záměrně šíří. My ty kroky neděláme proto, abychom vylévali peníze z Dopravního podniku komerčním subjektům, ale proto, aby podnik fungoval lépe za méně peněz. Peníze, které ušetříme, reinvestujeme zpátky do dopravní infrastruktury, do oprav a rekonstrukcí a myslím, že drtivá většina lidí ví, v jakém stavu jsou například některé tramvajové trati. Na mnoha klíčových tratích máme omezenou rychlost na dvacet nebo třicet km/h jenom proto, že jsme neměli dostatek finančních prostředků nebo schopnost je opravovat či rekonstruovat, dlouho jsme nestavěli větší množství tramvajových tratí, chceme zahájit masivnější obnovu vozového parku u autobusů, investovat do bezpečnostních a řídicích systémů v metru, díky kterým bude možno snížit intervaly a spoustu dalších věcí.



Foto © Radovan Šubín

Několikrát jste se v médiích zmínil, že přiměřenost a motivace odměňování je jednou z největších priorit probíhajících změn a že chcete, aby ti, kteří pracují na 100 procent, byli náležitě odměněni. Kdy to ti nejlepší pocítí na svých výplatních páskách? A co když ti nejlepší nebudou zároveň těmi „nevyvolenějšími“?

V rámci valorizace bude nutné do budoucna zvýšit motivační složku mzdy. Nastavit a definovat kritéria, která budou primárně vyjadřovat a monitorovat produktivitu práce a schopnost člověka a přínos pro firmu. Neměla by být jedna plošná mzda a pak pětiprocentní pohyblivá složka, ale právě pohyblivá složka by měla být mnohem více motivující. Samozřejmě chápu obavy, že ne všichni vedoucí pracovníci budou objektivní z hle-



Generální ředitel Martin Dvořák při přebírání vozů Karosa.

diska udělování pohyblivé složky mzdy, že určitá část vedoucích pracovníků může mít své tzv. „vyvolené“, ale já tohle slovo úplně nesnáším, protože bychom měli být jedna skupina, jedna firma a „vyvolení – nevyvolení“, všichni musí podávat maximální výkon. Ti, co ho nepodávají, musí z kola ven a ty, kteří ho podávají, musíme dlouhodobě motivovat, aby s Dopravním podnikem dlouhodobě svázali svoji profesní budoucnost. Jestliže vedoucí pracovníci budou preferovat svoji skupinu zaměstnanců, budeme se muset i s nimi bohužel rozloučit. Manažerská práce není o tom určit si skupinu „vyvolených“, ale je o tom motivovat tým svých podřízených k maximálním výkonům a umět ocenit schopné lidi. Nebát se vypíchnout ty nejlepší i za cenu, že vás mohou do budoucna i nahradit na vedoucí pozici.

To je Vaše profesní filosofie?

V podstatě ano. Moje profesní filosofie je, že můj osobní úspěch je primárně tvořen tím, že se obklopuji schopnými lidmi, kteří mě mohou jednoho dne třeba přerůst a nahradit. Uvědomuji si, že každý je nahraditelný a jsem s tím absolutně smířen. **Jak se Vám jedná s odborovými organizacemi a jak vnímáte jejich postoj?**

Je jich dvanáct a s drtivou většinou z nich se mi spolupracuje dobře. Někteří předáci používají pestré portfolio frází a deklarací a někteří nejsou tak aktivní na verbální

úrovni, o to aktivnější jsou potom v konkrétních diskusích.

Zdají se Vám jednání s nimi konstruktivní?

Zatím až na malé výjimky ano.

Plánujete zavedení nějakého motivačního projektu i pro řidiče? Všichni také přece nejsou stejně kvalitní...

Motivační ohodnocení by mělo platit samozřejmě pro všechny, kteří budou s touto firmou dlouhodobě svázáni a kteří chtějí podávat maximální výkon, jak jsem již nastínil.

Jaké kroky na mezinárodním poli jste za dobu svého působení ve funkci generálního ředitele podnikli?

Příznám se, že nic moc. Pravidelně diskutuji s Ing. Doškem, což je náš kompetentní reprezentant v rámci mezinárodních struktur o našem angažmá na mezinárodním poli.

výkony a investice a třetím je zvýšení jízdného. Náš návrh zvýšení jízdného je na základě mezinárodního srovnání s dalšími evropskými městy v přepočtu na kupní sílu. Cena jízdného v Praze je téměř nejnižší. Mzdy jsou u nás v porovnání se Západem sice nižší, ale drtivá většina nákladových vstupů je na stejné cenové úrovni. Na základě těchto skutečností vznikl materiál, který chceme předložit lidem, kteří o tom v konečném důsledku rozhodují a budeme se snažit přesvědčit hlavní představitele města, že jednorázové zdražení je pro nás nezbytně nutné.

Je tedy zdražení čistě projekt Dopravního podniku nebo je určitý tlak města jako zřizovatele kvůli příliš vysokým dotacím z rozpočtu hlavního města Prahy?

Je to návrh od nás. Samozřejmě ze strany města je a bude velký tlak snižovat poměr mezi dotací a vlastními výnosy, protože ten poměr je v Praze naprosto unikátní. Bez toho, aniž bychom dostali možnost přiměřeně, nikoliv dramaticky zdražit, to však půjde velmi těžko.

A co máme pro cestující pozitivního?

V první polovině příštího roku otevřeme tři nové stanice metra, což je obrovská položka z hlediska provozních nákladů. Máme několik programů kvality, jak zvýšit komfort cestujících, chceme snížit přeplněnost metra, zejména linky B, to znamená zvýšit frekvence mezi jednotlivými spoji, což znamená urychlit výběrové řízení na výrobce zabezpečovacího zařízení, chceme dodat cestujícím nové tramvaje i autobusy, je toho opravdu hodně.

Určitě se shodneme, že bezdomovci jsou pro cestující problém číslo 1. Plánujete se ve spolupráci s magistrátem nějaké konkrétní kroky ke zlepšení situace v dopravních prostředcích, v okolí stanic a zastávek a všeobecně v MHD?

To je oblast, která evidentně opravdu trápí obrovské množství cestujících a řešení těchto věcí je jednou z největších priorit Dopravního podniku. V nočních linkách se situace výrazně zlepšila díky spolupráci s městskou policií, další konkrétní změny naši klienti pocítí nejdříve v příštím roce. Jako příklad uvedu projektovou přípravu rekonstrukcí stanic metra, kde tato situace je nejkřiklavější, jako například Kačerov nebo Národní třída. Cestující by se měli dočkat také zlepšení čistoty vozů a sedaček, uvažujeme o větších investicích do čištění dopravních prostředků a s dodavateli testujeme všechny možné typy sedadel a jejich povrchů, chceme investovat finanční prostředky do zvýšení bezpečnosti při cestování MHD. Je nutné si uvědomit, že čistota vozů nezávisí na tom, zda se vrátíme k plastovým sedačkám, ale na tom nekompromisně vyloučit z přepravy osoby, které je nějakým způsobem znečišťují, ničí nám majetek a chovají se neurvale. A to je jedním z našich velkých cílů...



Dopravní podnik pomůže odcházejícím zaměstnancům

Jan Svoboda, MBA,
ředitel Marketingu a komunikace

V současné době prochází Dopravní podnik fází organizačních změn. Tyto změny by měly přispět k vyšší efektivitě, modernizaci společnosti a následnému zlepšení podmínek pro práci zaměstnanců.

Jak už jsme Vás v minulém čísle DP-KONT@KTu informovali, Dopravní podnik si na jaře letošního roku nechal zpracovat procesně-organizační audit, který realizovala společnost BNV Consulting. Výsledky auditu poukázaly na nízkou efektivitu a přezaměstnanost v podniku a navrhl provedení organizačních změn, které by měly přispět k proměně DP v moderní společnost evropského měřítka. Doporučení personálního auditu byla projednána s vedoucími jednotlivých útvarů, vedením společnosti i představenstvem. Z původního návrhu zrušit 581 pracovních míst bylo nakonec přijato rozhodnutí zrušit 523 pracovních míst. Realizaci všech zásadních kroků má v gesci personální úsek, který spolupracuje s příslušnými vedoucími útvarů, odborovými organizacemi,

projednávání organizačních změn. Jednání proběhla v korektním duchu, obě strany se vzájemně respektovaly, neshodly se pouze na několika drobnostech. Zástupci odborových organizací na jednání dostáli své role a bojovali za práva všech zaměstnanců.

Pomoc zaměstnancům

Odbory ovšem nejsou jediní, kdo odcházejícím zaměstnancům nabídne pomoc. Stávajícím zaměstnancům, kteří budou z DP v rámci ozdravných opatření uvolněni, bude ze strany vedení společnosti poskytnuta maximální podpora tak, aby se mohli co nejrychleji zorientovat na trhu práce, následně využili možností rekvalifikačních kurzů a zvýšili tak možnost nového pracovního uplatnění. Jednotliví zaměstnanci, jichž se organizační změna týká, se tuto skutečnost dozvěděli nejpozději 23. srpna, kdy jim byla také doručena nabídka volných pracovních pozic v DP. V případě, že se rozhodli nabídku do konce srpna neakceptovat, máme pro ně připravenou pomoc, která jim usnadní hledání nového pracovního uplatnění. Pro zaměstnance bude připraven speciální program, který jim po dobu čtyř měsíců od ukončení pracovního závazku v DP bude poskytovat speciální služby, mezi něž bude patřit například informační centrum, speciální pomoc a konzultace. Informační

Organizační změny k 1. 10. 2007

úsek	Číslo útvaru	Původní stav PM		Stav po organizační změně k 1. 10. 2007		
		Počet PM k 31. 7. 2007	Převod PM z útvaru (+)	Převod PM do útvaru (-)	Rušená PM	Stav k 1. 10. 2007
generálního ředitele	900000	94	5	-6	-8	85
technický	200000	5 228	206	-207	-326	4 901
služeb	300000	753	216	-217	-124	628
obchodně ekonomický	400000	281	63	-64	-32	248
personální	500000	194	45	-52	-33	154
CELKEM		6 550	535	-546	-523	6 016

úřadem práce i dotčenými zaměstnanci. V rámci zmírnění dopadů hromadného propouštění probíhá nabídka uplatnění na volných pracovních místech, které ve společnosti jsou.

Jak jsme již dříve avizovali, nastávající změny se nedotknou řidičů a strojvedoucích. Naopak již intenzivně pracujeme na zlepšení podmínek pro jejich práci, například hygienické podmínky na některých provozech jsou značně nevyhovující.

15. srpna vedení společnosti projednalo organizační změnu se zástupci odborových organizací. Jednání s odbory probíhala v duchu kolektivní smlouvy a splňovala všechny legislativní podmínky. Vedení společnosti se se zástupci odborových organizací dohodlo na dalším postupu

centrum je otevřeno od 29. srpna. Odcházejícím pracovníkům byla také poskytnuta příručka, kde naleznou veškeré užitečné informace související s ukončením jejich závazku v DP a hledáním nového zaměstnání.

Příručka obsahuje například kontakty na relevantní úřady práce, vzorový formulář životopisu či zásady vystupování při přijímacím pohovoru. Informační brožura zaměstnancům pomůže také s právními otázkami v případě ukončení pracovního poměru nebo registrace na úřadu práce. Pomohou jim také užitečné tipy na místa, kde hledat informace o možnostech vyhledávání vhodné nabídky volných míst nebo informace o možnostech rekvalifikačních kurzů.



Zaměstnanci DP mají slevu!

-red-

Restaurace McDonald's na I. P. Pavlova (v sousedství tramvajových zastávek) nabízí do 31. října 2007 všem zaměstnancům Dopravního podniku slevy na vybraná menu ze své nabídky. Slevy je možné využít po předložení průkazky zaměstnance.

V průběhu měsíce srpna 2007 nás oslovila agentura, zajišťující pro jednotlivé restaurace sítě McDonald's marketingové akce, s nabídkou slevy pro zaměstnance Dopravního podniku v restauraci na I. P. Pavlova. S tímto nápadem se na agenturu obrátila přímo uvedená restaurace s tím, že chce především řidičům tramvajů, kteří v zastávce I. P. Pavlova mají střídací bod, nabídnout možnost rychlého, finančně výhodnějšího občerstvení. Dopravní podnik tuto nabídku využil, a tak až do konce měsíce října si mohou všichni zaměstnanci vybrat z několika menu a využít slevu, kterou jim jejich zaměstnavatel zprostředkovává. Jedná se o pilotní projekt, který bude agenturou i restaurací McDonald's I. P. Pavlova vyhodnocen, a pokud se ukáže jako efektivní, bude možnost uplatnění slev na základě předložení průkazu zaměstnance Dopravního podniku Praha rozšířena i na další restaurace ze sítě McDonald's na území Prahy. O této možnosti vás budeme samozřejmě včas informovat.



Prázdniny skončily i pražské dopravě

Ing. Jan Přivora

S koncem školních prázdnin byl obnoven i plný provoz pražské městské hromadné dopravy. V síti metra a na autobusových linkách platí celoroční jízdní řády od soboty 1. 9. 2007, tramvajová doprava se k celoročnímu provozu vrátila v neděli 2. 9. 2007 s ukončením opravy trati v Letenské ulici a na křižovatce Klárov.

S obnovením celoročního provozu došlo od 1. 9. 2007 v městské autobusové dopravě k několika trvalým změnám.

Na základě požadavku městské části Praha-Dubeč byla linka č. 111 Skalka – Dolní Měcholupy odkloněna ze zastávky Na Návsi do Dubče, do bývalé konečné zastávky této linky Dolní Měcholupy zajíždí ve směru z Černého Mostu na Háje linka č. 240. Současně byla zrušena linka č. 228 Depo Hostivař – Dubeč a na lince č. 229 Depo Hostivař – Koloděje byly zavedeny krátké spoje v trase Depo Hostivař – Dubeč. Nová Mezichuchelská ulice spojující Malou a Velkou Chuchlí umožnila po několika de-



Na Štefáníkově mostě skončila rekonstrukce a tak tramvaje zde mohou po prázdninách opět jezdit. Foto © Jan Horský

sítkách let opět vést linku č. 172 z Velké Chuchle přímo na Smíchov. Mezichuchelskou ulicí jede i linka č. 204 Smíchovské nádraží – Sídlíště Radotín. Na této lince byl zaveden celodenní provoz včetně sobot a nedělí, linka nově jezdí též ve směru z Radotína na Smíchov. U souběžné linky č. 244 Smíchovské nádraží – Sídlíště Radotín jedoucí přes Lahovičky byly prodlouženy intervaly tak, aby zůstala zachována souhrnná kapacita obou linek.

Dopravu k novým obytným domům v severní části Čakovice obstarává linka č. 233 Palmovka – Obchodní centrum Čakovice, jejíž vybrané spoje byly v pracovní dny prodlouženy do zastávky Sídlíště Čakovice. Na této lince byl zaveden provoz i v pracovní dny odpoledne spolu s prodloužením odpoledních intervalů linek č. 140 Palmovka – Čakovice a 274 Palmovka – Avia Letňany – Palmovka. Pro zajištění dopravy žáků do školy v sídlišti Na Dědině byla pro linky č. 108, 179 a 225 zřízena v Libocké ulici zastávka Divoká Šárka. Zastávka je v provozu jen ve dnech školního vyučování od 6.45 do 9.00 hodin.

Pro malé využití byly ve školním roce 2007/2008 zrušeny školní linky č. 551 Opatov – Brechtova, 554 Ronešova – Sídlíště Lehovec a 563 Divoká Šárka – Červený vrch. Na vyžádání městské části Praha 11 byla zavedena linka č. 556 Knovízská – Brodského s jedním ranním spojem. Na lince č. 561 Sídlíště Zbraslav – Velká Chuchle byla zřízena zastávka Radotínská.

V rámci zlepšení služeb pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu byla na lince č. 103003 zřízena zastávka Třebenická.



Vedoucí JDCT Jan Šurovský nedá na tramvaje dopustit

Daniela Kočí

Od 1. června 2007 má jednotka Dopravní cesta Tramvaje (JDCT) nového vedoucího. Ing. Jan Šurovský, Ph. D. (33) v Dopravním podniku působí již 13 let. Do nové pozice se přesunul z jednotky Provoz Tramvaje, konkrétně z provozovny Vokovice. Kromě zkušeností z provozu se i dlouhá léta zajímá o dopravní stavby (nejen) v Praze.

Jaké zásadní kroky jste učinil za dobu, kdy jste v nové funkci?

Jednotku je třeba především důkladně poznat, protože jsem dosud v JDCT nepůsobil. O činnosti JDCT a jejích předchůdkyň mám však představu poměrně podrobnou. Téměř všechny rozhodující výluky, tj. opravy kolejí a trolejí, sleduji již od poloviny 80. let, tedy velmi dlouho.

V poslední době došlo k několika zásadním krokům. Od 1. června 2007 došlo k personální změně na postu vedoucího provozovny Vrchní stavba. Od nového vedoucího očekávám zvýšení produktivity práce díky změně turnusu pracovníků, přehodnocení potřeby počtu dopravních prostředků a podobně. Od letošního podzimu chceme pečlivěji dělit akce na prosté výměny konstrukcí a na složitější zásahy. Prosté výměny konstrukcí budou probíhat výrazně rychlejším tempem, takže bychom rádi vyměnili kolejovou konstrukci na Karlově

náměstí za tři víkendy, z toho dva o jeden den prodloužené. Proti původně plánované nepřetržité výluce na tři týdny se podle mého názoru jedná o zásadní zkrácení a výrazně menší zátěž pro Pražany.

K 1. červenci 2007 zanikla dvě pracovní místa. Zásadní změna však nastala až 1. srpna 2007, kdy byly odbory 250100 a 250200 sloučeny v jeden a u štábních útvarů jednotky tak došlo ke zrušení dalších 11 pracovních míst. Ve sloučeném odboru zbylo 30 pracovníků. Cílem změny je daleko hlubší provázání správců s realizací akcí na tramvajových tratích spojené se zefektivněním činností.

Kde jednotka Dopravní cesta Tramvaje nejvíce tlačila podle Vás bota?

Bota nás tlačila a bude tlačit v oblasti provozních financí. Na nedostatek peněz si stěžují všechny jednotky (nejen) technického úseku, ale já jsem přesvědčen, že situace v JDCT je zdaleka nejkritičtější. V 80. letech proběhly na většině sítí masivní rekonstrukce tramvajových tratí formou BKV panelů. Ve své době se jednalo zjevně o jediný způsob, jak tratě vůbec udržet v provozu, protože stav tratí v 70. letech byl vysloveně kritický. Tehdy byla představa, že jde o technologii s dlouhou životností, například 30 let. To se již dávno ukázalo, že neplatí a tratě jako celek jsou dnes dožitě. Máme cca 140 km tratí, při životnosti 30 let bychom měli ročně rekonstruovat více než 4,5 km tratí. Realita letoška hovoří zcela jinak, jedná se spíše o desítky a stovky metrů v oblasti Štefáníkova mostu, Albertova a Palackého náměstí, navíc většinou opět zastaralou technologií BKV panelů. Technologický pokrok staveb tratí za posledních 30 let je velmi významný.

Máte značné provozní zkušenosti, což je určitě obrovským plusem pro řízení jednotky. Cítíte to tak?

To určitě ano. Zkušenost z provozu je nepřenositelná. Zásadní výhoda člověka z provozu je zajišťování přímého výkonu služby, kde už se nemáte šanci za nikoho schovat. Proto se většinou provozní pracovníci nebojí rozhodovat. V této souvislosti vítám, že vedoucí provozních jednotek se stanou institucionalizovanými vedoucími pracovními týmy MHD, v mém případě povede pracovní tým T vedoucí JPT Petr Hloch. U nás se nejedná o žádnou novinku, protože podobný tým si už život vyžádal v roce 2005.

Je o Vás známo, že milujete tramvaje natolik, že si občas nějakou i zařídíte. Chcete dělat příležitostně i řidiče tramvaje nadále?

Ten vztah k tramvajím je o něco méně intimní, ale v zásadě máte pravdu, nedám na ně dopustit. Jsem přesvědčen, že je čeká celosvětově velká budoucnost, včetně Prahy. Tím mám na mysli nejen obnovu vozového parku, rozšíření sítě tramvajových tratí, ale i značné zvýšení kvality stávajících tratí. Doba tramvajím přeje výrazně více než v mém předškolním věku, kdy se rušily tratě jako o závod. Byl to závod, který



neměl vítěze, jen poražené. Do kolébky mi soudičky vložily zrušení trati na Budějovické náměstí. Trať, která byla téměř nová, měnícírna, která ji napájela pracuje dosud (ač tam trať dávno není) a celé těleso trati (včetně posledního kolejového pole) existuje dodnes. Vždy když jedu okolo, což lze jen nočním autobusem, tak mnou procházejí velmi negativní emoce. Stejně pocity mám i v Husitské ulici, u hlavního nádraží a pochopitelně na Václavském náměstí.

Ale i tady se situace zlepšuje. Právě zahájená stavba prodloužení trati do Radlic je první vlašťovkou, která ukazuje, že obnovit zrušenou trať lze. A to žehnám svým předchůdcům, že dokázali ubránit trať po Laurou, protože ta měla na kahánku opravdu mockrát.

A teď k otázce: mám stále uzavřenou dohodu o pracovní činnosti na práci řidiče tramvaje, konkrétně ve Strašnicích. Pokud to jen trochu půjde, tak bych občas rád jezdil, protože jde o nejlepší zpětnou vazbu. Zkrátka si ty naše koleje projet a zhodnotit. Proto se budu snažit jezdit pokaždé někde jinde nebo tam, kde bude či skončila rekonstrukce, případně větší oprava trati. Záleží však na potřebách a možnostech vozoven.

Jaké jsou priority do následujícího období?

Je jich dost. Absolvovali jsme personální audit. Změny u útvarů 250010, 250100 a 250200 jsou již provedeny. Předpokládám, že ostatní proběhnou k 1. říjnu 2007 (tzv. okamžitá úspora) a dále k 1. lednu 2008 a zřejmě k 1. červenci 2008 (systémové změny). U Vrchní stavby a Údržby měnících byl auditem navržen outsourcing, tudíž nás čeká nekonečné množství jednání na dané téma, protože v tomto směru jsme v bodě „nula“.

Nutné je nově nastavit péči o tratě, abychom nemuseli opakovaně uzavírat stále stejné úseky tratí. To znamená v uzavřeném úseku udělat pokud možno vše potřebné. Není třeba vždy „jít s kanónem na vrabce“ a vše rekonstruovat, ale naopak začít od

toho nejjednoduššího a často neefektivnějšího. Příkladem budiž broušení kolejnic (dělá se nedostatečně), čímž se fatálně sníží hlučnost tramvajové dopravy. Včasné navařování oblouků nebo čištění odvoňovačů odsune nutnost rekonstrukcí na pozdější dobu. Dobře a včas vynaložená koruna v údržbě může ušetřit mnohonásobek v investicích. Bohužel na údržbu nemáme téměř nic.

Opustíme nyní přímo Váš post vedoucího jednotky. Co podle vás, jako odborníka na MHD, je největším problémem současnosti v Praze z celkového pohledu?

Není toho úplně málo, ale těší mne, že je vůle většinu problémů zásadně řešit. Docela mne mrzí, že ačkoliv do hromadné dopravy jsou vkládány vysoké finanční částky a je jí deklarována i výrazná politická podpora, tak se nám dosud nepodařilo přesvědčit dostatečně své okolí, že tramvajová doprava je páteří povrchové dopravy. Velmi bych uvítal i rozšíření vyhrazených pruhů pro autobusy (právě tam jsme své okolí zatím příliš o potřebnosti preference nepřesvědčili). Vždyť o autobusovém pruhu od Slávie na Želivského se hovoří již 10 let bez valného pokroku. Z mého pohledu by se daly využít i tramvajové koleje pro provoz autobusů, například v Chodovské ulici nebo Zahradním Městě, ale znamená to stavební úpravy, leckdy rekonstrukci trati, ale také zvýšenou potřebu provozních prostředků na údržbu takové nově pojižděné trati (např. úklid sněhu, vodorovné značení).

Soukromě bych uvítal daleko vyšší úroveň spolupráce všech odborných orgánů v Praze a Středočeském kraji. Je třeba táhnout za jeden provaz, komunikovat a spolupracovat. Není nic smutnějšího, když netuším, co dělá kolega ve vedlejší kanceláři...



Změny ve vedení Pražské strojírny a. s.

Ing. Pavel Beneš, Pražská strojírna

V Pražské strojárně došlo během letních prázdnin k zásadním změnám ve vedení podniku.

Ke dni 31. července 2007 odešel do starobního důchodu generální ředitel Pražské strojírny a. s., Ing. Jiří Medlín.

Ing. Medlín nastoupil po absolvování Stavební fakulty ČVUT v roce 1969 do DP hl. m. Prahy, kde postupně zastával různé řídicí funkce. V letech 1995 až 1997 pracoval na generálním ředitelství ČD. V roce



1997 byl zvolen předsedou představenstva Pražské strojírny a. s. a jmenován jejím generálním ředitelem. Tuto funkci potom zastával až do svého odchodu do starobního důchodu.

Ing. Medlín se výraznou měrou zasloužil o to, že i přes negativní vlivy, které na činnost společnosti měly jak povodně v roce 2002, tak i stěhování podniku do nové lokality, Pražská strojírna a. s. vždy plnila své závazky nejen vůči svému hlavnímu zákazníkovi, tj. Dopravnímu podniku hl.m. Prahy, ale i ostatním zákazníkům. Za doby jeho působení rovněž došlo k výraznému nárůstu zahraničních dodávek, které v současné době činí více než 30 % celkového obrátu.

Od 1. srpna 2007 se stal členem představenstva a generálním ředitelem Pražské strojírny a. s. Ing. Vladimír Říha.

Ing. Vladimír Říha se narodil v roce 1965. Po absolvování Obchodní fakulty VŠE Praha začal svou profesní dráhu v roce 1987 v podniku zahraničního obchodu Ferromet. Dále pracoval v různých výrobních i obchodních společnostech strojírenského charakteru (ČZ Strakonice, Škoda Liaz, Stavostro), kde působil zejména v oblasti „křizového“ managementu. Má rovněž bohaté zkušenosti s prací ve velkých zahraničních korporacích (Liebert Hiross, Emerson Network Power).



NÁZORY Z DP-ARÉNY

Pavel Ďuran, www.dp-arena.cz

Hrozilo se tím hodněkrát, ale najednou je to tady. Dopravní podnik (jeho vedení) optimalizuje (proces výběru nejlepší varianty z množství možných jevů) nepoměrně razantněji, než když transformoval (přeměna, přetvoření).

Z hlediska významu těchto dvou pojmů je to poměrně zajímavý počín, neboť právě transformace by měla být nadřazena optimalizaci a až ta by měla transformační proces doplňovat – a ukončit.

V naší společnosti kráčíme, zdá se, zcela opačnými cestičkami – a já říkám (a mnohým se to nelíbí), že díky za to. A hlavně – konečně! Vzpomínám na dobu před cca třemi lety, kdy se bezmála masovým propuštěním hrozilo a třebaže všichni věděli, že je to nezbytné, došlo v rámci restrukturalizace k výměně cedulí na dveřích. Samozřejmě, že přeháním, ale ne zase tolik. Nový generální ředitel Martin Dvořák se zjevně žádné jmenovky označující tu či onu kancelář měnit nechystá – odborové organizace, třebaže i ony ví, že zbytí není, dští oheň a síru, přičemž argumentují tak, jak argumentují.

Říkám, že jsem rád, že takové odbory máme. Neboť hájí zaměstnance. Od toho nakonec jsou...

Odborové organizace DP – a to je snad jediné, s čím se s nimi nejsem s to ztožnit – si stěžují na Úřadu práce s tím, že Kolektivní smlouvou pro rok 2007 jim bylo přislíbeno propuštění tří set zaměstnanců místo bezmála tisíce. Přitom samy vědí, že nastoupená cesta je jedinou možností (a svědčí o tom kvalita KS 2007 myslím zcela jednoznačně), jak udržet zbývající desetinásobek zaměstnanců firmy „nad vodou“.

Ale zkusme se na to podívat ještě z jiného, přičemž v tomto směru nepochybně toho nejdůležitějšího úhlu – totiž očima těch, koho se propouštění bytostně týká – tedy těch, kdo u Dopravního podniku už být neměli.

A přesto zůstali.

Kdyby totiž došlo na hrozby v samých plínkách transformačního procesu (jak se sice avizovalo, nicméně nestalo), byli by už tři roky pryč. Byli by o tři léta mladší a měli by o tři roky více šancí uplatnit se na trhu práce. A to chtějí odborové organizace sedmi stovkám z těch, které jsem zmiňoval a kteří jsou pro DP nadbyteční – a já se prosím nechci bavit o jednotlivcích ani údajně svérázných praktikách firmy provádějící personální a procesní audit a jejich „nesmyslných“ závěrech – odepřít možná jednu z posledních šancí uplatnit se co možná nejrychleji a nejkvalitněji na trhu práce? Oni už mladší nikdy nebudou...

budou jen stárnout. A budou mít čím dál menší možnost a šanci se někde uplatnit. Přesto jsou už dávno, a já se za to pregnantní vyjádření omlouvám, „na odstřel“. Nechtěl to (nebo možná nestačil) Houfek, nedokázal to Jílek – Dvořák je tím, kdo to, co může udělat dnes, neodkládá na zítřek. Že se mi to jako řidiči tramvaje, který se propuštění bát nemusí, dobře povídá? Souhlasím – ale být já v pozici těch, kdo musí nebo budou muset odejít, pak bych byl radší, kdyby se tak stalo před třemi roky než dnes – a dnes raději než za tři nebo více let!

(Pozn. red.: *Názory v této rubrice nemusejí vyjadřovat názory redakce.*)



DOŠLO DO REDAKCE

Zapomenutá taška

Ing. Dagmar Procházková

Ráda bych poděkovala za vstřícné a milé jednání vašich zaměstnanců. Dne 8. srpna jsem se okolo 14.30 vracela z práce a jelikož jsem byla po pracovním dni hodně unavená, tak jsem si svou nepozorností způsobila nepříjemnou komplikaci.

Vystupovala jsem na Můstku a najednou jsem si uvědomila, že jsem ve vlaku nechala tašku. Byly v ní sice pro ostatní cestující jenom bezcenné papíry, ale tyto papíry pro mne představovaly kus odvedené práce. Proto jsem se rozhodla, že se svoji tašku pokusím získat zpět. Po chvilce váhání jsem se rozhodla oslovit dozorčího (toho co sídlí nad eskalátory) na Můstku B. Mladý pan dozorčí se mnou vedl dialog na velmi příjemné úrovni, ochotně mi vysvětlil, jak se postupuje v případě nalezených věcí v podzemce i kam se mám obrátit. Pak řekl, že prý ještě něco zkusí. Někam volal a řekl mi, abych se zeptala za čtvrt hodiny. Hned k tomu ale dodal, že v nalezení příliš nevěří, protože ze zkušeností ví, že cestujícím se hodí vše a tak než stihne vlak dojet na konečnou, většinou už to ve vlaku není. Neztrácela jsem naději a zeptala jsem se tak, jak mi mladý pan dozorčí řekl. Měla jsem velkou radost, když mi oznámil, že ve spolupráci s kolegou na Černém Mostě tašku našli a že si ji tam mohu vyzvednout. Na konečné mi tašku vydal jiný mladý dozorčí. Oběma jsem poděkovala a oba souhlasně a skromně odpověděli, že nemám za co, že to je jejich práce. Rozhodla jsem se, že napíšu redakci vašeho časopisu, protože si myslím, že chování a vystupování vašich zaměstnanců v tomto případě bylo příkladné a ostatní zaměstnanci by se měli chovat zrovna tak. Víím, že dnešní doba je pro dopravní zaměstnance těžká, mnohdy jsou vystaveni stresovým podmínkám a od toho se odvíjí i jejich komunikování s okolím. A tato komunikace není vždy taková, jak bych si ji – jako váš klient – představovala. Proto si myslím, že by tito zaměstnanci měli být za svůj přístup k mému problému pochváleni.

Můj syn je dopravním fandou a občas domů přinese váš časopis, takže víím, že i podobné dopisy jsou v něm občas k vidění. Těm zaměstnancům, kteří vykonávají svoji práci bezchybně a s úsměvem, patří velký dík a ti morousové, kteří u vás také pracují, by se díky tomuto poděkování mohli nad svým jednáním s klienty pozastavit.



NÁZORY ZAMĚŠTNANCŮ

Klimatizace v tramvajích

Lucie Helmová, jednatelka Unie pracovníků dopravy a řidička tramvaje

Klimatizace nás v současnosti v Čechách již provází takřka na každém kroku, aspoň především ve velkých městech. Někdo z nás ji nemůže ani vystát, jiný si bez ní jen těžko představuje překonání místy nesnesitelných období veder. Na čem se ale asi shodneme všichni, že při svém správném používání je bezpochyby přínosem.

Myslíte, že v rámci DP Praha existuje prostor, kde při letních vedrech dosahuje teplota vzduchu téměř 60 stupňů Celсія a není přitom po ruce řešení, jak tuto teplotu účinně regulovat? Ne? Inu vítejte v kabině řidiče vozu takřka každé pražské tramvaje (*nepočítaje v poměru k celkovému množství několik málo moderních vozů T14 a modernizované vozy KT8*). Čiré rozměrné sklo, slabá funkční ventilace, průměrná nízká rychlost tramvaje a zákaz mít otevřené dveře z kabinky řidiče do prostoru pro cestující – toto vše přispívá k mnohdy úmornému vedru v kabině. Myslíte, že vedrem stresovaný řidič tramvaje je aspoň přibližně ve stejné pohodě jako by byl při běžné teplotě vzduchu? Samozřejmě, že nikoli.

A myslíte si, že takové pracovní podmínky odpovídají zákonným předpisům? No, patrně rovněž nikoliv. Tak co s tím, řeší se vůbec z prostor klimatizovaných kanceláří v rámci DP Praha tato problematika? Opravdu není možné postupně vybavit tramvaje řady T3, T6 a KT8 klimatizovanými kabinami řidičů?

Jarní a letní úmorná vedra posledních let jsou v Čechách již realitou – opravdu je nutno čekat, až vinou vedrem umořeného řidiče dojde k tragické nehodě? Ano, klimatizovaný prostor řidiče tramvaje není všelék, ale jeho instalace vskutku výrazně pracovní prostředí řidiče zlepšit.





Dopravní podnik v nejlepších letech

Oslavte s námi 110. výročí Dopravního podniku hl. m. Prahy a vyberte si z řady doprovodných akcí, které jsme pro vás připravili.

110 let Dopravního podniku hlavního města Prahy

- ojedinělá výstava 110 historických fotografií z počátků městského dopravního podniku
- od 4. září do 5. října 2007
- vestibuly stanic metra MALOSTRANSKÁ (A), MŮSTEK (A), MUZEUM (A – C), FLORENC (C) a VYŠEHRAD (C).

Cool tour linka

- pravidelná kulturní autobusová linka mezi Národním muzeem a Národní galerií v Praze
- první spoj v neděli 16. září 2007 (10:00 – 17:00) mezi Náprstkovým muzeem asijských, afrických a amerických kultur (NM) a zámek Zbraslav (NG)
- další spoje každou první sobotu v měsíci

Den otevřených dveří

- sobota 22. září 2007 (10:00 – 16:00)
- tramvajová vozovna HLOUBĚTÍN, autobusová garáž KLÍČOV a dokončovaná stanice metra STŘÍŽKOV

Dopravní podnik vás dále zve na film GYMPL

- v kinech od 27. září 2007

infolinka
296 19 18 17
www.dpp.cz



NÁMĚSTÍ MÍRU



Dopravní podnik
hlavního města Prahy

Konec pracovního poměru

Helena Bajerová, zaměstnanecký odbor

Jsem zaměstnán u DP 26 roků a z důvodu organizačních změn budu končit dohodou pracovní poměr ke dni 30. 9. 2007.

Od 1. 10. 2007 budu žádat o starobní důchod, na který mi již vznikl nárok. Budu mít nárok jen na odstupné nebo jen na odměnu při odchodu do důchodu? Zůstane mi i tramvajenka – pro mne i pro manželku?

Zaměstnancům, kteří budou končit pracovní poměr z důvodu organizačních změn výpovědí dle § 52, odst. c) zákoníku práce náleží odstupné ve výši pětinašobku průměrného výdělku. Výpovědní doba je dvouměsíční. V případě ukončení pracovního poměru dohodou dle § 49 zákoníku práce z těchto důvodů náleží odstupné až do výše sedminásobku průměrného výdělku – při ukončení pracovního poměru o 2 měsíce dříve, než by uplynula výpovědní doba, činí sedminásobek průměrného výdělku, ukončení pracovního poměru dohodou o jeden měsíc dříve, než by uplynula výpovědní doba, činí šestinašobek průměrného výdělku.

Při současném odchodu do starobního důchodu (i předčasného), příp. do plného invalidního důchodu, jsou-li splněny podmínky dle bodu 5.8.6 KS 2007, náleží i „příspěvek při prvním rozvázání pracovního poměru v souvislosti s přiznáním starobního nebo plného invalidního důchodu“ od 11 000 Kč do 32 000 Kč dle nepřetržité doby zaměstnání u DP.

Pokud zaměstnanec odpracoval u DP nepřetržitě 8 roků při současném odchodu do starobního nebo plného invalidního důchodu, přísluší mu dle bodu 5.7 KS 2007 jízdní výhody vč. rodinných příslušníků (manželka, nezaopatřené děti atd. dle bodu 5.7.1).

Ukončíte-li tedy pracovní poměr dohodou z důvodu organizačních změn ke dni 30. 9. 2007 a od 1. 10. 2007 požádáte o přiznání starobního důchodu, náleží Vám jak odstupné ve výši sedminásobku průměrného výdělku, tak příspěvek při prvním rozvázání pracovního poměru ve výši 20 000 Kč (za 26 roků nepřetržitého zaměstnání u DP). Jízdní výhody Vám i Vaši manželce též po odchodu do starobního důchodu zůstanou.

Chcete-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecký odbor Dopravního podniku.

Telefon – 296 193 361, mobil: 724 237 528, e-mail: bajerovah@dpp.cz



Co je důležité vědět o skončení pracovního poměru z důvodu organizačních změn

Ing. Alena Vaňková

Ztráta zaměstnání představuje vážný zásah do života člověka i jeho rodiny. Stane-li se zaměstnanec nadbytečným z důvodu rozhodnutí zaměstnavatele, může být pracovní poměr ukončen pouze výpovědí z důvodů organizačních změn nebo dohodou z těchto důvodů.

Rozvázání pracovního poměru dohodou

Dohoda musí být písemná, jinak je neplatná. Pracovní poměr končí dnem, který je v dohodě sjednán. Měl by být shodný s datem účinnosti organizační změny. V dohodě by měly být uvedeny důvody rozvázání pracovního poměru za účelem prokazatelnosti nároku na odstupné. V dohodě se doporučuje sjednat zákonné **odstupné** nebo zvýšené odstupné. Maximální výše odstupného není zákonem nijak omezena, záleží na dohodě obou stran.

Dohodu lze uzavřít i se zaměstnancem, který je chráněn tzv. zákazem výpovědi (např. mateřská a rodičovská dovolená), pokud jde o projev vůle obou stran. Zaměstnanec **má** nárok na pracovní volno s **náhradou mzdy** k vyhledání nového místa před skončením pracovního poměru, a to na nezbytně nutnou dobu, nejvýše na **jeden půlden** v týdnu po dobu (v tomto případě fiktivní) odpovídající výpovědní době. Pracovní volno lze se souhlasem zaměstnavatele slučovat.

Rozvázání pracovního poměru výpovědí (§ 52 písm. c) ZP)

Pracovní poměr na základě této výpovědi končí uplynutím **dvouměsíční výpovědní doby** nezávisle na projevu vůle druhého účastníka pracovního poměru. Lhůta začne běžet 1. dnem kalendářního měsíce po doručení výpovědi. Výpověď musí být písemná a zaměstnanci doručena do vlastních rukou. Lze např. na pracovišti, v bytě, prostřednictvím poštovní služby atd. Platí zákaz výpovědi v ochranné době, např. v době pracovní neschopnosti, v době těhotenství apod. V době, kdy je dána výpověď, musí být rozhodnuto o organizačních změnách.

O výběru konkrétního zaměstnance, který je nadbytečný, rozhoduje zaměstnavatel. O nadbytečnost se jedná tehdy, když zaměstnavatel nemá možnost zaměstnance dále zaměstnávat pracemi dohodnutými v pracovní smlouvě, nepotřebuje práce vykonávané zaměstnancem vůbec, anebo v původním rozsahu nebo naplní. Tento stav může být dán vnitřními organizačními

změnami, ale i snížením celkového počtu zaměstnanců.

Zaměstnanec **má** nárok na pracovní volno s **náhradou mzdy** k vyhledání nového místa před skončením pracovního poměru, a to na nezbytně nutnou dobu, nejvýše na jeden půlden v týdnu v průběhu výpovědní doby.

Zaměstnavatel **nemá** dle zákoníku práce (ZP) **povinnost nabídky jiné vhodné práce**. Podrobnější podmínky výpovědi (vstřícnější k zaměstnancům) jsou v rámci naší společnosti sjednány v kolektivní smlouvě v bodech 2.3.6 až 2.3.11.

Zaměstnanci vzniká **nárok na odstupné**, které podle ZP činí **trojnásobek** průměrného měsíčního výdělku. V kolektivní smlouvě naší společnosti je dohodnut více-násobek v závislosti na časovém ukončení pracovního poměru (bod 2.3.8 KS).

Nevyčerpaná dovolená

Pokud má zaměstnanec nárok na dovolenou, a tu si do skončení pracovního poměru nevyčerpá, proplatí mu ji zaměstnavatel náhradou mzdy ve výši průměrného výdělku.

Odstupné, daň z příjmu a odvody

Odstupné v souladu s naší kolektivní smlouvou vyplatí zaměstnavatel po skončení pracovního poměru v nejbližším výplatním termínu. Vyplacené odstupné má charakter jednorázového (nepravidelného) příjmu ze závislé činnosti. Nelze je rozvrhnout na jednotlivé uplynulé měsíce. Zdaňuje se spolu s měsíčním příjmem, daňová záloha se vypočte z celkového úhrnu příjmů v daném měsíci. Vysoké progresivní zdanění v kalendářním měsíci se zmírňuje až po skončení zdaňovacího období v daňovém přiznání nebo v rámci ročního zúčtování daňových záloh. O roční zúčtování je nutno požádat nejpozději do 15. 2. 2008 za splnění zákonných podmínek **posledního** zaměstnavatele. Může jim být DP, a.s., pokud zaměstnanec do té doby nebude mít jiného zaměstnavatele. Pokud ano, je potřeba u nového zaměstnavatele podepsat „Prohlášení“ a předložit „Potvrzení o zdanitelných příjmech“ z předchozího zaměstnání.

Odstupné se **nezahrnuje** do vyměřovacího základu pro pojistné na sociální ani zdravotní pojištění a **pojistné se neodvádí**. Výplata odstupného u zaměstnavatele nemá žádný vliv na případné přiznání podpory v nezaměstnanosti.

Zdravotní pojištění v nezaměstnanosti

Pokud občan po skončení předchozího zaměstnání nebude po **celý** kalendářní měsíc nijak výdělečně činný, nebude osobou samostatně výdělečně činnou (OSVČ), nebude ani zařazen do evidence uchazečů o zaměstnání na úřadu práce, tzn. nebude za něho plátcem pojistného zaměstnavatel ani stát, stává se tzv. **osobou bez zdanitelných příjmů** a je **povinen** přihlásit se na

zdravotní pojišťovně (do 8 dnů) a **platit si zdravotní pojištění** sám. V roce 2007 činí měsíční pojistné **1 080 Kč**.

Příklady osob bez zdanitelných příjmů:

Žena v domácnosti, která:

- není zařazena v kategorii osob, za které platí pojistné stát (např. žena na mateřské nebo rodičovské dovolené),
- nepečuje celodenně osobně a řádně alespoň o jedno dítě do 7 let věku nebo nejméně o dvě děti do 15 let věku,
- nepobírá žádný důchod z důchodového pojištění,
- není v evidenci úřadu práce jako uchazeč o zaměstnání apod.;

Pojištěnec pracující jen na dohody o provedení práce

Pojištěnec, který pracuje pouze na úvazky nezakládající účast na nemocenském pojištění;

Student starší 26 let;

Nezaměstnaný, který není v evidenci úřadu práce.

Možnosti úřadu práce

Již před uplynutím výpovědní doby je možno požádat **kterýkoli** úřad práce o zařazení do **evidence zájemců o zaměstnání** a budete informováni o vhodných pracovních místech.

Po skončení výpovědní doby je nutné požádat úřad práce v **místě trvalého bydliště o zprostředkování zaměstnání** (na předepsaném formuláři). Vždy je nutné žádat o zprostředkování zaměstnání, nelze žádat jen o podporu v nezaměstnanosti. Ode dne podání žádosti o zprostředkování zaměstnání budete zařazeni do **evidence uchazečů o zaměstnání**. Když požádáte o zprostředkování zaměstnání **nejpozději do 3 pracovních dnů** po skončení zaměstnání, budete do evidence zařazeni už od prvního dne po skončení zaměstnání. Žádost se musí podat osobně.

Po dobu evidence na úřadu práce **hradí zdravotní pojištění** za vás **stát. Sociální pojištění hrazeno nebude**. Pouze doba, po kterou budete vedeni v evidenci uchazečů o zaměstnání, se **započítává** jako účast na důchodovém pojištění, a to za období, kdy náleží podpora v nezaměstnanosti, a nejvýše v rozsahu 3 let po dobu, kdy vám podpora nenáleží.

Podpora v nezaměstnanosti, její výše a maximální výše

O podporu v nezaměstnanosti se žádá další samostatnou žádostí. Podmínkou je osobní podání. O jejím přiznání rozhodne úřad práce. Doba zaměstnání potřebná pro nárok na podporu je alespoň 12 měsíců v posledních třech letech před zařazením do evidence uchazečů o zaměstnání. Podpora se přiznává ode dne následujícího po ukončení zaměstnání v případech, kdy je žádost podána nejpozději do 3 pracovních dnů po ukončení zaměstnání. *Např. zaměstnanec ukončí pracovní poměr 30. 9. a přihlásí se do 3. 10. na úřadu práce. Podpora se mu poskytne od 1. 10. Pokud se přihlásí později, třeba 20. 10., obdrží podporu až od tohoto dne.*

Úřad práce bude uchazečům poskytovat při splnění dalších podmínek podporu

ve věku

do 50 let po dobu 6 měsíců

od 50 do 55 let po dobu 9 měsíců

nad 55 let po dobu 12 měsíců

a ve výši

- **první 3 měsíce 50%** (z průměrného čistého měsíčního výdělku z posledního zaměstnání)
- **zbylé měsíce všech věkových kategorií 45 %**.

Výše podpory je limitována maximální hranicí a v roce 2007 může činit nejvýše 0,58násobek průměrné mzdy v národním hospodářství za 1. a 3. čtvrtletí předchozího roku, tudíž může činit **maximálně 11 389 Kč**. Je splatná po nabytí právní moci rozhodnutí o jejím přiznání pozadu za měsíční období.

Možnost příjvídělků při pobírání podpory v nezaměstnanosti

Lze si přivydělávat bez vlivu na ztrátu nároku na pobírání podpory za následujících podmínek:

pracovní poměr v rozsahu kratším než polovina stanovené pracovní doby a měsíční výdělek maximálně polovina minimální mzdy (pro rok 2007 = 4 000 Kč)

dohoda o provedení práce s měsíční odměnou maximálně polovina minimální mzdy

dohoda o pracovní činnosti s měsíční odměnou maximálně polovina minimální mzdy

krátkodobé zaměstnání po dohodě s úřadem práce, a to maximálně na 3 měsíce, odměna není sledována

Ve všech případech je povinnost nahlásit úřadu práce, že pracujete, den před nástupem do práce, a do 8 kalendářních dnů potřeba tuto skutečnost doložit.



ZMĚNY

Organizační a personální změny k 1. 8. 2007

Na základě rozhodnutí generálního ředitele došlo k 1. 8. 2007 k následujícím organizačním změnám:

1. Rozdělení činností marketingu a komunikace v odboru Marketing a komunikace do dvou samostatných oddělení
 2. Sdružení činností správy a technického zajištění dopravní cesty v jednotce Dopravní cesta Tramvaje
 3. Zřízení odboru Kontrola v bezpečnostním úseku (přípravná fáze)
- Zároveň došlo k personální změně ve funkci obchodně-ekonomického ředitele.

Seznam nových vedoucích útvarů, u kterých došlo k organizačním a personálním změnám:

Číslo útvaru	Název útvaru	Nový vedoucí útvaru
250100	odbor Správa a technické zajištění DCT	Miroslav Penc, Ing.
250110	odd. Správa TT a speciálních staveb DCT	Petr Mašek
250120	odd. Správa napájení TT	Vladimír Kozák
250150	odd. Pasport a geodézie	Petr Bulíček
250160	odd. Koordinace přípravy DCT	Jiří Slaba
400000	úsek obchodně-ekonomický	Ivo Štika, Ing.
600300	odbor Kontrola	Jaroslav Šimon
900720	odd. Marketing	Petr Malik, Ing.
900730	odd. Komunikace	Ondřej Pečený

Realizace dalších organizačních a personálních změn je předpokládána k 1. 10. 2007.



NEŽ VYSTOUPÍTE

Dopravní postřehy

Petr Malik

Máme se občas zastavit a podívat do zpětného zrcátka? Já si myslím, že ano. Nesmí to být moc často, abychom naším okolím nebyli označováni za staromilce. Ale tu a tam takový pohled neuškodí. Příležitosti k takovému ohlédnutí může být více, ale výročí se přímo nabízí.

Ať už je to životní jubileum osobní nebo firmy, se kterou jsme alespoň na část své životní pouti spojili svůj osud.

Stodesetileté výročí se může zdát jako neosobní. Prahu na sklonku 19. století vnímáme už jen na fotografiích či dobových vyobrazeních. Ti starší si možná vzpomenou na historky prarodičů, kteří doby monarchie pamatovali alespoň útržkovitě. Tou dobou se jezdilo koňkou

a elektrické tramvaje byly v plenkách. Městská hromadná doprava bojovala o své místo na slunci.

Uplynulo více než jedno století a na koňku už jen vzpomínáme v muzeu, tramvaje, metro i autobusy jsou naprostou samozřejmostí. Každý trochu soudný Pražan si uvědomuje, že bez městské hromadné dopravy není život ve městě možný.

Co bude za dalších sto let? Vlaky využívající podzemní tunely budou zcela jistě jezdit bez strojvedoucích. Všichni občané budou moci jezdit městskou hromadnou dopravou bez omezení, naši následníci slovo bariérovost již znát nebudou. Spotřeba energií i pohonných hmot výrazně klesne a vozovna Střešovice bude dostavěna, aby se do ní vešly všechny exponáty z více než dvousetleté historie městské hromadné dopravy v Praze. Na osobní prohlídky už budou chodit jen podivní, neboť celá expozice bude přístupná na jednom z tisíců televizních kanálů dostupných tou dobou v Praze.

Na linku 91, jestli ještě bude jezdit, budou vypravovány tramvaje 15T, neboť 14T nejsou turisty příliš oblíbené, při nástupu do některých dveří musejí překonávat zvýšené stupně a to je značně nepohodlné. Papírové jízdenky už budou dlouho minulostí. V internetových badatelnách v Sydney a peruánské Limě vědci budou zkoumat více než sto let staré DP-KONT@KTy, aby zjistili proč na začátku 21. století jezdilo v Praze tolik lidí městskou hromadnou dopravou. Zdá se jim to nepochopitelné, ale pomocí telekonference dojdou k logickému závěru.

Při výročí nemusíte jen koukat dozadu, ale zkuste se také zasnit, jaké sny ještě máte, a která přání si chcete ještě splnit. Možná svět bude pro vás najednou barevnější a plastičtější než dosud.

Pokud máte doma dítě školou povinné, ať dobře zahájí nový školní rok a vy ostatní dělejte pouze promyšlené kroky. Krásný přícházející podzim!



SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V září 2007 oslavuje 68. narozeniny:

Ing. Zdeněk Vais – DCM, odb. Provoz ESZ a sítě (41).

V září 2007 oslavuje 66. narozeniny:

Fouček Miloslav – SVM, odb. Údržba vozů (34),

V září 2007 oslavují 65. narozeniny:

Davídek Ladislav – DCM, odb. Měření a defektoskopie (34),

Suchý Rudolf – B, Hasičský záchranný sbor (27),

Tovara Vladimír – DCT, provoz Měšinny a kabelová síť (38).

V září 2007 oslavují 60. narozeniny:

Bečvářová Marie – SVT, provozovna Vokovice (36),

Blažek Oldřich – PA, provozovna Řepy (13),

Fukala Jaroslav – DCM, provoz Dopravní zařízení (19),

Gráf Jiří – SVM, provotovna Údržba vozů DH (17),

Gross Václav – PA, provozovna Řepy (15),

Honsů Pavel – SVT, prov. Strašnice (42),

Hromádka Miroslav – SVA, provozovna Klíčův (42),

Hůjka Jiří – PT, provozovna Hloubětín (16),

Kočí Zdeněk – DCT, prov. Vrchní stavba (41),

Koumal Miroslav – PA, prov. Kačerov (10),

Kovář Václav – SVA, prov. Hostivař (14),

Krahulec Antonín – PA, prov. Hostivař (26),

Kurz Stanislav – DCT, provozovna Měšinny a kabelová síť (41),

Lirš Josef – SVT, provozovna Žižkov (45),

Novotný Jiří – PA, prov. Vršovice (17),

Stavěla Antonín – SVM, provozovna Údržba vozů DZ (34),

Šilhavý Josef – SVA, prov. Kačerov (26),

Šimon Jiří – S, prov. Nákladní vozidla (41),

Tikal František – PT, provozovna LD Petřín (42),

Tůma Vladimír – SVT, provozovna Opravna tramvají (35),

Tyl Pavel – SVT, provozovna Motol (41),

Valeš Vlastimil – SVT, provozovna Opravna tramvají (38),

Varbanov Jordan – PA, prov. Kačerov (10),

Zimmer Václav – DCM, provoz Elektrické stanice (39).

V září 2007 oslavují 50. narozeniny:

Dolejš Karel – SVA, provozovna Ústřední dílny BUS (13),

Dolejš Karel – SVA, prov. Hostivař (32),

Havlík Jan – SVM, provozovna Údržba vozů DH (31),

Kmotorka Jiří – PA, provozovna Klíčův (14),

Král Vladimír – DCM, provoz El. stanice (21),

Kučera Vlastimil – PM, provoz Trať B

a depo Zličín (12),

Nykodym Jiří – PM, odb. Řízení provozu (30),

Onuca Vladimír – PA, prov. Kačerov (11),

Pšenička Václav – DCT, provozovna Vrchní stavba (12),

Reiter Zdeněk – PM, provoz Obsluha vozidel A (23),

Sedlář Miroslav – SVM, provozovna Údržba elektroniky vozů (27),

Svoboda Jaroslav – DCM, provoz Dopravní zařízení (11),

Šormová Marie – Ř, odd. Infocentra (15),

Šoul Jan – PT, provozovna Pankrác (26),

Šulc Lubomír – PA, prov. Kačerov (25),

Větrovec Petr – PA, prov. Hostivař (10),

Vondrák Vlastimil – PM, provoz Obsluha vozidel B (28).

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:

Barochovský Bohumil – DCM, provoz

Trať A (31),

Farář Vladimír – DCT, odd. Správa měření a kabelové sítě (42),

Flégl Jiří – PA, odd. Provozní dispečink (23),

Květ Josef – SVA, prov. Hostivař (35),

Novotný Miloš – DCM, provoz Traťová mechanizace (31),

Pauer Milan – PA, provozovna Řepy (13),

Ing. Pospíšil Michal – DCT, sekretariát VJDCT (28),

Procházka Karel – SVA, provozovna

Ústřední dílny BUS (14),

Racman František – DCM, odbor Elektrodispečink (34),

Ing. Řiha Jan – DCM, provoz Dopravní zařízení (17),

Streihuber Miloš – SVA, prov. Klíčův (14),

Šarmír František – SVA, prov. Řepy (39).

Ing. Zvelebil Vladimír – DCT, odd. Správa TT (18),

Do invalidního důchodu odešli:

Dvořák Vít – SVT, provozovna Opravna tramvají (39),

Fousek Jaroslav – PA, prov. Klíčův (22),

Hájek Josef – PA, provozovna Kačerov (24),

Hájek Karel – SVT, provozovna Opravna tramvají (8),

Jaček Erik – PA, provozovna Klíčův (27),

Klecker Jaroslav – DCM, provoz trať A (28),

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



Napsali o nás

Vybral: Ing. Jan Urban

Hospodářské noviny (20. 8. 2007)

Dodavatel tramvají byl vybrán správně

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže zamítl i druhý rozklad Inekon Group proti jeho dřívějšímu rozhodnutí v případě veřejné zakázky Dopravního podniku na dodávku nízkopodlažních tramvají. Zakázku na vývoj a dodávku 250 kusů získala v roce 2005 Škoda Transportation. Podle neúspěšného uchazeče o zakázku v hodnotě 17 miliard korun nenechal zadavatel tendru dostatečnou lhůtu pro podání nabídky. Lhůta byla dostatečná, řekl šéf ÚOHS Martin Pecina.

Dnes (17. 8. 2007)

Riziko tramvají: staré koleje

Přestože se Dopravní podnik pustil letos v létě do rozsáhlých oprav tramvajových tratí, ve městě zůstává mnoho dalších nebezpečných míst. Koleje jsou na několika úsecích opotřebovány natolik, že hrozí vykolejení vozu. V hlavním městě se to stává v průměru jednou za měsíc a příčina je stejná: špatný stav tratí. Tři taková riziková místa brzy zmizí. Příští týden dělníci dokončí opravu křižovatky u Letenského tunelu, na konci října skončí výměna kolejí na Palackého náměstí a v listopadu Dopravní podnik vymění kolejové oblouky na Karlově náměstí. „Stav kolejí na této křižovatce je naprosto nevyhovující,“ uvedl radní pro dopravu Radovan Šteiner.

Hospodářské noviny (15. 8. 2007)

Praha hledá způsob, jak zaplatit metro

Praha má starosti se stavbou čtvrté linky metra s označením D. Městští radní měli

rozhodnout o tom, že nové metro, které uleví dopravě ze sídlišť na jihu města, bude placené ze soukromých peněz. Materiál ale nakonec radní pro dopravu Radovan Šteiner stáhl. Pokud by radní materiál schválili, začali by už přímo hledat firmu, která by metro v rámci PPP projektu (tedy partnerství veřejného a soukromého sektoru) postavila a provozovala po dobu 15–20 let. Tento krok by však podle zahraničních zkušeností měl přijít později. „Obvykle je nutné před tím, než se vyhlásí zakázka na design, a začne se hledat soukromý subjekt, udělat technické, finanční a právní studie proveditelnosti,“ říká ředitel Asociace PPP Jan Šnajdr.



Kulturní tipy na září

-mis-

Ani jsme se nenadáli a prázdniny jsou pryč. Pojdme si tedy aspoň oslavit začátek školního roku návštěvou nějaké kulturní akce. Do kin půjdou mimo jiné i nové české filmy, upozorníme na retrospektivní výstavu výtvarníka spojeného především s kubismem, Emila Filly, a samozřejmě i nějaký ten koncert se na září chystá.

Kino

Medvídek

Nový film režiséra Jana Hřebejka je tragikomedií sázející především na dialogy. Sám o něm říká, že to je konverzační film, který zkoumá z mnoha úhlů fenomén manželství a vše, co k němu patří. Tedy mateřství, otcovství, nevěry... To, jak je někdy manželství rozkládáno plíživě, nebo naopak,

jak i velké zásahy zvenčí ho nerozklídí. V příběhu o trojici kamarádů a jejich partnerkách uvidíte v hlavních rolích Natašu Burger, Jiřího Macháčka, Táňu Vilhelmovou, Ivana Trojana, Aňu Geislerovou a Romana Luknára.

V kinech od 6. 9. 2007

Gymp

S další českou premiérou by měl v září přijít režisér Tomáš Vorel. Na poněkud zkostnatělém gymnáziu se své studenty snaží formovat pedagogický sbor, v jehož řadách nejde např. Evu Holubovou, Jiřího Schmitzera, Milana Šteindlera nebo Martina Zbrožka. Dvojice jejich žáků (Jiří Mádla a Tomáš Vorel ml.) má velkého konička – graffiti. To je to jediné, co je kromě holek skutečně baví. Nebezpečné výpravy na střechy domů, ilegální pronikání do útroby metra, dramatické lezení na komín. Napětí, riziko dopadení a honičky s policií jsou opravdové, zábavné i kruté. A tak není divu, že se jejich bezradní rodiče (Zuzana Bydžovská, Tomáš Hanák, Jan Kraus, Ivana Chýlková) věčně stresují a občas se v zájmu dostudování svých nezvedených potomků spojí s profesory.

V kinech od 27. 9. 2007

Hudba

Z větších zářijových hudebních akcí můžeme připomenout hned celou trojici, která se sešla na pátek 14. září. V Kongresovém centru ten den vystoupí Italo Adelmo Fornaciari, jehož zná hudební svět pod jménem **Zucchero**. Za svou bohatou kariéru spolupracoval s kdekjakou světovou hvězdou. Od Erica Claptona přes Stinga až k Bonovi a určitě i u nás se najde dost posluchačů, kterým se vybaví z jeho písní např. hit „Senza una

donna“. Ve stejný den zahraje v Divadle Archa snad nejvýraznější představitelka tzv. freak-folkových písničkářů, pětadvacetiletá americká harfenistka **Joanna Newsom**. No a aby toho nebylo málo, pátek 14. do třetice. Holešovickou T-Mobile Arénu přijede rozpochybovat jeden z nejpůvodnějších světových DJ's současnosti **Paul van Dyk**, jenž by se tu měl představit ve speciálním tříhodinovém setu.

Výstava

V Jízdárně Pražského hradu můžeme až do konce října navštívit retrospektivní výstavu více než 120 děl výtvarníka **Emila Filly**. Emil Filla (1882 – 1953) prošel ve své tvorbě několika obdobími. Nejprve se nadchl pro francouzskou malbu konce 19. století, obdivoval především Pierra Bonnarda a jeho smysl pro práci s barvami i citlivé modelování světelné atmosféry díla. Dalším impulzem se mu stala zkušenost s tvorbou symbolického expresionisty Edvarda Muncha, který v Praze vystavoval v roce 1905. O dva roky později vzniká Fillovo sugestivní plátno „Čtenář Dostojevského“, obraz existenciální hrůzy, únavy a marnosti. Malby El Greca a pozdní obrazy Paula Cézanna mu dodaly odvahu k příklonu k tehdy se vzdávající vlně kubismu. Kubistická revoluce, která na konci první dekády 20. století rozbila perspektivu obrazu a rozložila objem věcí do plochy, Filla strhla. V Picassovi či Braqueovi vidí umělce epochálního významu a brzy se řadí k nim. Svůj poslední ryze kubistický obraz „Žena s koberec“ namaloval v roce 1921. Kam se jeho inspirační cesty ubíraly dál? Přijďte se podívat.



SUDOKU

Řešení spočívá v doplnění políček tak, aby každý sloupec, řádka i čtverec obsahoval všechna čísla od 1 do 9.

6							5	3
				6	1	8		
			1		9	4		
2			8		9		6	
		6	3		1	8		
	4		5		2			1
	6	8			4			
	3	2	6					
1	5							7

7		6	5					1
		8						
5			7				3	9
8		1		2				6
2								7
	4				8		9	2
4	8	7			2			9
							7	
1					4	5		6

1	9	8	7	4	5	6	2	3
3	6	5	8	1	9	7	2	4
4	8	7	6	5	2	1	3	9
6	4	3	1	8	7	9	5	2
2	5	9	4	3	6	8	1	7
8	7	1	9	2	5	4	6	3
5	2	4	7	6	1	3	9	8
9	1	8	2	4	3	6	7	5
7	3	6	5	9	8	2	4	1
1	5	4	2	8	3	6	9	7
9	3	2	6	5	7	4	1	8
7	6	8	9	1	4	2	3	5
8	4	9	5	6	2	3	7	1
5	7	6	3	4	1	8	2	9
2	1	3	8	7	9	5	6	4
3	8	7	1	2	5	9	4	6
4	9	5	7	3	6	1	8	2
6	2	1	4	9	8	7	5	3

Řešení:

