

číslo **12**

prosinec 2007 / ročník 12 zdarma

DP

KONT@KT

Oprava tratí na Karlově náměstí
(06)

Téma měsíce: Předplatné
(14)

Asociace Metro v Praze
(21)



Co rok dal...

Daniela Kočí, šéfredaktorka

Na sklonku roku se většinou bilancuje a hodnotí, co rok přinesl a odnesl. Na půdě Dopravního podniku a v ulicích města se toho stalo mnoho, i když většina událostí se nesla ve znamení velkých organizačních změn. Rok 2007 nepřinesl Dopravnímu podniku však jen nového generálního ředitele a několik odborných ředitelů.



Zima přišla i do Prahy. V ulicích města jsou zatím ale většinou místo sněhu kluzké vozovky. Foto © Daniela Kočí

Rok 2007 byl také ve znamení zásadních rekonstrukcí tramvajových tratí, ať se jednalo o Štefánikův most, Palackého náměstí, Albertov či nejčerstvěji Karlovo náměstí, o němž je rozsáhlá reportáž v tomto čísle. Často jsem se byla na práci ve večerních hodinách podívat a obdivovala jsem pracovní tempo všech zúčastněných v mrazivých, blátivých i deštivých zimních podmínkách. Několikrát během této akce se podařilo křižovatku zprovoznit dříve, než bylo původně plánováno. Nebyly to však jen rozsáhlé rekonstrukce, v současné době se rovněž buduje zbrusu nová trať v Radlicích.

V minulém roce se významně pokročilo v budování bezbariérových zařízení pro stanice metra, finišuje se v dostavbě trati IVC.2, aby se na jaře příštího roku mohly otevřít široké cestující veřejnosti nové stanice metra. Cestující měli možnost se do rozestavených stanic podívat v rámci Dne otevřených dveří, což se setkalo s velkým nadšením nejen dopravních a stavebních fanoušků. V letošním roce jsme oslavili 110. výročí Dopravního podniku. O všech akcích jste se pravidelně dočetli na stránkách DP-KONT@KTu.

Druhá polovina roku přinesla zaměstnancům nové periodikum, čtrnáctideník DP@aktuálně, který převzal žhavé aktuality o interním dění v podniku, čímž se stal DP-KONT@KT nadčasovým magazínem o dění nejen v pražské hromadné dopravě.

DP@aktuálně nás také pravidelně informuje o právě probíhajícím kolektivním vyjednávání v Dopravním podniku.

Dopravní podnik však musel učinit i některé kroky, které cestující nepřijímají s přílišným nadšením, ale ve světle dění posledních měsíců to vnímají vesměs jako logické vyústění situace a věří v další rozvoj MHD v Praze, jak vyplynulo z nedávné ankety. Vzhledem k tomu, že jsme největším odběratelem elektrické energie v Praze, jejíž ceny se zvyšují jako všechno ostatní, je zdražení jízdného logickým a nevyhnutelným krokem. O aktuálních cenách se dočtete na straně 9.

Vážený čtenáři DP-KONT@KTu, milé kolegyně, milí kolegové, chci vám co nejsrdečněji poděkovat za spoustu milých dopisů a mailů, které v průběhu roku do redakce přišly, za náměty, návrhy a připomínky, ze kterých velice často vzešly zajímavé články. Těším se na Vaše příspěvky i v následujícím roce. Váš zájem o časopis mne i celý tým autorů těší a motivuje v další práci.

Přeji Vám, abyste si ve svých domovech v kruhu svých blízkých udělali co největší pohodu, zapomněli na starosti všedních dnů a vychutnali si co nejlépe vánoční a novoroční atmosféru. DP-KONT@KT se na vás těší v novém roce.



Obsah

Aktuálně

(03)

Téma na prosinec

(14)

Odjinud

(18)

Zajímavosti

(24)

Ptáte se...

(28)

Došlo do redakce

(30)

Školní střípky

(32)

Než vystoupíte...

(34)

Titulní strana: První sníh v Praze. Smyčka Sídlíště Barrandov. Foto © Daniel Sitenský

DP-KONT@KT

List 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: Ondřej Pečený (předseda), Ing. Petr Malík (místopředseda), Ing. Zdeněk Došek, Mgr. Milan Slezák, Ing. Václav Pokorný, Ing. Alena Vaňková, Ing. Marie Lásková, Jitka Koubková, Ing. Michal Brunner, Ing. Jan Urban 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: 29. listopadu 2007

176 po nové trase!

Text a foto: Oddělení Rozvoj a preference dopravy

Preference autobusové dopravy na trasách, které jsou projížděny pouze jednou linkou, se pravděpodobně nikdy nestane velkým tématem v rámci optimalizace a racionalizace povrchové MHD. Zůstává zákonitě ve stínu velkých projektů, řešících preferenci na trasách, kterými projíždějí celé svazky linek a které jsou svou kapacitní nabídkou srovnatelné s kolejovými systémy. Přesto by bylo chybou preferenci na trasách s provozem jedné linky opomíjet a nevyužívat možnosti, které se pro zlepšený plynulosti a průjezdnosti nabízejí.

Autobusová linka č. 176 Karlovo náměstí – Stadion Strahov je jednou z několika zbývajících radiálních autobusových linek, ukončených v centru Prahy. Linka zabezpečuje základní dopravní obsluhu areálu vysokoškolských kolejí na Strahově a oblasti Hřebenek ve vztahu ke Smíchovu a k centru města včetně návaznosti na metro B na Karlově náměstí a tramvajové linky v zastávkách Švandovo divadlo, Karlovo náměstí/Moráň a v současnosti i Palackého náměstí (při jízdě ve směru Stadion Strahov). Linka je v provozu celodenně a celotýdenně v intervalu 7,5 min. v ranní a odpolední špičce i v sedle, 15-30 min. v pracovní dny večer, 15 min. v sobotu a v neděli odpoledne, 20 min. v neděli dopoledne. Jedná se o autobusovou linku vnitroměstského typu, provozovanou vozidly Sd (standard) s plnohodnotným rozsahem provozu a s přepravní kapacitou odpovídající reálné poptávce.

Plynulost provozu na lince je negativně ovlivňována prakticky v celém průběhu trasy intenzivní automobilovou dopravou. Uplatňování preferenčních opatření na lince je problematické, neboť linka je převážně vedena po komunikacích, které neumožňují segregaci provozu autobusů vyznačením samostatných vyhrazených jízdních pruhů. Krátké úseky na Smíchově byly sice navrhovány, ale jejich realizaci se zatím nepodařilo prosadit. Úvahy směřující k fyzickému oddělení autobusového provozu např. na Jiráskově mostě nebo v Resselově ulici (kde dochází k častým dopravním kongescím) neaspírají na úspěšné projednání, zejména pro nepoměr mezi intenzitou provozu jedné linky a intenzitou automobilové dopravy na vysoce zatíženém dopravním tahu Žitná – Plzeňská (resp. Vrchlického – Ječná). Na světelné signalizaci Holečkova – Zapova bylo v roce 2002 osazeno zařízení pro aktivní preferenci autobusu, jako první svého druhu v síti pražské autobusové MHD. Toto opatření dílčím způsobem přispívá ke zlepšení plynulosti spojů linky č. 176.

V souvislosti s připravovanou rekonstrukcí tramvajových tratí na Palackého náměstí a v ul. Na Moráni (červenec – říjen 2007) byla navržena částečná změna trasy této autobusové linky, a to ve směru z Karlova náměstí na Strahov. Novou trasu bylo navrženo převést do stopy Karlovo náměstí – tramvajová trať v ul. Na Moráni (včetně zřízení nové zastávky v tramvajové zastávce na Palackého náměstí) – Rašínovo nábřeží (se sjetím z tramvajové trati do levého jízdního pruhu za křižovatkou s ul. Trojanovou) – Jiráskův most. Uvedený návrh byl aktivně podporován městskou částí Praha 2, motivovanou především možností dopravního zklidnění obytných ulic Dittrichova a Trojanova, kterými spoje uvedené linky jednosměrně projížděly. Bylo nutné, aby se v rámci zmíněné rekonstrukce tramvajových tratí vytvořily předpoklady pro jednosměrný provoz autobusů po tramvajovém pásu v ulici Na Moráni, na Palackého náměstí a Rašínově nábřeží mezi Palackého a Jiráskovým náměstím v uvedeném směru. Na základě doporučení Dopravního podniku objednal Úřad městské části Praha 2 vypracování „Ověřovací studie – průjezd BUS č. 176 Moráň – Palackého náměstí“, kterou provedl v červnu 2007 Metroprojekt Praha, a. s. Studie se stala podkladem pro úpravu projektové dokumentace „Rekonstrukce tramvajové trati Na Moráni – Palackého náměstí – Lidická“. Ke změnám muselo dojít zejména v ulici Na Moráni, a to jak z hlediska vlastního povrchu tramvajové trati, tak i z hlediska šířkových poměrů vhodných pro provoz autobusů. Provoz autobusů si vyžádal rovněž stavební úpravy na Rašínově nábřeží a úpravu dopravního značení a světelné signalizace. Pro původně nepoužívaný směr z ulice Na Moráni na Rašínovo nábřeží vpravo k Jiráskovu náměstí byla zvolena kombinace tramvajové detekce (kontakty na troleji) a videodetekce, která dokáže rozlišit, zda ke křižovatce přijíždí tramvaj či autobus a zařadí signál „Volno“ pro požadovaný směr a druh MHD.

Změna dopravních poměrů nastala i na křižovatce na Jiráskově náměstí, ke

kteří přijíždí autobus po kolejovém pásu. Protože úprava křižovatky by byla složitá, musela by se upravit i zde světelná signalizace, snížila by se kapacita průjezdu křižovatkou a pro autobus by se musely provést stavební úpravy, byla zvolena varianta odstranění části betonových oddělovacích prvků před křižovatkou a použití vodorovného dopravního značení V 12b „Žluté zkřížené čáry“. Tento způsob má umožňovat volný sjezd autobusu z tramvajového pásu a přednostní zařazení do příslušného jízdního pruhu. Vinou nekázně řidičů individuální automobilové dopravy, která je v Praze bohužel obvyklá, dochází k nerespektování tohoto značení a následně k narušování plynulosti provozu MHD. Na základě dohody s Policií ČR a Městskou policií budou i v tomto místě prováděny namátkové kontroly.

Úprava projektové dokumentace i následná realizace byla velmi složitá, neboť původní, již zpracovaná dokumentace s provozem autobusů po tramvajových kolejích nepočítala.

Dne 24. 10. 2007, kdy byl po ukončení rekonstrukce obnoven provoz všech odkloněných tramvajových linek v pravidelných trasách, vstoupila v platnost i popsaná změna trasy na autobusové lince č. 176 ve směru na Strahov. Uvedené opatření přispívá k pravidelnějšímu a plynulejšímu provozu na této lince a nabízí nový přístupný bod na tramvaje i metro v tramvajové zastávce Palackého náměstí v ul. Na Moráni ve směru z centra. Podle srovnání současných hodnot průměrného zpoždění na lince s hodnotami v předprázdní novém období bylo i přes nárůst zdržení na nově zřízené zastávce zaznamenáno zlepšení.

Realizované opatření sice zásadním způsobem neřeší narušenou plynulost na lince č. 176, zcela nepochybně však přispívá k částečnému zlepšení. Věříme, že je kladně hodnoceno většinou cestujících a oceňováno i obyvateli Dittrichovy a Trojanovy ulice.





SMS jízdenka

Od 22. listopadu si můžete koupit jízdenku na cestu po Praze SMSkou.

Provozuje: CROWSNEST a. s. Technicky zajišťuje: Erika, a. s., Na Příkopě 9-11, 110 00 Praha 1.

Cena odesílané SMS na 902 06 20 je 20 Kč, na 900 06 06 je cena 6 Kč. Ceny jsou včetně DPH. Infolinka: 277 779 331.



infolinka
296 19 18 17
www.dpp.cz



Dopravní podnik
hlavního města Prahy

Oprava tratí na Karlově náměstí

Ing. Jan Šurovský, Ph.D.

Tramvajová trať přes Karlovo náměstí, zejména pak větev do Ječné ulice, je po bezhlavém rušení tratí v centru Prahy v 70. a 80. letech velmi zatížená a prakticky nenahraditelná. Současné kolejové uspořádání v zásadě pochází z roku 1984. Do té doby byly tratě na Karlově náměstí umístěny do osy komunikací a také nesmíme zapomenout na dnes již bývalou trať v Resslerově ulici.

Zánik trati v Resslerově ulici byl poměrně neobvyklý. Od roku 1974 sloužila manipulačnímu provozu a 14. května 1978 bylo zachyceno poslední použití v nepravidelném provozu, 19. července 1979 bylo povoleno snesení, ale u Jiráskova náměstí zůstal manipulační odstav. Dne 10. dubna 1980 byla trať odpojena na Karlově náměstí a během tří dnů byla křižovatka na Karlově náměstí upravena na dvoukolejný trojúhelník. Tímto zanikly poslední trojcestné výhybky v pražské kolejové síti a dnes používáme při rozvětvení do tří směrů výhradně dvojicí výhybek. Definitivní zánik tratí, tj. zrušení odstavů na Jiráskově náměstí, přišlo 4. května 1981. Mimočodem, trať v Resslerově ulici byla konečně

adekvátně nahrazena teprve letos, kdy byl na Palackého náměstí doplněn oblouk z ulice Na Moráni vpravo na Rašínovo nábřeží.

V první polovině 80. let probíhala výstavba stanice metra. Během výstavby byl dlouhodobě přerušen provoz oblouku Ječná – Moráň, konkrétně od 17. července 1981 do 1. září 1984, tedy více než 3 roky. Provoz z ulice Na Moráni byl tehdy odkloněn do Myslíkovy ulice a po (nyní již zase obnoveném) oblouku z Rašínova nábřeží na Palackého most. Z Ječné ulice vpravo ke Spálené ulici byl provoz možný po několika různých provizoriích. Ani trať od Spálené po Moráň se provizoriím nevyhnula.

Jaro a léto 1984 bylo ve znamení výstavby tramvajových tratí v Ječné ulici a na Karlově náměstí v podobě, jakou známe i nyní. Provoz v Ječné ulici i na Karlově náměstí byl tenkrát obnoven k 1. září 1984. Po osmi letech již došlo k první dílčí výměně panelů mezi trojúhelníkem a Myslíkovou ulicí. V roce 1995 byl týden opravován především přejezd u ulice Odborů a 10 dní trať mezi trojúhelníkem a Morání. V roce 1997 došlo k rekonstrukci samotného trojúhelníka, přičemž byl odstraněn zákaz potkávání vozů KT8. Akce byla rozvržena do dvou etap, přičemž při první byl vyloučen provoz na třetině od Moráně. První etapa trvala 17 dní a druhá, při níž byl provoz vyloučen úplně, proběhla za 28 dní. Akce tedy trvala celkem 45 dní, naštěstí v prázdninovém období. Poslední významný zásah

v oblasti nastal v březnu 2004, kdy během 26 dní byla obnovena trať z BKV panelů v Ječné ulici.

Po deseti letech intenzivního provozu vyvstala opět potřeba zásahu na Karlově náměstí. Tentokrát byla potřeba takzvaná výměna kolejové konstrukce, neboť pražce a kolejový spodek jsou v pořádku. V rámci usnesení Rady hlavního města Prahy č. 1132 ze dne 14. srpna 2007 byl stanoven termín realizace na 30. října – 21. listopadu 2007, tedy 3 týdny. Během tohoto termínu měla probíhat výměna celé kolejové konstrukce za úplné vylouky tramvajového provozu a při částečném omezení automobilové dopravy (omezení na jeden jízdní pruh, případně v plné uzavěře některých směrů). Dominantní bylo omezení vztahu Resslerova – Ječná na jeden jízdní pruh po větší část akce. Vzhledem k tomu, že jde o mimořádně exponovanou lokalitu jak z hlediska MHD, tak automobilové dopravy, byl v červnu 2007 navržen ze strany jednotky Dopravní cesta Tramvaje (JDCT) nový postup stavebních prací, se snahou zásadně zkrátit dobu stavebních prací a minimalizovat dopad akce na provoz nejen tramvajové, ale i automobilové dopravy. Automobilová doprava byla výrazněji omezována pouze od pátků 20,00 do nedělí 16,00 hod.

Celá akce byla nově rozdělena na 3 etapy se zajištěním provozu tramvají vždy po zbylé části kolejové konstrukce a přesunu termínu hlavních prací vždy na víkend a do



Po svařování nové kolejové konstrukce nastoupili dlaždičci, kteří práce dokončili. Foto © Jan Šurovský



O týden později probíhala druhá etapa. Foto © Jiří Beneš

nočních hodin. Výrazným přínosem tohoto stavebního postupu byla i minimalizace náhradní autobusové dopravy na jediný víkend při výluce tramvajové dopravy od Ječné ulice, čímž často jezdící náhradní autobusy nenarušovaly 15 pracovních dní provoz automobilů v Ječné a Žitné ulici. Závěrem lze konstatovat, že změnou přístupu, tj. rozdělením akce na 3 samostatné etapy, byla výlučka tramvajového provozu zkrácena z původních 21 dnů úplné výluky na 8 dnů částečné výluky.

První etapa, tj. část od Moráně, začala v noci ze středy 24. října na čtvrtek 25. října, kdy za provozu tramvají byla vytrhána dlažba a připraveno staveniště. Výlučka začala ve čtvrtek 25. října ve 20 hodin. Bezprostředně po průjezdu poslední tramvaje byla snesena stará kolejová konstrukce a byly vybourány staré pražce pod výhybkami. Práce neprobíhaly jen na trojúhelníku, ale i na Moráni, kde byly vyměněny dvě výhybky. V zastávce Karlovo náměstí

byly vyměněny tři BKV panely s naprosto prorezlými rybinami. Výrazným předělem byl pátek 26. října ve 20 hodin, tehdy byla splněna hlavní podmínka pro plánované zásadní zkrácení akce, tj. víkendová úplná výlučka automobilové dopravy ve směru Resslova – Ječná. Objízdná doprava byla vedena po obvodu Karlova náměstí (okolo Faustova domu) a s výjimkou soboty okolo 18 hodin byla doprava po objízdě poměrně plynulá. Jinak v sobotu probíhalo intenzivní svařování nové kolejové konstrukce (foto 1) a nastoupili dlaždičci, kteří během neděle práce dokončili. Vpodvečer se konala úspěšná zkušební jízda. Díky velmi příznivému počasí a výborné spolupráci všech složek Dopravního podniku byly všechny práce ukončeny v neděli okolo páté hodiny odpolední. Automobilová doprava byla řádně obnovena a i práce plánované na noc z neděle na pondělí, případně z pondělí na úterý byly hotovy. Proto bylo rozhodnuto, a to i vzhledem



Práce v průběhu 2. etapy. Foto © Jiří Beneš

k výhodnému uspořádání výlukového linkového vedení, o zkrácení výluky o plných 9 hodin. V neděli 28. října 2007 v 19 hodin byl provoz obnoven v plném rozsahu. Druhá etapa probíhala analogicky o týden později (foto 2 a 3). Přípravné práce (trhání dlažby) za provozu ze středy 31. října na čtvrtek 1. listopadu, průjezd poslední tramvaje ve čtvrtek ve 20 hodin a vyloučení automobilové dopravy na přejezdu u ulice Odborů v pátek ve 20 hodin. Oproti první etapě nám výrazně narostl rozsah činností, protože po demontování trati na přejezdu u ulice Odborů se ukázalo, že míra narušení BKV panelů z roku 1995 je velmi závažná a panely jsou nepoužitelné. Proto byl rozsah výměn panelů operativně prodloužen o několik desítek metrů směrem k zastávce i směrem ke Spálené ulici. Také došlo k broušení kolejnic i navařování, byly také vyměněny čepové výhybky na trojúhelníku u Myslíkovy ulice. I zde zkušební jízda dopadla úspěšně a trať byla uvedena do manipulačního provozu ve 20 hodin v neděli 4. listopadu. Vzhledem k složitějšímu linkovému vedení a provádění dokončovacích prací až do 23 hodin byl provoz obnoven až zahájením nočního provozu, ale i to bylo o 4 hodiny dříve proti plánu. Poslední etapa byla o den kratší a vše začalo o den později. Vyjmutí dlažby za provozu tedy bylo ze čtvrtka 8. listopadu na pátek (foto 4). Poslední tramvaje projely v pátek po 20. hodině (foto 5). Byla zavedena náhradní autobusová doprava z Lazarské na I. P. Pavlova (foto 6). Výluky bylo využito i k prořezávání stromů v Ječné ulici, dílčí opravě BKV panelů v zastávkách Karlovo náměstí a I. P. Pavlova a také k broušení kolejnic. Sněhová vánice a pozdější silný déšť, který nás zastihl v neděli ráno ukázal, že stavební sezóna je u konce. Cestující v tramvajích sledovali úsilí dlaždičů (foto 7), kteří nezačali stávkovat a dlaždičské práce skutečně dokončili tak, že v neděli 11. listopadu ve 20 hodin mohla proběhnout úspěšná zkušební jízda. Asfaltové závluky ale musely počkat až na noc z pondělí na úterý, tyto práce však již byly za provozu. Kvůli zcela změněnému linkovému vedení tramvají bylo prakticky nemožné ukončit operativně výlučku Ječné ulice, a proto bylo rozhodnuto obnovit pravidelný provoz až ranním výjezdem v pondělí 12. listopadu 2007 a výlučku nezkracovat. Trať v Ječné ulici však byla od 21. hodiny uvolněna do manipulačního provozu. Tato možnost byla dokonce významně využita, neboť v 0.36 došlo k poškození izolační desky troleje v podjezdu u Divadla Na Fidlovačce. Kvůli opravě byl provoz v Křesomyslově ulici přerušen od 1.26 do 2.12 a tramvajové linky 51, 53, 55, 56, 57, 59 a zatahovací vlak 6.14 byly vedeny Ječnou ulicí. Náhradní autobusovou dopravu operativně zajistily vozy linky X57, které úsek Lazarská – Koh-i-noor neprojížděly přes I. P. Pavlova, nýbrž přes Fidlovačku. Pokud by tedy trať

v Ječné ulici ještě nebyla sjízdňná, musely by vlaky objíždět až přes Želivského. JDCT považuje akci za maximum možného, co bylo možno uskutečnit v čase, který byl k dispozici. Na stavbě se velmi dobře prezentovala provozovna Vrchní stavba z JDCT a z jednotky Vnitropodniková doprava provozovna Nákladní vozidla. Na stavbě se prakticky nepřetržitě střídalo vedení (nejen) střediska 251100 – provoz Údržba a opravy TT, konkrétně pánové Michal Novotný, Jan Klatovec a Tomáš Šilhan. Svě si odsloužili i „dráteníci“, tj. pracovníci provozovny Trakční vedení.

Po úspěšném zvládnutí výluky na Klárově v závěru prázdnin bylo jasné, že výměna kolejové konstrukce na Karlově náměstí bude velmi náročná. Akce však byla velmi dobře připravená a velkou pomocí byla i sounáležitost všech útvarů Dopravního podniku hlavního města Prahy, a. s. s Magistrátem hlavního města Prahy, Policií České republiky a s Hygienickou stanicí hlavního města Prahy, bez jejichž svolení k nočním pracím by byla akce naprosto neproveditelná. JDCT předpokládá, že u vybraných akcí lze takto postupovat i do budoucna.

Rozhovor se zástupci investora a dodavatele

Na zastávkách Karlovo náměstí byly během všech etap instalovány informační cedule s textem: „Vážení Pražané, opravujeme zde



Vyjmutí dlažby za provozu. Foto © Jiří Beneš

pro Vás nejvytíženější tramvajovou křižovatkou v Praze. Při této opravě jsme zvolili nové pracovní postupy tak, abychom dobu trvání opravy a tím i negativních dopadů zkrátili na minimum. Hlavní práce na této opravě probíhají každý den minimálně od 7 do 20 hodin, doplňkové činnosti provádíme nepřetržitě. Vaše nápady a podněty k lepší organizaci stavby nám můžete sdělit na telefon 296 19 18 17 (od 7 do 21 hodin). Naším cílem je bezpečná a plynulá tramvajová doprava v Praze. Pavel Bém,

primátor hl. m. Prahy. Martin Dvořák, generální ředitel Dopravního podniku.“

Na této ceduli je také uvedeno, že investorem je DP – JDCT – Ing. Miroslav Penc, Ph.D. a dodavatelem DP – JDCT – Ing. Ladislav Sarnovský. Oběma pánům jsme položili několik otázek.

Jakou činností se zabývá útvar, který vedete?

Penc: Odbor Správa a technické zajištění Dopravní cesta Tramvaje lze zjednodušeně pojmenovat jako správce tramvajových tratí.



Práce se nezastavily ani v noci. Foto © Jiří Beneš



Zavedení náhradní autobusové dopravy z Lazarské na I. P. Pavlova. Foto © Jan Šurovský

Útvar čítající tři desítky pracovníků fyzicky provádí prohlídky kolejové sítě TT a dále v součinnosti se sesterskými provozovny zajišťuje pravidelné kontroly trolejového vedení, měření a kabelové sítě. Kromě výkonu správcovských činností vede odbor pasport tramvajových tratí a zabezpečuje přípravu staveb menšího a středního rozsahu.

Sarnovský: Již v samotném názvu Vrchní stavba je obsažena činnost provozovny, která spočívá především ve stavbě tramvajových tratí. Patří sem i pravidelná údržba kolejových konstrukcí, výměn a jejich součástí, panelových úseků a dalších prací souvisejících s tramvajovým provozem. Pro řešení mimořádných událostí

jsou k dispozici nepřetržitě pohotovostní složky.

Jak Váš útvar poznamenal personální audit?

Penc: Výsledkem personálního auditu bylo doporučení sloučit dříve samostatné odbory Správa DCT a Technické zajištění DCT do jediného a snížit počet oddělení uvnitř útvaru o třetinu. Současně bylo doporučeno snížit počet pracovníků útvaru o osm. Tyto změny byly provedeny k 1. srpnu 2007. Nově vzniklý útvar si zachovává původní působnost a veškeré dříve zajišťované činnosti.

Sarnovský: Na základě doporučení došlo na provozovně ke snížení funkčních míst a na provozu Výměny k novému perso-

nálnímu a organizačnímu uspořádání. To si vyžádalo zařazení pracovníků do turnusů a změnu řízení střediska zámečníků. Hledání dalších úspor jak v personální, tak nákladové oblasti je úkolem celého vedení provozovny.

Jak jste spokojeni s průběhem akce na Karlově náměstí?

Penc: Především jsem rád, že dva víkendy ze tří byly velmi dobré povětrnostní podmínky. Zhrozil jsem se nad stavem návazných tramvajových tratí ve velkoplošných panelech po deseti letech provozu. Panely BKV tohoto stáří vykazují závady, které znemožňují výměnu opotřebených kolejnic bez výměny vlastních panelů, což měla být zásadní výhoda tratí postavených tímto způsobem. Operativně v součinnosti s provozovnou Vrchní stavba byly nejhůřší z panelů vyměněny. Také se ve vyloučeném úseku podařilo provést ve větším rozsahu broušení kolejnic, které omezí negativní vlivy tramvajové dopravy na okolí. S průběhem celé akce jsem spokojen.

Sarnovský: Vlastní realizaci výměny kolejového křížení předcházelo podrobné zpracování hodinového harmonogramu. Bylo třeba stanovit přesné nástupy a návaznosti jednotlivých profesí a tyto skloubit se zajištěním potřebné mechanizace. S tím souvisí, vzhledem k minimálnímu záborům staveniště, i návoz a odvoz potřebných materiálů. A jak jsem spokojen? Po analýze jednotlivých etap se najde určitě celá řada námětů, kde se dá ještě něco zlepšit. Jinak jsem, ale i vzhledem k počasí, které provázelo celou akci, zásadně spokojen.

Domníváte se, že se tento způsob provádění výměn kolejových konstrukcí osvědčil?

Penc: Ano. Je určitě snazší měnit celou kolejovou konstrukci najednou, ale s ohledem na omezení, která by takovýto způsob opravy přinesl, lze u Karlova náměstí hovořit o nutnosti provádět výměnu kolejové konstrukce po částech. A navíc, většina kolejových konstrukcí v Praze se, s ohledem na různou intenzitu provozu, opotřebovává nestejnoměrně. Na takových místech by kompletní výměna kolejové konstrukce byla neekonomická. Na závěr mi dovoluňte poděkovat všem pracovníkům, kteří se na přípravě a provedení této úspěšné stavby podíleli.

Sarnovský: Již příprava harmonogramu výluk na rok 2008 vychází ze zkušeností akcí prováděných v letošním roce. Nejen Karlovo náměstí, ale i výměna panelů v Korunní ul. a rekonstrukce části kolejové konstrukce na Klárově je měřítkem pro plánování dalších akcí. Z tohoto pohledu je nutno změnit i postup při zpracování projektové dokumentace, výrobě kolejových konstrukcí a příslušných dopravních opatření. Základním předpokladem je ale profesní přístup a vlastní zájem všech zaměstnanců provozovny a jednotky DCT.



Cestující v tramvajích sledovali úsilí dlaždičů. Foto © Jan Šurovský

Vánoční a novoroční doprava

Ing. Jan Přivora, DÚ

V předvánočním, vánočním a novoročním období se každoročně upravuje provoz městské hromadné dopravy podle očekávaného zájmu cestujících. V prosinci 2007 a počátkem ledna 2008 dojde na linkách pražské MHD provozovaných Dopravním podnikem hl. m. Prahy k následujícím změnám.

V předvánočním provozu o sobotách a nedělích od 8.12. do 23. 12. budou na linkách č. 6 a 18 cca od 10.00 do 19.30 hodin zkráceny intervaly na 7 až 8 minut, o nedělích v tomto období pojedou linky č. 4, 7, 9 a 11 podle sobotních jízdních řádů. O sobotách a nedělích od 15. 12. do 23. 12. budou na linku č. 4 nasazeny vlaky 2xT. V neděli 23. 12. nepojede linka č. 143.

O vánočních prázdninách od 22. 12. 2007 do 2. 1. 2008 včetně nepojedou školní autobusové linky a školní spoje na lince č. 365.

Na Štědrý den v pondělí 24. 12. pojedou všechny denní linky MHD podle sobotních jízdních řádů. V metru budou od 19.00 hodin do ukončení provozu na všech linkách intervaly 20 minut.

Provoz denních tramvajových linek bude 24. 12. postupně omezován (odjezdy z konečných zastávek budou dodrženy podle platných jízdních řádů do 16.30 hodin včetně) a kromě linky č. 23 ukončen mezi 18.00 a 19.00 h, linka č. 23 pojedou od 19.00 cca do 1.30 hodin dne 25. 12. v intervalech 30 minut a bude zastavovat v zastávce Lazarská. Noční provoz v intervalech 30 minut bude zahájen v 19.00 hodin a ukončen cca v 7.00 hodin dne 25. 12. (první přestup v uzlu Lazarská bude v 19.00 h, poslední v 6.45 h). Na linky č. 19 a 57 budou nasazeny vlaky 2xT. Provoz lanové dráhy na Petřín bude ukončen jízdou v 17.00 hodin.

Denní provoz městských i příměstských autobusových linek (vyjma linek níže uvedených) bude dne 24. 12. ukončen mezi 18.00 a 19.00 h (do 18.30 hodin včetně budou dodrženy odjezdy z konečných zastávek podle platných jízdních řádů). Do cca 0.30 hodin budou v provozu tyto linky:

- 102 Nádraží Holešovice – Staré Bohnice (int. 40 minut)
- 103 Ládví – Březiněves (int. 60 minut)
- 107 Dejvická – Suchdol (int. 20 minut)
- 118 Dvorce – Roztyly (int. 40 minut)
- 136 Sídliště Ďáblice – Koleje Jižní Město (int. 40 minut)
- 137 Na Knížecí – U Waltrovky (int. 40 minut)
- 139 Želivského – Na Beránku (int. 20 minut)
- 140 Palmovka – Čakovice (int. 40 minut)
- 152 Kobylisy – Sídliště Čimice (int. 40 minut)

- 154 Koleje Jižní Město – Skalka (int. 40 minut)
- 174 Špejchar – Velká Ohrada (int. 40 minut)
- 177 Chodov – Poliklinika Mazurská (int. 40 minut)
- 179 Nové Butovice – Letiště Ruzyně (int. 60 minut)
- 187 Ládví – Palmovka (int. 40 minut)
- 198 Smíchovské nádraží – Sídliště Písnice (int. 40 minut)
- 205 Zelený pruh – Komořany (int. 40 minut)
- 207 Florenc – Ohrada (int. 40 minut)
- 213 Jižní Město – Želivského (int. 40 minut)
- 215 Kačerov – Sídliště Libuš (int. 40 minut)
- 217 Dejvická – Na Knížecí (int. 40 minut)
- 229 Depo Hostivař – Koloděje (int. 80 minut)
- 235 Nové Butovice – Velká Ohrada – Nad Malou Ohradou – Nové Butovice (int. 20 minut)
- 241 Smíchovské nádraží – Lipence (int. 60 minut)
- 244 Smíchovské nádraží – Sídliště Radotín (int. 60 minut)



- 247 Chaplinovo náměstí – Pod Lochkovem (int. 60 minut)
- 250 Černý Most – Sídliště Rohožník (int. 40 minut)
- 254 Dejvická – Přední Kopanina (int. 60 minut)
- 259 Českomoravská – Vinoř (int. 60 minut)
- 267 Háje – Lipany (int. 60 – 80 minut)
- 271 Skalka – Háje (int. 40 minut)
- 273 Hloubětínská – Ve Žlíbku (int. 40 minut).

Do cca 1.30 h budou v provozu tyto linky:
114 Kačerov – Šeberák (int. 40 minut)
131 Hradčanská – Bořislavka (int. 40 minut)
230 Sídliště Stodůlky – Řeporyjské náměstí (int. 40 minut).

Noční autobusové linky pojedou podle pravidelných jízdních řádů, na linky č. 504, 509 a 513 budou vypraveny kloubové vozy. O svátcích v úterý 25.12. a ve středu 26.12. pojedou linky MHD podle nedělních jízdních řádů, linka č. 143 nebude v provozu. Provoz denních tramvajových linek bude dne 25.12. zahájen cca v 7.00 hodin.

Ve čtvrtek 27.12. a v pátek 28.12. pojedou metro podle prázdninových jízdních řádů, na lince B v ranní špičce pojedou každý druhý vlak pouze v úseku Nové Butovice – Českomoravská, v dopoledním sedle a v odpolední špičce do cca 16.00 hodin pojedou každý druhý vlak pouze v úseku Smíchovské nádraží – Českomoravská. Na tramvajových linkách budou rovněž platit prázdninové jízdní řády prodloužující intervaly ráno, dopoledne a odpoledne o 1 až 2 minuty. Autobusové linky pojedou podle jízdních řádů pro pracovní den, na některých linkách budou ráno a odpoledne prodlouženy intervaly o 1 až 3 minuty, linky č. 122, 135, 170, 176, 182, 183, 189, 203, 212 a 218 pojedou podle zvláštních jízdních řádů. Linky č. 13, 134, 143, 146, 168, 201, 238, 274 a 277 nebudou v provozu. V sobotu 29. 12. a v neděli 30. 12. bude v celé síti MHD provoz podle obvyklých sobotních a nedělních jízdních řádů, linka č. 143 dne 30. 12. nepojede.

Na Silvestra v pondělí 31. 12. pojedou metro podle sobotních grafikonů, ráno budou na linkách A a B zkráceny intervaly na 225 s a na lince C na 300 s. Od 20.00 hodin bude na všech linkách metra provoz v intervalech 10 minut prodloužený do cca 1.20 hodin dne 1. 1. 2008.

Tramvaje pojedou dne 31. 12. podle sobotních jízdních řádů, na linky č. 4, 16, 19, 25 a na všechny noční linky budou nasazeny vlaky 2xT. Noční provoz bude zahájen podle pravidelných jízdních řádů od 0.30 hodin a ukončen cca v 7.00 h dne 1. 1. 2008 (první přestup v uzlu Lazarská bude v 0.30 h, poslední v 6.45 h). Provoz lanové dráhy na Petřín bude ukončen jízdou v 18.00 hodin.

Autobusové linky pojedou dne 31. 12. podle upravených jízdních řádů pro pracovní den obdobně jako 27. 12., v provozu nebudou linky č. 134, 143, 146, 157, 168, 183, 201, 238, 274 a 277. Denní provoz městských i příměstských linek vyjma linek níže uvedených bude ukončen mezi 20.00 a 21.00 hod., (do 20.30 hod. včetně budou dodrženy odjezdy z konečných zastávek podle platných jízdních řádů). Do cca 2.00 hod. dne 1. 1. 2008 budou v provozu tyto linky:
102 Nádraží Holešovice – Staré Bohnice (int. 20 minut)
103 Ládví – Březiněves (int. 60 minut)
107 Dejvická – Suchdol (int. 20 minut)
114 Kačerov – Šeberák (int. 20 minut)
118 Dvorce – Roztyly (int. 20 minut)
131 Hradčanská – Bořislavka (int. 20 minut)
136 Sídliště Ďáblice – Koleje Jižní Město (int. 20 minut)
137 Na Knížecí – U Waltrovky (int. 20 minut)
139 Želivského – Na Beránku (int. 20 minut)
140 Palmovka – Čakovice (int. 20 minut)
152 Kobylisy – Sídliště Čimice (int. 20 minut)
154 Koleje Jižní Město – Skalka (int. 20 minut)
174 Špejchar – Velká Ohrada (int. 20 minut)

- 177 Chodov – Poliklinika Mazurská (int. 20 minut)
 - 179 Nové Butovice – Letiště Ruzyně (int. 30 minut)
 - 187 Ládví – Palmovka (int. 20 minut)
 - 198 Smíchovské nádraží – Sídliště Písnice (int. 20 minut)
 - 205 Zelený pruh – Komořany (int. 20 minut)
 - 207 Florenc – Ohrada (int. 30 minut)
 - 213 Jižní Město – Želivského (int. 20 minut)
 - 215 Kačerov – Sídliště Libuš (int. 20 minut)
 - 217 Dejvická – Na Knížecí (int. 30 minut)
 - 229 Depo Hostivař – Koloděje (int. 80 minut)
 - 230 Sídliště Stodůlky – Řeporyjské náměstí (int. 30 minut)
 - 235 Nové Butovice – Velká Ohrada – Nad Malou Ohradou – Nové Butovice (int. 20 minut)
 - 241 Smíchovské nádraží – Lipence (int. 60 minut)
 - 244 Smíchovské nádraží – Sídliště Radotín (int. 60 minut)
 - 247 Chaplinovo náměstí – Pod Lochkovem (int. 60 minut)
 - 250 Černý Most – Sídliště Rohožník (int. 20 minut)
 - 254 Dejvická – Přední Kopanina (int. 60 minut)
 - 259 Českomoravská – Vínoř (int. 60 minut)
 - 267 Háje – Lipany (int. 60 – 80 minut)
 - 271 Skalka – Háje (int. 20 minut)
 - 273 Hloubětínská – Ve Žlíbku (int. 30 minut)
- Provoz nočních autobusových linek bude zahájen cca v 1.30 hodin dne 1.1.2008, intervaly linek č. 505 a 511 budou zkráceny na 10 až 20 minut, linka č. 508 pojedje v intervalech 15 minut a linky č. 509 a 513 v intervalech 20 až 40 minut. Na linky č. 504, 509 a 513 budou vypraveny kloubové vozy.
- Na Nový rok v úterý 1. 1. 2008 pojedou linky MHD podle nedělních jízdních řádů, denní tramvajové linky zahájí provoz cca v 7.00 hodin.
- Ve středu 2. 1. 2008 bude na všech linkách MHD provoz podle pravidelných jízdních řádů pro pracovní den, nepojedou pouze školní linky a školní spoje na lince č. 365.



Od ledna zdražení MHD

-red-

Dlouhá jednání o zdražení cen jízdného v pražské MHD konečně dospěla ke svému výsledku, a tak jsou již známy cenové změny, ke kterým dochází k 1. lednu 2008. Přehledná tabulka ukazuje, za kolik se v Praze bude jezdit.

Principy tarifní úpravy

Preferenze dlouhodobých předplatitelů, občanů Prahy

- Zvýšení tržeb promítnuto především do cen jednotlivého jízdného.



Mezigenerační solidarita

- Zajištění přepravy zdarma pro seniory nad 70 let.

Zvýšit podíl DP na krytí provozních nákladů vlastními zdroji o 15 %

- Tržby z jízdného kryjí 30 % provozních nákladů, 70 % z ceny každé jízdy tak platí za cestujícího hlavní město. DP plánuje do roku 2015 zvýšit tento podíl na 45 %. Souběžně s navyšováním tržeb probíhá v DP program optimalizace zaměřený na radikální snižování provozních nákladů.

Krytí růstu provozních nákladů

- Inflace od roku 2005 činí za tříleté období 5 %. Odhad nárůstu pro rok 2008 je dalších 2,8 až 4,2 %.
- Zvýšení snížené sazby daně z přidané hodnoty z 5 na 9 %.

Zajišťování dlouhodobého zvyšování kvality služby

- Přechod na elektronické platební systémy

- Navyšování přepravních výkonů (5,4 % v roce 2008).
- Rozšíření sítě metra, zrušení pásmování na lince B
- Prodloužení času pokrytí dopravních špiček



Organizační změny v Dopravním podniku

Bc. Daniela Pětníková, personální úsek

Od jara letošního roku probíhal v Dopravním podniku hl. m. Prahy, a. s., personální a organizační audit, zpracovaný společností BNV Consulting s. r. o. Výsledky auditu poukázaly v některých případech na nízkou efektivitu vykonávaných činností, v některých na zdvojení činností a jejich vzájemnou neprovázanost.

Z projednávání výsledků auditu s vedoucími dotčených útvarů vzešly návrhy konkrétních personálních a organizačních opatření v daných útvarech. Vedení společnosti odsouhlasilo navržené změny a schválilo jejich postupnou realizaci.

V první etapě, která se týkala úseku generálního ředitele, technického úseku, obchodně-ekonomického úseku, personálního úseku a úseku služeb, byla realizována k 1.10. 2007 bylo zrušeno celkem 523 pracovních míst.

Projednání organizační změny a hromadného propouštění i zmírnění jeho dopadů pro zaměstnance proběhlo se zástupci odborových organizací ve dnech 15.8 -16.8. 2007.

Všem uvolňovaným zaměstnancům byla předána k vyjádření nabídka volných pracovních míst v DP. Zaměstnancům, kteří si z nabídky nevybrali, případně nesplňovali požadavky na dané pracovní místo byla předána výpověď z pracovního poměru.

	Cena		Navyšení (%)	
	2007	2008	2008/2007	
Jednotlivé jízdenky				
Plnocenné jízdenky základní přestupní	20	26	30,00	
Zvýhodněné jízdenky základní přestupní	10	13	30,00	
Plnocenné jízdenky s omezenou přestupností	14	18	28,57	
Zvýhodněné pro děti od 6 do 15 let a důchodce	7	9	28,57	
24hodinová	80	100	25,00	
24hodinová pro dítě od 6 do 15 let	40	50	25,00	
3denní	220	330	50,00	
7denní/5denní	280	500	78,57	
15denní	320	x	-	
Předplatní kupony				
	<i>měsíční</i>	460	550	19,57
Občanské	<i>čtvrtletní</i>	1 260	1 480	17,46
	<i>roční</i>	4 150	4 750	14,46
	<i>měsíční</i>	115	130	13,04
Děti od 6 do 15 let	<i>čtvrtletní</i>	315	360	14,29
	<i>měsíční</i>	230	260	13,04
Studenti od 15 do 26 let	<i>čtvrtletní</i>	630	720	14,29
	<i>měsíční</i>	230	250	8,70
Důchodci měsíční	<i>čtvrtletní</i>	630	660	4,76

Vzhledem k tomu, že ne všechna pracovní místa byla obsazena a řada zaměstnanců z rušených pracovních míst našla uplatnění na volných pracovních místech, je celkový počet uvolňovaných zaměstnanců reálně nižší. Pracovní poměr byl rozvázán s 263 zaměstnanci, z toho 197 zaměstnanců uzavřelo dohodu o rozvázení pracovního poměru. Uvolňovaným zaměstnancům bylo vyplaceno odstupné ve výši pěti až sedminásobku průměrného měsíčního výdělku.

Druhá etapa organizačních změn k 1.12.2007 se týkala dopravního, bezpečnostního úseku a úseku strategický a investiční rozvoj. Rušení pracovních míst se netýkalo řidičů MHD. V této etapě došlo ke zrušení 144 pracovních míst, nově bude vytvořeno 33 pracovních míst, která byla nabídnuta spolu s dalšími volnými pracovními místy uvolňovaným zaměstnancům.

Projednání se zástupci odborových organizací proběhlo dne 10.10.

2007. Zaměstnanci společnosti byli o připravovaných organizačních změnách a jejich průběhu informováni na intranetu DP, informace byly průběžně aktualizovány.

Dne 14.11.2007 byla se zástupci odborových organizací projednána organizační změna jednotky Dopravní cesta Tramvaje, týkající se zrušení 24 pracovních míst v provozovně Měsírný a kabelová síť. Za účelem zmírnění dopadů bylo všem uvolňovaným zaměstnancům zachováno zaměstnanecké jízdné nad rámec platné kolektivní smlouvy, dle předem stanovených kritérií. Zaměstnancům majícím uzavřenou pracovní smlouvu na dobu určitou byl v případě, že platnost smlouvy je kratší než pět měsíců od ukončení výpovědní doby, pracovní poměr ukončen dnem sjednaným v této smlouvě. Zaměstnanci, kterým po ukončení pracovního poměru následně vzniká nárok na starobní důchod nejdéle v období pěti měsíců po skončení výpovědní doby, si mohli zvolit variantu: ukončit pracovní poměr nebo sepsat dodatek k pracovní smlouvě na dobu určitou, nejvýše do doby nároku na starobní důchod.

Uvolňovaným zaměstnancům je poskytována maximální podpora s cílem co nejlépe se orientovat na trhu práce (možnost využití nabídky rekvalifikačních kurzů za účelem zvýšení uplatnění). Zaměstnanci mají rovněž možnost využít speciálního programu prostřednictvím informačního centra, který jim pomáhá při hledání nového zaměstnání, umožňuje vyhledat vhodnou nabídku pracovních příležitostí, poskytne informace o možnostech rekvalifikačních kurzů a poskytuje psychologické a další specializované konzultace.

Cílem organizačních změn je přispět k vyšší efektivitě, modernizaci společnosti a následnému zlepšení podmínek pro práci zaměstnanců.



Dislokace v DP

Jarmila Georgieva Jiroutová

V rámci probíhající transformace společnosti a s ní souvisejícími organizačními změnami vzniká jiná potřeba nově vzniklých útvarů a útvarů, které již prošly transformací, na kanceláře a ostatní prostory. Dislokování zaměstnanců proto probíhá v návaznosti na ukončení jednotlivých fází transformace a pouze na základě doporučení BNV Consultingu a žádostí vedoucích jednotlivých úseků a jednotek.

Odbor Technická správa objektů v návaznosti na průběžné výsledky transformačního procesu a jednotlivých požadavků provedl již některé úpravy dislokace a další se ve spolupráci s dotčenými útvary připravují.

1. Změny, které již proběhly:

- zřízení kanceláře pro Outplacement – BNV Consulting ve spolupráci s Personálním úsekem – poradna pro propouštěné zaměstnance v budově Sokolovská
- zřízení kancelář a zázemí pro Městskou policii v budově A, Depo Zličín
- přestěhování odboru Marketing a komunikace do 7. patra budovy Sokolovská
- úprava rozmístění úseku Strategie a investiční rozvoj v 6. patře budovy Sokolovská
- úprava rozmístění jednotek Dopravní cesta Metro, Správa vozidel Metro a Zásobování v budově A Depa Kačerov
- přestěhování Zaměstnaneckého odboru umístěného v budovách Sokolovská a v budově C, DOZ Hostivař do budovy A, Depa Kačerov
- přestěhování útvarů jednotky Zásobování umístěných v budovách A a J na Depu Kačerov do budovy Sokolovská
- úprava rozmístění Ekonomického úseku v 5. patře v budově Sokolovská
- úprava rozmístění Personálního úseku ve 3. patře v budově Sokolovská
- úprava rozmístění jednotky Správa nemovitého majetku ve 4. patře v budově Sokolovská, přestěhování některých pracovníků na areály
- zřízení kancelář pro nový útvar 600300 ve 3. patře budovy Sokolovská
- úprava rozmístění útvaru 200100 v budově A, Depa Hostivař
- úprava rozmístění útvaru 200010 v budově C, DOZ Hostivař
- úprava rozmístění útvaru 321000 v budově C, DOZ Hostivař
- úprava rozmístění odboru 900300 v budově Sokolovská
- zajištění dočasného propůjčení kanceláře pro Krizový štáb, budova CD

2. Připravované změny:

- úprava rozmístění jednotky Dopravní cesta Tramvaje

- úprava rozmístění jednotky Vnitropodniková doprava
- úprava rozmístění jednotky Správa vozidel Autobusy
- úprava rozmístění jednotky Provoz Autobusy
- úprava rozmístění jednotky Zásobování
- úprava rozmístění úseku Strategie a investiční rozvoj
- úprava rozmístění útvaru 400230 v budově E, Depa Hostivař
- přestěhování útvaru 600140 z budovy A, Depa Hostivař do budovy J, Depa Kačerov
- úprava dislokace všech útvarů umístěných v budově A, Depa Hostivař
- úprava dislokace všech útvarů umístěných v budově OZM, Depa Hostivař
- úprava dislokace všech útvarů umístěných v budově CD
- dislokace firmy Ropid v budově CD
- úprava dislokace útvaru 330100 v budově C, DOZ Hostivař
- úprava dislokace útvaru 220110 v budově C, DOZ Hostivař
- zajištění trvalé kanceláře pro Krizový štáb, budova CD
- vyklizení objektu Tesco v areálu ÚD Hostivař
- vyklizení areálu Trakčního vedení
- vyklizení budovy Krejčárek

V průběhu ukončení některých fází procesu transformace bude i nadále docházet k úpravě dislokace jednotlivých dotčených útvarů.

Ukončení dislokace je vázáno na ukončení celého transformačního procesu.



Nové tramvajové pluhy

Text a foto: Vlastimil Čáp, oddělení Technického rozvoje

Vzhledem k nevyhovujícímu technickému stavu původních sněhových pluhů evidenčních čísel 5401 – 5408 z roku 1995 bylo rozhodnuto tyto vozy zmodernizovat na provozní vozy T3R.P a pro nové sněhové pluhy, ev. č. 5411 – 5418 dodané v letošním roce byly použity vozy T3M vybavené tyristorovou regulací první generace.

Vúz. Vozy T3M vybrané pro přestavbu na sněhové pluhy byly vně otryskány, opraveny a následně provedeny nezbytné úpravy.

Skříň vozu, stejně jako u předešlé série pluhů, byla upravena. Sání chladicího vzduchu pro motorgenerátor bylo vytaženo do úrovně okna. První dveře se pro montáž šípového pluhu zúžily na první polovinu. Druhá polovina dveří se zrušila prodloužením pravé bočnice.

Maják. Nové vozy, stejně jako původní, jsou vybaveny pracovním majákem oranžové barvy. Vzhledem k špatnému technickému stavu původních majáků, byly použity nové.

Šípový pluh byl po nezbytné opravě převzat z původních vozů. Je ručně ovládán klíčem ze salónu vozu. Po



uvolnění kapacit v Opravně tramvají se uvažuje o elektrickém ovládní, pro něž se do předního nárazníku připravily dva elektrické ovladače.

Elektrická výzbroj. Vzhledem k záměrnému použití vozů T3M jsou vozy vybaveny tyristorovou výzbrojí TV1. Tato výzbroj je pro sněhové pluhy, jež jezdí pomalou rychlostí, výhodnější, neboť neobsahuje zrychlovač náchylný k napalování – poruchám. Aby mohly vozy bez problémů projet veškerou kolejovou sítí v Praze, včetně barrandovské a trojské tratě, byla upravena trakční výzbroj demontováním shuntovacích stykačů J2A, J2B. Zrušením těchto stykačů se zamezí odbuzování trakčních motorů, jež tak pojedou na své „charakteristice“. Snížení proudu zamezí možnému přehřívání trakčních motorů, a tím se vozům umožní

plužit i více stoupavé barrandovské a trojské traťové úseky.

Kabina řidiče je převzata z typů T3R.P. Vzhledem k režimu provozu byla realizována v otevřené formě bez zástěn a posuvných dveří.

Vozy jsou vybaveny automatickým přestavováním výhybek dle předem nastavené trasy, stejně jako provozní vozy.

Topení u řidiče. Kalorifer byl vzhledem ke svému výkonu převzat z modernizovaných vozů KT8D5, čímž se zvýšil jeho nainstalovaný výkon o 1,2 kW.

Salón vozu byl vybaven přepážkou rozdělující prostor na dvě nestejně veliké oblasti.

Přední část salónu byla osazena dvěma originálními topnými jednotkami s ventilátory, původně použitými na vozech T3R.PLF, čímž se topný výkon

salónu celého vozu zvětšil na 6,96 kW. Zadní část salónu slouží k uložení nářadí pro úklid sněhu a posypového materiálu. Nářadí na úklid sněhu je uloženo za přepážkou ve vyhrazeném prostoru, který zneumožňuje samovolnému pohybu za jízdy.

Pro posypový materiál se do vozu umístily plastové kontejnery s příklonem o celkovém objemu 1 m³, jež jsou proti samovolnému posunu zajištěny dřevěnými patkami pevně spojenými s podlahou.

Snahou modernizace „sněhových pluhů“ byla jejich vyšší spolehlivost a zejména větší tepelná pohoda pro posádku tohoto speciálního vozu v zimních měsících. Věříme, že se oba požadavky podařilo naplnit, což ukáže letošní zima.



Na rok 1899 si roční „tramvajenku“ koupilo 14 cestujících

Mgr. Pavel Fojtík, Archiv

Už od počátku existence Elektrických podniků se hledaly způsoby, jak zvýhodnit pravidelné uživatele městské hromadné dopravy. A tak jsme se během 110 let existence pražského městského dopravního podniku mohli setkat například s blokovými jízdenkami, zlevněnými zpátečními jízdenkami, týdenními jízdenkami a podobně.

Takové jízdenky si cestující mohl zakoupit přímo u průvodčího a jejich užívání ho přišlo levněji, než kdyby si kupoval běžné plnocenné jízdenky. Kromě toho ale existovala ještě možnost koupit si předplatní časovou jízdenku, které dnes lidé běžně předzívají „tramvajenka“.

Permanентní lístky předplatné

Téma předplatních časových jízdenek je pestré a rozsáhlé. Proto na následujících řádcích neheďte vyčerpávající údaje. Předplatní časová jízdenka, ať se již v různých dobách nazývala jakkoliv, přinášela pro cestujícího řadu výhod. I zde, podobně jako u jízdenek blokových, byla největší výhodou její cena. Byla sice na svoji dobu poměrně vysoká (především vezmeme-li v úvahu, že se muselo zaplatit najednou), ale pokud měl cestující opravdu důvod pohybovat se denně z jakéhokoliv důvodu po Praze a celé tramvajové síti, bylo používání „předplatní legitimace“ či „permanenty“ velmi výhodné.

„Permanентní lístky předplatné“ byly zavedeny 20. října 1898, ale protože již běželo poslední čtvrtletí, vstoupilo nové opatření v platnost až pro rok 1899. Roční jízdenka stála 120 K (tedy 600násobek maximálního základního jízdného), půlroční 70 K. Obě opravňovaly k libovolnému počtu jízd jak v síti elektrických drah Elektrických podniků, tak v síti koňky. Legitimace tedy neplatila na soukromých dráhách na Letné, v Libni a v Košířích a nebylo možné ji použít ani na lanovkách. Zájemci si jízdenku mohli koupit v pokladně Elektrických podniků ve Staroměstské tržnici. Při prvním vystavení jízdenky zaplatili manipulační poplatek 1 K, což platilo mnoho let i v budoucnosti. Celkem si tyto první předplatní jízdenky koupilo 29 zájemců, z toho 14 ročních a 15 půlročních. O podobě legitimací z této doby nevíme bohužel nic. Od 1. května 1905 byly nově zavedeny také měsíční síťové předplatní lístky za 12 korun. Jednalo se o kartónový dvojlíst potažený plátnem, který trochu vypadal jako desky od nějaké malé brožurky. Vevnitř byla vložena fotografie držitele připevněná



Titulní strana roční permanentky z roku 1910 pro městské úředníky.



První strana měsíční jízdenky z roku 1918.

„cvočky“. Vepředu byl bílý šikmý pruh, na který se vylepoval papírový proužek se slovním vyznačením měsíce platnosti. Zda se jízdenka každý měsíc vyměňovala, či zda se nějakým způsobem vyměňoval jen proužek s označením měsíce, opět nevíme. Měsíční jízdenku známe jen z fotografie. Při prvním vystavení jízdenky platil žadatel ještě manipulační poplatek 1 K. Zdá se, že podobně vypadaly i roční jízdenky. I tato jízdenka se vydávala jen v pokladně Staroměstské tržnice. Měsíční jízdenka si zřejmě rychle získala velkou oblibu, protože v roce 1906 jich bylo vydáno 3799, zatímco ročních 1218.

O rok dříve bylo prodáno celkem 2510 legitimací všech typů. Počet zájemců o předplatní síťové jízdenky rok od roku vzrůstal. V roce 1910 byli tzv. „staří abonenti“ zvýhodněni a výměna legitimací u nich probíhala už od 15. prosince, zatímco úplně nové legitimace se vydávaly až od 28. prosince, oboje pak do 15. ledna. Zajímavé bylo, že pokud chtěl někdo novou legitimaci vystavit ke Štědrému dni (tj. zřejmě jako dárek), bylo to možné za poplatek 2 K. Protože výdej nových jízdenek především na přelomu roku se v pokladně ve Staroměstské tržnici zvládal již s obtížemi, bylo od 15. prosince 1910 zřízeno druhé výdejní místo v pro-



Vnitřek téže roční jízdenky. Na podobném principu byly zhotoveny i ostatní předplatní jízdenky.

dejně Elektrických podniků v novém Obecním domě. Protože se nová pomocná kancelář v Obecním domě osvědčila, fungovala i v dalších letech.

V roce 1912 již jsou doloženy také měsíční školské předplatní lístky pro školáky a studující do věku 18 let. V tomto roce stála roční síťová jízdenka 150 K, půlroční 80 K, měsíční 15 K a školská 6 K.

Nové legitimace

Od počátku roku 1913 byla zavedena nová podoba legitimací. Byl to jednolístkový karton v průhledném celulozovém obalu a s fotografií. Období platnosti se vyznačovalo pomocí známek čtyř velikostí, které se na jízdenku nalepovaly. I když se v detailech legitimace měnily, tento princip zůstal zachován až do 70. let 20. století, než byly zavedeny tzv. kmenové listy. Od roku 1913 si zájemci mohli svoje legitimace pojistit – roční za 3 K, pololetní za 1,50, měsíční za 50 h a školské za 30 h. V případech pojištěné legitimace bylo možné vystavit v případě její ztráty duplikát.

Protože dosavadní předprodejní místa nestačila velkým návalům, byl od 1. ledna 1913 zaveden prodej známek také v tramvajových vozovnách. Protože tato nová činnost občas obtěžovala výpravčí v dobách ranního výjezdu, byly od léta téhož roku ve vozovnách stanoveny úřední hodiny.

6 let bez roční jízdenky

Během první světové války vzrostla opakovaně cena jízdného. To vedlo i k opakovanému zdražování předplatních jízdenek. Například roční zdražila pro rok 1917 na 118 K, pro rok 1918 na 200 K a pro rok 1919 dokonce na 300 K, ale už 15. dubna byla cena ročních jízdenek stanovena na 450 Kč. (Zda se to nějak projevilo u již zakoupených jízdenek, není známo.) Výsledkem bylo, že pro rok 1920 byly roční jízdenky zrušeny úplně. Protože pololetní jízdenky byly zrušeny už pro rok 1919,



První strana roční předplatní jízdenky na rok 1919.

zůstaly v předprodejích z plnocenných jízdenek jen měsíční. Také jejich cena se zvyšovala. Na počátku roku 1919 stály 30 Kč, od dubna 45 Kč a od 1. ledna 1920 už 150 Kč!

Novinkou roku 1920 se staly tzv. jízdenky dvoutrátové (správně bychom měli říkat dvojlínkové), které si mohl zájemce sám zvolit. Muselo se jednat ale o tratě tzv. spolu související. Jejich cena byla 100 Kč. Zavedly se i zvýhodněné jízdenky pro různé skupiny zaměstnanců – pro úředníky a učitele s příjmem pod 20 tisíc Kč ročně, což bylo dodatečně rozšířeno i na jiné zaměstnanecké skupiny se stejným příjmem. Ale už v prosinci 1920 došlo k dalšímu zdražování, takže měsíční jízdenky nyní stály



Ve druhé polovině 30. let se roční jízdenky vystavovaly na víceleté období a cenné známky pro příslušný rok se lepily na přední stranu.

180 Kč (základní obyčejná jízdenka pro jednu jízdu stála 1,20 Kč), přiměřeně byla zvýšena cena i u ostatních jízdenek.

Během let se objevovaly nové druhy předplatních jízdenek. Již dříve (1915) byly zavedeny zvlášť měsíční jízdenky pro vysokoškolské studenty za 10 K, které platily po celý den, zatímco původní školské měly omezenou platnost jen do 21 hodin. S ohledem na pozdější válečné omezení provozu měla tato vysokoškolská výhoda jen formální význam. V roce 1916 byly zavedeny také jízdenky pro invalidy za 7 K měsíčně.

V roce 1919 je doložen pravidelný měsíční prodej cenných známek také v místnostech Nové radnice na Mariánském náměstí, ale v létě 1920 se přestěhoval z Nové radnice do tzv. staré školy u sv. Jindřicha. Zaměstnanci této kanceláři přezdívali prostě Jindřich. (Podle některých údajů ale kancelář v Nové radnici existovala ještě v roce 1922.)

V roce 1922 bylo prodáno už 359 163 kusů předplatních časových jízdenek všech typů. Zajímavé bylo, že ve snaze ulevit tradičním předprodejním místům se cenné známky na vysokoškolské jízdenky prodávaly (a to až do roku 1931) také ve Studentském knihkupectví. Od 27. listopadu 1922 byl zrušen prodej známek ve Staroměstské tržnici. Ve staré škole u Jindřicha se v době předprodejů jen vydávaly nové legitimace, známky se kupovaly ve vozovnách a v Nové radnici.

Až v roce 1926 byla opět zavedena celoroční jízdenka za 1800 Kč. Jedna základní



Roční cenná známka z roku 1919 měla rozměr 57 x 84 mm.



Stanoviště první prodejny předplatních jízdenek u Muzea v roce 1928. V srpnu už tudy jezdila pravidelná linka, a tak se prodejna odstavovala mimo koleje.

jízdenka v té době stála stále 1,20 Kč, což byla základní výše jízdného platná až do roku 1942. Čtvrtletní jízdenka stála 500 Kč, měsíční 180 Kč, měsíční dvoutraťová 100 Kč a měsíční jednotraťová 70 Kč. Zavedení autobusové dopravy se dlouhá léta v síťových předplatních jízdenkách neprojevovalo. Autobusy měly vlastní komplikovaný tarif, často odlišný pro jednotlivé linky, takže síťové předplatní jízdenky platné pro tramvaje i autobusy se vůbec nevydávaly. V roce 1927 se studentské měsíční jízdenky vydávaly jen v kanceláři U Jindřicha. Bývaly zde ale takové návaly, že zde muselo asistovat až šest příslušníků tzv. uniformované stráže bezpečnosti (patřila k policejním strážním sborům). V roce 1930 bylo nařízeno, že prodávající musel sám nalepovat známky na vybrané druhy zlevněných předplatních jízdenek (např. na studentské).

Pojízdné prodejny cenných známek

Důležitou změnou v systému předprodeje cenných známek bylo zavedení tzv.

pojízdných prodejen. K jejich výrobě bylo použito vyřazených vlečných tramvajových vozů. Místo tradiční vozové skříň se objevila kancelář se třemi prodejními okénky a zastřešenou podélnou jednostrannou plošinou. Tyto prodejny byly dopravovány ve dnech prodeje známek na vybraná stanoviště a tam byly vykolejeny a odstaveny přímo na dlažbu nebo na povrchové koleje, ve výjimečných případech mohly zůstat stát na manipulační koleji.

První pojízdná prodejna (č. 5034) zahájila zkušební činnost 30. května 1928 u Muzea. Pro velký úspěch byla ještě v témže roce urychleně postavena a 30. prosince dána do provozu druhá prodejna (5035) na Karlově náměstí. V letech 1930–1933 Elektrické podniky zhotovily další tři stejné pojízdny prodejny a v roce 1934 byl park pojízdných prodejen cenných známek rozšířen ještě o vůz č. 5039, který byl delší než předchozí a kupující měli k dispozici čtyři okénka. Kromě již dříve uvedených dvou míst se ostatní prodejny cenných známek odstavovaly na náměstí Republiky, na Klárově, na dnešním náměstí

Bratří Syнкů, na Palmovce a na Smíchově v dnešní Stroupežnického ulici. Dalším předprodejním místem se stala čekárna na Čechově náměstí ve Vršovicích. Byla to budova, která původně od roku 1900 do roku 1926 stála na náměstí Republiky (Josefském). Kdy přesně byla prodejna ve Vršovicích zřízena, není přesně známo. Zřejmě se tak stalo kolem roku 1930. Od 1. prosince 1934 bylo možné po téměř 22 letech zrušit prodej cenných známek ve vozovkách, kde se výpravčím značně ulevilo.

V roce 1935 byla otevřena nová prodejna na náměstí Republiky v bývalé dopravní kanceláři z roku 1926. Naproti tomu dopravní kancelář (dispečink) se přestěhovala k „Jindřichovi“. Lístkárna a předprodej cenných známek se přestěhovaly i do nové Ústřední budovy EP v Bubenské ulici. Když v roce 1936 EP převzaly od ČSD autobusové linky Z a X, zavedly na nich měsíční předplatní traťové jízdenky plnocenné a žákovské, opravňující k libovolnému počtu jízd na těchto linkách. Nové opatření se osvědčilo, a proto od 1. ledna 1938 byly podobné měsíční předplatní jízdenky zavedeny i v některých úsecích dalších autobusových linek, s odlišnými sazbami pro tzv. vnitroměstské a okrajové úseky. I zde šlo o jízdenky traťové (linkové), a nešlo tedy o jízdenky síťové, i když na některé bylo možné mezi autobusovými linkami přestupovat. V roce 1938 už existovalo 28 druhů „předplatních lístků“. Tento vysoký počet byl dán především různými zlevněnými jízdenkami pro některé skupiny obyvatel. Od 1. října 1939 byly traťové měsíční předplatní jízdenky zavedeny i na pražských trolejbusových linkách.

V květnu 1941 byla zbourána prodejna na náměstí Republiky a nahrazena novou prodejnou v bývalém dvoře finančního ředitelství, kde sloužila až do zahájení stavby metra I.B. I na dalších místech docházelo čas od času k dílčím změnám. Například v roce 1948 bylo zrušeno stanoviště pojízdny prodejny na Klárově a Dopravnímu podniku byl pronajat krám vedle tzv. Výstavního pavilonu, ve kterém byla otevřena nová malá prodejna cenných známek. (Dokončení příště)



Budova staré školy u sv. Jindřicha, zkráceně „Jindřich“. Zde se vydávaly nové jízdenky a cenné známky do roku 1935.



Cenná známka prvních poválečných ročních jízdenek z roku 1926 měla rozměr 62 x 40 mm a chyběla jí perforace.



„Pekelně mikulášská šou“

Sobota 8. 12. 2007

14 – 18 hodin

Vozovna Pankrác

Balonková show

Václav Upír Krejčí a jeho Pekelně mikulášská šou

Legrácky s Čerticemi

Zábavná show – žongléři

„Saxana“ – pořad Petry Černocké

Doprovodný program • Hrací koutky pro děti • Mikulášský jarmark

Mikulášská tramvaj

od 14.00 do 17.30 v intervalu 20 minut

Trasa: Vozovna Pankrác – Náměstí bratří Synků – Albertov – Výtoň
– Národní divadlo – Národní třída – Karlovo náměstí – I. P. Pavlova
– Bruselská – Vozovna Pankrác

Spojení: pěšky od stanice metra Pražského povstání,
tramvají č. 18 nebo Mikulášskou tramvají

I. P. PAVLOVA

NÁRODNÍ
DIVADLO

ALBERTOV



VOZOVNA
PANKRÁC



Dopravní podnik
hlavního města Prahy

20 let od požáru ve stanici KING'S CROSS

Ing. Michal Wovesný, Ing. Michal Brunner
Hasičský záchranný sbor DP

18. listopadu 2007 uplynulo 20 let od katastrofy ve stanici londýnského metra King's Cross. Následkem požáru zemřelo 31 osob a přibližně 100 osob bylo zraněno.

V osudný den v 19:32 hlásí jeden z cestujících, že pod eskalátorem na výstupu z linky metra Piccadilly vidí malou ohnivou zář. Zpod eskalátorů proniká lehké zakouření. Službu konající zaměstnanec ale nebere toto oznámení vážně. Teprve poté, co další z cestujících tiskne nouzové tlačítko eskalátoru, je vyhlášen poplach. Současně se ve stanici zastavují všechny eskalátory. Několik metrů nad ohniskem začínajícího požáru eskalátor ústí do vestibulu s jízdakovými pokladnami. Do tohoto prostoru ústí také paralelní eskalátory z linky metra Victoria, kudy je vedena náhradní úniková cesta pro cestující z linky Piccadilly, odříznuté požárem od vestibulu (nástupišť Piccadilly a Victoria jsou propojena pevným schodištěm). Navíc na nástupišť linky Piccadilly přicházejí další cestující přestupním eskalátorem z nehlouběji položené linky metra Northern Line.

Zásah, příčina a následky

Londýnský hasičský sbor (LFB, London Fire Brigade) přijímá zprávu o požáru v 19:36 a posílá na místo 4 jednotky a jeden žebřík. V 19:42 je na místě první jednotka ze stanice A24 Soho. V 19:45 dochází k tzv. flashoveru, tedy jevu náhlého vzplanutí hořlavých materiálů a zplodin hoření v okolí požáru působením vysokých teplot. Požár, původně skrytý pod stupni eskalátorů, zachvacuje ústí eskalátorového tunelu. Plameny vyšlehují do jízdakového vestibulu a sálavé teplo zapaluje další hořlavé materiály. Požár se lavinovitě šíří a naplňuje prostor hustým dýmem. Vzhledem k rozsahu události jsou povolány další posilové jednotky. Celkem se požárního zásahu účastní přes 30 hasičských jednotek s více než 150 hasiči a 14 ambulancí. Požár je likvidován v 01:46 následujícího dne, ale dohašovací práce a další činnosti hasičů na místě jsou ukončeny až v 18:20.

V londýnském metru platil již od roku 1985 zákaz kouření. Přesto jako nejpravděpodobnější příčina požáru byla určena špatně uhašená zápalka, která některému z neukázněných cestujících zapadla do eskalátoru. Od zápalky se vznítla usazená směs mazadel a nečistot. Balustrády a stupně eskalátoru byly dřevěné, takže hoření mělo dostatek hořlavého materiálu. Požár se z počátku šířil skrytě pod schodovými stupni a pohyb eskalátoru napomáhal jeho



Ústí eskalátorů z linky Piccadilly do jízdakové haly Zdroj: časopis „112 – Magazin der Feuerwehr“, č. 12/1997

šíření. Po určité době hoření došlo k flashoveru, prohoření eskalátoru a prudkému rozšíření požáru na celou horní část eskalátorového tunelu a do prostoru vestibulu. K rozvoji požáru napomohlo také proudění vzduchu ve stanici. Podle londýnského hasičského vyšetřovatele Paula Grimwoda přirovnávali zasahující hasiči vstup do hořícího jízdakového vestibulu ke vstupu do vulkánu.

Tragický požár nepřežilo 31 osob, z toho 1 hasič, velitel ze stanice A24 Colin Townsley, který přijel na místo s první jednotkou, sestoupil do stanice bez dýchacího přístroje (!) a pomáhal usměrňovat evakuaci cestujících z jízdakového vestibulu. Po prudkém rozvoji požáru se snažil pomoci jedné ženě, sám však zůstal v hustém kouři a plamenech. Jeho kolegové ho sice po chvíli našli a předali záchranářům, ale přes veškerou pomoc zemřel v nemocnici. Mezi oběťmi požáru byl také muž, kterého nikdo nepohřešoval a po mnoho let zůstal neidentifikován. Teprve v roce 2004 bylo zjištěno, že takzvanou „Obětí č. 115“ byl 72-letý Alexander Fallon ze skotského Falkirku.

Provoz vestibulu s jízdakovými pokladnami byl obnoven na etapy do čtyř týdnů od požáru, ale obnova výstupního eskalátoru z nástupišť linky Piccadilly trvala až do 27. února 1989. Souběžně byly vyměněny staré přestupní eskalátory mezi Picadilly Line a Northern Line a celý komplex stanice King's Cross St. Pancras se vrátil do běžného provozu 5. března 1989.

Londýn se poučil

Veřejné vyšetřování události expertní komisí bylo uzavřeno v červnu 1988. Na základě závěrů vyšetřování byla v roce 1989 zpracována požární preventivní směrnice pro podpovrchové drážní stanice. Tento dokument je považován za nejpřísnější požární preventivní předpis pro hromadnou přepravu osob na světě. Na jeho základě musely být

všechny stávající dřevěné eskalátory nahrazeny ocelovými, eskalátorové tunely byly vybaveny sprinklery a elektrickou požární signalizací, byly omezeny druhy používaných nátěrových hmot a byla nařízena pravidelná požární cvičení pro staniční personál. Také byl zpřísněn zákaz kouření v metru. Na požární ochranu londýnského metra bylo v letech 1990 – 1991 vynaloženo 100 milionů liber.

Velké stanice metra jako Victoria (ročně 64 milionů cestujících), Oxford Circus (46 milionů), nebo stanice Hampstead, která leží v hloubce 52 metrů pod povrchem, jsou pod zvláštním požárním dohledem. Všechny stanice londýnského metra jsou pravidelně každé 3 měsíce kontrolovány inspektory londýnského hasičského sboru s tím, že v případě zjištění hrubých závad jsou oprávněni stanici okamžitě zavřít. Protože zásah různých složek při požáru na stanici King's Cross byl nekoordinovaný, byla vydána v roce 1990 příručka pro vedení zásahu v metru. Tato byla v roce 1995 přepracována a vydána pro všechny složky – hasiče, policii a záchrannou službu jako závazný předpis.

Dalším nedostatkem byla neaktuální a mnohdy chybějící dokumentace. Proto byly u všech vstupů do metra umístěny tzv. LFB boxy, ve kterých zasahující složky najdou veškerou potřebnou dokumentaci pro případ nehody, požáru nebo technického zásahu. Jsou to zejména stavební plány stanice, umístění hlavních uzávěrů energií, elektrické obvody ve stanicích, upozornění na zvláštní nebezpečí a poplachové předpisy. Tragický požár ve stanici King's Cross ve své době otfřál světovou veřejností a stal se argumentem pro přísná protipožární a krizová opatření v podzemních drahách. Když se londýnské metro, včetně stanice King's Cross, stalo 7. července 2005 terčem teroristického útoku, londýnský integrovaný záchranný systém fungoval na jedničku.



Muzeum MHD v bavorské metropoli

Text a foto: Jan Horský

Dne 27. 10. 2007 bylo za velké účasti sdělovacích prostředků a široké veřejnosti otevřeno v Mnichově muzeum, které si klade za cíl mapovat zajímavou historii zdejší městské dopravy od roku 1861 až po současnost.

Do muzea se dostaneme tak, že pojedeme tramvajovou linkou č. 27 na konečnou, která se jmenuje Schwannseestrasse. Odtud je to asi pět minut pěšky. Muzeum se nachází v části ústředních dilen, které původně sloužily jako ústřední dílny pro opravu autobusů. Délka budovy je 112 metrů a plocha 4 100 m². Při vstupu do muzea nás uvítají pracovníci v dobových uniformách, kteří prodávají vstupenky. Ty slouží i jako jízdenka pro jízdu historickou tramvajovou, resp. autobusovou linkou. Cena jednotlivé vstupenky je 2,50 euro a cena rodinné vstupenky je 5 euro. Než vstoupíme do vlastní expozice, můžeme si uschovat v šatně své oblečení, nebo si vybrat u pultu s upomínkovými předměty modely tramvají a autobusů, pohledy, knihy, DVD a VHS s tematikou MHD.

Ve vlastní expozici nás čeká okolo patnácti zajímavých exponátů. Ať už se jedná o vůz koňky z roku 1876, motorový vůz 256 typu A z roku 1900, motorový vůz 2668 typu M z 50. let, ucelenou sbírku služebních vozů či kloubový autobus MAN. Samozřejmě, že k vidění zde nejsou jen vozy, ale i mnoho zajímavých fotografií, modelů a vitrín s dobovými relikviemi. V prvním patře pak máme možnost shlédnout úchvatné obrazy, na kterých je zachycen starý Mnichov i s dnes již historickými vozy.

A ještě důležitá informace nakonec. Pokud se do muzea vypravíme, je otevřeno každý druhý víkend v měsíci od 11 do 17 hodin.



Obraz znázorňující motorový vůz typu A (279) v ulicích Mnichova.



Motorové vozy typu D (670) a typu M (2668).



Služební motorový vůz na opravu troleje.



Vitrína s historickými čepicemi.



Vánoční koncerty v metru

středa 19. 12. – stanice Muzeum

čtvrtek 20. 12. – stanice Florenc

16.30 – 18 hodin

Zastavení v čase vánočním s hudbou, kterou do prostor metra přináší nejen dětské sbory.

Program: 19. 12. 2007

16.30 – 17.00 dětský sbor Rolnička (tradiční české koledy)

17.00 – 17.30 Claireton Chorale (Vánoce ve světě)

17.30 – 18.00 Besharmonie (duchovní skladby, vánoční koledy)

Program: 20. 12. 2007

16.30 – 17.00 Pueri Cantate (zahraniční koledy v češtině)

17.00 – 17.30 Bělásek (pásmo „Co se vejde do kapes“)

17.30 – 18.00 Jiskřička (české a zahraniční koledy)

FLORENC

MUZEUM



Dopravní podnik
hlavního města Prahy

Návštěva Asociace Metro v Praze

Ing. Zdeněk Došek

Na konci září letošního roku měl Dopravní podnik Praha čest přivítat významnou delegaci Asociace Metro – Rusko a Svaz nezávislých států, složenou z vedoucích ekonomických představitelů podniků provozujících systémy metra. Návštěva delegace v Praze, a následně v plzeňské Škodovce, měla úzkou souvislost se stále větším zapojováním institucí odpovídajících za provoz a další rozvoj městské a regionální dopravy v zemích bývalého Sovětského svazu do činnosti UITP – Mezinárodního svazu veřejné dopravy.

Již na poznaňské konferenci na téma Organizace, financování a řízení veřejné dopravy, kterou v prosinci 2005 UITP organizoval pro země střední a východní Evropy, byla delegace zastupující sektor veřejné dopravy Ruska nejpočetnější ze všech přítomných zemí. Zájem ze strany zemí bývalého SSSR o zkušenosti a informace, které mezinárodní svaz všem svým členům zprostředkovává, byl pak potvrzen založením Euroasijské divize UITP dne 20. května 2007, v rámci 57. kongresu UITP v Helsinkách. V rámci teritoriální decentralizace fungování svazu tak nová divize pomůže lépe uspokojovat potřeby a očekávání členů UITP ze zemí euroasijského regionu, na základě jejich vlastního business plánu, realizovaného v úzké spolupráci s dalšími pracov-

ními skupinami UITP. Cílem je zvyšovat vliv UITP v regionu a přilákat odborníky ze sektoru veřejné dopravy k aktivní činnosti v rámci divizí, výborů a komisí, stejně tak jako poskytnout širokou mezinárodní platformu pro odbornou diskusi s jejich kolegy z celého světa. Návštěva delegace ekonomických odborníků v Praze se odehrála v rámci této nové politiky.

Jedním z hlavních, nejvíce diskutovaných, témat našeho sektoru jsou v současnosti otázky spojené s financováním provozu a rozvoje systémů městské hromadné dopravy. Bylo to právě toto téma, s kterým se na nás obrátili představitelé nové euroasijské divize a požádali o přijetí svých odborníků. V dopisu panu Dvořákovi pan Dimitrij Gajev, generální ředitel Metro Moskva, prezident Asociace Metro a místopředseda UITP, zdůraznil zájem své asociace o různé modely financování v přímé souvislosti s revizí perspektiv znovuobnovy výstavby metra v Ruské federaci, kterou provedlo Ministerstvo dopravy Ruska. Ruská strana se velmi zajímá o zkušenosti Prahy z obnovy a modernizace vozového parku metra a z pokračujícího rozvoje jeho sítě. Ze vzájemných konzultací s představiteli UITP z Bruselu tak vzešla idea uspořádat v Praze seminář s názvem Ekonomické aspekty rozvoje a modernizace pražského metra, který se uskutečnil ve středu 26. září 2007 ve Společenském sálu depa Kačerov.

Organizace programu byla zajištěna oddělením Oborových vztahů v úzké spolupráci s představitelům Dopravního podniku Praha v komisi metra UITP, panem Josefem Němečkem, vedoucím jednotky Správa

vozidel Metro a jeho spolupracovníky. Klíčové přednášky v rámci semináře na téma technické aspekty obnovy vozového parku metra a financování rozvoje a obnovy metra měli pánové Němeček a Tomáš Jílek. Naši hosté se na základě předem zasláného seznamu témat zajímali o to, jakým způsobem se městské a státní orgány podílejí na řešení otázek financování, zda a jak je součinnost s městem založena na smluvních vztazích, jakým způsobem řešíme otázky zdanění provozní činnosti metra, zda požíváme nějakých výhod nebo máme zavedeny jiné formy snížení daňové zátěže. Zajímá je i současný stav a perspektivy socio-ekonomického rozvoje metra (jaké jsou zdroje doplňkových výnosů jako reklama, maloobchodní prodej, novinové, farmaceutické stánky), jak vypadá příprava prodloužení linek a nových stanic, jaké jsou hlavní principy kalkulace provozních nákladů metra u nových prodloužení linek. Že v případě podobných setkání jde o skutečnou platformu pro odbornou diskusi mezi kolegy tento malý výčet otázek jasně prokazuje, snad i dává malou a užitečnou představu, jaký záběr příprava podobných návštěv představuje.

V první části programu byli naši hosté seznámeni s problematikou dopravního systému Prahy a organizačně provozními aspekty pražského metra včetně kvality služby. Bylo též promítnuto desetiminutové video o záplavách roku 2002, věrně a syrově zachycující tuto katastrofu, ale i obrovské vypětí zaměstnanců DP Praha při zajišťování náhradní dopravy a při obnově stanic a tunelů. Toto připomenutí bylo i příležitostí k srdečnému poděko-



Z průběhu jednání v Praze.

Mosgortrans – Dopravní podnik města Moskvy byl založen 31. července 1958 spojením všech tří povrchových systémů moskevské dopravy – autobusů, trolejbusů a tramvají do jednotného „průmyslově – technologického komplexu“. Systém povrchové veřejné dopravy vytváří překryvnou a návaznou síť na páteřní systém moskevského metra. Tento hlubinný systém (hloubka stanic až 65 metrů) přepravuje denně průměrně přes 9 milionů cestujících a tvoří jej 12 linek a 172 stanic, z nichž je přes 30 přestupních, o celkové délce sítě 278,8 km, z toho 19,5 km na povrchu. Okružní linka 5 je vedena po obvodu centrální části města. Oproti roku 2005 byla síť metra prodloužena o 16,8 kilometru a nabídka tím vzrostla o 7,9 milionů vozokilometrů. V roce 2006 bylo celkem přepraveno 2 476 milionů cestujících. Špičkové provozní intervaly na některých nejzatíženějších linkách jsou 89 sekund. Vozový park na konci roku 2006 tvořilo 4 428 vozidel.

Významným prostředkem osobní dopravy v moskevském regionu jsou též Ruské železnice. Příměstské služby sdílejí koleje hlavních tratí, vedle toho existují linky obsluhující obytné oblasti (celkem 10 linek či skupin linek).

Specifickým dopravním prvkem v Moskvě jsou tzv. „sdílená taxi“ provozovaná v minibusové verzi na 50 linkách s fixní trasou ve vazbě na ostatní systémy veřejné dopravy. Vozidla stávají na požádání.

Vozový park tvoří přes 500 minibusů, ročně je přepraveno 50 milionů cestujících.

Mosgortrans, státní podnik, měl v roce 2005 vozový park o celkovém počtu 7 564 vozidel, z toho 5 144 autobusů, 1 559 trolejbusů a 861 tramvají. Celkový počet 560 linek představuje síť v délce 6 849 km, s celkovým počtem zhruba 10 000 zastávek. Počet přepravených cestujících je 12,5 milionu každý pracovní den (autobusy 8 milionů, tramvaje 2 miliony a trolejbusy 2,5 milionu cestujících). Struktura Mosgortransu zahrnuje dále 17 autobusových garáží, 1 společnou autobusovo-trolejbusovou garáž, 7 trolejbusových vozoven a 5 tramvajových vozoven.

Trolejbusy v Moskvě představují jeden z nejvýznamnějších prvků systému městské veřejné dopravy, tak jak to odpovídá úloze trolejbusů v městské dopravě v celém Rusku (88 měst s trolejbusovou dopravou a 8,6 miliardami cestujících za rok). Moskva provozuje trolejbusovou síť o délce 918 km s 85 linkami pokrývajícími všechny hlavní městské ulice. Celkový počet 975 milionů cestujících za rok představuje 23,1 % z celkové dělby přepravní práce povrchové městské veřejné dopravy. Strategický plán rozvoje veřejné dopravy v Moskvě počítá do roku 2015 s výstavbou dalších 200 km nových trolejbusových linek. Trolejbusový systém od roku 2015 má přepravovat 1 miliardu cestujících ročně.

vání za pomoc, kterou v rámci mezinárodní solidarity iniciované vedením komise metro UITP bezodkladně poslali kolegové z moskevského metra. Představitelům jednotlivých měst zastoupených v delegaci Asociace byly představiteli DP Praha předány výtisky publikace Praha a metro.

Na dopolední program navázala technická exkurze v kačerovském depu, kde byly představeny nové i rekonstruované soupravy. Po ní následovala návštěva na staveništi střížkovské stanice metra, kde byla delegace přijata zástupci Metrostavu, a provozní otázky ve stanicích přiblížil v zajímavém výkladu zástupce vedoucího provozu linky C ve stanici Kobylisy. Ve čtvrtek 26. září pak delegaci na její cestě do Plzně doprovázeli Ing. Němeček a Ing. Vladimír Bílek, aby spolu se zástupci Škoda Transportation podali výklad k technickým otázkám modernizace souprav pro naše metro.

Vrátíme-li se k souvislostem tématu návštěvy a zapojení euroasijského regionu do aktivit UITP, zřetelně vychází najevo zájmy, které spojuje s UITP dodavatelský průmysl. Business plán podobné teritoriální divize, realizovaný v úzké spolupráci s dalšími pracovními skupinami UITP, představuje pro výrobce vozidel, ale i stavební firmy, dodavatele technického vybavení všeho druhu obrovskou odbytovou příležitost (stejně tak vznikla teritoriální divize pro jihoamerický kontinent). Na přelomu února a března 2005 se tehdejší generální zmocněnec pro kvalitu služby Dopravního podniku Praha a ředitel ROPIDu zúčastnili semináře na specifické téma „Zkušenosti Prahy v oblasti zvyšování kvality služby pro cestující hromadnou dopravou“. Služební cesta do Moskvy se uskutečnila na pozvání Mosgortransu, provozovatele moskevské povrchové veřejné dopravy, jednoho z největších ve světovém měřítku. Mosgortrans, jako hlavní organizátor semináře, kterého se zúčastnili představitelé četných moskevských institucí, vyjádřil ve svém pozvání zájem o zkušenosti Prahy s organizací systému veřejné i automobilové dopravy, její institucionální a legislativní rámec, integrovaný dopravní systém. Zájem o zkušenosti se zlepšováním nabízené kvality služby ve veřejné dopravě vyplynul ze skutečnosti, kdy se v Moskvě v důsledku urbanistických proměn, růstu počtu obyvatel a jejich mobility, prudce se zvyšujícího vlastnictví i využívání osobních automobilů zhoršuje dopravní situace se všemi průvodními jevy známými z našeho hlavního města.

Změny financování by mohly uvolnit další výstavbu metra

Pod tímto názvem uveřejnil ve svém červnovém vydání 2007 časopis **Railway Gazette International** článek, přinášející

zajímavé informace o dalším rozvoji metra v Rusku a dalších státech.

Na konci roku 2006 Ministerstvo dopravy Ruska provedlo revizi perspektiv pro znovuoobnovu výstavby metra v Ruské federaci. Tato studie doporučila změny ve financování budoucích projektů, přičemž jsou zvažovány nákladově efektivní alternativy jako je lehké metro a moderní tramvaj. Pokles federálního financování zpomalil práce na výstavbě metra v řadě ruských měst. Ředitel Federální agentury pro kolejovou dopravu, která je součástí ministerstva dopravy, Igor Romašov předložil vládě návrhy na změny současných způsobů financování metra s cílem urychlit výstavbu řady již částečně realizovaných projektů. V současné době je metro v provozu či ve výstavbě v 11 ruských městech. Celková provozní délka těchto systémů je 452 km, z toho 279 km v Moskvě. Za 15 let od rozpadu Sovětského svazu v roce 1991



Stanice metra VDNCh otevřená v roce 1958.



Výzdoba ve stanici Dynamo.



Barevná mozaika ve stanici Novoslobodskaja.

bylo dokončeno pouze 106 km nových úseků metra, včetně 55 km v Moskvě a 21 km v St. Peterburgu.

V říjnu 2000 vypracovala Federální agentura pro výstavbu ministerstva dopravy směrný plán pro období 2003 – 2015, který uvažoval výstavbu 227 km nových úseků metra a 139 stanic ve 12 městech, jejíž cena byla 415 miliard rublů. Práce však postupovaly mnohem pomaleji než bylo plánováno. Na konci roku 2006 oproti plánovaným 62,3 km bylo realizováno pouze 40 km. Další 58,9 km částečně rozestavěných zůstává nedokončeno.

Hlavním problémem podle Romašova jsou finance. Když byla odpovědnost za výstavbu metra převedena v r. 1991 z Ministerstva železnic na jednotlivé městské úřady, vláda odsouhlasila podíl na financování nových linek na bázi 50:50. I když v roce 2000 byl poměr změněn na 80:20, ve skutečnosti byl federální příspěvek v minulých letech mezi 5 až 10 %. Bylo uvolněno pouze 25 % celkového objemu financování plánovaného ve směrném plánu.

Romašov proto doporučil návrat k uspořádání 50:50 a navrhl, aby městské úřady měly svobodnou vůli při hledání alternativních zdrojů pro financování, aby nemusely spoléhat na federální příspěvky, které se nakonec nerealizují. Provozovatelé metra již začali externí fondy využívat pro krytí svých provozních nákladů, a to prostřednictvím reklamy, pronajímáním nemovitostí a smluv na kabeláže pro komunikační účely pokládané v tunelech metra. Samotné metro v Moskvě získalo z takovýchto aktivit více než 1 miliard rublů.

Dalším záměrem, který je v současnosti zvažován, je vytváření státem vlastních akciových společností za účelem výstavby a údržby infrastruktury metra, zatímco každodenní provoz by zůstal v rukou měst.

Vzhledem k modelu přijatému v různých městech v provozování příměstské železnice se předpokládá, že to umožní vstup soukromého kapitálu i do sektoru metra.

Moskva vyhlíží minimetro

V ruském hlavním městě je ve stavbě řada prodloužení klasického „těžkého“ metra. Ve stádiu plánování je první úsek nového vnějšího okruhu v délce 12 km mezi Měždunarodnaja a Savjolovskaja, kde se zahájení prací očekává v roce 2008 v rámci PPP. Vzhledem k potřebě kapitálového krytí 100 km dalších linek metra pro obsluhu expandujících předměstí rozhodla vláda města Moskvy v roce 1990 vyzkoušet výstavbu lehkého metra jako nízkonákladové alternativy pro linky na předměstích. První lehké metro, linka L 1, byla otevřena v prosinci 2003 na jižním předměstí Butovo v délce 11 km a s pěti stanicemi. Většina tratí je nadzemní, ale krátký úsek je v tunelu pod chráněným historickým parkem. Podle prezidenta Moskevského metra Dimitrije Gajeva uspořilo lehké metro dosud velmi málo, s náklady 34 milionů US \$ na 1 km oproti 35 – 40 milionů US \$ na konvenčních linkách metra. Nicméně existují plány na další dvě prodloužení linky 1. V běhu jsou přípravné práce pro výstavbu druhé linky lehkého metra na jihozápadě hlavního města, převážně na estakádě.

Moskva má též plán na modernizaci a další rozvoj povrchové veřejné dopravy. Tento program předpokládá výstavbu 127 km nových tramvajových tratí a modernizaci

60 km existujících tratí. Program má za cíl přispívat k řešení problémů životního prostředí a odlehčit stále rostoucím automobilovým zácpám v ulicích Moskvy. Podle generálního ředitele Dopravního podniku města Moskvy Petra Ivanova se moderní tramvaj stane za několik let jedním z hlavních dopravních systémů. Aby se zvedla cestovní rychlost, bude vzdálenost zastávek mezi 800 m – 1 km oproti dnešním 300 – 500 m na stávajících tratích, se segregací tratí jak jen to bude možné. V současné době se v Moskvě zkoušejí nízkopodlažní vozidla pro tyto linky moderní tramvaje, které jsou založeny na prototypu Série 71 – 630 vyvinutém v továrně Ust-Katav. Návštěva delegace Asociace Metro – Rusko a Svaz nezávislých států v Praze a ve Škoda Transportation je v tomto článku promítnuta do souvislostí s obrovským zázvěm, jaký systém moskevské povrchové dopravy provozovaný Mosgortransem, a plány na další výstavbu metra v Moskvě a některých ruských městech, představuje na trhu dodavatelských příležitostí. Příležitostí k rozvoji dodavatelských možností jsou pak právě podobné návštěvy. Našimi hosty byli vedle představitelů Asociace Metro zástupci provozovatelů metra z Moskvy, Petrohradu, Novosibirsku, Samary, Jekatěrinburgu, Minsku, Kazaně, Kijeva a Mytiščinského závodu.

Dodatek: V lednovém čísle DP-KONT@KTU budeme v tématu pokračovat a dozvíme se informace o různých zdrojích financování veřejné dopravy, diskutované s kolegy z Asociace Metro.



Vchod do stanice Barikádnaja otevřený v roce 1972.

Infocentrum Muzeum v novém kabátě

Text: Daniela Kočí

Foto: Luboš Wisniewski

První listopadový týden se otevřely cestující veřejnosti dveře nově zrekonstruovaného infocentra ve stanici metra Muzeum na lince C. Návštěvníkům nabízí zcela nový design, přehledné uspořádání stojanů s informačními letáky, mapy, dotykovou obrazovku pro neslyšící či promítání aktuálních a historických okamžiků z provozu městské hromadné dopravy na území hlavního města.

Všechna infocentra Dopravního podniku poskytují standardní rozsah služeb, který zahrnuje podávání aktuálních informací o dopravě, tarifu, jízdních řádech, informačních materiálech, jízdních dokladech, mapách a publikacích, distribuovaných informačních a propagačních materiálech ve třech jazycích.

Infocentrum na Muzeu patří k nevytíženějším. Každý den do něj zavítá více než tisíc cestujících, kteří po personálu chtějí přesné informace týkající se dopravy. Denně se zaznamenávají stovky telefonních hovorů se stejnými požadavky. Rekonstrukce právě tohoto



Nově zrekonstruované infocentrum ve vestibulu stanice metra Muzeum přináší cestujícím informační letáky umístěné v designově zajímavých boxech.

infocentra byla důležitá i z toho důvodu, že se jedná o výkladní skříň Dopravního podniku v centru města. Stanici Muzeum projde denně více než 100 tisíc cestujících.

Architektonický návrh zpracovaly architektky

Tereza Dvořáková a Lucie Čihařová.

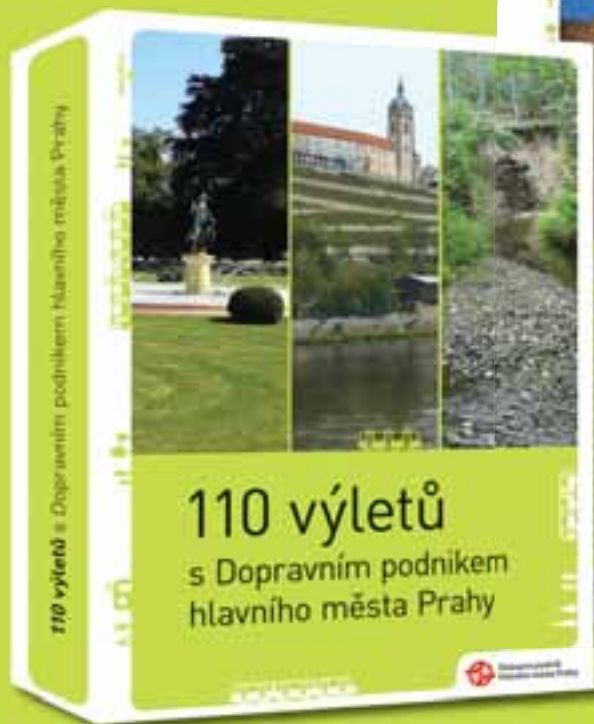
Je to velký skok vpřed oproti bývalému stánku, je funkční a moderní a Pražané si nové pojetí velice chválí. Nechť následují i další...



Infocentrum v novém kabátě přitahuje pohledy kolemjdoucích.



Generální ředitel ing. Martin Dvořák slavnostně zahajuje provoz infocentra.



110 výletů s Dopravním podnikem hlavního města Prahy

- 1 Ze šanonu lze jednotlivé výlety vyjmout a vzít s sebou na cestu
- 2 Každý výlet obsahuje mapu, dopravní spojení a GPS souřadnice
- 3 Systém ikon jednoduše rozlišuje náročnost a tip výletu
- 4 Výlety jsou barevně rozděleny do tří skupin dle vzdálenosti od centra Prahy
- 5 Na konci knihy jsou slevové kupony pro vybrané výlety

**Knihy „110 výletů s Dopravním podnikem hlavního města Prahy“
je v prodeji od 11. 12. 2007 v infocentrech Dopravního podniku:
Muzeum, Můstek, Nádraží Holešovice, Anděl
a Magistrát hl. m. Prahy - Jungmannova ulice.**

MŮSTEK



Dopravní podnik
hlavního města Prahy

50 let u podniku

-red-

Někteří lidé jsou u jednoho podniku mnoho a mnoho let, což ale ne vždy znamená, že si za svoji práci zasluhují obdiv a uznání. U paní Aleny Režné je ovšem obdiv a úcta na místě. Je to právě padesát let, co přišla do bran Dopravního podniku, resp. Elektrických drah a od té doby najezdila tisíce šťastných kilometrů. Zejména coby průvodčí v tramvaji.

Do podniku nastoupila tehdy dvaadvacetiletá slečna Alena v roce 1957 jako průvodčí tramvaje. „Čtyři roky jsem pracovala v Tesle Karlín, ale pak přišla nešťastná šestapadesátá léta, nelíbilo se nám tam, a tak nás spousta odešla. Přemýšlela jsem, co budu dělat, a tak jsem to zkusila u Elektrických drah,“ vzpomíná paní Alena. Tehdy byla ovšem přesvědčená, že to zkusí tak na tři nebo na čtyři roky, ale protáhla to o čistých čtyřicet šest let.

Alena Režná začínala v Motole jako průvodčí, protože dělat řidičku na tehdejších tramvajích se dost bála. Ale potom, když byla zrušena funkce průvodčích, měla dvě možnosti. Budto podnik opustit, nebo se přeškolit na řidičku. A tak začala po 14 letech štípání jízdenek sama řídit T1 a T3. Práci řidičky tramvaje vykonávala 19 let. V roce 1993 se ke své funkci průvodčí vrátila, a tak ji dnes Pražané i návštěvníci města mohli potkat v nostalgické lince 91, brázdící historické centrum.



Paní Režná jela v neděli 18. listopadu coby průvodčí naposledy a DP-KONT@KT byl u toho, aby poděkoval za celoživotní práci u podniku. Vedoucí oddělení komunikace Ondřej Pečený a šéfredaktorka časopisu Daniela Kočí předávají na dvoře střešovické vozovny jubilanťance kytičku, pamětní minci a krásnou publikaci.



Tahle práce byl její celý život, má ji zadřenou pod kůží, ale jak sama přiznává, dnes už je hodně unavená, zlobí ji nohy, a tak se těší na zasloužený odpočinek do důchodu. A jak to, že paní Alena vydržela u tramvajích celých padesát let? To sama dost dobře neví, protože nikdo z jejích předků neměl s touto profesí nic společného, přesto se staly tramvaje paní Režné osudem. A to doslova, protože svého manžela našla právě tady, byl to tramvaják. Dopravní manželství mělo vliv i na její dva syny, kteří oba řídili tramvaji.

A na co vzpomíná nejraději? Dříve prý byli lidé za všechno mnohem více vděční, přestože byla v tramvajích zima jako hrom a pohodlí pramalé, dokázali se cestující na sebe více usmívat a méně nadávat. Paní Režná vzpomíná, jak jí o vánocích třeba přinesli pečené cukroví či vaječný likér. Vyprávět by se dalo dlouho, ale nesmíme paní Režnou zdržovat, protože právě cinká zvonec historické tramvaje a zve k další jízdě. Padesát let, to bylo tedy cestujících....





Výrazné slevy v infocentrech DP

Dopravní podnik Vás zve na předvánoční nákupy do svých infocenter, kde na Vás kromě zlevněných hodnotných publikací čekají také drobné dárky, mapy nebo informační materiály.

Průvodce Muzeem městské hromadné dopravy v Praze nyní za 150 Kč

Publikace podrobně informuje o všech muzejních exponátech, které jsou představeny nejen slovem, ale především obrazem. Publikace popisuje i nejdůležitější události z historie pražské MHD a také se dočtete o minulosti střešovické vozovny, která je významnou technickou památkou.

Pražský chodec v metru nyní za 150 Kč

Mapuje okolí všech 54 stanic pražské podzemní dráhy a formou vycházek Vás seznámí s domy a lidmi, kteří v nich žili, s historickými, přírodními a technickými památkami.

Pražské autobusy 1925 – 2005 nyní za 100 Kč

Připomínají 80. výročí městské autobusové dopravy v Praze.

Kolejová vozidla pražské městské hromadné dopravy nyní za 400 Kč

Kniha podrobně zachycuje vývoj vozového parku městské hromadné dopravy v Praze.

Historie městské hromadné dopravy v Praze nyní za 350 Kč

Prodává se již ve třetím vydání. Kvalitní text je obohacen řadou fotografií nejen z archivu Dopravního podniku.

Atlas PID nyní za 150 Kč

Dílo, kterému byl udělen titul Mapa roku 2002, představuje unikátní formu znázornění základního mapového podkladu s nadstavbou zachycující dopravní síť na průsvitném papíře.

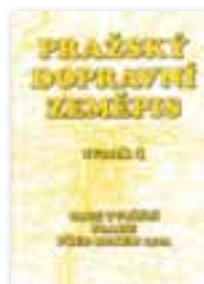
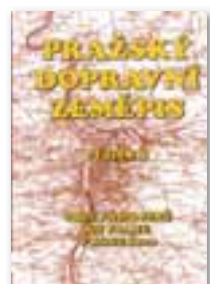
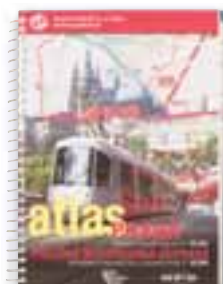
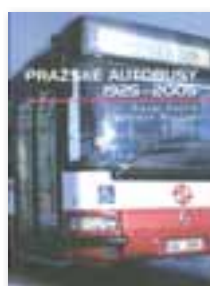
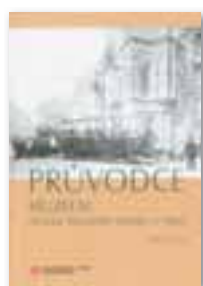
Pražský dopravní zeměpis III nyní za 20 Kč

Třetí svazek popisuje dopravní propojení pražského předměstí s hlavním městem roku 1922.

Pražský dopravní zeměpis IV nyní za 20 Kč

Čtvrtá brožura se převážně věnuje historickému jádru Prahy a jeho dopravní obslužnosti před rokem 1922.

Výše uvedené publikace zakoupíte ve všech infocentrech Dopravního podniku hlavního města Prahy.



ANDĚL



Důchodová problematika

Helena Bajerová

Chtěla bych znát výši svého důchodu.

Mohu si již nyní nechat vypočítat starobní důchod pro rok 2008, když jsem po úrazu od 12. 6. 2007 v pracovní neschopnosti, která bude trvat cca do března 2008? Po ukončení pracovní neschopnosti bych ze zdravotních důvodů chtěla v březnu 2008 rozvázat pracovní poměr a hned požádat o starobní důchod. Nárok na důchod budu mít 17. 9. 2008.

Ano, důchod již lze nyní vypočítat, neboť přepočítací koeficient všeobecného vyměřovacího základu pro výpočet důchodů pro rok 2008 je znám, stejně tak jako redukční hranice pro výpočet důchodů (viz DP-K 11).

Ve Vašem případě se bude jednat o předčasný starobní důchod trvale krácený, a i když jste a budete ještě v roce 2008 v pracovní neschopnosti, lze důchod nyní vypočítat. K výpočtu je nutné mít potřebné podklady – výpis (přehled) pojištěné doby vč. výdělků, které Vám vydá Česká správa sociálního zabezpečení (ČSSZ) v Praze 5, Křížová 25 – buď na počkání při osobní návštěvě nebo na základě písemné žádosti (do 90 dnů), a výdělek z DP za rok 2007 (vč. vyloučené doby – nemoci).

Jak se započítává pro důchod doba studia? Od 15 roků nebo až od 18 roků? Narodil jsem se 14. 4. 1947, v roce 1962 jsem nastoupil na průmyslovou školu, kde jsem opakoval 3. ročník. Studium jsem dokončil maturitou v roce 1967, tedy ve 20 letech. Celkem jsem tedy studoval střední školu 5 roků. Pak jsem hned pokračoval v denním studiu na vysoké škole, kterou jsem dokončil státní zkouškou 18. 10. 1972.

Pro zápočet pojištěné doby pro důchod se započítává doba od prvního vstupu na studia nebo do učení po ukončení povinné školní docházky a dále maximálně do 6 roků po 18. roce věku. Ve Vašem případě bude započítána pojištěná doba od 1. 9. 1962 pouze do 14. 4. 1971 (tj. 6 roků po 18. roce věku), nikoli tedy až do 18. 10. 1972. Započítává se i opakovaný ročník, příp. i nedokončené studium. Do 18 let se započítává denní studium plně, tedy 100 %, od 18. roku věku se hodnotí z 80%.

Další dotazy směřujte: Helena.Bajerova@seznam.cz nebo telefon 724 237 528.



Daňová problematika

Ing. Alena Vaňková

Výpočet zálohy na daň, srážková daň, společné zdanění manželů

Zavedení jednotné sazby daně

Místo dosavadní klouzavě progresivní sazby daně ve výši 12 až 32 % podle daňového pásma se zavádí pro všechny jednotná sazba daně ve výši 15 %. Jako doposud se vypočte daň ze základu sníženého dle zákona o nezdanitelné části základu daně a dále se vypočtená daň sníží o zákonem dané slevy na dani.

Superhrubá mzda a pojistné

Výpočet daně z příjmů u zaměstnance se provede z tzv. superhrubé mzdy (bliže k superhrubé mzdě DP-KONT@KT č. 10). Superhrubá mzda je institut zavedený pouze pro zaměstnance, nevztahuje se na podnikatele. Daň se vypočte ze základu daně zvýšeného o pojistné placené zaměstnavatelem (35 % z hrubého příjmu zaměstnance). Pojistné lze charakterizovat jako fiktivní částku, o kterou se zvýší základ daně pro účely výpočtu daně nebo zálohy na daň, a není příjmem započítatelným do vyměřovacího základu pro odvod zdravotního a sociálního pojištění zaměstnance. Podle nové úpravy již není možné pojistné ve výši 12,5 %, které hradí zaměstnanec ze svého příjmu, použít jako položku (výdaj) snižující základ daně jako tomu bylo doposud.

Záloha na daň

Měsíční záloha na daň se vypočte stejnou sazbou daně, jaká bude aplikována na celkový základ daně, tj. v roce 2008 15 %. V roce 2009 12,5 %. Základ daně nad 100 Kč se zaokrouhluje na celé stokoruny nahoru.

Výpočet zálohy při podepsaném „Prohlášení k dani“:

Rok	2007	2008	2009
Měsíční hrubá mzda	20 000	20 000	20 000
Pojistné hrazené zaměstnancem	2 500	2 500	2 500
Pojistné hrazené zaměstnavatelem	7 000	7 000	7 000
Měsíční superhrubá mzda	-	27 000	27 000
Měsíční základ daně	17 500	27 000	27 000
Záloha na daň	2 618	4 050	3 375
Základní sleva na dani	600	2 070	1 380
Záloha po slevě	2 018	1 980	1 995
Čistá mzda	15 482	15 520	15 505
Celkový odvod státu	11 518	11 480	11 495

Dohoda o provedení práce a základ daně

U dohod z provedení práce zůstává stejný režim jako doposud a pojistné se nadále neodvádí. V těchto případech se u zaměstnance základ daně **nezvyšuje** o fiktivní částku v podobě připočítávání pojistného. Nezvyšuje se ani v případě příjmů, ze kterých se neodvede pojistné nad nově stanovenou hranici (viz dále).

Zavedení maximálního vyměřovacího základu pro odvod pojistného

Pro zaměstnance je od roku 2008 zaveden maximální vyměřovací základ pro odvod pojistného jako tomu dosud bylo u podnikatelů. Jeho výše je stanovena na 48násobek průměrné mzdy v národním hospodářství, tj. pro rok 2008 1 034 880 Kč. Jde o zaměstnance s hrubou měsíční mzdou

cca 86 240 Kč. Pokud úhrn vyměřovacích základů v kalendářním roce překročí stanovenou hranici, nebude zaměstnanec ani zaměstnavatel z částky, která tuto hranici překročí, platit žádné pojistné.

Příjmy zdaněné srážkovou daní

Srážkovou daní se zdaňují příjmy do 5 000 Kč hrubého u zaměstnance, který nemá u zaměstnavatele podepsané „Prohlášení“. Týká se většinou příjmů z vedlejších nebo krátkodobých zaměstnání. **Sazba srážkové daně 15 % i měsíční limit hrubých příjmů 5 000 Kč zůstaly stejné.** V souvislosti se zavedením superhrubé mzdy se ale mění způsob stanovení základu daně pro srážkovou daň (samostatný základ daně). Nově se samostatný základ daně zvýší o fiktivní částku zákonného pojistného placeného zaměstnavatelem ve výši 35 % z hrubých příjmů. Zároveň nelze odečíst pojistné hrazené zaměstnancem ve výši 12,5 %, jak to doposud bylo možné. Ve srovnání s rokem 2007 bude srážková daň po reformě při stejné výši hrubé mzdy vyšší. Tato negativní změna dopadne zejména na osoby s nízkými příjmy, které mají souběžně více pracovních poměrů.

Příklad

	2007 (v Kč)	2008 (v Kč)	Poznámka
Měsíční hrubá mzda	5 000	5 000	
Pojistné zaměstnanec	625	625	12,5 %
Superhrubá mzda	-	6 750	5 000 + 35% z 5 000
Srážková daň 15%	656	1 012	Základ daně 2007 = 4 375 Kč Základ daně 2008 = 6 750 Kč

Z uvedeného příkladu lze usuzovat, že zdanění srážkovou daní je pro osoby s nízkými příjmy velmi nevýhodné. Ze strany zaměstnance bude dobré usilovat o to, aby příjmy z vedlejších nebo krátkodobých poměrů byly kumulovány tak, aby při výplatě překročily hranici 5 000 Kč a spadly do režimu zálohové daně. V daňovém přiznání pak bude možné uplatnit nezdanitelné částky a případné slevy na dani.

Společné zdanění manželů

Za tři roky existence tohoto institutu se podařilo ušetřit poplatníkům, kteří jej využili, poměrně značné finanční prostředky. Naposledy je možné společné zdanění uplatnit při zdanění příjmů za rok 2007, a to obecně v termínu pro podání daňového přiznání do 31. 3. 2008. Vzhledem k jednotné sazbě daně ztratilo svůj ekonomický smysl a od roku 2008 se ruší. Výhody tohoto systému budou **částečně** nahrazeny výrazným zvýšením slevy na dani na vyživovaného manžela z 4 200 Kč na 24 840 Kč. Možnost uplatnění nezdanitelných částek a slev na dani, které při společném zdanění mohl uplatnit i ten z manželů, který neměl žádné vlastní příjmy, bez náhrady zaniká.

Tel.: 99-2359, e-mail: vankovaa@dpp.cz



Václav se povedl

Daniela Kočí

Pokud budete mít chuť vyrazit v předvánočním čase za kulturou a dáвате přednost opravdovému lidskému příběhu plnému bezelstné lásky, určitě byste měli zavítat do kin na nový český film Václav, jehož partnerem se stal Dopravní podnik.

Nový film režiséra Jiřího Vejdělka a scénáristy Marka Epsteina je tragikomedii na motivy skutečných událostí. Jeho hlavní hrdinou je Václav, který na vesnici bydlí ve svých čtyřiceti letech stále s maminkou pod jednou střechou. Matka v něm

vidí citlivého dobráka s klukovskou duší, ale ostatní, včetně jeho bratra Františka, ho vnímají spíš jako místního šaška a problematického nezvladatelného kluka. Drama vrcholí soubojem bratrů o lásku Frantovy milenkyně Lídy, který končí trestným činem. Václav se ocitá ve vězení, kde se stává terčem útoků spoluvězňů i traumatických vzpomínek na otce. Zachrání jej žádost o milost, která je podmíněna peticí? Pomůže mu bratr František a poté celá vesnice?

Ve filmu exceluje celá řada vynikajících herců, ale především to je životní role hlavního hrdiny, Václava, v podání Ivana Trojana. Svě role se ujal dokonale a vcítil se do duše chlapce či muže s drobnou men-

tální poruchou tak přesvědčivě, že nejednomu divákovi při sledování tragikomického příběhu naskočí husí kůže a v očích se objeví nějaká ta slza. Jak řekl sám Ivan Trojan, je to silný příběh vztahů, v nichž smeká před postojem a životním údělem jeho filmové matky, jejíž role se zhostila ojedinelým způsobem slovenská herečka Emílie Vašáryová.

Podle mého hodnocení je to nejpovedenější český film poslední doby nejen díky tomu, že je natočen podle skutečné události. Partnerem filmu je Dopravní podnik a tentokrát mohou k výběru žánru a kvalitě filmu jen blahopřát. V kinech se Václav objeví od 6. prosince.



Dopravní podnik hlavního města Prahy

VÁS ZVE DO KINA

ivan trojan v jedinečné roli

VÁCLAV

jeden průšvih za druhým

v kinech od 6. prosince

Film Jiřího Vejdělka, režiséra úspěšných filmů Účastníci zájezdu a Roming

FILM VZNIKL ZA PŘÍSPĚNÍ STÁTNÍHO FONDU ČR PRO PODPORU A ROZVOJ ČESKÉ KINEMATOGRAFIE

www.filmvaclav.cz

Kalendář stanic metra

-red-

Dopravní podnik dává každoročně na předvánoční pulty infocenter kalendáře s tematikou městské hromadné dopravy. Tentokrát se můžeme těšit na stanice pražského metra, najdeme jich tam 57.

Slovo „metro“ už ve svém původu skrývá přídavné jméno „metropolitní“, neboť právě z tohoto pojmu se odvinul název nám tak blízký. Není tedy divu, že město, které má své metro, je považováno za významnou metropoli. Praha čekala na své metro do roku 1974. Podle slov architekta Patrika Kotase je to příjemné ohlédnutí – podívat se zpět na 33 let jeho rozvoje a provozu. Každá stanice má svoji svébytnou architekturu. Čím více metro postupně pronikalo z centra města k jeho okrajům, tím více se potvrdila a naplnila jeho městotvorná funkce.



světlo, večer a v noci naopak začalo metro zářit do svého okolí. Architektura stanic se přestala omezovat na interiéry v podzemí, stanice a mostní úseky začaly vytvářet svébytné objekty i na povrchu.

Metro, to nejsou jen stanice a tunely... Kalendář o stanicích metra stojí 90 korun.



DOŠLO DO REDAKCE

Štavnaté exposé – reakce

Václav Joura,
řidič autobusu, provozovna Řepy

Dovoďte mi, abych reagoval na článek pana Snížka z minulého čísla, kde si stěžoval na reakce řidičů, kterým bránil ve výhledu.

Jezdím stabilně linku 176. Problémy, které prožívám každý den při příjezdu na Karlovo náměstí, vycházejí z komplikované situace, že musím dávat pozor na chodce, kteří si zkracují cestu přes křižovatku, i na zaparkovaná vozidla. Vzhledem k rozměrum autobusu se najíždí k tramvajovému tělesu a musí se hlídat i průjezd tramvají. Proto je krajně nepříjemné, když cestující vejde do prostoru předních dveří a komplikuje situaci ve výhledu. Řidič, který chce stihnout odbočení, než se změní světelná signalizace, je prakticky v časové tísní. Neomlouvám hrubé napadání. Jak ale zajistit, aby cestující četli jakési cedulky



a následně se jimi řídili? Nechápu, proč se pisatel omlouvá Dopravnímu podniku, když vstoupil do výhledu řidiči. Srovnávání s jinými civilizovanými zeměmi mi připadá dost nevhodné.

Ještě se chci vyjádřit ke vstupu do jiného vozidla stejného typu. Vozy přicházejí k podniku postupně, tak se liší. Vstup do prostoru je vymezen i žlutou čarou. Nazývat negramotem je ze strany pisatele urážející, především od člověka s titulem JUDr. Mgr. Já jako člověk se základním vzděláním žiji v neustálém strachu, co na mne připraví vzdělaní lidé odtržení od normálního života. Na závěr bych chtěl říci, že jsem ten řidič, který nastartoval konflikt.

Přikládám foto prostoru u předních dveří a foto cedulky, kde se vlastně děkuje, že se nebrání řidiči ve výhledu. Je to vlastně všechno jinak!



Došlo do redakce

Vážená redakce, v tomto vánočním čase vzpomínáme často na ty, kteří nás opustili.

Je těžké si přiznat, že někteří z nás už s námi Vánoce slavit nebudou. Nedávno nás opustil pan Jaroslav Bernard. V DP pracoval téměř 45 let. Byl to ochotný, obětavý člověk, bezvadný kamarád.



Járo, nikdy na Tebe nezapomeneme! Za všechny, kdo ho měli rádi, s úctou Magda Čiháková.



Každá ze tří tratí pražského metra postupně získala svůj svébytný charakter. Nejstarší „céčko“ nejprve nabídlo chladnou krásu mramoru nebo žuly v nekonečné řadě odstínů bílé, šedé a černé. Nejnovější prodloužení „céčka“ v Severním městě je obrazem barevnosti a hledání nové materiálové identity. „Áčko“ přineslo pražskému metru první ražené stanice s charakteristickým klenbovým uspořádáním. Přineslo také třpytivou eleganci zlatavých klenb s obkladem z eloxovaného hliníku. A přineslo také krásný jednoduchý prvek vizuální orientace – každá stanice má svou barvu. Každé dítě ví, že stanice Náměstí Míru je modrá, kdežto stanice Jiřího z Poděbrad je temně zelená. Klidné atrium u stanice Malostranská se stalo dobovým vrcholem sepetí barokních fragmentů se soudobou architekturou. Ražené stanice centrálního úseku „béčka“ dokázaly, kolik krásy se umí vložit do skla, jak kultivované prostory mohou vzniknout ze skleněných obkladů. Slavné „obrazovky“ na Náměstí Republiky se staly jedním z vrcholů českého sklářského designu. Oba koncové úseky „béčka“ pronikly se svými stanicemi k povrchu. Najednou se na nástupištích objevilo denní



Betlémské světlo

sobota 22. 12. 2007
13 – 18 hodin

Dopravní podnik hlavního města Prahy přiváží Pražanům Betlémské světlo.

Přijďte si do tramvaje pro světlo z Betléma!

13.00 Výstaviště (nástupní, smyčka) – Strossmayerovo náměstí – Náměstí Republiky – Václavské náměstí (cca 13:15) – Lazarská – Karlovo náměstí – I. P. Pavlova – Náměstí Míru – Flora – **Olšanské hřbitovy** (výstupní zastávka)

Přestávka cca 14.00 – 14.20

14.20 Olšanské hřbitovy – Jiřího z Poděbrad – Muzeum – I. P. Pavlova – **Otakarova** (výstupní zastávka)

Přestávka cca 15.00 – 15.20

15.20 Zámecká (Náměstí Bří Synků, občasná nástupní) – Albertov – Karlovo náměstí – Vodičkova – Václavské náměstí – Masarykovo nádraží – Vltavská – Strossmayerovo náměstí – smyčka **Výstaviště** (výstupní zastávka)

Přestávka cca 16.20 – 16.45

16.45 Výstaviště (nástupní, smyčka) – Nádraží Holešovice (u metra) – Libeňský most – Palmovka – Křižíkova – **Florenc** (výstup)

Přestávka cca 17.20 – 17.40

17.40 odjezd ze smyčky **Florenc** – Masarykovo nádraží – Václavské náměstí – Národní třída – Národní divadlo – Újezd – Anděl – smyčka Smíchovské nádraží (výstupní zastávka) – Újezd – Malostranská – **Vozovna Střešovice**

Poznámka: uvedené časy i trasa jsou orientační, mohou se aktuálně změnit dle potřeb nebo situace.

LAZARSKÁ

I. P. PAVLOVA



Dopravní podnik
hlavního města Prahy

Končí váš syn nebo dcera základní školu?

-spšcd-

Střední průmyslová škola dopravní, a. s., jejímž zřizovatelem je Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, připravuje v technických oborech zaměřených na dopravní problematiku v celé její šíři každý školní rok téměř 1700 žáků pro další studium, odbornou praxi nebo podnikatelskou sféru.

Pro školní rok 2008/2009 přijímáme žáky základních škol ke studiu ve čtyřletých oborech středního vzdělání zakončených maturitní zkouškou a ve tříletých oborech středního vzdělání s vyučným listem. Žákům z oborů ukončených vyučným listem nabízíme studium nástavbových oborů středního vzdělání, a to dvouletých denních a tříletých dálkových. Studium je zakončeno maturitní zkouškou.

Čtyřleté obory středního vzdělání zakončené maturitní zkouškou:

26-47-M/002

Elektronické počítačové systémy

Absolventi mají možnost uplatnit v průmyslové a podnikatelské sféře dovednosti a vědomosti o funkci, konstrukci a provozu elektronických počítačových systémů, o programovacích jazycích, operačních systémech i aplikačních programech v oblasti výroby, instalace a obsluhy počítačových i návazných slaboproudých elektronických zařízení.

Teoretická výuka: Plzeňská 102/219, Praha 5 – Motol

Profilové předměty: matematika, fyzika

37-41-M/006

Provoz a ekonomika dopravy

Příprava ve studijním oboru se zaměřením na mezinárodní dopravu vytváří předpoklady pro orientaci v rozložení dopravní soustavy světa a zvládnutí odborné terminologie typické pro jednotlivé druhy dopravy. Absolvent umí používat výpočetní techniku a sdělovací prostředky, dovede zabezpečovat odbornou, správnou a ekonomickou problematiku, kde může využít i znalosti dvou světových jazyků. Součástí vzdělání absolventa je získání řídičského oprávnění skupiny B.

Teoretická výuka: Plzeňská 102/219, Praha 5 – Motol

Profilové předměty: český jazyk, cizí jazyk

37-41-L/009

Operátor provozu a ekonomiky dopravy

Studijní obor se zaměřením na vnitrostátní a městskou hromadnou dopravu. Absolventi se uplatní ve funkcích provozní dispečer,

traťový dispečer regionální dopravy, výpravčí z depa či vozovny a dozorčí stanice. Dále mohou pracovat v organizacích zabývajících se individuální nebo hromadnou dopravou osob nebo ve spedičních firmách zabezpečujících přepravu nákladů a zboží. Během studia získají řídičské oprávnění skupiny B. Teoretická výuka: Plzeňská 102/219, Praha 5 – Motol

Profilové předměty: český jazyk, cizí jazyk

26-43-L/001

Mechanik elektronik

Studijní obor se zaměřením na informační technologie. Absolventi mají vědomosti jak z oblasti hardware, tak i software výpočetní techniky, ovládají běžný provoz počítačových sítí různých typů. Naučí se údržbě informačních systémů, zajišťování bezpečnosti a ochrany dat i základům programování, komunikaci v systémech Internet, Intranet, digitálních komunikačních sítí, základům počítačové grafiky a multimedií, včetně komunikačních systémů obytných budov a průmyslových objektů.

Teoretická výuka: Plzeňská 102/219, Praha 5 – Motol

Profilové předměty: matematika, fyzika

39-41-L/001

Autotronik

Absolvent dovede řešit problémové situace spojené s provozem, diagnostikovaním a prováděním oprav motorových vozidel. Zná význam, funkci a způsoby použití montážních přípravků, měřidel a automatizačních obvodů, bloků, regulačních zařízení, diagnostických přístrojů a ovládá jejich obsluhu při využívání v autoopravenství. Během studia získá řídičské oprávnění skupiny B a C.

Teoretická výuka: Moravská 3, Praha 2

Profilové předměty: matematika, fyzika

66-41-L/008

Obchodník

Studijní obor se zaměřením na propagaci a prodej dopravních služeb. Absolventi získají znalosti v oblasti marketingu, řízení a provozu obchodu a služeb (cestovní ruch, doprava) a jejich propagace na trhu. Odborné studium a příprava probíhá v úzké návaznosti na moderní výpočetní techniku a počítačovou grafiku, proto se absolventi mohou dobře uplatnit v oblasti realizace propagační tvorby.

Teoretická výuka: Moravská 3, Praha 2

Profilové předměty: výtvarná výchova, cizí jazyk

Tříleté obory středního vzdělání zakončené vyučným listem

23-68-H/001

Automechanik

Obor je zaměřen na opravování silničních motorových vozidel a jejich funkčních celků, na provádění funkčních kontrol po opravě a také na používání a obsluhu diagnostických zařízení pro kontrolu technického stavu vozidel a jejich částí. Součástí vzdělání absolventa je získání řídičského oprávnění skupiny B a C.

Teoretická výuka: Moravská 3, Praha 2
Profilové předměty: matematika, fyzika

26-53-H/001

Mechanik elektronických zařízení

Absolvent oboru má dobré znalosti základních elektronických obvodů, umí používat v širším rozsahu měřicí techniku a je schopen samostatně pracovat při výrobě, instalaci a údržbě elektronických zařízení v celém rozsahu zabezpečovací, komunikační a zvláště výpočetní techniky – v této oblasti se velmi dobře uplatňuje velká část našich absolventů.

Teoretická výuka: Moravská 3, Praha 2

Profilové předměty: matematika, fyzika

26-51-H/001

Elektrikář

Absolvent umí používat měřicí techniku a je schopen samostatně pracovat při výrobě, instalaci a údržbě rozvodných zařízení, a to jak v bytových a domovních rozvodech, tak i ve speciálních aplikacích, jako je výpočetní technika, instalace ve zdravotnictví a v zabezpečovací technice, včetně prací na elektrické výzbroji trakčních kolejových vozidel.

Teoretická výuka: Moravská 3, Praha 2

Profilové předměty: matematika, fyzika

26-57-H/001

Autoelektrikář

Žáci se připravují pro údržbu, seřizování a opravy elektrického a elektronického příslušenství silničních motorových vozidel. Orientují se v číslicové technice a jsou seznámeni se samočinnými počítači a možnostmi jejich uplatnění v automobilové technice. Během studia mají možnost získat řídičské oprávnění skupiny B.

Teoretická výuka: Moravská 3, Praha 2

Profilové předměty: matematika, fyzika

66-52-H/001

Aranžér

Tento obor je zaměřen na získání kvalifikace v oblasti aranžování a výstavnictví. Cílem je, aby si žák v plné šíři osvoji praktické dovednosti i teoretické znalosti nutné pro vytváření originální, estetické a vkusné výkladové tvorby. Součástí odborné přípravy na povolání je kromě základů zbožíznalství, dějin umění, odborného kreslení i práce s různorodým materiálem, práce s počítačem a počítačová grafika. Absolventi nacházejí uplatnění v týmech, které realizují výstavnickou činnost.

Teoretická výuka: Moravská 3, Praha 2

Profilové předměty: výtvarná výchova, český jazyk

23-55-H/002

Klempíř pro strojírenskou výrobu

Žáci se seznamují s ručním a strojním zpracováním kovů a plechů, s jejich dělením, tvarováním a spojováním, s opravami a sestavováním jednotlivých dílů karosérií. Umí svařovat plamenem i elektrickým obloukem v ochranné atmosféře CO₂. Součástí vzdělání absolventa je získání řídič-

ského oprávnění skupiny B a svářečský průkaz.

Profilové předměty: matematika, fyzika

23-61-H/001

Lakýrník

Žáci jsou schopni provádět povrchovou úpravu veškerých podkladových materiálů, především automobilů, autobusů i tramvají. Získávají znalosti prací písmomalářských a dekorátérských, míchání a tónování barev, oprav hotových lakovaných výrobků i provádění nápisů. Absolventi nacházejí uplatnění jak v lakovnách při opravách karosérií, tak i v ostatních lakýrnických pracích.

Profilové předměty: matematika, chemie

Nástavbové obory středního vzdělání – dvouleté denní a tříleté dálkové – zakončené maturitní zkouškou:

Provozní elektrotechnika, Dopravní provoz, Propagace (pouze denní).

Škola organizuje a zabezpečuje i **svářečské kurzy, kurzy a zkoušky z Vyhlášky č. 50/1978 Sb. pro elektroobory, kurzy jeřábníků a vazačů.**

Pokud se tedy právě v této době rozhodujete Vy nebo někdo z Vašeho okolí, **kam po základní škole**, přijďte se podívat na **Dny otevřených dveří** Střední průmyslové školy dopravní, a. s., které jsme připravili na soboty **8. prosince 2007 a 12. ledna 2008** od 9.00 do 13.00 a na pondělí **21. ledna 2008** od 15.00 do 18.00.

Zde se můžete seznámit s kompletní studijní nabídkou SPŠD, a. s., prohlédnout si učebny a zeptat se na všechno, co Vás v souvislosti s výběrem dalšího studia zajímá, přímo učitelů nebo žáků školy.

Budova školy Plzeňská 102/219, Praha 5 pro obory:

Elektronické počítačové systémy, Provoz a ekonomika dopravy, Operátor provozu a ekonomiky dopravy, Mechanik elektronik **Budova školy Moravská 3, Praha 2 pro obory:**

Autotronik, Obchodník, Automechanik, Autoelektrikář, Elektrikář, Mechanik elektronických zařízení, Klempíř pro strojírenskou výrobu, Lakýrník, Aranžér a pro nástavbové obory denní i dálkové formy Provozní elektrotechnika, Dopravní provoz a Propagace. Veškeré informace uchazečům poskytnete studijní oddělení školy na tel.: 221 779 371 nebo 388, na e-mailu: studijni_oddeleni@sps-dopravni.cz nebo na www.sps-dopravni.cz.



Rychlá kola

-spšd-

Každoroční výstava Rychlá kola letos proběhla ve dnech 1. – 4. listopadu v Lysé nad Labem. Jako každý rok tu bylo k vidění mnoho zajímavostí z motoristického sportu, a to motocykly jak silniční, tak



motokrosově, speciální úpravy závodních automobilů, včetně závodnických kombinéz. Prodejci silničních osobních automobilů také předvádějí svou novou nabídku. I letos zde proběhla soutěž žáků škol středočeského regionu, které se naše škola již několik let spolu se školami z Nymburka a Boleslavi účastní jako spoluorganizátor.

V rámci prezentace SPŠD, a. s., jsme vystavovali práci našich žáků provedenou pod vedením učitelů odborného výcviku, repliku vozu Lotus Seven.



Návštěva elektrárny

-spšd-

Žáci školy v Moravské se ve dnech 31. 10. a 1. 11. 2007 zúčastnili v rámci výuky několika exkurzí. Nejprve navštívili Orlické elektrotechnické závody, s. r. o., v Letohradě, kde viděli výrobní procesy, prohlédli si tlakové i plovákové spínače, zapuštěné oceloplastové a plastové rozvodnice, jističe... Další exkurze je zavedla na Moravu, a to do přečerpávací vodní elektrárny

v katastru obce Loučná nad Desnou v okrese Šumperk. Tato elektrárna se skládá ze dvou vodních nádrží. Dolní nádrž na říčce Divoká Desná má celkový objem 3,4 mil. m³ a výšku hráze 56 m. Horní nádrž leží na hoře Dlouhé stráně v nadmořské výšce 1350 m a její celkový objem je 2,72 mil. m³. Vlastní elektrárna je řešena jako podzemní dílo, jehož soustrojí jsou umístěna v podzemí, v kaverně. Horní nádrž je s podzemní elektrárnou spojena dvěma přivaděči, s každým pro jedno soustrojí. S dolní nádrží je elektrárna propojena dvěma odpadními tunely dlouhými 354 a 390 metrů.

Druhý den navštívili také závod SIEMENS, který se nachází ve městě Mohelnice. Žáci měli možnost zhlédnout několik druhů výroby elektromotorů. Jednalo se například o indukční motory – indukční a patkové, trojfázové asynchronní motory s kotvou nakrátko a asynchronní motory s kotvou proužkovou.

Studenti měli mnoho věcných dotazů, z nichž bylo jasné, že se jim akce líbila a že je problematika zajímavá.



Napsali o nás

Vybral: Ing. Jan Urban

Metro (16. 11. 2007)

Budou v metru turnikety?

Pražský Dopravní podnik vážně uvažuje o tom, že u vchodů do podzemní dráhy znovu zavede turnikety. Toto zařízení, které v metru fungovalo v 80. letech minulého století, by mohlo být možností, jak by podnik mohl získat peníze navíc. A to přesto, že jejich instalace by nebyla levnou záležitostí. V metru by díky turniketům ubylo černých pasažérů. Použití turniketů nyní posoudí experti, kteří v následujících měsících vypracují studii. Ředitel Dopravního podniku Martin Dvořák odhaduje, že se zdražením jízdného by se turnikety mohly v pražském metru opravdu vyplatit. Praha provoz metra, tramvají a autobusů zatím dotuje zhruba ze 70 procent. Zbytek jde z prodeje jízdenek či pronájmu reklamních ploch. Analýza, kterou si Dopravní podnik nechal vypracovat u společnosti Deloitte, ukázala, že firma může sama výrazně ušetřit. „Potenciál je 1,2 miliardy korun,“ poznamenal ředitel Dvořák. První krok už Dopravní podnik udělal, začal propouštět.

Dnes (15. 11. 2007)

Jak vyzrát na černé pasažéry

Ročně přepraví pražský Dopravní podnik přibližně 70 milionů černých pasažérů. Dopravce odhaduje, že z 1,2 miliardy cestujících jich po Praze jezdí pět až sedm procent bez lístku. Pro lepší představu: kdyby všichni černí pasažéři plně obsadili jednotlivé tramvajové vozy, musel by jich vyjet milion. A pokud by si každý z nich koupil kupon či dvacetikorunovou jízdenku, mohl by Dopravní podnik získat 1,4 miliardy korun. Dopravce a vedení radnice proto musí cestující přesvědčit, že pro ně bude nakonec výhodnější koupit si jízdenku nebo předplatné kupony. Zabrát by mohlo třeba zvýšení pokut pro černé pasažéry. Zatím musí nepatřič revizorovi zaplatit na ruku 500 korun nebo později v doplatkové pokladně až 950 korun. Nově by se mohla pokuta zvýšit až na dvojnásobek – tedy pokud by dopravce vyslyšel přání náměstka primátora Rudolfa Blažka.

Lidové noviny (15. 11. 2007)

Sedadla MHD budou z koženky

Cestující v pražské hromadné dopravě si přejí, aby Dopravní podnik vyměnil současné polstrované sedačky za koženkové. Vyplyvá to ze sociologického průzkumu, který zjišťoval, jaký typ sezení pasažérům vyhovuje. Lidé si mohli vybrat, zda by preferovali sedačky kožené, látkové, plastové nebo dřevěné. Nejvíce z téměř tisícovky dotázaných se vyslovilo pro koženkové sedačky. Upřednostňuje je 46 procent lidí. Dřevěné sedačky prakticky propadly. Dopravní podnik zatím není stoprocentně rozhodnutý, že koženka nahradí látkové

potahy. „Že bychom převlékali všechny sedačky, to považuji za nereálné. Pokud se pro koženku rozhodneme, budeme ji dávat do nových nebo rekonstruovaných dopravních prostředků,“ uvedl mluvčí Dopravního podniku Ondřej Pečený. Už nyní jezdí po Praze ve zkušebním provozu dva nízkopodlažní autobusy s novým červeným potahem. Tři čtvrtiny dotázaných jsou s ním spokojeny.



Najděte chybu

-red-

„Soutěžní chybu“ v říjnovém DP-KONT@KTu se pokusilo odhalit 9 čtenářů. Z jejich odpovědí byla jen jedna chybná. Z těch správných jsme vylosovali 3 výherce. Jsou jimi Milan Janoščík z Prahy 4, Milada Horáčková z Prahy 9 a Jarmila Semerádová z Mostu.

A jaká byla ta správná odpověď? Sídlo Elektrických podniků (a tedy logicky i hlavní podatelny) bylo v roce 1936 už na známé adrese Bubenská 1. Výherci se mohou těšit na kalendáře a diáře na rok 2008 z produkce DP.

Námět na novou soutěžní otázku jsme hledali v Seznamu názvů stanic elektrických drah, trolejbusů a autobusů hlavního města Prahy ze září 1949. Mezi jinými je v něm uvedena také autobusová linka číslo 114 s následujícími zastávkami: Kačerov – Nádraží Krč – Masarykovy domovy – Klárův ústav slepých – Ústav mateřství – Zelená louka – Zelené domky – U třech svatých – Rozcestí – Kunratice.

Najdete chybu i tentokrát?



Kulturní tipy

-mis-

Do kina, na výstavu nebo za muzikou můžeme vyrazit pochopitelně i v posledním měsíci letošního roku. Do kin se dostane nový film režiséra Účastníků zájezdu Jiřího Vejdělky Václav, o kterém se dozvíte více na straně 29, chystá se pořádná porce koncertů a podíváme se do výstavních prostor Obecního domu.

Výstava

Josef Lada (1887 – 1957)

Ve výstavních sálech Obecního domu můžete navštívit retrospektivní výstavu děl malíře Josefa Lada, která představuje reprezentativní výběr ze všech žánrů Ladovy tvorby a připomíná tak dvojí výročí připadající na letošní prosinec – 120 let od Ladova narození a 50 let od jeho úmrtí. Mezi tradičními hastrmany, vodníky, ponocnými a vánočními koledníky, kocourem

Mikešem, Kmotrou Liškou či dobrým vojákem Švejkem na vás čeká i několik dalších zajímavých exponátů, které nebyly dosud vystaveny.

Hudba

Mnohé z prosincových koncertů se plánují do velkého sálu Lucerny. V pondělí 10. 12. se tam v rámci turné k novému albu Fenomén představí pardubická kapela **Vypaná fixa**. Hned den na to, tedy v úterý 11. 12. je na pódiu vystřídá legendární **Visací zámek**, aby tu oslavil 25 let své existence v nezměněné sestavě. Potom se Lucerna posune v čase i hudebních žánrech a ve čtvrtek 13. 12. nabídne divákům vystoupení **Ondřeje Havelky a jeho Melody Makers**.



Pokud raději folk a country, můžete se do Lucerny vydat v neděli 16. 12., kdy tam zahraje brněnská kapela **Kamelot** (mimo chodem, také letos pětadvacetiletá), a nebo ve středu 19. 12. na společný výroční koncert **bratří Nedvědů** a skupiny **Fešáci**. Ve čtvrtek 20. 12. pak Lucernu rozpálí kapela Romana Holého **Monkey Business**. Hrát se ale v prosinci bude i jinde než ve velkém sále Lucerny. Třeba hned vedle v Lucerna Music baru vystoupí 10. a 11. 12. soubor **Mig 21** s Jiřím Macháčkem za mikrofonom. V pátek 14. 12. se v klubu Roxy představí švédští metaloví **Therion** a v hale na Folimance můžete vidět formaci **Wohnout**, finské **Waltari** a **Lenku Dusilovnu**. A na konec ve středu 19. 12. v Lucerna Music baru zahrají legendy alternativy ze slovinského Trbovlje, **Laibach**, a o kousek dál, v Divadle Archa **Dan Bárta** a **Illustratosphere**.



Dopravní postřehy

Petr Malík

Říká se, že s podzimem vstupuje do našich duší splín. Přesto podzim pravidelně přináší mnoho zajímavých a dramatických chvil.

Pravidelně probíhá kolektivní vyjednávání, událost, která by měla zajímat každého z nás. Určuje podmínky naší práce pro příští období. Je jedno, jestli jsme řadový zaměstnanec nebo manažer na libovolné úrovni.

Co bude dohodnuto, platí pro všechny zúčastněné. Já se jen v této souvislosti ptám, zda bude možné podřízené nějakým způsobem motivovat ke kvalitním výkonům? Vždy, když sportovci odjíždějí na nějakou prestižní akci, můžeme se dočíst, na kolik si přijdou, když budou první, druhí nebo třetí. Jak však může motivovat nadřazený své podřízené u nás ve firmě?

Pohyblivá složka byla před několika málo lety snížena na pouhých pět procent a pokud neuděláte nějaký průšvih, tato částka vám náleží. Ale všichni jsme se v životě setkali s tím, že splnění úkolu od jednoho je něco jiného než u někoho jiného. Kde je zohledněna ochota, kvalita provedení, rychlost, iniciativa, nápady a další ceněné ingredience? Tyto faktory se nehodnotí?

Pamatuji si sice mlhavě, ale přece, na časy, kdy vládlo v této zemi rovnostářství. Motivace na obou pólech pomyslné stupnice byla v této době umrtvena. Ti lepší neměli motivaci být ještě lepší a ti horší zase neměli motivaci dohnat lídry. Ptám se, mají ji v současné době zaměstnanci Dopravního podniku?

Sám podnik se snaží udávat prim ve svém oboru, stále zlepšovat kvalitu poskytovaných služeb, ale tahouni jednotlivých kolektivů mají stejně jako ti, kdo se vezou. Vždy pečlivě sledují, zda to kolektivní smlouva nějak změní nebo ne. Jednání jsou v době psaní těchto řádků na začátku, a tak se nechme překvapit, ale moc optimismu nemám.

Dlouhé týdny se v médiích vedly diskuse o tom, zda je zvýšení cen městské hromadné dopravy oprávněné či nikoliv. Já si tou dobou vzpomněl na článek z letošního květnového čísla, ve kterém kolega

Houda rozebíral spotřebu energií. U elektrické energie konstatoval, že průměrná spotřeba u metra i tramvají klesá, leč ceny jdou stále výše... Stačí otočit stranu a přečíst si, že z původně navrhovaného zvýšení ceny elektrické energie o 15 procent jsme se dokázali dohodnout „pouze“ na zvýšení o 8,75 procenta. Ptáte se, kolik přinesl tento „obchodní úspěch“? Úsporu necelých 44 milionů korun.

Leč stočné a vodné jsme platili vyšší o 11,9 procenta. Květnové číslo také nabídlo spotřebu nafty našich autobusů a stačí se podívat na ceník u benzínových pump, kde už nafta „trumfla“ benzín. Také tyto náklady nemají příliš klesající tendenci.

Zdá se vám po výčtu těchto faktů zdražení nemístné? Navíc musíme přičíst fakt, že si každý měsíc chceme jako zaměstnanci odnést o něco více než tomu bylo v tomtéž období, ale o rok dříve. Vždyť nám také stoupají náklady...

Z dob, kdy stála městská hromadná doprava

korunu, možná v nás převládá názor, že je to služba téměř zadarmo. Tak jako jsme tyto iluze ztratili o mnoha jiných službách, musíme se jich vzdát i v případě městské hromadné dopravy.

Užívejte probíhající advent v klidu, bavte se se svými blízkými, ale i kolegy, vytvářejte příjemnou atmosféru a užívejte si ji!



DP-KONT@KT

přeje všem klidné a pohodové vánoční svátky, v novém roce hlavně hodně zdraví, bez kterého by nebylo štěstí a kupu štěstí, bez kterého by nebylo zdraví.

Nechť si i v novém roce každý čtenář vybere ten svůj kousek zajímavého čtení nejen na jeho stránkách.

PF 2008

SUDOKU

Řešení spočívá v doplnění políček tak, aby každý sloupec, řádka i čtverec obsahovaly všechny číslice od 1 do 9.

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

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

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

Řešení:

