

číslo **11**

listopad 2006 / ročník 11 zdarma

DP

KONTAKT



Zabezpečení ochrany
kovových konstrukcí metra
(08)

Potřebují tramvaje signál „pozor“?
(10)

Rošády na kolejích
(14)



Výluky

Petr Malík, šéfredaktor

Nad Vltavou a nejbližším okolím se povaluje mlha, teplota se jen stěží vyšvihne nad nulu. Podzím pevně přebírá vládu, ať se nám to líbí nebo ne. Nastává čas dlouhých večerů, které můžeme trávit nad knihou nebo ve společnosti. Divadelních scén v Praze přibývá a záhy také odstartuje sezona plesů a bálů, a tak je nejvyšší čas oprášit oblek, abychom mohli vyrazit do víru zábavy.



Podzimní mlhy v Praze. Foto © Petr Malík

Začátek října byl pro městskou hromadnou dopravu výjimečným časem. Že jste si ničeho nevěšili? Nevadí. Možná nebudete věřit, ale ve středu 4. října téměř po sedmi letech jezdily všechny tramvajové linky tak, jak je naplánováno. Nebyla žádná výluka. Tento stav vydržel ještě několik dní, občas byl narušen večer nebo v noci krátkodobými přerušeními provozu, ale denní linky jezdily podle projektu městské hromadné dopravy.

Se stejnou situací jsme se setkali naposledy v lednu 2000. Potom jsme byli svědky mnoha dlouhodobých výluk, které někdy více, jindy méně zasáhly do linkového vedení tramvají. Nejprve jsme nejezdili do Hlubočep, potom do Radlic, v letech 2002 a 2003 zasáhla pražskou dopravu velká voda, nadále jsme nejezdili do Radlic a od roku 2004 do konce srpna letošního roku byla bez provozu trať do Ďáblic. V září jsme byli svědky dalších drobných výluk, a tak až po zprovoznění smyčky Výstaviště jsme mohli říci „opět platí pravidelný stav“.

Samozřejmě si můžete položit otázku, jak dlouho tento stav vydrží? Podle mého to bude další zajímavý údaj pro statistiky, ale není podstatný.

Samozřejmě pro naše zákazníky je bezvýlukový stav ideální, jízdní řády platí a linkami se dostanou tam, kam potřebují a nemusí se o nic starat. Ale na druhou stranu si musíme přiznat, že každá trať potřebuje jednou za čas opravit nebo si vyloučení tramvajového provozu vyžádá rozvoj města, tak jak tomu bylo například u tratě do Radlic.

Teď už k číslu, které je ve znamení jedniček, neboť držíte v rukou jedenácté číslo jedenáctého ročníku. Dozvíte se v něm například o sedmém středisku dopravních informací, o jedničce v mezinárodní soutěži zručnosti řidičů tramvají, o padesáti dvou autobusech, které v letošním roce Dopravní podnik zakoupil, nebo o dvojici koní připravovaných pro muzejní vůz koňky.

Už v úvodu jsem naznačil, že dlouhé večery jsou ideálním časem pro čtení, a tak věříme, že i v dalších článcích najdete dostatek zajímavých a inspirativních informací, ať už pocházejí z podnikových škamen nebo zahraničních luhů a hájů.

Přeji vám příjemnou podzimní inspiraci a nikoliv pouze melancholický splín.



Obsah

Z podniku
(03)

Zajímavosti
(04)

Odjinud
(07)

Metro
(08)

Tramvaje
(10)

Historie
(11)

Tramvaje
(14)

Odjinud
(16)

Školní střípky
(18)

Ptáte se...
(19)

Než vystoupíte...
(20)

Titulní strana: Tubus metra na jihozápadním městě. Foto © Daniel Sitenský

DP-KONT@KT

List pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti | Sídlo redakce: Praha 2, Na Bojišti 5, č. dveří 531, telefon: 296 192 025, e-mail: malikp@dpp.cz
Redakční rada: Ing. Zdeněk Došek (předseda), Ing. Jan Urban, Mgr. Milan Slezák, Nada Chrastná, Ing. Alena Vaňková, Ing. Marie Lásková, Jan Pospíchal, Ing. Michal Brunner a Mgr. Pavel Fojtík | Šéfredaktor: Ing. Petr Malík | Redaktorka: Bc. Daniela Kočí | Grafická úprava: MgA. Martin Procházka | Sazba: Hynek Pech
Výroba: SOFIPRIN Praha | MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 | Uzávěrka tohoto čísla: 26. října 2006

Sedmé středisko v centru Prahy

Daniela Kočí

Poslední zářijový týden bylo slavnostně otevřeno v pořadí již sedmé Středisko dopravních informací v našem hlavním městě.

Zbrusu nové středisko se nachází v budově pražského magistrátu v centru Prahy, v Jungmannově ulici č. 29, a je umístěno na nepřehlédnutelném místě přímo ve vstupní vestibulu. Nové sídlo magistrátu prošlo rozsáhlou rekonstrukcí, a tak je dnes v moderním a novém kabátě. Středisko dopravních informací je umístěno vedle informační přepážky MHMP naproti podatelně a je otevřeno v pracovní dny od sedmé hodiny ranní do šesté večerní. Účelem zřízení SDI je poskytnout návštěvníkům magistrátu komplexní službu v informacích o Praze, včetně informací o veškerých službách, které poskytuje svým cestujícím Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost. Středisko poskytuje standardní služby jako ostatních šest středisek po celé Praze.

To znamená, že zde dostanete podstatné informace o provozu městské hromadné dopravy, linkovém vedení, jízdních řádech a tarifu. Pracovníci střediska poskytují informace v češtině, ale rovněž angličtině a němčině, a v poslední době je také stále více potřeba ruštiny. Všichni pracovníci podávají informace i telefonicky. Cestující a turisté, kterých je především v centru města nejvíce, si zde mohou koupit zastávkové jízdní řády tramvají a autobusů, plán Prahy se zakreslenou sítí MHD a velmi zajímavé publikace o historii a současnosti MHD v Praze, knižní jízdní řády metra, tramvají a autobusů jezdících na území Prahy. Zdarma je zde možné získat letáky o nejbližších či právě probíhajících výlukách a změnách linkového vedení a některé další aktuální materiály.

ISIC karty pro studenty

V novém Středisku dopravních informací stejně tak jako v ostatních je možné zakoupit si nyní tolik populární ISIC kartu pro studenty. Platný průkaz studenta je uznáván jako průkazka bez evidence osobních údajů a umožňuje nákup standardních měsíčních a čtvrtletních kupónů. Pro studenty je jistě velmi lákavé, že kromě jednoduchého cestování do školy získají i spoustu dalších výhod na každém kroku, jako například v kinech Village Cinemas, restauracích KFC a Mc Donald's, na letních hudebních festivalech a v lyžařských areálech po celé České republice. Za zaváděcí cenu 200 korun se do poloviny října prodalo na



Foto © Petr Malik

Muzeu, Můstku, Andělu, Nádraží Holešovice a na Magistrátě 340 kusů.

Přestože je sedmé středisko v provozu již měsíc, zatím velkou návštěvnost nezaznamenává. Podle slov vedoucího Středisek dopravních informací Václava Richtera je to zapříčiněno právě jeho krátkou působností. Věříme, že se časem podaří Středisko dopravních informací na pražském magistrátě dostat v širší známost veřejnosti, a že především turisté ocení takovou pomoc přímo v centru Prahy.



Stále více cestujících jezdí s námi

-bda-

Může nás těšit, že zájem Pražanů a obyvatel přilehlé části Středočeského kraje o služby městské hromadné dopravy a celého systému Pražské integrované dopravy stoupá.

Porovnáme-li prvních osm měsíců (leden až srpen) roku 2005 s rokem 2006, je zřejmý pokračující nárůst přepravovaných osob. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost přepravil na území Prahy v uvedeném období o 3 % více platících cestujících. V letošním roce to bylo 621 615 864 platících osob.

Nárůst jsme zaregistrovali i na linkách provozovaných jinými dopravci. Celkem bylo za osm měsíců přepraveno v Praze 646 930 391 platících osob.

Co stojí za tímto nárůstem? Především vyšší využívání a stoupající oblíbenost časových kupónů s volitelným začátkem doby platnosti, tzv. klouzavek. V některých skupinách jejich využití dosahuje padesáti procent.

Ještě vyšším nárůstem platících se můžeme pochlubit ve vnějších tarifních pásmech (za Prahou), kde přibýlo přepravovaných osob o 17,6 % za sledované období, tj. leden až srpen letošního roku. Pražský Dopravní

podnik přepravil „za Prahou“ celkem 3 776 575 platících cestujících. Všichni dopravci ve vnějších pásmech systému Pražské integrované dopravy přepravili za sledované období 22 047 475 platících osob, což představuje nárůst o 16,9 %.



Nákup autobusů v roce 2006

Ing. Václav Beránek, vedoucí odboru Technika jednotky SVA

Po nepříznivém roce 2005, kdy byl pro nedostatek investičních prostředků kouspen jediný autobus, přinesl rok 2006 aspoň mírné zlepšení v podobě 40 standardních a 10 standardních nízkopodlažních autobusů a dvou midibusů.

50 vozů nakoupených za rok by stačilo na obnovu vozidel po přibližně 24 letech služby, což samozřejmě přesahuje jejich technickou životnost. Zatím řešíme tento deficit vyšším využitím vozového parku a rekonstrukcemi starších vozů, ale tento trend má samozřejmě určitá omezení. Musíme doufat, že finanční situace Dopravního podniku umožní vrátit se k nákupům přibližně 100 autobusů ročně.

Smlouva na dodávky autobusů byla uzavřena na základě výsledků veřejné soutěže, která proběhla letos na jaře. Všechny autobusy byly dodány v souladu s podmínkami soutěže v provedení Euro 3.

S autobusy Karosa řady 900 se touto dodávkou rozloučíme, neboť jejich výroba s emisní normou Euro 3 končí. S touto řadou odchází sice ne typicky městský (tedy ne nízkopodlažní), zato relativně levný, jednoduchý a také spolehlivý autobus. V kategorii nízkopodlažních autobusů se naopak představuje nástupce dosavadní řady City bus, nový Citelis. Konceptně tento nový autobus vychází ze známého City busu. Největší a také nejnápadnější změnou je nový design předního čela a boků karoserie. Řidiči ocení novou, účinnější klimatizaci kabiny řidiče Ebercool. Jedná se o perspektivní řadu, u které výrobce počítá s dalším zdokonalováním a s výrobou nejméně ještě ve verzi Euro 5. Letošní dodávku během října doplní ještě dva známé midibusy Irisbus E91.

Důvěru výrobce v kvalitu dodaných výrobků vyjadřuje nejlépe nezvykle dlouhá záruční doba 63 měsíců. Délka poskytnuté záruky byla také nejdůležitějším parametrem, který rozhodl soutěž na dodávky autobusů ve prospěch našeho tradičního dodavatele. Na závěr nezbyvá než popřát všem našim cestujícím i zaměstnancům Dopravního podniku, aby se co nejdříve podařilo najít prostředky, které by umožnily nahrazovat naše autobusy novými po zhruba dvanácti letech služby.



Tvorba grafikonů

Odbor 100500 Jízdní řády

Při tvorbě grafikonů pro jednotlivé druhy městské hromadné dopravy jsou podstatné rozdíly, a to nejen v tvorbě, ale i v jejich časové náročnosti.

Časová náročnost sestavení grafické podoby jízdního řádu tramvají, tedy grafikonu, není samozřejmě jednotná a nelze jednoznačně tuto dobu stanovit. Je také rozdílná, zdali se jedná o grafikon trvalý, kde polohy spojů v různých obdobích provozního dne určuje ROPID, nebo grafikon výlukový, kdy částečně nebo úplně určuje tyto polohy sám tvůrce grafikonu, tedy konstruktér. Doba konstrukce průměrného grafikonu můžeme odhadnout asi tak na 10 až 15 pracovních hodin. U složitějších grafikonů, kde je například střídání řidičů na přestávky, lze hovořit již o třech pracovních dnech. V současné době zkušební provoz na linkách číslo 11 a 19 s oddělením řidiče od vozidla pak zabírá více než týden práce jednoho člověka na dvou počítačích (tady je však třeba poznamenat, že vzhledem k absenci programového



vybavení pro konstrukci tohoto typu grafikonů je tady velmi mnoho ručních zásahů i vytváření excelových tabulek). V současné době již probíhá příprava softwaru, který tuto činnost zásadním způsobem zjednoduší a zpřístupní dalším uživatelům výstupy, které zatím nejsou k dispozici a nahrazují se právě výše uvedenými excelovými tabulkami. Je samozřejmě, že jsou i grafikony mnohem jednodušší, práci na nich můžeme počítat na hodiny a zkušený konstruktér zvládne i 2 za pracovní den.

Přestože ve SGR č. 20/2005 (Tramvajové a autobusové výluky v síti PID provozované Dopravním podnikem) jsou zakotveny termíny předávání podkladů a informací podstatně delší, stále se nedaří je naplnovat. Důvodem jsou v tramvajové dopravě přesuny plánovaných termínů výlukové činnosti, kdy o zahájení, přesunu či zrušení výluky není rozhodnuto dva týdny, či dokonce i několik dní před jejím plánovaným zahájením. Pak je potřeba pracovní dobu konstruktérů nastavovat o přesčasovou práci a ve stresu pracují i další pracovníci, kteří s jízdními řády pracují a následně zajišťují informace, provoz a vyvěšování zastávkových jízdních řádů. Za prvních deset měsíců letošního roku (tedy do 31. října 2006) bylo zpracováno pro tramvajovou dopravu a náhradní autobusové dopravy, které jsou zajišťovány soukromými dopravci, celkem 309 nových grafikonů, dalších 103 grafikonů bylo změněno. Avšak z výše uvedených důvodů nebylo vůbec použito dalších zpracovaných 162 grafikonů (ať již nových či změněných), tedy plných 28 %!

Značné rozdíly mezi jednotlivými grafikony najdeme i u autobusových linek MHD. Zde se můžeme setkat jak s relativně jednoduchými grafikony jednovozových linek s minimálním množstvím vazeb na ostatní MHD, tak i se složitými systémy mnoha linek, jejichž provoz je vzájemně propojen návaznostmi, proklady a přejezdy. Zatímco v prvním případě stačí na konstrukci jednoduchého grafikonu několik desítek minut, v případě druhém se čas potřebný pro konstrukci počítá na týdny. Příkladem jednoduchého grafikonu může být například grafikon linky č. 128. Mezi nejsložitější naopak patří většina příměstských linek (například skupina linek č. 158, 166, 202, 305, 351, 365 a 366) a dále pak vzájemně provázané skupiny linek v sídlištních oblastech (svazek linek č. 106, 124, 139, 150, 157, 170, 182, 203, 205, 253 tvoří více než 10 % autobusového vypravení Dopravního podniku).

Nových grafikonů bylo pro období 1. ledna – 31. října 2006 v autobusové síti vytvořeno 430, dalších 670 změn bylo realizováno úpravou grafikonů stávajících.

V provozu metra je příprava grafikonů specifická širšími vazbami na dopravní cestu a zabezpečovací zařízení, s jejich přípravou se proto začíná ve větším časovém předstihu. V letošním roce byly grafikony vlakové dopravy (dále jen GVD) měněny při příležitosti prodloužení linky A o stanici Depo Hostivař. Intenzivní práce na přípravě GVD začaly již na začátku roku přípravními pracemi jako je přepočítání přestupů v rámci metra v době delšího intervalu a o sobotách a nedělích, organizace zahájení a ukončení provozu na všech linkách včetně odsouhlasení starých a stanovení nových deponovacích míst, upřesnění rozsahů provozu pro všechny linky, prověrka projektovaných jízdních dob

na novém úseku a další nezbytné práce nutné pro konstrukce nových GVD. Pro zpracování směn jízdního personálu, včasné předání podkladů pro tisky a elektronické zpracování dalších pomůcek a případnou úpravu návazností povrchové MHD musely být GVD pro pracovní den (pondělí až čtvrtek), pátek, sobotu a neděli zpracovány do konce února 2006, GVD pro pracovní den, prázdniny přibližně s 6týdenním zpožděním.

V současné době se připravují GVD pro smíšený provoz vozů 8171 a 8171M na lince B, měření a upřesnění jízdních dob na trati B proběhlo v období letních prázdnin. Mezitím na základě požadavků investora a dodavatelů byly zejména o víkendech v několika variantách upravovány stávající GVD pro dokončení všech prací a zkoušek pro zahájení provozu na zhlaví depa Hostivař.

Celkem tedy bylo odborem Jízdní řády v období 1. ledna až 30. října 2006 připraveno do provozu přibližně 2 000 grafikonů.



Zkušenosti z provozu HelpDesku v jednotce IT

Jana Červenková,
vedoucí oddělení HelpDesk

Oddělení HelpDesk je ze strategického hlediska nejdůležitějším útvarům v jednotce IT, jeho účelem je poskytnout uživatelům jedno kontaktní místo pro adresování požadavků. Umožňuje efektivně řídit tok informací mezi servisními týmy a uživateli. HelpDesk má stanovená pravidla a procesy pro poskytování podpory uživatelům. Plnění těchto pravidel má zajistit spokojené uživatele a kvalitu podpory. Mezi hlavní cíle a aktivity HelpDesku patří následující činnosti:

- zajišťovat na denní bázi aktivní kontakt mezi uživateli, pracovníky vlastní organizace a pracovníky externí podpory,
- zajišťovat obnovu standardní dodávky služby s minimálním dopadem na uživatele.

Nejdůležitějším mezníkem v provozování aplikace byla změna vyvolaná transformací v Dopravním podniku, a tím bylo přečíslování celé organizační struktury akciové společnosti. Činnosti, které bylo nutné provést, částečně omezovaly provoz pracoviště a způsobovaly drobné problémy v komunikaci s uživateli. V současné době již je situace stabilizována a problémy a požadavky jsou řešeny operativně v nastaveném režimu.

Jednou ze zásadních změn, která se týkala uživatelů, byl způsob zadávání požadavků na spotřební materiál (tonery do tiskáren). Od 1. ledna 2006 tato činnost přešla plně do kompetence jednotky Zásobování – 330000.

Několik statistik za uplynulé období

Statistika problémů a požadavků

Zpracované hodnoty za období od 1. září 2005 do 1. září 2006

Útvar	Pro-blémy*	Požadavky		Celkem
		Schválené	Zamítnuté	
Celkem	9 496	3404	367	13 267

Týdenní statistika podle data a času nahlášení problému.

Zpracované hodnoty za období od 1. ledna 2006 do 1. září 2006

Den	V pracovní době*	Mimo pracovní dobu	Procento mimo pracovní dobu
Po	1 754	59	3,25
Út	1 643	57	3,35
St	1 672	56	3,24
Čt	1 651	22	1,32
Pá	1 415	32	2,21
Celkem VPD	8 135	226	2,70
So	0	25	100,00
Ne	0	31	100,00
Celkem MDP	0	56	100,00
Celkem	8 135	282	3,35

* Pracovní doba 6.00 až 16.00 hodin

Graf týdenní statistiky ukazuje, že největší počet problémů nahlášených na HelpDesk bývá vždy v pondělí a jejich počet ke konci týdne klesá.

Časový snímek dne podle času nahlášení problému

Zpracované hodnoty za období od 1. ledna 2006 do 1. září 2006

Čas	Počet	Procento
00-01	13	0,15
01-02	6	0,07
02-03	7	0,08
03-04	5	0,06
04-05	4	0,05
05-06	34	0,40
06-07	291	3,46
07-08	868	10,31
08-09	1 143	13,58
09-10	1 049	12,46
10-11	1 076	12,78
11-12	877	10,42
12-13	903	10,73
13-14	972	11,55
14-15	736	8,74
15-16	246	2,92
16-17	77	0,91
17-18	34	0,40
18-19	22	0,26
19-20	20	0,24
20-21	16	0,19
21-22	10	0,12
22-23	1	0,01
23-24	7	0,08

Z grafu časového snímku dne je vidět, že největší počet nahlášených problémů je mezi 8. a 11. hodinou, pak počet nahlášených problémů poklesne a mezi 13. a 14. hodinou se počet problémů opět o něco zvýší. Po 15. hodině, kdy

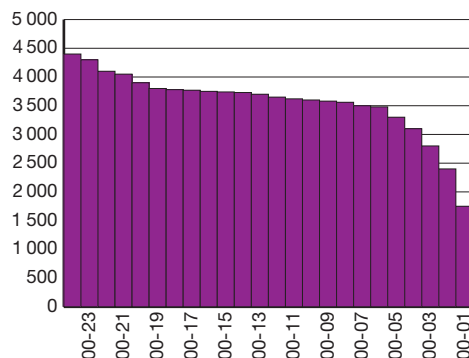
pro uživatele začíná končit pracovní doba, počet případů ubývá.

Případy řešené do 24 hodin

Zpracované hodnoty za období od 1. ledna 2006 do 1. září 2006

Čas	Počet	Procento
00-01	1 756	20,86
00-02	2 449	29,10
00-03	2 850	33,86
00-04	3 117	37,03
00-05	3 310	39,33
00-06	3 470	41,23
00-07	3 560	42,30
00-08	3 601	42,78
00-09	3 631	43,14
00-10	3 639	43,23
00-11	3 645	43,31
00-12	3 651	43,38
00-13	3 655	43,42
00-14	3 667	43,57
00-15	3 676	43,67
00-16	3 695	43,90
00-17	3 733	44,35
00-18	3 788	45,00
00-19	3 863	45,90
00-20	3 940	46,81
00-21	4 026	47,83
00-22	4 119	48,94
00-23	4 256	50,56
00-24	4 365	51,86

Graf případů řešených do 24 hodin ukazuje, že přibližně 20 % problémů je řešeno do 1 hodiny. Nejsou zde zahrnuty Požadavky, které čekají například na dodávky od externích dodavatelů, zřízení nebo změny účtů.



Další rozvoj technologie HelpDesk v Dopravním podniku

Na podzim roku 2005 byla jednotka IT požádána odborem Technické správy objektů o vytvoření aplikace HelpDesk pro správu budov. Již v prosinci 2005 proběhl ověřovací provoz a od 1. ledna 2006 byla aplikace uvedena do rutinního provozu. Současně s tím byla připravována další verze aplikace pro hlášení požadavků technologie Altex – EZS. 1. března 2006 byl zahájen ověřovací provoz a 1. dubna 2006 byl HelpDesk Altex – EZS uveden do rutinního provozu. Další požadavek ze strany odborných útvarů na sebe nenechal dlouho čekat a byly zahájeny přípravné práce na nové aplikaci pro Mobilní čtu TÚA. 1. května 2006 jsme zahájili ověřovací a testovací část projektu a 1. července Helpdesk Mobilní čta TÚA zahájil rutinní provoz.

V současné době se připravuje další verze aplikace pro správu telefonních sítí a od poloviny října bude zahájen ověřovací a testovací provoz.

Cílem oddělení HelpDesk bude i nadále zkvalitňovat proces uživatelské podpory tím, že bude dbát na dodržování stanovených pravidel, předcházet jejich porušování a činit proces uživatelské podpory sledovatelným a měřitelným.



Pražská strojírna v roce 2006

Pražská strojírna

Rozhodujícími úkoly, před kterými stála Pražská strojírna a. s. v roce 2006, bylo dokončení přípravy a zabezpečení vlastní realizace přestěhování společnosti z areálu Ruzyně do nového areálu v Praze 9 – Vínově, při současném splnění všech požadavků našeho jediného akcionáře, Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

Dnes lze konstatovat, že i přes řadu změn zadání budou veškeré požadavky na výrobu kolejových konstrukcí i ostatních částí tramvajových tratí v Praze splněny. Z nejvýznamnějších jsou to například kolejové křižovatky Ohrada – Koněvova, Vinohradská – Želivského, Klárov, Letenský tunel, Palladium a v současné době dokončovaná konstrukce Patočkova – Střešovic. Kromě uvedených akcí pro pražský Dopravní podnik byly v rámci možností daných postupem stěhování plněny i požadavky ostatních tuzemských i zahraničních zájemců o výrobky Pražské strojírně a. s. tak, aby byly v co nejvyšší míře sníženy ztráty způsobené redislakací.



PRAŽSKÁ STROJÍRNA a.s.

Areál ve Vínově byl vybudován přibližně před 25 lety jako „skladový“, a jako takový byl i kolaudován. Celý areál, včetně dvou hal (železobetonové a plechové) je nutné pro využití potřeb výrobního programu společnosti upravit tak, aby umožnil nejen zabezpečení kvalitní výroby, ale byl i v souladu s dnes platnými předpisy. Vlastní stavební práce na úpravách areálu Vínově byly zahájeny ve druhé polovině července letošního roku v návaznosti na dokončení prováděcí projektové dokumentace, získání stavebního povolení a vyhodnocení výběrového řízení. Vzhledem ke krátkosti termínu byla stavba rozdělena do dvou etap, na jejichž realizaci se podílí firmy Subterra a Průmstav. Pro odstranění prodlžení při vlastním stěhování technologie byly již v předstihu vybudovány základy strojů, zprovozněno osvětlení areálu a zpro-

vozněna stávající jeřábová technika, která byla doplněna o provozní jeřáby, vyhovující potřebám Pražské strojírna.

Plnění harmonogramu stavebních prací, na které dohlíží inženýrská firma Reinvest, je pravidelně kontrolováno. Protože charakter rekonstrukce zakládá řadu změn, vyžaduje průběžnou konzultaci mezi dodavateli, projektantem, inženýrskou organizací a investorem tak, aby byly dodrženy termíny a byly minimalizovány rozpočtové náklady. Věříme, že na počátku roku 2007 budeme moci slavnostně přivítat své zákazníky v novém závodě, který umožní zvýšit efektivitu a kapacitní možnosti Pražské strojírna.



Vnitropodniková doprava v roce 2006

Jiří Urválek, vedoucí provozovny Nákladní vozidla

Provoz vnitropodnikové dopravy vstoupil do druhého roku svého působení v našem podniku. Motem letošního roku je dodržení plánu hospodaření bez dopadu na kvalitu služeb, které poskytujeme. Byla přijata a realizována řada úsporných opatření a díky vysoce odpovědnému přístupu našich vedoucích pracovníků jednotky je reálný výhled na zhoštění se tohoto úkolu se ctí.

Pokračující trend redukce vozového parku a částečné obnovy vozidel osobní dopravy přináší své výsledky v oblasti nákladové i výnosové. Jediným přírůstkem v oblasti užitkových vozidel byl nákup výcvikového vozidla pro Autoškolu. Dalším úsporným opatřením je vybavení stávajícího vozidla zařízením na převoz nepojízdných nebo havarovaných osobních vozidel (viz. foto). Naše jednotka vynakládala finanční prostředky externím subjektům za tuto činnost. Zavedením této služby ve vlastní režii opět očekáváme nejen úsporu finanční, ale i zkvalitnění této služby co se týče rychlosti odtahu. Série složitých jednání s jednotkou Správa vozidel Autobusy (SVA) vyústila ve společný dokument pro reorganizaci činnosti odtahu nepojízdných autobusů. Plánujeme začátkem příštího roku spustit ověřovací provoz této činnosti jako službu jednotky Vnitropodniková doprava pro jednotku SVA. Výhled této organizační změny opět směřuje ke snížení provozních nákladů a v budoucnu i investičních.

Nadále pokračují jednání související s plánovaným stěhováním a demolicí objektu naší dceřiné společnosti Pražská strojírna, kde parkujeme s většinou vozidel střediska Šváby. Celá situace je velmi komplikovaná, ale opět musíme vydvihnout spolupráci s ostatními jednotkami, které nám nabízejí pomoc v případě potřeby. Patří jim skutečně dík a uznání.

Letošní rok je závěrečným obdobím pro nastavení všech ekonomických ukazatelů

a plného provozu vnitropodnikového účetnictví. Proto připravujeme další opatření, abychom se s budoucí situací vyrovnali. Očekáváme růst nákladů vlivem zavedení účtování jednotek Informační technologie, Správa nemovitého majetku, Správa vozidel Tramvaje a dalších. Proto hledáme cesty, jak tento růst nákladů kompenzovat bez dopadu na kvalitu, kvantitu a cenu našich služeb. Závěrem bych chtěl popřát našim vnitřním partnerům do dalšího období hodně spokojenosti s našimi službami a vyjádřit své přání, aby jednotka Vnitropodniková doprava byla v jejich očích vždy zapsána jako kvalitní a spolehlivá služba. To je cílem všech pracovníků naší jednotky, kterým bych chtěl touto cestou poděkovat za odvedenou práci a vyslovit uznání všem těm, kteří obětují své zájmy ve prospěch plnění poslání naší jednotky a potažmo celého podniku.



Oděvní sklad v závěru roku 2006

Ing. Josef Dalešický, jednotka Zásobování

V závěru roku 2006 dochází k následujícím opatřením v oděvním skladu.

1. S platností **od pondělí 30. října** bude v oděvním skladu zprovozněno výdejní místo (okno č. 1) pro **výdej stejnohrobových součástí bez objednávání**. Toto výdejní místo bude otevřeno **od 30. října do 28. prosince** v rozmezí návštěvní doby provozu oděvního skladu jednotky Zásobování tj. **pondělí 7.15 – 11.30 a 12.00 – 14.00; úterý 7.15 – 11.30 a 12.00 – 14.00; středa 7.15 – 11.30 a 12.00 – 16.30; čtvrtek 7.15 – 11.30 a 12.00 – 14.00; pátek 7.15 – 11.30 a 12.00 – 13.00. Výdej v tomto okně bude omezen do výše 2 000 bodů!**
2. **Poslední termín pro přijímání objednávkových knih** od jednotlivých útvarů je **čtvrtek 30. listopadu 2006**.
3. **Poslední termín telefonického objednávání** pro zaměstnance, kteří v průběhu roku 2005 předali řádně vyplněnou objednávkovou knihu a dosud se ještě telefonicky neobjednali, je **středa 6. prosince (včetně)**. Po tomto datu se již nebudou moci zaměstnanci telefonicky objednávat pro rok 2006 a nebudou posuzováni jako nevystrojení z důvodu překážky na straně zaměstnavatele (tzn. že o své body v roce 2006 přijdou v plné výši bez náhrady). U zaměstnanců, kteří se pouze potřebují dovystrojit za zbylé body roku 2006 bude probíhat systém bez telefonického objednávání až do **28. prosince** dosavadním způsobem, který platí **od 30. října 2006**.
4. Na základě určitého předzásobení oděvními součástkami stejnohroboje bude oděvní sklad až od **1. prosince 2006** vydávat potvrzení zaměstnancům, kteří nebyli řádně

vybaveni z důvodu velikostních problematik. Na tomto potvrzení bude uvedeno **jméno zaměstnance, služební číslo, neposkytnutá oděvní součástka, výše bodů za tuto součástku a razítko a podpis odpovědného pracovníka oděvního skladu. Výše těchto bodů bude převedena do roku 2007 bez jakéhokoliv omezení.**

5. Z důvodu řádného účetního ukončení roku 2006 bude oděvní sklad v pátek **29. prosince 2006 uzavřen**.

Závěrem chceme požádat všechny zaměstnance s povinností a oprávněním používat stejnohrobo, aby neodkládali návštěvu oděvního skladu na závěr roku 2006 a využili současných možných termínů k objednaní odběru stejnohrobových součástí.



Tvořivost

Ing. Monika Dubová, personální úsek

Tvořivost čili kreativita znamená v tom nejobecnějším slova smyslu totéž jako produkce nových, neobvyklých a možná také na první pohled i kuriózních, v každém případě však přijatelných a prospěšných řešení, myšlenek a postupů. Psychologická definice hovoří o schopnosti, pro níž jsou typické také duševní procesy, které vedou k nápadům, řešením, koncepcím, uměleckým formám, teoriím či výrobkům, jež jsou jedinečné a neotřelé.

Tvořivost v sobě skrývá pojmy tvůrčí myšlení a tvůrčí práce, neboť tvořivost je souborem vlastností, které dávají člověku schopnost, aby v důsledku změn ve svém vědomí vytvářel nový produkt. Obecně ji můžeme považovat za vlastnost veškeré lidské činnosti, tedy nejen vědecké či umělecké, ale i praktické. Je tedy odvěkou vlastností a hodnotou člověka.

Tvořivost odkrývá to, co je před námi, ale nevidíme to skrze zvyk. Tvořivost jako vlastnost se projevuje takovými výsledky činnosti, které jsou novým přínosem pro jednotlivce i lidskou společnost. Lze ji definovat jako objevení či volbu a použití subjektivně nových prostředků k řešení nového problému, jež vyžaduje změnu myšlení člověka a jež také zpětně pomáhá člověka utvářet. Tvůrčí činnost, tvorba a tvůrčí práce mají jedno společné: požadujeme vždy od nich pozorovatelný výsledek. Tím může být nový poznatek, materiální výtvar, nová vlastnost, nový způsob jednání. Předpokladem tvůrčí práce je tedy tvůrčí myšlení a naopak sebelepší myšlenka bez uskutečnění a sdělení je jen „prázdnou slámou“.

Člověk je ve svém tvoření ovlivněn společností a veškerým děním okolo. Pokud uvidí něco, co se mu líbí, tak poté při tvorbě se tomu podvědomě bude přibližovat. Tvořivost lze podněcovat mnoha způsoby. V pracovním životě se většinou používají

metody odloženého hodnocení, metody vynuceného hledání nápadů – **brainstorming** (skupinová aktivita, kde v počáteční fázi předkládané návrhy nikdo nekritizuje, až následně jsou potom vylučovány a vybere se nejlepší nápad), **brainwriting** (totéž jako brainstorming, jen v písemné formě), **kulatý stůl**, **Gordonova technika** (základem metody je vytvoření týmu. Členové tohoto týmu jsou velmi pečlivě vybíráni tak, aby byli schopni zabývat se problémem z hlediska celé organizace. Vedoucí tohoto týmu má zásadní roli, protože pouze on zná specifickou podstatu problému.), **delfská metoda** (schéma postupu expertního dotazování, zvláštnost spočívá v tom, že proces dotazování se opakuje), **katalogová metoda...**, **synektika** (filozofická výměna názorů vedoucí k rozvoji nových nápadů, k řešení problémů) a další. V podstatě to může být úplně každá činnost, kterou člověk ve svém životě vykonává. Momentálně mě nenapadá nic, co by nemohlo, alespoň zprostředkovaně, zvyšovat tvořivost. Například i taková pasivní záležitost, jako je relaxace u hudby, může působit inspirativně a pocit z dané hudby se může projevit v jiné tvorbě.

Fantazie je něco, co člověk má a nesmí se tomu bránit. Přesto, že někteří lidé říkají, že fantazii nemají, tvrdím, že fantazii má každý, jen ne každý s ní umí dobře pracovat. Fantazie je jako náš druhý vlastní svět, kde se při tvořivosti můžeme nechat inspirovat. Agata Christie na toto téma napsala: „Tvořivá touha se může projevat jakýmkoliv způsobem: vyšíváním, vařením zajímavých jídel, malováním, kreslením a modelováním či komponováním, právě tak jako psaním knih a povídek. Jediný rozdíl je v tom, že některé z těchto věcí jsou pro nás mnohem více povznášející, než ty ostatní.“

A jaké jsou Vaše názory a postřehy?
Napište mi na dubova@dpp.cz.



ODJINUD

Novinky z Drážďan

Ing. Pavel Flajšhans

Na konci loňského roku byl položen základní kámen k přestavbě staré tramvajové vozovny Reick, která bude jako poslední modernizována. Dopravní podnik tak bude mít v roce 2007 tři moderní vozovny, Trachenberge na severu, Gorbitz na západě a Reick na jihovýchodě, místo kdysi třinácti malých, většinou dřevěných vozoven.

V Reicku vznikne na ploše přibližně 6 200 čtverečních metrů vozovna pro 45 článkových nízkopodlažních vozů dlouhých 30 m s příslušným technickým zázemím lehké údržby včetně servisní

linky a mycí haly, s moderním sociálním a provozním celkem a s novou budovou měřírny. Výjezd z objektu bude upraven do všech potřebných směrů sítě.

Mimo tramvajový provoz je v objektu Reick umístěna prostorově náročná dílna kolejových konstrukcí, která též projde modernizací. Celkové náklady na přestavbu objektu od plánování až po uvedení do provozu budou činit přibližně 24 miliony euro. Podle Zákona o financování dopravy v obcích přispějí spolková a zemská vláda 75 %, zbývajících 25 % bude financovat Dopravní podnik Drážďany.

Modernizace si žádá své

Celá přestavba objektu bude provedena bez přerušení tramvajového provozu i práce v dílnách kolejových konstrukcí a vrchní stavby. Zajímavé je, že projekt počítá s poražením 55 stromů a výsadbou 108 stromů nových, s parkovou úpravou, parkovišti pro vozidla zaměstnanců a se třemi okrasnými nádržemi, do nichž bude svedena dešťová voda ze všech střech. Tato voda bude sloužit jak pro požární účely, tak i pro mytí vozů v myčce s recirkulačním oběhem. Není vyloučeno, že se dodatečně na střechách objeví též solární panely, jež sníží spotřebu elektrické energie odebírané z veřejné energetické sítě.

Také objekty na konečných stanicích a střídací body se modernizují. V listopadu 2005 byly do provozu předány dvě stavby, na smyčkách Kaditz a Weinböhl, obsahující mimo nerezové sanitární zařízení též odpočinkové místnosti pro kuřáky a nekuřáky a nápojové automaty. Místnosti jsou tradičně vyzdobeny obrazy z historie MHD ve městě. V lednu 2006 byl předán do užívání podobně vybavený střídací bod v bezprostřední blízkosti Albertplatzu. Autobusové garáže Gruna neslouží jen pro autobusy, nýbrž je zde soustředěna též veškerá údržba podnikových automobilů. Nadto slouží tyto garáže i pro vozidla zaměstnanců, kteří zde mohou výhodně natankovat pohonné hmoty, zakoupit oleje, dát si svůj vůz odborně prohlédnout a seřadit a opravit či přezout pneumatiky. Jen v gumárně si ve dvou podzimních měsících dalo vyměnit více než 100 zaměstnanců u svých vozů letní obutí za zimní.

Kampaň pro MHD

V souladu s doporučením VDV (Svazu německých dopravních podniků) se rozeběhla široká kampaň propagující cestování prostředky MHD po městě. Spočívá v porovnání cen za použití měsíční jízdenky (36 eur) či roční jízdenky (33 eur měsíčně) s cenou benzínu (55 eur) při průměrné spotřebě za měsíc podle údajů autoklubu ADAC. Ujede-li automobilista denně do práce a domů 20 km, pak ho však celkem stojí jízdy 140 eur měsíčně (při započtení amortizace vozu, daní, pojištění, údržby,

oprav a podobně). Měsíční či roční předplatní jízdenka tak přijde automobilistu na pouhých 24 % nákladů při srovnání s jízdou vozem. Výsledky akce se již začínají projevovat.

Podniková škola DP Drážďany (jejíž obdobou je naše SPŠD, SOU a U, a. s.) pořádá pro zaměstnance řadu seminářů a kurzů. V únoru a březnu proběhla řada školení o poskytování první pomoci (základní 16 hodin, doplňkové 8 hodin), o práci s MS Excel (základní 16 a doplňkové 16 hodin), o práci v MS Word (opět 2 x 16 hodin), o tvorbě webových stránek (16 hodin), o tvorbě datové banky s MS Access (16 hodin), o tvorbě formulářů MS Word (8 hodin) a konečně 16denní seminář pro vedoucí pracovníky – vše samozřejmě v rámci pracovní doby. Pracovníci školy jsou připraveni uspořádat školení na jakémkoliv podniku a službě veřejnosti prospěšné téma podle přání zaměstnanců. Populární „zlepšováky“

Zlepšovatelé hnutí, známé z dřívějších dob, zaniklo nejen u nás, ale i v Drážďanech. Tam však na jeho místo nastoupil jakýsi ideový management, který mimo individuální zlepšováky zpracovává za pro zlepšovatele podstatně výhodnějších a přísnějších podmínek témata, která mají přinést podniku úspory. V posledním čtvrtletí 2005 to bylo téma Úspora energie, ke kterému se sešlo 12 návrhů, z nichž dva jsou již využívány; na 1. čtvrtletí je vyhlášeno téma Optimalizace vnitropodnikových procesů, o nichž se ví, že ne vždy probíhají právě optimálně. Ideový management se již vícekrát osvědčil a přinesl nemalé úspory. Být zdravý se vyplácí – do Podnikové smlouvy (obdoba naší Kolektivní smlouvy) jsou zapracovány premie za přítomnost v práci, které oproti minulému roku (240 eur) v roce 2006 činí 300 eur vyplácených za pololetí. Tato částka se snižuje podle počtu promaroděných dnů v jednotlivých měsících na základě přesně stanovených zásad.

V rámci propagace MHD byly vydány poštovní známky zobrazující jednotlivé dopravní prostředky, a to nízkopodlažní článkovou tramvaj NGT D12 DD v hodnotě 45 eurocentů, vůz podvěsné lanové dráhy za 90 eurocentů, článkový nízkopodlažní autobus Mercedes za 124 eurocenty a převozní loď Johanna v hodnotě 184 eurocenty. Znamky jsou v prodeji též v informačních střediscích podniku jako čtyřbloky a vydala je nikoliv Německá pošta, nýbrž soukromá doručovací služba PostModern. Platí ovšem v běžném poštovním styku.

Jako náhradu za dožití standardní autobusy koupil Dopravní podnik v lednu 2006 18 nových nízkopodlažních vozů Solaris, z toho 6 třídvéřových autobusů a 12 dvoudvéřových typu Urbino 12. Pracovníci Dopravního podniku v garážích do nové dodávky instalovali informační systémy pro cestující a slepecké systémy, které známe z Prahy.



Zabezpečení ochrany kovových konstrukcí metra

Karel Samec, Pavel Starý, jednotka Dopravní cesta Metro, služba Elektrotechnika

V rámci služby Elektrotechnika a provozního oddělení „Zkušebna a protikorozní ochrana“ je prováděno pravidelné sledování úniku trakčních proudů (bludných proudů) ze stejnosměrné trakce metra, nebo případný vliv stejnosměrných (ss) trakcí Českých drah a tramvajů v blízkosti tratě metra.



Kontrolní měřicí objekt v tunelu metra.

Tyto uniklé proudy mohou při větší intenzitě způsobovat korozi kovových konstrukcí v tunelech metra, stavebních železobetonových konstrukcí (armatur mostů (Nuselský most) a staveb v ochranném pásmu metra. V místě výstupu těchto proudů z kovových konstrukcí dochází při větší intenzitě k úbytku materiálu, a tím jeho následné korozi. K tomuto jevu dochází



Skříň měřicího centra (MC).

zejména v oblasti měření, kde se uniklé proudy vracejí k minusovému pólu zdroje stejnosměrné trakce. To může vážně narušit statiku zejména železobetonových nosných konstrukcí. Koncepte sledování vlivu bludných proudů vychází z metodiky protikorozních měření na jejímž základě byla zpracována ustanovení příslušných norem (EN 50122, EN 50162, ČSN 33 3525 a podobně). Pracovníci pověřeni touto činností provádějí celou řadu pravidelných kontrolních měření v tunelech, na mostních

konstrukcích a v oblasti stanic metra. Dále jsou prováděna mimořádná měření pro potřeby provozu metra, například při rekonstrukci kolejového svršku (zpětného trakčního vedení) v halách dep nebo měření související se zajištěním izolačního oddělení kovových konstrukcí staveb v blízkosti trati metra.

Pro účely protikorozních měření je v metru vybudována poměrně rozsáhlá síť kontrolních měřicích objektů (KMO) rozmístěných v tunelech metra přibližně po 200 metrech. Do každého měřicího objektu, který tvoří rozvodná skříň, jsou připojeny jednotlivé sondy od kovových konstrukcí v tunelu. Tyto skříňe jsou kabelem svedeny do příslušného měřicího centra (MC) umístěného na měřičně (MDT) nebo distribuční transformovně (DT). V těchto měřicích centrech je možno provádět pravidelná kontrolní protikorozní měření na kovových konstrukcích tunelu metra a je možno je využít pro další operativní měření pro potřeby provozu metra. Do MC je též připojena vnější referenční elektroda umístěná na povrchu v oblasti stanic metra. Ta umožňuje sledovat intenzitu a směr proudů uniklých ze ss trakce metra nebo ze ss trakce tramvajů, případně Českých drah.

Zvláštní pozornost je věnována sledování korozního stavu mostní konstrukce Nuselského mostu, kde je vybudována samostatná síť kontrolních měřicích bodů jednak v tubusu mostu a jednak u patek všech podpěrných pilířů, kde jsou vyvedeny všech podpěrných pilířů, kde jsou vyvedeny pro účely měření výtuzže železobetonové konstrukce. Kontrolní měřicí body, do nichž jsou připojeny vývody (sondy) od armatury železobetonové konstrukce a nosné konstrukce tzv. roštu, jsou kabelem svedeny do samostatného měřicího centra (MC). Zde jsou prováděna pololetně pravidelná kontrolní měření úniku trakčních proudů. V celém úseku mostu je provedeno zesílení zpětného trakčního vedení paralelním kabelem, připojeným na (-) pól zdroje u MDT Vyšehrad. Tím je omezen únik trakčních proudů ze zpětného vedení (kolejí) do

mostní konstrukce. Zároveň je sledován izolační stav jízdních kolejí v uvedeném úseku tratě.

Předepsaná hodnota přechodového odporu mezi jízdní kolejí a tunelovým tělesem (má být větší než 2 Ω -km), je zde mnohonásobně vyšší a dosahuje hodnot 425 Ω -km a 500 Ω -km pro 1. a 2. kolej. Měření podélných úbytků napětí (potenciálů) na armatuře a tzv. roštu, které je pravidelně pololetně prováděno na stávajících měřicích objektech (KMO), vykazuje hodnoty v rozmezích – 200 mV až 250 mV (podle délky měřeného úseku a zatížení trakce). Tyto hodnoty představují při stálém odporu nepatrnou intenzitu bludných proudů v konstrukcích a dlouhodobě se příliš nemění. Vzhledem k velikosti zpětného trakčního proudu procházejícího jízdní kolejí (až 5 kA), může při náhodném vodivém propojení jízdní koleje s nosnou konstrukcí (tzv. roštem) dojít k průchodu proudu, který svojí velkou intenzitou může způsobit přivaření elektricky vodivých částí tohoto propojení (například zapomenuté náradí). Metodika a vyhodnocování protikorozních měření v metru vychází ze dvou základních předpokladů:

- zamezení úniku trakčních proudů ze ss trakce,
- identifikace zdroje v oblastech s vyšší intenzitou uniklých proudů.

K zamezení úniku trakčních proudů ze zpětného vedení (jízdní koleje) do stavebních konstrukcí metra je třeba zajistit primární ochranu konstrukcí před bludnými proudy. Je proto prováděno měření izolačního stavu a sledována kontinuita jízdní koleje, zejména proudové propojky u výhybek a v halách dep. Provádí se kontrolní měření a sledování stavu všech ukolejněných zařízení, jejichž izolované oddělená část je spojena se zemnicí sítí metra. Tím má být zamezeno vytváření paralelních cest zpětného trakčního proudu ve vodivých konstrukcích tunelu metra.

Pro identifikaci úseků tratě metra s případnou vyšší intenzitou uniklých proudů jsou



Měření na konstrukci Nuselského mostu.

prováděna kontrolní měření vzájemných potenciálů mezi jednotlivými částmi konstrukcí a podélně na těchto konstrukcích (například armatury železobetonu, zemnicích pásků, tunelového vodovodu). Pro účely těchto měření slouží již zmíněné kontrolní měřicí objekty (KMO) vybudované v tunelech metra.

Velmi důležitou součástí sledování úniku trakčních proudů ze ss trakce metra je konstrukční provedení a způsob elektrického napájení staveb v ochranném pásmu metra. Zde je nutno provádět a měřením ověřovat izolované oddělení kovových konstrukcí staveb a jejich zemnicích sítí od konstrukce a jednotné zemnicí sítě metra, pokud jsou elektricky napájeny ze sítě rozvodných závodů (PRE). Obě soustavy nesmí být galvanicky propojeny a musí být dodržena stanovená vzdálenost minimálně 15 metrů mezi oběma soustavami. Z hlediska bludných proudů by v případě nedodržení těchto podmínek mohlo docházet k průtoku vyrovnávacích proudů a jejich



Měření potenciálu v MC.

šíření do konstrukce staveb a zemnicí sítě rozvodných závodů. Navíc by to znamenalo další ekonomické náklady při použití oddělovacích transformátorů. S touto problematikou souvisí i nutnost izolovaného oddělení inženýrských sítí vstupujících do metra, například použití izolačních vložek u kovových potrubí.



Sdružením vybrána firma RCD Radiokomunikace s. r. o. Dále se na přípravě podílel IDS a Metroprojekt. Po předložení a schválení projektu uzavřel Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost a Sdružení 30. září 1998 „Smlouvu o vymezení podmínek pro umístění zařízení v metru Praha“, na jejímž základě započala realizace TSM v rozsahu pilotního projektu.



Měření izolace kolejí v hale depa.

Mobilní telefony v metru

Ing. Luboš Čábelka, hlavní operátor DP

S požadavkem na pokrytí veřejných prostor pražského metra signálem pro mobilní telefony se na Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společností obrátili provozovatelé těchto sítí EuroTel (dnes O₂) a RadioMobil (dnes T-Mobile CZ) téměř současně již v roce 1996.

Počátkem roku 1997 byly po počátečních neshodách vyplývajících ze vzájemné konkurence obou operátorů zahájeny první přípravné práce. Za účelem vybudování „Telekomunikačního systému v metru“ (dále jen TSM), jak byla akce nazvána, uzavřeli zástupci Eurotelu, RadioMobilu a MV ČR smlouvu o sdružení činností a finančních prostředků (dále jen Sdružení), jehož zastupováním byl pověřen Eurotel. Pro spolupráci se Sdružením byli na dobu celé přípravy vybráni pracovníci odborných útvarů Dopravního podniku, do jejichž kompetencí problematika výstavby systému zasahovala. Pro vypracování „pilotního projektu“, který zahrnoval pokrytí stanic a vestibulů I. P. Pavlova, Muzeum A/C, Můstek A/B a mezistaničního úseku I. P. Pavlova – Muzeum signálem, byla

Díky zodpovědnému přístupu pracovníků všech zmíněných organizací mohl být systém v požadovaném rozsahu v relativně krátké době uveden do zkušebního provozu, který probíhal do 30. září 1999. Po dobu zkušebního provozu byla pozornost zaměřena především na případný vliv TSM na technologie zajišťující samotný provoz metra.

V průběhu roku 2000 ze Sdružení odstoupilo MV ČR, které na rozdíl od etapového postupu provozovatelů sítí mobilních telefonů preferovalo urychlené pokrytí všech stanic metra rádiovým signálem sítě Integrovaného záchranného systému ČR. Oproti tomu vstoupil v září 2000 do Sdružení třetí provozovatel sítí mobilních telefonů Český Mobil (dnes Vodafone) a pokračovala postupná etapová realizace pokrytí signálem pro mobilní telefony s upřednostněním stanic metra v centru Prahy.

V současné době jsou signálem mobilních telefonů všech tří provozovatelů pokryty všechny veřejné prostory všech stanic pražského metra. Otázka pokrytí mezistaničních úseků (tunelů) metra zůstává i nadále otevřená. Ze strany provozovatelů sítí mobilních telefonů zatím Dopravní podnik neobdržel žádný konkrétní požadavek resp. návrh na takové pokrytí.



Potřebují tramvaje na světelné signalizaci signál „pozor“?

Ing. Jan Adámek

Příspěvek k aktuální problematice z pohledu projektanta světelné signalizace

Stávající světelná signalizace pro tramvaje se signály volno a stůj, bez signálu pozor (čtyřbodové návěstidlo o průměru 200 mm, tzv. „čočky“) se v Československu začala používat v roce 1967, kdy byla převzata ze západního Německa v souvislosti s dodávkami světelné signalizace pro Prahu od firmy Signalbau Huber z Mnichova. Později byla legislativně zakotvena v pravidlech silničního provozu, v normách pro SSZ a v Technických podmínkách pro navrhování SSZ. Před rokem 1967 v Československu neexistovala samostatná signalizace pro tramvaje a ty se řídily běžnými tříbarevnými signály pro vozidla.

Česko a zahraničí: v současné době jsou Česko spolu se Slovenskem a Rakouskem podle mých osobních zkušeností jedinými zeměmi ve střední a západní Evropě, kde pro tramvaje neexistuje signál pozor.

Na Slovensku se jedná o relikv z dob Československa. V Rakousku jsou rovněž používány čočky bez signálu pozor (kromě Innsbrucku, kde jsou používány proužkové signály podle Německa), avšak tento handicap je alespoň částečně zmírňován povinnou instalací předsignálů před SSZ v místech, kde tramvaje dosahují vyšších rychlostí (především přímé směry bez rozjezdových výhybek) – viz například množství předsignálů před většinou SSZ ve Vídni. Signál pozor pro tramvaje se používá dle mých zkušeností v následujících evropských zemích s provozem tramvajů: Belgie, Estonsko, Finsko, Francie, Itálie, Maďarsko, Německo, Nizozemsko, Polsko, Velká Británie, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko.

Signály volno, stůj a pozor pro tramvaje jsou v těchto zemích různého provedení (na rozdíl od mezinárodně standardizovaných signálů červená – žlutá – zelená pro automobily), avšak s převládající tendencí k tzv. proužkovým signálům podle Německa (signál stůj – bílý vodorovný proužek, signál volno vlevo – bílý proužek šikmo vlevo, signál volno přímo – bílý svislý proužek, signál volno vpravo – bílý proužek šikmo vpravo, signál pozor – bílé kolečko o průměru cca 90 mm; viz DP-KONT@KT 2/2006, strana 33).

Zásadou je, že na vjezdech s kolejovým rozvětvením se všude kromě Česka a Slovenska používá pro každý směr jízdy tramvaje samostatné návěstidlo, mj.

z důvodu jednoznačného jistění kontroly svícení a stoprocentního jistění korektního sledu signálů (viz požadavky na SSZ dle 36 5601-1 „Světelná signalizační zařízení

– Technické a funkční požadavky, Část 1: Světelná signalizační zařízení pro řízení silničního provozu“, příloha A).

Použití jedné čočky pro více směrů jízdy je anomálie Česka a Slovenska v evropském měřítku. I v Rakousku, kde se používají čočky bez signálu pozor, na vjezdech s kolejovým rozvětvením se vždy používají samostatné čočky pro každý směr jízdy tramvaje.

Minimální délka zelené nebo volno je dána ČSN 36 5601-1 Světelná signalizační zařízení – Technické požadavky – Část 1: Světelná signalizační zařízení pro řízení silničního provozu, bod 5.1.2.4: minimální volno je 5 sekund.

Mezičasy, tzn. doby od konce volna jednoho směru do začátku volna kolizního směru (kolizní směry jsou ve vztahu ke



Foto © Petr Malík

světelné signalizaci takové směry jízdy, které podle pravidel silničního provozu nesmějí mít současně volno) se počítají pro každou dvojici kolizních směrů na každé křižovatce zvlášť, podle místních dopravních poměrů – geometrie křižovatky.

Výpočet mezičasů: zásady pro výpočet mezičasů byly poprvé legislativně zakotveny v roce 1996 v Technických podmínkách TP81 – Navrhování světelných signalizačních zařízení pro řízení provozu na pozemních komunikacích, schválených ministerstvem dopravy a spojů ČR dne 7. 5. 1996 pod čj. 17 631/96-230, bod 2.3.4.

Od roku 2006 platí pro výpočet mezičasů novelizované TP81 – Navrhování světelných signalizačních zařízení pro řízení provozu na pozemních komunikacích, II. vydání, schválené Ministerstvem dopravy a spojů ČR pod čj. 243/2006-120-STSP/2 s účinností od 15. dubna 2006.

Chování řidičů při neexistenci signálu pozor (žlutá po zelené před červenou): je popsáno v Zákoně 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, v § 71, odst. 7: Není-li světelné signalizační zařízení vybaveno signálem „Pozor!“, platí při rozsvícení signálu k zastavení vozidla obdobně § 70 odst. 2 písm. d) první věta.

Tato věta zní: Signál se žlutým světlem „Pozor!“ znamená povinnost zastavit vozidlo před světelným signalizačním zařízením.

Je-li však vozidlo při rozsvícení tohoto signálu (rozsvícení signálu pozor, tzn. v okamžiku ukončení signálu volno) již tak blízko, že by řidič nemohl vozidlo bezpečně zastavit, smí pokračovat v jízdě. Výše uvedené platí pro všechna vozidla, nejen pro tramvaje.

Z těchto dvou paragrafů vyplývá pro případy neexistence signálu „Pozor!“, že pokud je řidič v okamžiku ukončení signálu volno (po kterém následuje okamžitě signál stůj) již tak blízko, že by nemohl vozidlo bezpečně zastavit, smí pokračovat v jízdě na signál stůj.

Z toho vyplývá, že řidič tramvaje v Česku může projet legálně na signál stůj až několik sekund po skončení signálu volno.

Pro výpočet doby od skončení volna, po kterou ještě může řidič legálně projet na

signál stůj v případě neexistence signálu pozor (nebo doby potřebného signálu pozor) platí následující fyzikální vztah – z mechaniky pohybu vozidel:

$$s = v \cdot t_r + v^2 / 2a$$

$$t_z = s / v$$

v – rychlost jízdy v okamžiku skončení volna (m/s)

t_r – reakční doba řidiče a vozidla na skončení volna (s) = doba od skončení volna do začátku brzdění vozidla, rovná se součtu reakční a rozhodovací doby řidiče plus následné reakční doby vozidla na povel k brzdění od řidiče (například od sešlápnutí brzdového pedálu) do začátku brzdění, dle praxe se počítá s dobou 1 s

a – průměrné brzdné zpomalení po celou dobu brzdění (m/s²)

s – kritická vzdálenost vozidla před SSZ v okamžiku skončení volna (m) = kritický rozhodovací bod pro rozhodnutí řidiče, zda v okamžiku skončení volna ještě projede nebo zda musí zastavit: pokud je vozidlo blíže než tato vzdálenost, stačí ještě projet na signál pozor, pokud je vozidlo dále než tato vzdálenost, musí začít brzdit

t_z – z toho vyplývající délka signálu pozor (žluté) nebo doba, po kterou je možné jet na signál stůj po skončení volna u SSZ bez signálu pozor, aniž by řidič porušil pravidla silničního provozu (s)

Brzdné zpomalení: pro základní orientaci uvádím vybrané charakteristické hodnoty. Běžné „komfortní“ a nekonfliktní brzdné zpomalení automobilů: v rozmezí 1,0 – 2,0 m/s².

- Intenzivní brzdění automobilů, při kterém již vzniká tlak bezpečnostního pásu na hrudní koš připoutaného řidiče nebo spolucestujícího: 3,5 m/s².
- Nouzové brzdění automobilů (například k odvrácení nehodové situace), při kterém již vzniká brzdná stopa – otisk pneumatik na vozovce: 5,0 m/s².
- Běžné provozní brzdné zpomalení tramvají (například před zastavováním v zastávkách): v rozmezí 0,8 – 1,2 m/s².
- Maximální nouzové brzdné zpomalení tramvají při použití magnetické kolejnicové brzdy (například k odvrácení nehodové situace): 5,0 m/s². Řidiči tramvají jej mohou používat pouze v mimořádných případech, neboť v tomto případě již dochází k pádu stojících cestujících ve vozidle.

Pro automobily se podle našich i zahraničních zásad pro světelnou signalizaci navrhuje pro rychlost 50 km/h délka signálu pozor (žluté) 3 sekundy. Tomu odpovídá brzdné zpomalení 3,5 m/s².

Pro tramvaje vychází při uvažování brzdného zpomalení tramvaje 1,5 m/s² dle výše uvedených vztahů následující **maximální doba od skončení volna, po kterou ještě může řidič tramvaje legálně projet na signál stůj v případě neexistence signálu pozor (nebo doba potřebného signálu pozor):**

Při rychlosti (km/h)	doba (s)	kritická vzdálenost (m)
30	3,8	31
40	4,7	52
50	5,6	78

Pro porovnání – signál pozor pro tramvaje v Německu

Podle platných německých Směrnic pro světelnou signalizaci RiLSA – Lichtzeichenanlagen für den Strassenverkehr, vydání 1992, platí v Německu následující délky signálu pozor pro tramvaje v závislosti na rychlosti tramvají před SSZ:

Rychlost do (km/h)	Signál pozor (s)
[1]	0
20	0
30	4
40	5
50	6
60	7
70	8

[1] = výjezd ze zastávky těsně před SSZ, kde na zastávce povinně zastavují všechny tramvaje (netýká se tedy zastávek tramvají na znamení, které v Německu existují)

Tyto délky signálu pozor odpovídají průměrnému brzdnému zpomalení tramvají 1,4 m/s².

Závěry

- Jak vyplývá z výše uvedeného, požadavek provozovatelů tramvají na zavedení

signálu pozor pro tramvaje je nanejvýš opodstatněný a žádoucí. Současný stav v Česku se stává anomálií v evropském kontextu.

- Současně s tím by bylo žádoucí řešit náhradu stávajících čocek pro tramvaje lépe viditelnými i lépe jistitelnými návěstidly modernějšího typu.
- Zavedení signálu pozor znamená z hlediska řadičů (ovládacích přístrojů světelné signalizace) v místech s kolejovým rozvětvením bezpodmínečnou nutnost odděleného signalizování každého směru jízdy tramvají samostatným návěstidlem nebo návěstidly.
- Zavedení signálu pozor by zároveň znamenalo změnu způsobu výpočtu mezičasů tramvajových signálních skupin, tzn. změnu právě aktualizovaných Technických podmínek TP 81. V řadě případů by to znamenalo prodloužení mezičasů tramvají vyklizuje – vozidlo najíždí nebo chodec vchází.



HISTORIE

Vozovna Košíře bude jen ve vzpomínkách

Mgr. Pavel Fojtík, Archiv

Foto: Archiv DP a autor

Chtěli ji zbořit už před 68 lety a na jejím místě zřídit tržnici. Pak ale přece jen odolávala času a stále pro ni bylo nové a nové – i když vždycky spíše jen nouzové (nikoliv ale provizorní) využití. Vystřídaly se v ní tramvaje, trolejbusy i autobusy a na mnoho let pak byla přidělena ještě učilišti Dopravního podniku. Ale vývoj se nedá zastavit. A jak to tak vypadá, nyní se její čas navršil a se souhlasem památkářů zmizel jen do vzpomínek. Ano, řeč je o staré vozovně Košíře. Abychom vzpomínky na ni trochu podpořili (a současně jejím posledním uživatelům, naší dceřiné společnosti Střední průmyslové škole dopravní, a. s. poopravili některé nepřesnosti v pamětní brožurě o založení školy), připomeňme si pár základních událostí z její historie.

Na počátku 20. století měly Elektrické podniky královského hlavního města Prahy ve smíchovské oblasti jen dvě malé vozovny – vozovnu bývalé Hlaváčkovy elektrické dráhy na Klamovce pro deset malých vozů a vozovnu koněspřežné tramvaje v Libušině ulici (dnešní ulici Na Valentince). To očekávanému rozvoji městské dopravy v této části pražské aglomerace nedostačovalo. Proto od Hlaváčkových dědiců současně s Elektrickou dráhou Smíchov – Košíře Elektrické podniky zakoupily i pozemek na tzv. Malé Klamovce přibližně proti usedlosti Demartinka pro stavbu nové vozovny. Nebyl



Zřejmě jen málokterý ze současných učňů by na tomto snímku poznal své košířské pracoviště.

sice příliš výhodný s ohledem na velký sklon, nehledě na nemožnost pozdějšího rozšíření vozovny. Žádný jiný pozemek se ale v dostupné oblasti nepodařilo sehnat. Pro potřeby tramvajové linky Těšnov – Smíchov bylo zapotřebí 24 vozů a pro linku Žižkov – Košíře 21 vozů. Bez rezervních vozů, vlečných vozů a místa pro sněhový pluh tedy byl zapotřebí prostor alespoň pro 45 vozů. Právě pro tento počet vozů byl v roce 1901 nakonec vypracován i projekt. Elektrické podniky původně předpokládaly, že bude použito podobných stavebních postupů jako u vozoven na Vinohradech (nová část z roku 1898), v holešovické Centrále a v Karlíně, tj. s železnou střešní konstrukcí. Snaha co nejvíce ušetřit nakonec vedla k dodatečnému přepracování schváleného projektu. Největší rozdíl spočíval v použití dřevěných krovů podepřených dřevěnými sloupy. Uvažovalo se dokonce, že původně navržený břidlový kryt bude nahrazen pouhou lepenkou. V novém projektu byly vypuštěny domek pro hlídače a kočího i samostatná budova dílen. Počet revizních kanálů byl zredukován a z úsporných důvodů bylo rozhodnuto zatím nestavět novou administrativní a obytnou budovu, ale využít menší dosavadní obytný dům čp. 153. Na severní straně bylo vynecháno oplocení a vrata do dvora, takže ten byl v prvních letech neuzavřený. Na počátku roku 1902 byl dokončen a schválen nový projekt, vlastní stavba pak proběhla mimořádně rychle – od 19. března do konce září 1902!

Hala nové vozovny měla tři lodě po pěti kolejích. Na každou bylo možné umístit tři motorové vozy. Prvních osm kolejí bylo vybaveno revizními kanály. S ohledem na sklon pozemku a kvalitu půdy musely



Také toto je vozovna Košíře, snad kolem roku 1910. Fotografovi pózovali někteří dělníci vozovny, snad s rodinnými příslušníky.



Tak vypadal areál košířského učiliště před dvěma lety, 25. října 2004. Když kdysi ještě stála administrativní budova, takovýto pohled na vozovnu nebyl možný.

být některé části pozemku zavezeny a srovnány o více než dva metry. Z toho důvodu sahaly základy pod nosiči kolejí až do hloubky šesti metrů. Každá loď měla sedlovou střechu s dřevěnou konstrukcí spočívající na postranních zdech a podepřenou řadami dřevěných sloupů umístěných mezi první a druhou lodí a dále po stranách prostředních kolejí v každé lodi. Třetí (západní) loď byla od prvních dvou oddělena zdí, protože na nepodsklepených kolejích se neprováděla údržba a nebylo tedy zapotřebí tuto část vozovny vytápět. Jde tedy o princip, který byl později použit také u vozoven Strašnice a Střešovice, ve kterých je možné tuto konstrukci vidět dodnes.

Podmínkou existence nové vozovny bylo pochopitelně prodloužení dosavadní tratě od Klamovky. Kolejová harfa vznikala postupným rozvětvením tratové koleje do tří svazků. Celkem bylo ve vozovně 14 výhybek a ve dvoře 646 m remíznic kolejí, uvnitř haly dalších 406 m kolejí. K jižní části první lodi přiléhala vzadu menší zděná budova se sedlovou střechou o nízkém sklonu situovaná kolmo k lodi. V ní byla kotelna, záchody, kancelář mistra a jídelna, která obvykle sloužila i jako šatna. Výpravna a kanceláře byly umístěny zatím ve starém obytném domě.

Vozovna Košíře začala vypravovat tramvaje 1. října 1902. Její připojení na kolejovou síť pochopitelně znamenalo odpojení staré Hlaváčkovy vozovny na Klamovce (a její následné zboření). Skutečný nárůst kapacity byl tedy jen 35 vozů. Zpočátku byl traťový úsek Klamovka – vozovna Košíře jen manipulační. Teprve od 14. února 1904 se začali před vozovnu přepravovat i cestující. Připomeňme pro zajímavost, že ve vozovně Košíře 12. května 1905 byl zakončen slavnostní průvod, kterým byl definitivně ukončen provoz koněspřežné tramvaje v Praze. V roce 1906 byla na východním okraji pozemku postavena konírna, v blízkosti vjezdu malá vrátnice z hrázděného zdiva a v severozápadním rohu pozemku nová patrová administrativní budova o nepravidelném šestiúhelníkovém půdorysu. V přízemí byla výpravna, pokoje pro zálohu, kancelář a skladiště, v patře pak dva byty. Starý dům, který stál mimo regulační čáru, byl zbořen. Zároveň byla zřízena vrata, kterými byl uzavřen dvůr vozovny, chráněný nyní na

zbývajících stranách také zdí. Také v dalších letech byly podle potřeby přistavovány další malé objekty, případně se využití dosavadních budov částečně měnilo. Například v letech 1916–1917 byla vozovna rozšířena o zděný přístavek s betonovou pultovou střechou, který přiléhá k východní zdi první lodi. V něm byla především nová dílna a sklady s přístěnkem s kancelářím mistra. Před vozovnou Košíře bývalo velmi rušno. V roce 1924 tu v souvislosti s prodloužením tratě na Zámečnickou vznikl velký dopravní uzel. Byla zde zřízena třetí kolej pro odpojování vlečných vozů a současně byla postavena kolejová odbočka do Mentlikovy ulice (dnešní ulice Pod Klamovkou), která sloužila 10 roků jako obratiště.

Vozovna Košíře nemohla být s ohledem na velikost pozemku rozšířena, totéž platilo i pro vozovnu Smíchov (Na Valentince). Kapacita obou vozoven dohromady byla jen 90 vozů. Proto se Elektrické podniky rozhodly postavit novou vozovnu v Motole. Zdálo se, že se košířská vozovna hned uvolní, a tak byl o ni ihned velký zájem. Městská rada (aniž by se zřejmě poradila s Elektrickými podniky) přidělila už v září 1937 areál vozovny odboru čištění města Stavebního úřadu hlavního města Prahy jako garáž svých motorových vozidel. Také místní rada pro Prahu XVII, kam tehdy Košíře patřily, měla o areál zájem, konstatovala, že „místo toto jest jedním z nejdůležitějších v našem okrese a má býti vyhrazeno pro budovu veřejnou (lázně, tržnice apod.)“. Měla tedy v úmyslu vozovnu zbořit. Elektrické podniky ale s vyklizením nespěchaly, protože uvažovaly o případném budoucím využití vozovny pro trolejbusy, případně i pro dočasné umístění některých tramvajů, protože elektrárenský odbor EP požadoval rychlé vyklizení vozovny v holešovické Centrále a o příslušné náhradě ještě nebylo definitivně rozhodnuto. Na jaře 1938 byla vozovna na čas pronajata Ministerstvu národní obrany a její kolejíště odpojeno od ostatní kolejové sítě. Dalším nájemcem se po válce staly Československé aerolinie. V roce 1947 byly do vozovny umístěny vyřazené motorové vozy č. 183 a 185, motorový vůz č. 219 zdemolovaný během Pražského povstání, vlečné vozy 743 a 877 a v létě také čtyři sněhové pluhy, které sem byly dopraveny pomocí povrchových kolejí. Koncem roku 1947 muselo být na

dvorech pražských tramvajových vozoven pravidelně odstavováno přes noc 54 motorových a 70 vlečných vozů! Kromě toho měla Tatra Smíchov prostorové problémy s umístěním ještě nedokončených nových tramvajů. Proto bylo v roce 1948 znovu provizorně napojeno 7 nejzápadnějších kolejí vozovny Košíře. Staré kolejíště totiž stále existovalo, takže tato část vozovny poskytovala místo celkem pro 21 vozů. Část vozovny byla proto použita Tatrovou Smíchov jako lakovna nových vozů.

Dopravní podnik měl v úmyslu ve vozovně deponovat sněhové pluhy a kropicí vozy. Později byla část vozovny pronajata smíchovskému závodu Škodových závodů jako skladiště.

V roce 1954 bylo zapotřebí vyřešit otázku těžké údržby trolejbusů, která se v té době prováděla v nevyhovujících prostorách autobusové garáže Dejvice. Bylo rozhodnuto, že k tomuto účelu bude využita stará vozovna v Košířích. Při velké adaptaci zmizely definitivně všechny koleje a velké změny doznalo průčelí vlastní vozovny, kde byly zrušeny tři pětice vrat a nahrazeny v každé lodi jen trojicí vrat, aby byla snazší a bezpečnější manipulace s trolejbusy. Trolejbusové dílny zahájily po velké adaptaci areálu činnost 1. října 1958 a tomuto účelu sloužila košířská vozovna až do ukončení trolejbusového provozu v Praze roku 1972. Protože v té době zdaleka nedostačovaly dílenské kapacity pro mimořádně rychlý rozvoj autobusové dopravy, bylo celkem přirozené, že košířský areál pak dál sloužil jako detašované pracoviště ústředních dílen. Autobusy se zde opravovaly až do dokončení nových moderních ústředních dílen autobusů v Hostivaři. Když se v letech 1977–1979 rekonstruovala Plzeňská třída, byla zbořena stará administrativní budova z roku 1906, celý areál se jakoby otevřel a zvětšil, ale současně něco charakteristického ztratil.

V roce 1985 se začala psát poslední (a dlouhá) kapitola historie vozovny Košíře. Areál byl předán Střednímu odbornému učilišti DP jako jedno z jeho odloučených pracovišť, kde se vyučila celá řada automechaniků, autoklempířů či autoelektrikářů. Dnešní mladá generace už většinou ani neví, že tu bývala tramvajová vozovna nebo trolejbusové či autobusové dílny. Po více než 20 letech se učiliště odstěhuje a osud košířské vozovny se naplní. Pak zde vyroste nová stavba, která tuto část Košíř promění.

Není třeba ronit nad vozovnou Košíře velké slzy. Jak vypadala zevnitř v dobách své největší slávy nám bude i nadále připomínat větší část vozovny Střešovice, která byla postavena podle stejného vzoru, takže o architektonický styl tedy nepřijíždíme. Areál – na rozdíl od střešovického – už není úplný a také interiéry byly mnohokrát upraveny. A to hlavní: Budova už bezmála půl století tramvajovému provozu neslouží.



Křížkův závěs trolejového vedení slouží 110 let!

Text: Mgr. Pavel Fojtík, Archiv

Foto: Ing. Ivo Mahel

Před 110 lety, 4. října 1896, začaly tramvaje jezdit na nové trati Palmovka – Libušák. Trasa z Palmovky k zastávce U Kříže tak patří mezi nejstarší nepřetržitě provozované úseky pražských elektrických drah. Na toto počáteční období nám zůstala zajímavá památka.

Pojedete-li dnes tramvají z Palmovky do Kobylis, téměř jistě vás nenapadne, abyste se jako zájemci o historii dopravy podívali na žlutou školní budovu stojící proti libeňskému „zámečku“ – dnes Úřadu městské části Praha 8. Co by také bylo zajímavého na budově, která přece nemá nic společ-



Křížkova ruzice, která i po 110 letech drží převés trolejového vedení, je ta spodní. Je trochu „zamaskovaná“ barvou po poslední opravě fasády. Horní závěs je z moderní doby a slouží k zavěšení kabelů u „sekcí“.

ného s městskou hromadnou dopravou. A přece má. Na jižním rohu je tu ukotven příčný převés trolejového vedení. Řekli byste možná: No a co? Vždyť takových míst jsou v Praze stovky či tisíce... Ruzice, kterou je převés v budově ukotven, je ale původní z roku 1896, tak jak byla před 110 lety instalována pro Křížkovu elektrickou dráhu Praha – Libeň – Vysočany. Jak dokazují dobové plány, přežila rekonstrukci tratě a trolejového vedení v roce 1908 i pozdější úpravy, i počátkem 50. let 20. století, kdy bylo v této ulici zavěšeno i dvoustopé manipulační trolejové vedení pro trolejbusy. Nemáme k dispozici údaje, jestli sloužila opravdu nepřetržitě a nebyla například v šedesátých nebo sedmdesátých letech na nějaký čas opuštěna. Dnes ale v každém případě „Křížkova“ ruzice dál slouží svému původnímu účelu – držet trolejové vedení pražských tramvají a současně je významným svědkem počátku pražských elektrických tramvají.



Koňka dostane svoje koně

Text a foto: Mgr. Pavel Fojtík, Archiv

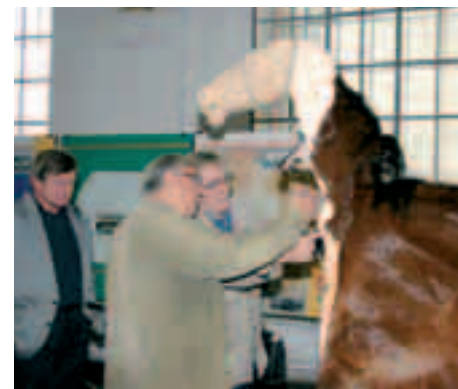
Dopadne-li všechno dobře, do příští sezony Muzeum městské hromadné dopravy v Praze vstoupí s novým exponátem. Nebude to tentokrát žádný nový vůz, ani jeho model nebo písemnost ve vitríně. Bude to pár koní.

Od otevření Muzea MHD v Praze v roce 1993 bylo přáním muzejní rady, aby nejstarší vozidlo v expozici – letní vůz koněspřežné dráhy č. 90 z roku 1886 – dostalo i to, co k němu nezbytně patří. Koně. Na mnohé návštěvníky totiž tento vůz vždy působil tak trochu jen jako vlečný vůz. Sice pro současnost nezvyklé konstrukce, ale i když stál odděleně od ostatních vozů a měl na čele oj, přece jen nepůsobil na první pohled dojmem vozu koňky. Dlouhá léta se hledala možnost, jak tento jistý nedostatek vyřešit tak, aby nešlo jen o nějaký plastový sériový výlisek, ale o takové řešení, které podtrhne význam exponátu a pomůže dotvořit celkovou atmosféru doby. Chtělo to pár koní, kteří by vypadali doslova jako živí.

Teprve po třinácti letech existence muzea se podařilo výrobce nalézt. Příprava nového exponátu se před koncem letošní sezony významným způsobem posunula kupředu. Připravit takového koně není jednoduchý úkol. Ve čtvrtek 5. října 2006 se v muzeu u vozu koňky odehrála důležitá zkouška. Skupinka několika členů muzejní rady a zástupců výrobce si mohla udělat první představu o tom, jak bude novinka v expozici vypadat. Nestál tu sice ještě hotový kůň, ale jen dřevěná kostra, přes kterou byla letmo přehozena koňská kůže. Úkolem zkoušky bylo především ověřit, zda má připravený polotovar dobrou velikost. Zatímco velká část dřevěné kostry nějaké zvíře příliš nepřipomíná, nohy a hlava – vše dokonale vyřezané z lipového dřeva – už

jednoznačně představovaly přítomným, o co půjde.

Vyrobít takového koně do expozice není snadné. Kůň (přesněji pár koní) musí být poměrně snadno přenositelný v případě jakékoliv manipulace, ale současně musí být dostatečně stabilní. Nebylo by dobré ani, kdyby vedle sebe stáli dva koně, kteří by svým postojem byli od sebe nerozeznatelní. Každý kůň by měl stát alespoň malinko odlišně vůči svému sousedovi (z důvodu stability musí být všechny čtyři nohy vždy na zemi). Také poloha hlavy není zanedbatelná. Nesmíme také zapomenout, že v případě koňky nejde jen o koně, ale i postroj. Proto byl na místě přítomen i brašňář, do jehož „ranku“ takový úkol přirozeně spadá.



Výška koně, sklon hlavy, poloha nohou. Nic z toho se nesmí při přípravě nového exponátu zanedbat.

Po provedené zkoušce byl polotovar koně opět odvezen, aby byl dotvořen do výsledné podoby – tj. vycpán. Ještě před definitivním potažením kůží se uskuteční v muzeu jedna zkouška, protože každý pozdější zásah do kůže už by byl vidět. Až na jaře začne nová sezona, zařadí se naše muzeum mezi několik málo evropských muzeí, které se může takovým exponátem svým návštěvníkům pochlubit. Pak budeme moci opravdu definitivně říci – máme v našem muzeu koňku.



I když koně zdaleka nejsou hotovi (je jen jeden polotovar), i podle připravené dřevěné kostry už bylo možné získat první představu o tom, jak bude souprava koňky v příští sezoně vypadat.

Rošády na kolejích

Text: Daniela Kočí

Foto: Pavel Fojtík a Daniela Kočí

Řídit šestnáctitunovou mašinu, mít za sebou sto cestujících a projíždět nejrušnějšími křižovatkami města bez volantu a bez možnosti objet překážku a rychle změnit směr, hlídat výhybky, koleje, kontakty, světla, chodce a auta vyžaduje velkou pozornost a dostatečné umění. A že se s takovou tramvají dají dělat opravdové kousky, nás přesvědčili řidiči a řidičky na Mezinárodní jízdě zručnosti v Praze.



Soutěž byla vyhlášena pro smíšená dvojčlenná družstva, skládající se z muže a ženy, kteří pracují v profesi řidiče či řidičky tramvaje z každého dopravního podniku v České a Slovenské republice a z dalších pozvaných dopravních podniků ze zahraničí. Praha tak kromě „svých tramvajáků“ hostila také kolegy z Bratislavy, Košic, Brna, Ostravy, Olomouce, Litvínova, Plzně, Liberce, Berlína, Dráždan a Vídně. Soutěž v mezinárodním duchu probíhala v areálu vozovny Pankrác a byla podpořena nádherným počasím babího léta, což přispívalo velkou měrou k perfektní náladě všech účastníků, stejně tak jako vynikající organizační zvládnutí celé akce, která vyžadovala dlouhodobou přípravu. „Nechtěli jsme nic nechat náhodě, cílem všech bylo, aby si účastníci soutěže odváželi kromě získaných zkušeností a cen také milou vzpomínku na pražský Dopravní podnik,“ říká vedoucí soutěže Petr Hloch, vedoucí jednotky Provoz Tramvaje.

Obavy byly zbytečné

Před zahájením soutěže byla provedena instruktáž a všichni účastníci byli seznámeni s tratí za přítomnosti všech soutěžících a vedoucích jednotlivých výprav. Generální ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti Tomáš Jílek odmávl pomyslný start a mohlo se jet naostro. Jako první vyjíždí na trať energická mladá dáma a já žasnou, jak to s tramvajovou kamarádkou umí. Slečna Krásová přiznala, že se nejvíc obávala rozpojování soupravy při manévru couvání, ale dle mého laického oka to zvládla na výbornou, obdivuji, že si u toho neskřípla prsty, je prostě dobrá! A jak se dostala právě k tramvaji? „Člověk něco dělat musí, a tak jsem si říkala, že to zkusím jako řidička tramvaje. Jezdím v Brně už tři roky a zatím mě to baví. Vyhovuje mi práce na směny, je fajn být občas přes den doma,“ dodává sympatická tmavovláška. Paní Loukotková z Dopravního podniku Olomouc vysvětluje, že na ulici

se řidič tramvaje velmi často dostane do úzkých a právě jen zručností může situaci zvládnout. Někdy to pěkně podkluzuje a právě v tuto chvíli nastupuje na scénu to odklápěcí sedadlo v tramvaji, pod kterým je pro tento případ ukrytý písek.

„Občas nás polije studený pot, když řidič auta vjede na tramvajový pás před tramvaj a rychle zastaví,“ tvrdí shodně soutěžící. Je to každodenní situace, s kterou si řidič tramvaje musí poradit, předvídat ji a zabránit kolizi.

Tramvaják pilotem

Jeden německý kolega nám objasnil výsledky studie, ke které došlo při měření náročnosti řízení tramvaje. Podle jejich závěrů je totiž možné řízení tramvaje přirovnat k manévru pilota při nouzovém přistání. Z toho také vyplývá, že není možné srovnávat řidiče autobusů a tramvajů a vůbec není možné říct, co je těžší či lehčí, protože je to úplně jiné. Kolegyně

z Dráždan však dodává, že kdo umí ovládat tramvaj, je i lepším řidičem automobilu. Zvláště v odpoledních zácpách u velkých německých měst se jí to již mnohokrát potvrdilo.

Naši kolegové ze zahraničí měli stejné disciplíny, ale celkové umístění se u nich posuzovalo zvláště, protože nedělali teoretickou část. Zajímavé také bylo, že někteří měli problémy s naší tramvají. „Nemůžeme si zvyknout, že ovládáme pedály nohou, dělá nám to trochu problémy,“ vysvětluje mi řidička z Vídně a dodává, že pro ně by byla ideální naše nová tramvaj z plzeňské Škodovky, nazývaná lidově Porsche, která stála v areálu vozovny, krásně se v tom sluníčku třpytila, a kterou si mohli také všichni prohlédnout.

Teorie i praxe

Soutěž se skládala z teoretické a praktické části. Teoretická probíhala jako ve škole formou testů, k čemuž sloužila



učebna v areálu vozovny, praktická formou jízdy s tramvají, ke které sloužila soutěžní trať jak venku, tak i v hale vozovny.

„Praktická část je zaměřena na jízdu a dílčí úkony, které musí řidič vykonávat při běžné službě na tramvajovém vozu,“ vysvětluje hlavní rozhodčí soutěže Jaroslav Šimon, který bedlivě střeží společně s ostatními členy štábu regulace celého klání. Dodává, že družstva soutěží podle předem vylosovaného pořadí a během jízdy mohou být ve voze pouze příslušní soutěžící a rozhodčí.

V praktické části soutěžení procházeli osm disciplín, začíná se na startu vykonáním dechové zkoušky. Následuje zapnutí řízení, zkouška funkčnosti kolejnicových brzd a rozsvícení potkávacích světel, zavření dveří, zvoncem se dá návěst odjezd a jede se k zastávce MHD. „Tady musí řidič zastavit soupravu přesně dle předpisů, otevřít všechny dveře, nesmí zapomenout na signalizaci při zavření dveří, dá zvoncem návěst odjezd a pokračuje k další disciplíně,“ vysvětluje Jan Šurovský, rozhodčí této disciplíny a dodává, že všichni zatím zastavili v daném rozmezí, jen někteří zapomněli použít bzučák dveří.

Při dalších disciplínách museli řidič odhadnout, zda projedou nebo neprojedou zúženým průjezdním profilem nebo rozpojovali a následně spojovali soupravy, což podle samotných soutěžících byl jeden z největších oříšků, ale podle mínění rozhodčího Lubora Švarcra to všichni zvládli, jen každý v trochu jiném časovém limitu. Mně osobně se nejvíce líbilo couvání vozidlem a zastavení před překážkou, kde úkolem bylo zastavit vlak, otevřít dveře, vypnout řízení a revers, nastoupit do kabiny zadního vozidla, zapnout řízení a revers, zavřít dveře a couváním zastavit na přesně určeném místě, po dokončení couvání opět přejít do druhého vozu a odjet.

Vavříny putují na Slovensko

Za nesplnění jednotlivých disciplín dostala družstva trestné body, a tak vítězem se mohlo stát družstvo s nejmenším počtem nasbíraných bodů, což se nakonec podařilo Aleně Samašové a Lubomíru Rajterovi z Dopravního podniku Bratislava. A že jsou v Bratislavě opravdu velice zruční, dokázalo i umístění v kategorii jednotlivců, kdy si nejvyšší vavříny mezi ženami odvezla rovněž Alena Samašová a její kolega byl mezi muži druhý, ocenění nejvyšší zůstalo v mužské kategorii doma, v pražském Dopravním podniku, pohárem pro vítěze se může pyšnit Martin Stránský z pankrácké vozovny. Mezi zahraničními účastníky se nejlépe dařilo kolegům z dopravního podniku v Drážďanech, kterým se stejně jako všem ostatním v Praze moc líbilo a velice rádi naše hlavní město, stejně tak jako jeho Dopravní podnik, zase někdy v budoucnu rádi navštíví.



Turín a jeho veřejná hromadná doprava

Text: Jan Pospíchal, Ing. Jiří Rapp
(použité podklady: internet,
www.metrotorino.it, www.gtt.to.it)

Foto: Jiří Tonar

Název města pochází z keltského **Tau**, což znamená hory (podle nedalekých Alp). Osídlení je doloženo ještě před Římany, kteří zde vybudovali vojenský tábor (Castra Taurinorum). Od počátku 5. století je zde biskupství, v 6. až 8. století se stává součástí Langobardského království. Roku 1404 je zde založena univerzita. Od roku 1562 se stává centrem savojského feudálního státu, který se roku 1720 mění na Sardinské království.

Roku 1706 město přečkalo francouzské obležení, které ukončila bitva u Turína. Mezi lety 1802 a 1814 Turín anektuje Francie. Italským městem se opět stává až v roce 1861, a to na šest let dokonce jako hlavní město.

Dnes tvoří Turín společně s Milánem jedno z ekonomických, kulturních a průmyslových center celé severní Itálie.

Dnes žije přes 850 000 obyvatel, i s předměstími přes 1,5 milionu. Rozloha města je přibližně 130 km², hustota zalidnění 6 630 obyvatel na km².



Sídlí zde automobilka FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino), a také mnoho dalších podniků, zahrnujících většinu odvětví průmyslu.

Veřejnou hromadnou dopravu v Turíně zabezpečuje společnost **GTT** (Gruppo Torinese Transporti), zahrnující čtyři divize. Uspořádání je holdingové

1. divize majetku,
2. divize městské veřejné dopravy,
3. divize infrastruktury a inženýrství,
4. divize železniční a metra.

Na dopravě se dále podílejí čtyři dceřiné společnosti, přímo podporující provoz, zejména technickým zajištěním, zásobová-

ním a skladováním pohonných hmot a také využíváním prostoru dopravních prostředků pro reklamní účely.

Dalšími partnery je sedm přidružených podniků. Jejich úkolem je zajištění podpůrných činností a provoz zařízení, která přímo nesouvisí s vlastní veřejnou dopravou (například parkoviště).

V roce 2004 společnost dosáhla obratu 372 milionů euro, s přibližně 5 300 zaměstnanci z čehož je 2 800 řidičů. V období 2004 až 2006 bylo proinvestováno 1,159 miliardy euro.

Investice na výstavbu zatím jediné tratě metra byly ze 60 % hrazeny státem, zbývajících 40 % si rozdělilo město, dopravce a další sponzoři. Oproti tomu v Praze nese téměř veškeré investiční náklady město. Prioritním projektem společnosti GTT je vybudování sítě metra. Dokončení a otevření první linky bylo směřováno k zahájení letošní zimní olympiády.

Metro – je koncipováno jako „lehké“. Prvotní dojem: v porovnání s pražským metrem, působí to turínské spíše jako větší hračka. Čtyřvozovou soupravu metra tvoří dvě dvouvozové spojené jednotky o celkové délce 52 metrů a šířce vozu 2 metry. Vyprojektováno je jako bezobslužné, typu VAL, jezdící na gumových pneumatikách. Cestování s ním působí na klienty příjemně, i když prostor uvnitř vozů se zdá být poněkud stísněný.

31 míst k sedění lze sklopením některých sedaček snížit o 12 a tím rozšířit počet

míst k stání ze 49 na 61. Celková provozní kapacita může dosáhnout až 320 cestujících při nasazení čtyřvozové soupravy. Boční nástupiště jsou řešena jako „úzké“ pruhy přivádějící cestující pouze k eskalátoru nebo pevnému schodišti, celý prostor kolejí je zasklen. Při stanicování se otvírají souběžně dveře soupravy s dveřmi staničního zasklení.

Z eskalátoru se vstupuje do přístupového prostoru, který není od nástupiště oddělen stropem, ale je řešen jako ochoz nad celou stanicí. Tímto architektonickým „trikem“ projektant dosáhl optického zvětšení prostoru.

Převravní prostor stanice je od „okolního světa“ oddělen turnikety. Pro vstup lze použít jak předplatné, magnetické karty – „tramvajenky“, tak jízdenky s magnetickým proužkem pro jednotlivé jízdy. Jednotná jízdenka na 70 minut stojí 0,90 euro. Turnikety si zde velice pochvalují, eliminují vstup bezdomovců a dalších osob nemajících zájem pouze o přepravu.

Metro jako začínající dopravní prostředek netvoří páteř dopravního systému Turína. Základ veřejné dopravy tvoří autobusy a tramvaje na rozdíl od pražského metra, které je v koncepci dopravy považováno za páteřní.

Špičkový interval je přibližně 120 vteřin a lze jej podle potřeby zkrátit až na 69 vteřin. Další zajímavostí v zajištění provozu je oddělení vlastního provozu od bezpečnosti. Fungují zde dva na sobě nezávislé dispečinky. První slouží pouze k zabezpečení provozu a druhý k zajištění bezpečnosti cestujících i zaměstnanců.

Bezpečnost je hlídána prostřednictvím kamerového systému, a to jak ve stanicích, tak i ve vozech. Při aktivaci bezpečnostních tlačítek, umístěných na nástupištech i ve vozech, je situace okamžitě přenášena na centrální obrazovku bezpečnostního dispečinku. K místu vyjždí zaměstnanci bezpečnostní agentury, kteří mají pravomoc zajistit podezřelého do příjezdu policie. Podle vyjádření vedoucího bezpečnostního dispečinku (agentury) v metru vše funguje bez závažnějších problémů.

provozní doba metra

pondělí až čtvrtek 6.00 – 24.00 hodin

pátek a sobota 6.00 – 1.30 hodin

neděle a svátky 8.00 – 24.00 hodin

Tramvaje – provoz na 8 tramvajových linkách je zajišťován 220 tramvajemi, z nichž je 55 tramvají nové generace.

Autobusy – na 80 autobusových linkách jezdí 1 180 autobusů, z nichž je 600 nové generace. Průměrný věk autobusu činí 9 let, což je hluboko pod celonárodním průměrem, který je 17 let. Využití ekologických paliv je prvořadým úkolem pro dopravu v Turíně. Jako média se zde využívá například také metanu a elektrické energie (malé elektrobusesy).

V současné době je již také homologován první „vodíkový“ autobus s nulovými emisemi. Vlastní pohonnou jednotku tvoří elektrický motor. Potřebnou energii dodávají

„vodíkové“ baterie. Tento autobus je již zařazen do pravidelné přepravy cestujících.

Železniční doprava – je provozována ve dvou směrech Turín – Ceres a Turín – Canavesana. Síť představuje 80 kilometrů tratí, a spojuje 33 měst. Provoz zajišťuje 47 vlakových souprav. Najezdí ročně 1,3 milionu kilometrů. Odbaví 12 000 cestujících denně, což činí 3,8 milionu ročně. Vzhledem k urbanistickému řešení města (široké, několikaproudové pozemní komunikace) je ve velkém měřítku **využívána individuální automobilová doprava.**



Šumavský víkend

Z poznámek Dany Pokorné
zpracoval Jiří Zabloudil

V pátek 22. září v půl čtvrté odpoledne odjížděl přeplněný autobus z vozovny Motol na rekreaci pořádanou ZO OSD Motol do Popelné na Šumavě. Ta byla tentokrát víkendovým domovem 45 účastníků zájezdu a 3 jejich psům. Po překonání několika objížděk a nezbytné občerstvovací přestávce jsme po sedmé večerní dorazili do cíle. Po ubytování následovala večeře a volná zábava až do nočních hodin.

Druhý den nás autobus dovezl do Churáňova, odkud jsme zamířili k turistickému bodu Zlatá studna. Skupinka se cestou oddělila po zjištění, že zpět do Popelné je to jen 6,5 km a to s kopce... Ostatní vyrazili na túru na Horskou Kvildu. Odtud někteří další následovali zpět první skupinku a vytrvalci pokračovali oklikou do Churáňova k autobusu. Zdánilivě komplikované přesuny nádhernou krajinou však byly účelově řízeny zkušeným organizátorem, kulturním referentem, a vyšlo se vstříc všem turistům, zkušeným i začátečníkům. Každému podle jeho chuti, v pohodě a podle jeho schopností. Kratší cesta do Popelné vedla kolem mýtiny s odpočinkovými kládkami, ideálními na oddych a svačinku, a kolem potoka Losenice občas lemovaného vodopády a mokřinami, v nichž si leckteří nabrali do bot, ale to nezkazilo nádhru přírodních scenérií, kolem kterých jsme šli.

Sluníčko hrálo, všude klid a na naše pražské plíce až nezvyklá záplava kyslíku, prostě pohoda. Kdo šel pomalu mohl sledovat hemžení mravenců, stříbřité pavučiny v mechu, hustou spleť šišek v korunách a jiné sice obyčejnosti, přesto nádheru, jež oko potěší a nad nimiž se srdce pousměje. Také na sběr hub došlo, neboť i zde rostly překrásné exempláře hřibů, masáků i tzv. babek.

Po návratu následoval organizovaný turnaj v petanque. Účast v turnaji byla vynikající



– 27 účastníků! Hrálo se ve skupinách a vítězové skupin ve skupině finálové. Turnaj pak k překvapení všech trénovaných vyhrál důchodce Miroslav Karásek. Ne nadarmo je tato francouzská hra oblíbená zvláště u tamních starších pánů... Souběžně probíhal i turnaj dětí, který vyhrála Kamila Javůrková. Všichni, kteří se umístili na prvních třech místech, dostali diplom a medaili, vítězové i mini petanque a všechny děti účastníci zmrzlinový pohár po večeři. Nejen vítězům petanque, ale i našemu odborovému týmu nohejbalistů vedeného kolegou Hynčicou jsme tleskali při večeři, neboť nám přišla zpráva, že obsadil krásné 4. místo na celostátním turnaji nohejbalistů organizovaném OSD ve Zlenicích.

Po nedělní snídani a opuštění pokojů všichni vyjeli na rozhlednu Javorník a většina vylezla až nahoru do věže, odkud shlédli překrásné panorama Šumavy. Poté bus zastavil pod hradem Kašperk. Skoro všichni dorazili až sem a většina si ho i prohlédla, včetně expozic zde umístěných. Byly to nádherně prosluněné dny, v nichž je Šumava nejkrásnější a nám počasí opravdu již tradičně přálo, jak bývá zvykem při našich akcích. Doufejme, že i další následné akce proběhnou opět v takové idyle.



V listopadu si musíme koupit zaměstnanecký kupon na rok 2007

Ing. Marie Lásková, Jízdní doklady a tržby

Pouze nová zaměstnanecká průkazka umožní zakoupení zaměstnaneckého kuponu. Zaměstnanecké průkazky jsou v současné době distribuovány prostřednictvím pověřených osob na jednotlivé organizační útvary.

Zaměstnanecký kupon je její nedílnou součástí a bude platný na jeden rok. Identifikační číslo uvedené na kuponu bude shodné s identifikačním číslem uvedeným na průkazce a bude na kupon tištěno při jeho prodeji.

Zaměstnanecké kupony zaměstnancům, jejich rodinným příslušníkům a důchodcům a jejich rodinným příslušníkům na rok 2007 se budou prodávat **od 1. do 30. listopadu 2006** v předprodejních místech ve stanicích metra a v budově Centrálního dispečinku v ulici Na Bojišti 5, Praha 2. Po tomto termínu, ve zvláštních případech, vystaví zaměstnanecký kupon příslušná lístkárna. Lístkárna vystaví zaměstnanecký kupon i při vystavování zaměstnanecké průkazky v průběhu roku a v případě vystavování duplikátů.

Zaměstnanec, případně rodinný příslušník může převzít zaměstnanecký kupon i pro



ostatní členy rodiny. Musí však předložit zaměstnaneckou průkazku rodinného příslušníka a na vratný díl ke svému podpisu připojí příbuzenský vztah (manžel, manželka...).

Zahájení předprodeje jízdních dokladů na rok 2007

Pro informaci čtenářům DP-KONT@KTU sdělujeme, že předprodej časových jízdenek na rok 2007 začal již 23. října prodejem ročních „klouzavých“ jízdenek na 365 dní. Volitelný začátek doby platnosti je omezen na období od 1. prosince do 31. ledna.



Rekreace v létě 2006

Jitka Koubková, personální úsek

V tomto roce zaměstnavatel opět umožnil, jako každoročně, svým zaměstnancům a jejich rodinným příslušníkům letní rekreaci ve vlastních střediscích. Pro děti zaměstnanců zajistil provoz ve dvou letních dětských táborech, v každém ve dvou turnusech.

Letní rekreaci v rekreačním středisku Těně využil v týdenních pobytech 91 zaměstnanců a jejich rodinných příslušníků a 59 cizích rekreaantů.

V rekreačním středisku Hlavatce se rekreaovalo v týdenních cyklech 325 osob, z toho 103 cizích rekreaantů.

Letního dětského tábora Nuzice (Dopraváček) se v I. turnusu zúčastnilo 68 dětí zaměstnanců, 21 dětí cizích; ve druhém turnusu 36 dětí zaměstnanců, 17 dětí cizích.

Letní dětský tábor Orlík byl v I. běhu obsazen 78 dětmi zaměstnanců a 10 cizími; ve druhém turnusu 37 dětmi zaměstnanců a 24 cizími.

V letním období (červen–září) se v rekreačním středisku Lučanka rekreaovalo 212 zaměstnanců a jejich rodinných příslušníků, 110 ostatních rekreaantů.

Lze říci, že ani jedno rekreační středisko, respektive letní dětský tábor, nebyl kapacitně využit. V rámci kolektivního vyjednávání pro rok 2007 bude jistě tato část sociální oblasti široce diskutována.

O výsledku, formě zajištění rekreace a letní dětské rekreaci, budeme informovat v některém z dalších čísel DP-KONT@KTU.



Návštěva z Dánska

Na začátku září navštívila školu v Moravské delegace ředitelů a zástupců řetězce škol AMU z Dánska. Tyto dánské školy poskytují rekvalifikační kurzy lidem, kteří chtějí uspět na tamním trhu práce. Návštěvníci se při diskusích s vedením školy zejména především o oblast vzdělávání dospělých a o uplatnění našich studentů po absolvování školy. Prohlédli si také odborné učebny automechaniků a aranžérek, ukázali jsme jim počítačové třídy. Naši hosté se potom rozhodli navštívit autodílny v Praze 5 Na Valentince. Líbil se jim systém praktického vyučování, ocenili vybavení dílen i zápal a disciplínu učňů, kteří tam právě pracovali.

Poznávací zájezd do Anglie

V polovině září se skupina studentů naší školy zúčastnila poznávacího zájezdu do Anglie. Jistě je zajímavé poznat na vlastní kůži, jak se dorozumíme v zemi, jejíž jazyk se učíme, dozvědět se více o historii a projít si pamětihodnosti, které známe pouze z obrázků v učebnici. První den jsme strávili v Londýně. Po procházce finančním centrem The City jsme obdivovali architekturu katedrály svatého Pavla, vyšlapali pět set schodů do její kopule a kochali se pohledem na město. Pohled shora se nám podařilo zažít ještě jednou, a to když jsme v London Eye (obří „ruské“ kolo) vystoupali do výšky 131 metrů. Druhý den jsme vyrazili na výlet do Cambridge, kde na nás v úzkých uličkách dýchala historie nejznámějšího univerzitního městečka, prošli kolej svatého Jana a pokračovali do Newmarketu, kde jsme měli možnost prohlédnout si slavný hřebčín a vyfotit si neúspěšnější dostihové koně. Následující den jsme odjeli do bývalého královského města Winchesteru, navštívili

palác s kulatým stolem krále Artuše a po krátkém přejezdu se před námi tyčil Stonehenge, nejznámější megalitický monument v Anglii.

Poslední den našeho zájezdu jsme opět strávili v hlavním městě. Prošli jsme se kolem míst, která se nejvíce zapsala do historie. Viděli jsme Westminster Abbey, Buckingham Palace, Trafalgar Square... Muzeum dopravy, které jsme také chtěli navštívit, bylo bohužel v rekonstrukci, a tak jsme si aspoň všimli dopravního značení v ulicích, způsobu jízdy vlevo a zvláštních taxíků. V londýnském metru jsme si vyzvedli plánky, abychom se v něm dokázali orientovat a měli možnost ho porovnat s pražským.

Cesta zpět trajektem a dále přes Belgii, Francii a Německo utekla velice rychle. Ačkoli jsme byli v deštivé Anglii, ani jednou jsme nezmokli a během celého pobytu svítilo sluníčko.

Myslím, že všichni budeme vzpomínat nejen na kulturní památky, ale jistě i na rodiny, ve kterých jsme byli ubytováni, na pro nás tak neobvyklé kombinace jídel k večeři, na tousty a arašídové máslo a na čaj s mlékem k snídani. A nemohu nepodotknout, že to pro nás byla i lekce slušného chování a zdvořilosti – protože Britové jsou zkrátka takoví...

Žloutkovice 2006

Josef Gráf, 1. B

Koncem letošních prázdnin ve mně sílily obavy z nástupu do nové školy. Jaké to asi bude, zcela nové předměty, spolužáci, profesori a ještě k tomu cesta přes celou Prahu (no co, také doprava).

Začít to mělo zcela neobvykle. Sraz byl hned první den se spacákem ve škole a my pak vyrazili s novými spolužáky a učiteli vlakem směrem na Křivoklát do vesnice Žloutkovice. Při přestupu v Berouně nám zbyl čas, a tak jsme se šli podívat

na slavné medvědy z večerníčku, na Vojtu, Kubu a Matěje. Měli jsme štěstí, medvědi byli právě venku, krmili se a dováděli (to jídlo jsem jim docela záviděl, neboť jsem si zapomněl doma svačinu).

Cestou vlakem jsme se navzájem ostýchali, nevěděli jsme, jak začít konverzaci, ale pak jsme se rozpovídali a vzájemně se seznámili. Jediným nepříjemným překvapením byla cesta z nádraží do tábora, protože vedla do pěkného kopce, byla samý kámen a sluníčko navíc úmorně pražilo!!!

Tábor se nám na první pohled líbil, ubytování v dřevěných chatičkách mělo prázdninový ráz a vesnice Žloutkovice se nacházela v malebné přírodě chráněné krajinné oblasti Křivoklátska. Počasí nám také přálo a k dobré náladě jistě přispělo i dobré jídlo, které nám uvařil místní kuchař. Dalším příjemným zjištěním bylo, že se nebudeme hned učit, ale že máme možnost sportovat, soutěžit, dobře se bavit a přitom se můžeme lépe poznávat, utužovat kolektiv a vytvořit vzájemné vztahy (doufejme, že přátelské). Ze sportovních disciplín se největší oblibě těšil ping-pong, který hráli všichni, ať už v něm byli dobří nebo ne.

Dny plynuly příliš rychle, soutěže, i ty vědomostní, byly docela zábavné, u táboráku jsme si opékali vuřty a zazpívali pár písniček. Při různých bojových hrách jsme více poznávali, jakou má kdo povahu a co dokáže. Čtyři krásné dny pomalu končily a my byli přesvědčeni, že bychom tam ještě týden vydrželi. Museli jsme však nastoupit do vlaku a vydat se vstříc dalším dobrodružstvím v nové škole, která se nám začala zdát známější a bližší. Spolužáci i profesori už nám nebyli tak cizí a snad se nám podařilo utvořit docela obstojný kolektiv (jen s tím učením se budeme muset nějak vyrovnat!!!).

Proč jste si ke studiu vybrali právě naši školu?

To je otázka, kterou jsme na začátku školního roku položili několika žákům 1. ročníku. A tady jsou jejich odpovědi:

- Já jsem se pro tuto školu rozhodl hlavně proto, že mám v oblíbené auta, motory a rychlost. Vybral jsem si ji také proto, že jsem slyšel, že tu jsou i aranžérky a není to škola plná jenom chlapců. Také se mi v této škole zalíbila posilovna, která určitě zaujala více mých spolužáků.
- Tuto školu jsem si vybrala trošku kvůli rodičům. Můj otec má firmu a přál si, abych šla na tuto školu, protože tu máme předměty, které se mi v takové firmě budou hodit. Mým největším přáním je školu dokončit, mít maturitu a dobře se uplatnit.
- Pro tuto školu jsem se rozhodl, protože mě zajímají automobily a ve volném čase je s bratrem opravuji. Je to škola, kterou mi všichni doporučili. Je největší v České republice.





- Rozhodl jsem se pro tuto školu, abych získal vzdělání v oboru, který mě zajímá.
- V téhle škole toho docela hodně znají a dokáží to i v odborném výcviku vysvětlit a ukázat.
- Na tuto školu jsem se přihlásil s pomocí své matky potom, co mě nevzali na hotelovou školu.
- Na tento obor jsem se přihlásil, protože je čtyřletý a končí maturitou a můžu tu studovat hned dva cizí jazyky. (obchodník)
- Tato škola mě zaujala při Dnu otevřených dveří, bylo tu příjemné prostředí.



PTÁTE SE

Důchodová problematika

Helena Bajerová, zaměstnanecký odbor

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

Byla již schválena valorizace důchodů pro příští rok?

V září 2006 schválila vláda valorizaci důchodů pro rok 2007. Podle zákona o důchodovém pojištění se každý důchod skládá z procentní výměry podle počtu pojištěných roků a ze základní výměry, která je jednotná pro všechny důchody. Pro rok 2006 její výše činí 1 470 Kč. Pro důchody, které jsou přiznány do 31. 12. 2006 včetně, bude od ledna 2007 (od lednové splátky důchodu) procentní výměra zvýšena o **5,6 %**, u tzv. „starodůchodců“ (důchod přiznan před 1. lednem 1996) bude procentní výměra zvýšena o **6,6 %**. Základní výměra důchodu (pevná částka) se od ledna 2007 zvýší pro všechny důchody ze 1 470 Kč o 100 Kč na **1 570 Kč**.

a) Požádáte-li o přiznání starobního důchodu ještě v roce 2006, např. od 1. prosince 2006, budou vám pro důchod započteny výdělků v letech 1986 až 2005, tedy 20 výdělkových

roků (výdělek roku 2006 započten nebude) a pro výpočet budou použity koeficienty pro výpočet důchodu pro rok 2006. Takto vypočtený důchod budete pobírat v prosinci 2006 včetně pevné částky 1 470 Kč. Od ledna 2007 vám bude důchod zvalorizován – navýšen o 5,6 % a pevná částka bude navýšena o 100 Kč na 1 570 Kč.

b) Pro důchody, které budou přiznány od 1. ledna 2007 a později, budou započteny výdělků v letech 1985 až 2006, tedy 21 výdělkových roků. Důchod bude vypočten podle nových koeficientů pro rok 2007, které jsou již navýšeny o valorizaci. Pevná částka bude ve výši 1 570 Kč.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet svého důchodu pro rok 2006 a 2007, případně i o přepočtení již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecký odbor. Osobní návštěvy v pracovní dny pouze od 15.00 do 18.00 hodin, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé výdělků od roku 1986 do roku 2005 + leden až říjen 2006 včetně vyloučených dob (nemoci a podobně), a celkovou dobu svého pojištění, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Celkovou dobu svého pojištění najdete na „Výpisu pojištěných dob“ od České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25. Nemáte-li tento výpis, požádejte si písemně ČSSZ v Praze 5, Křížová 25 o jeho zaslání – nezapomeňte uvést své rodné číslo. Případně můžete o tento výpis požádat osobně přímo na ČSSZ, kde jej na počkání obdržíte). Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení. Od 1. ledna 2006 vydává ČSSZ v Praze 5, Křížová 25, každému 1x ročně na požádání (písemně či osobně) výpis pojištěných dob včetně výdělků, aby měl každý přehled o pojištěné době a výdělcích pro svůj budoucí důchod. Chcete-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecký odbor Dopravního podniku. Najdete nás v budově Dopravního podniku, Praha 9, Sokolovská 217/42, nyní ve 3. patře, číslo dveří 319, (přímo u stanice metra B – Vysočanská). Telefon 296 193 361, mobil 724 237 528, e-mail: bajerovah@dpp.cz.



Povinnosti osoby bez zdanitelných příjmů

Ing. Alena Vařková, úsek služeb

Každý občan ČR je zařazen do českého systému veřejného zdravotního pojištění a musí mít řešen svůj pojistný vztah některou z níže uvedených variant.

Občan může být:

- zaměstnancem (v zaměstnání, které zakládá účast na nemocenském pojištění),
 - OSVČ,
 - osobou, za kterou platí pojistné stát,
 - osobou bez zdanitelných příjmů.
- Pokud není občan (pojištěnec) zařazen v některé z prvních tří skupin, pak **má povinnost** nechat se zaregistrovat u své zdravotní pojišťovny jako tzv. osoba bez zdanitelných příjmů.
- Pokud je pojištěnec v průběhu kalendářního měsíce **alespoň jeden den** registrován u zdravotní pojišťovny buď jako zaměstnanec, nebo jako OSVČ, nebo je zařazen v některé ze skupin osob, za které platí pojistné stát, **není v tomto měsíci osobou bez zdanitelných příjmů**.
- Mezi osoby bez zdanitelných příjmů patří například:

- žena v domácnosti, která
 - a. není zařazena například na mateřské nebo rodičovské dovolené,
 - b. nepečuje celodenně osobně a řádně alespoň o jedno dítě do 7 let věku nebo nejméně o dvě děti do 15 let věku,
 - c. nepobírá žádný důchod z důchodového pojištění,
 - d. není v evidenci v úřadu práce jako uchazeč o zaměstnání a podobně.
- pojištěnec pracující jen na dohody o provedení práce,
- pojištěnec pracující pouze na úvazky nezakládající účast na nemocenském pojištění,
- student školy, která nebyla MŠMT ČR označena jako soustavná příprava na budoucí povolání (například některé jazykové školy),
- student střední nebo vysoké školy v cizině, která nebyla rozhodnutím MŠMT ČR postavena na úroveň studia na středních nebo vysokých školách v ČR a nebylo provedeno oznámení o dlouhodobém pobytu v cizině,
- absolvent vysoké školy, který po skončení kalendářního měsíce následujícího po měsíci, ve kterém úspěšně ukončil studium, nenastoupil do zaměstnání nebo nezačne podnikat nebo není veden u úřadu práce jako uchazeč o zaměstnání, a to po dobu nejméně jednoho celého kalendářního měsíce,
- student starší 26 let,
- nezaměstnaný, který není v evidenci úřadu práce,
- osoba pracující v cizině mimo státy EU pro cizího zaměstnavatele,
- člen náboženského řádu bez příjmu a jiní.

Pojištěnec – osoba bez zdanitelných příjmů je povinen přihlásit se u své zdravotní pojišťovny ve lhůtě 8 dnů.

Výše pojistného od 1. července 2006 je 1 074 Kč měsíčně.



Praha je ve středu žebříčku

Daniela Kočí

Od roku 1994 komentuje především fotbalové přenosy pro Českou televizi, nějakou dobu byl i šéfem sportovního zpravodajství. Často své komentáře prokládá vtipem, a tak není divu, že je v současnosti jedním z nejpopulárnějších komentátorů v Česku. Jaromír Bosák cestuje díky svému povolání po celém světě a splnil si tak svůj velký klukovský sen.

K práci sportovního komentátora jste se dostal především velkou vůlí, co bylo tehdy vašim hnacím motorem?

Já jsem tuhle profesi chtěl vždycky vykonávat a tak mi přišlo logické, že jsem se k ní nakonec dostal.

Dnes jste jeden z nejoblíbenějších komentátorů, umíte dát sportovnímu dění šmrnc a vtip. Cítíte určité zadostiučinění?

Určitě ne. Podstata mé práce není v nějakém zadostiučinění, prostě se snažím svou profesi vykonávat co nejlépe.

Cestujete po celém světě. Kde se vám líbilo nejvíce a kde se vám nejlépe cestovalo?

Dobře se cítím skoro všude. Ale je pravda, že Španělsko a Portugalsko mi přirostly k srdci hodně. Co se cestování týká, pak mám nejlepší zkušenosti jednoznačně z Japonska a Jižní Koreje.

V mnohých zemích jistě využíváte městskou hromadnou dopravu. Můžete srovnat některá světová města s Prahou právě z tohoto hlediska?

Asi bych Prahu zařadil někam do středu žebříčku. Metro je v pohodě, horší je to s autobusy a tramvajemi, katastrofa je to při jízdě autem. Je fakt, že využívat hromadnou dopravu je dnes mnohdy mnohem rychlejší. Zase bych se vrátil do Asie, tam mají dopravu vychytanou k dokonalosti.

Co by se mělo podle vás v Praze zlepšit? Máte pocit, že Dopravní podnik dělá pro své cestující maximum? Vnímáte ten skok od let vašich studentských let?

Dnes už daleko více jezdím autem, moje přesuny z místa na místo to prostě vyžadují, ale nějaký pokrok přeci jen vnímám. Určitě jsou lepší tramvaje, modernizují se staré, na displeji vidíte názvy stanic, což je v cizině už hodně let zcela normální, vznikají nové stanice metra. Jediné, co je problém, že je na to všechno pořád nějak hodně lidí...

V jednom rozhovoru jste se zmínil, že tramvaj se stala v určité fázi vašeho života jistým útočištěm. Můžete to našim čtenářům přiblížit?

To bylo v době, kdy jsem byl bezdomovec. Taková vytopená noční tramvaj, když venku klesá teplota k nule, to je věc. Je ovšem pochopitelné, že názor na sdílení tramvajového vozu v brzkých ranních

hodinách je u řidiče a takového pasažéra diametrálně rozdílný.

Prožil jste tedy dost tvrdé období, jak vnímáte dnes problematiku bezdomovců v tramvajích?

Je to dvojaký pohled. Přeju jim teplo, ale na druhou stranu, já byl i jako bezdomovec vždy vymydlený a čistý, navíc střízlivý. Sám sobě bych nevadil. Když ale z někoho padá špína, tak se nemůže divit, že není vítaným hostem. Dnes se bezdomovec rovná špinavec, ale já jsem mohl jít z tramvaje klidně rovnou do divadla.

Žijete ve sportovním světě a máte ho rád. Zbývá vám čas se mu věnovat také aktivně?

Pořád mydlím závodně fotbal, hrozně mě baví golf, chodím běhat, bez sportu to nejde.



Sportu vládnu velké peníze. Nemáte pocit, že jsou někteří sportovci extrémně přepřácleni? Mezi lidmi je tolik vědců, lékařů, odborníků, kteří by si také zasloužili ocenění...

To je jedna strana mince. Ale sportovci nedostávají většinou peníze od státu, nýbrž od soukromých vlastníků a je čistě na jejich úvaze, kolik peněz hodlají vydat tímto způsobem.

V České republice jsou desítky kulturních památek, které chátrají a nebudeme je moci zanechat svým potomkům. Kdyby každý z pohádkově vydělávajících sportovců dal zlomek svých financí do každé z nich, mohl by se pyšnit tím, že kromě parádního gólu zachránil hrad či zámek. Myslíte, že je to reálný nápad?

To by se muselo zkusit. Někdo by přispěl, někdo ne. Na druhou stranu, velká řádka slavných sportovců má blízko k charitě a věnuje ročně miliony korun na různé projekty, jenom o tom nemluví a necpou se s tím do novin. A určitě tak zachránili spoustu malých dětí...

Víme, že jste velkým sportovním fanouškem, v loňském roce se začalo nejen v Praze hovořit o pořádání letní olympiády. Je to podle vás reálné a jaké sportovní stavby byste navrhl?

Já bych především navrhl, aby se s touto myšlenkou přestalo pracovat. Podle mě je konání olympiády v Praze nereálné. Vzhledem k infrastruktuře, nejen dopravní, ale i vybavenosti města sportovními stánky nejmodernějšího ražení. Hezké jsou velké plány, ale zatím jsou to jen vzdušné zámky. **Jaký je váš nejkurioznější zážitek ze země, v jaké jste komentoval?**

Hodně „zábavné“ bylo, když jsem na ME 1996 i na ME 2000 zmeškal začátek přímého přenosu jednoho ze zápasů. V jednom případě za to mohla bomba na nádraží, v tom druhém porucha auta na trase Brusel – Lutych. To je jednomu horko jako na Sahaře.

Co vás na dálním východě nejvíce upoutalo?

Jídlo a také pro nás nezvyklá slušnost lidí ke druhým, tam bychom se měli učit! A potom monzunové deště, nemožnost domluvit se anglicky, krásná příroda, lány rýže a dalších stopětadvacet věcí.

Jak jsou v zahraničí navázány stadiony na MHD a kde je to v tomto směru nejlepší?

To záleží na tom, jde-li o novou arénu, nebo o starší stadion. Novější stavby typu Amsterdam, Mnichov, Emirates Stadium v Londýně, tam je dopravní obslužnost na úrovni, v mnoha případech jsou stadiony přímo navázány na dálniční spoje. V USA či Japonsku jsou většinou postaveny mimo město, tudíž je také méně problémů. Ale pokud jde třeba o Spartu nebo mnohé italské či španělské stadiony v centru města, to je potom velká legrace, především při odjezdu po zápase. Leckdy člověk musí připočítat hodinku času...



Napsali o nás

Vybral ing. Jan Urban

Právo (23. 10. 2006)

Předprodej

klouzávkých jízdenek je zahájen

Dopravní podnik hl. m. Prahy zahajuje předprodej jízdenek pro rok 2007. Prodávát se budou takzvané klouzávké roční jízdenky, u kterých lze zvolit začátek platnosti kdykoli v období od 1. prosince do 31. ledna. V první etapě, která končí 25. listopadu, lze rovněž koupit se 60denním předstihem klouzávké jízdenky pro příští rok na 30 a 90 dní. Proti klasickým druhům přináší tento typ jízdenek držitelům některé výhody, upozornila mluvčí DP Michaela Kuchařová s tím, že k nim lze například jednou za dva roky vydat duplikát. To se ale týká pouze evidovaných průkazů s osobními údaji a průkazů žákovských, studentských a důchodcovských.

Právo (14. 10. 2006)

Vládu metro nezajímá!

Česká vláda se chová k hlavnímu městu macešsky! Alespoň co se týká výstavby metra. Pro příští rok nechtěla zpočátku dát

na rozvoj tohoto ekologického dopravního prostředku ani korunu. Poslední návrh státního rozpočtu na rok 2007 sice počítá alespoň se třemi sty miliony korun na výstavbu podzemní dráhy do Letňan, v Evropě je to přesto doslova unikát.

K ostatním metropolím je totiž stát v tomto směru podstatně štedřejší. Praha tak bude muset na další výstavbu sítě metra, které ročně přepraví také čtyři miliony turistů, dát finance hlavně ze své kapsy. Za poslední čtyři roky dal stát na výstavbu pražského metra 1,5 miliardy korun, hlavní město 10 miliard. Stačí se ale jen podívat do nedalekého okolí a člověk zjistí, že tam je situace podstatně jiná. Například Berlínu platí vláda každoročně 50 procent nákladů, Vídní a Budapešti tři čtvrtiny, Amsterodamu či Bukurešti pro nás neuvěřitelných 90 procent.

MF Dnes (9. 10. 2006)

Střížkov přitáhl tisíce lidí

Nová trať metra C vedoucí na Střížkov vzbudila zájem Pražanů. Na budoucí stanici se přišlo podívat téměř 10 tisíc návštěvníků. Jen v první hodině, kdy byla nedostavěná stanice Střížkov otevřena, přišlo 1 500 návštěvníků. „Chceme lidem ukázat, že stavíme ve vysoké kvalitě něco, co by jim do budoucna mělo dobře sloužit,“ řekl ředitel Dopravního podniku Tomáš Jílek. Ačkoli se na hale z betonu a oceli ještě stále pracuje a pro veřejnost nebyly zpřístupněny všechny její prostory, lidé měli o prohlídku zájem. Novou stanici tvoří hala s lehkým ocelovým zastřešením, které umožňuje maximální prosklení obvodového pláště budovy. Tím chtějí její tvůrci dosáhnout prosvětlení celé staniční haly denním světlem. Stanice Střížkov je postavena v hloubce 13 metrů. Její délka je 228 metrů. Trať C bude prodloužena do jara 2008. V délce čtyř a půl kilometru přibudou ve směru z Ládví kromě Střížkova také stanice Prosek a Letňany.



Transformační projekt

Vyhodnocení

-red-

Souhrnný materiál k vyhodnocení postupu a výsledků Transformačního projektu byl předložen na jednání představenstva Dopravního podniku dne 3. října 2006. Představenstvo požádalo o doplnění některých dalších údajů a projednávání materiálu bude pokračovat na následujícím jednání představenstva dne 30. října 2006. Následně bude materiál předložen k projednání i dozorčí radě a poté vás s výsledky projektu seznámíme i na stránkách DP-KONT@KTU.



Kulturní tipy na listopad

-mis-

Listopad bývá zpravidla označován jako měsíc s relativně pošmournou melancholickou náladou. Trochu světla a smíchu by do něj mohl vnést nový film režiséra Snowboardáků Karla Janáka nebo osobitá adaptace divadelní klasiky z pera Lasici a Satinského. Chystá se i pár větších koncertů zahraničních hvězd a paradoxně už v listopadu vyrážejí domácí umělci na své vánoční koncerty (nakonec, obchody se blýskají vánoční výzdobou už od října).

Kino

Do kin míří nový film režiséra Karla Janáka (Snowboardáci, Raftáci), černá komedie **Ro(c)k podvratáků**. Tentokrát přivádí diváky do světa mladých muzikantů, kteří se nečekaně ocitnou tvář v tvář praktikám podsvětí a mafie. Černá komedie o gangsterech amatérech je svým tématem i zpra-



cováním poněkud odlišná od předchozích teenagerovských komedií. Využití komediálního žánru s akčními a kriminálními prvky je spolu s tématem filmu předpokladem, že by tento film, jak se píše v oficiálních tiskových materiálech, mohl oslovit široké spektrum filmových diváků. Jako zajímavost lze uvést jistě i fakt, že na motivy filmu vznikla i akční stejnojmenná počítačová hra.

Hrají: Vojtěch Kotek, Jiří Mádl, Martin Písařík, Michael Beran, Václav Postránecký, Pavel Rímský, Václav Sloup, Jan Hrušínský, Lilian Malkina, Lucie Benešová, Petr Janda, Klára Jandová a další

V kinech od 2. listopadu 2006.

Divadlo

Ve středu 22. listopadu se na scéně **Divadla Kalich** opět objeví duo Jiří Lábus a Oldřich Kaiser v osobitě úpravě Dona Quijota z pera Milana Lasici a Júlia Satinského. Jedná se o koprodukční projekt Divadla Kalich s bratislavským Štúdiem L+S, kdy si španělskou klasiku původně upravilo pro sebe slovenské herecké duo. Po odchodu Júlia Satinského hledal Milan Lasica, komu by hru mohl předat, až narazil na Kaisera s Lábusem.

Hudba

Na úvod se zastavíme u dvou koncertů plánovaných na pondělí 13. listopadu. V prostoru Abaton se po zhruba dvou a půl letech vrátí v rámci svého turné na pražská pódia americký soubor **Arrested Development**. Skupina, která vznikla koncem osmdesátých let, obdržela dvakrát ceny Grammy a patří mezi to nejlepší, co v oblasti rapu (u nich mixovaného například se soulem, funky či blues) vzniklo. Tou dobou (tedy ve stejný den) se v Sazka Aréně bude odehrávat vánoční koncert **Karla Gotta**. Na koncertním pódiu zde Gotta doprovodí velký symfonický orchestr, Moravská filharmonie Olomouc, kterou bude řídit dirigent a aranžér František Preisler. Objevit by se měli i dva hosté – zpěvák Petr Kolář a Tereza Mátllová, pěvkyně, která patří na jedné straně k pravidelným účinkujícím festivalu Pražské jaro a na straně druhé se prezentuje i v některých muzikálových rolích. Pár dní na to (konkrétně v neděli 19. listopadu) přivítá Sazka Aréna pro změnu Kanadana **Bryana Adamse**. Předpokládá se, že u příležitosti vydání aktuálního výběrového alba Anthology předvede na scéně retrospektivní ohlednutí za všemi zásadními písněmi své bohaté poprockové kariéry.



Genius loci – 10. část

Albertov

Text: Marek Šebeš

Foto: Petr Malík

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

Tento měsíc si připomínáme sedmáct let od událostí, které zcela pozměnily chod dějin této země a vrátily jejím obyvatelům hrdoost i možnost rozhodovat o vlastním osudu. Proto se dnes symbolicky vydáme do míst, která lze označit za počátek veškerého tehdejšího dění – na pražský Albertov. Právě odtud vyrazil památného 17. listopadu 1989 pochod studentů směrem k Národní třídě, kde jejich střet s policií odstartoval proces Sametové revoluce.

Podle plánků a map české metropole přináleží jméno Albertov pouze jedné nevelké ulici a blízké tramvajové zastávce, Pražané si však již dávno zvykli označovat tímto názvem mnohem rozsáhlejší oblast, rozprostírající se mezi Ostrčilovým náměstím a botanickou zahradou. Na nevelké ploše se tu setkáte s nebyvale rozmanitou zástavbou: univerzitními budovami, bývalými kláštery přeměněnými na špitály, zahradami, kostely, nádražím i prastarými hradbami, jež pamatují vládu Karla IV. Jejich nenásilná



koexistence vytváří zvláštní a příjemnou atmosféru, jež dýchne snad na každého kolemjdoucího.

Srdce Albertova tepe především v rozsáhlém komplexu ústavů a fakult Univerzity Karlovy. Velké, majestátní budovy z počátku minulého století dávají vzpomenout na dobu, kdy univerzity a jejich představitelé vzbuzovali ve společnosti respekt a úctu. V tomto směru vyniká nad ostatní stavba Hlavova ústavu ve Studničkově ulici, v níž dnes sídlí Ústav soudního lékařství. Šedomodrá budova podkovovitého půdorysu s výraznými rizality (vystupujícími kusy



zdíva) na zadní straně, která je považována za jeden z prvních moderně řešených výzkumných ústavů, ohromí návštěvníka velkorysostí svých proporcí a dýchne na něj takřka posvátnou atmosférou. Enormní příval vznešenosti a důstojnosti lze naštěstí rychle rozptýlit v nedaleké parkové galerii nazvané Malé Království, v níž jsou k vi-

dění miniaturní různých architektonických památek naší země (například Červená Lhota, hora Říp, větrný mlýn v moravském Kuželově či vesnické stavby jihočeských Holašovic).

Území, na němž se rozkládá univerzitní areál, bývalo kdysi ohraničeno dvojicí klášterních staveb. Jednou z nich byl klášter servitů v ulici Na Slupi, založený v roce 1360 Karlem IV. Dnes jej připomíná už jen kostel Zvěstování Panny Marie Na Trávníčku s krásnou štíhlou věží, zbylé klášterní prostory padly za oběť pseudogotické budově Revmatického ústavu.

Druhý z klášterů v ulici Na Slupi se nám zachoval do dnešních dnů. Rozlehlý barokní klášter řádu alžbětinek, postavený v letech 1724–1735 podle plánů Kiliána Ignáce Dienzenhofera, sloužil od počátku nejen jako sídlo řeholnic, ale také jako nemocnice, jež patřila v 18. století mezi vůbec nejmodernější zdravotnická zařízení v českých zemích. Medicínská tradice kláštera zůstala zachována dodnes a nemocnice, jež sídlí v jeho útroběch, nese nadále jméno svaté Alžběty. Součástí areálu je také pěkný barokní kostel Panny Marie Sedmibolestné a klášterní zahrada.

Je-li něco, co kazí příjemný pocit z procházky oblastí Albertova, pak je to bezpochyby stále se zhoršující stav vyšehradského železničního nádraží, stojícího přímo u křižovatky ulic Na Slupi a Svobodovy. Přestože je krásná secesní budova z roku 1904 zapsána na seznamu památkově chráněných objektů, totálně chátrá – opadáva z ní nejen omítka, ale i zdivo, jímž navíc na mnoha místech prorůstá bujná vegetace. Rozpadající se stavba ve vzkvávající oblasti, kde v listopadu roku 1989 započal rozpad totalitního režimu, jako by symbolicky připomínala, že ne vše se v uplynulých sedmnácti letech povedlo tak, jak jsme si představovali. Ale to už je jiný příběh.



V listopadu 2006 oslavuje 67. narozeniny:
Zdeněk Zákostelecký – DCT, odb. Zastávky (31).

V listopadu 2006 oslavuje 66. narozeniny:
Jiří Král – PT, provozovna Žižkov (19).

V listopadu 2006 oslavují 60. narozeniny:
František Bílý – SVT, prov. Strašnice (39),
Bedřich Čermák – SVA, prov. Vršovice (18),
Karel Fairaisl – DCM, provoz Elektronická technika (33),
Blanka Gabrielová – Z, odb. Skladové hospodářství (25),
Václav Hirsche – PA, prov. Klíčov (18),
Karel Jehlička – PT, prov. Hloubětín (37),
František Kobliha – PT, prov. Kobyličky (15),
Hanuš Kovárník – D, odb. Jízdní řády (39),
Ladislav Mandík – PA, prov. Řepy (30),
Jaroslav Měcháček – SVA, prov. Vršovice (39),
Richard Pivetz – T, odb. Energetika (31),
Jindřich Pulman – PT, prov. Pankrác (33),
Martin Rachota – SVT, prov. Hloubětín (37),
Zdenka Soustružníková – DCM, provoz Telekomunikační technika (26),
Milan Syneček – PM, provoz Obsluha vozidel B (29),

Josef Šícha – PA, provozovna Kačerov (11),
Josef Švarc – DCM, provoz Dopravní zařízení (26),
Jan Vaňous – B, Hasičský záchranný sbor (39),
Stanislav Vilimovský – SVA, provozovna Ústřední dílny BUS (37),
Danuše Zahradníková – SVM, odb. Logistika (27).

V listopadu 2006 oslavují 50. narozeniny:

Jaroslav Davídek – DCM, odb. Provoz-správa (16),
Gabriel Kříž – PA, provozovna Hostivař (31),
Miroslav Martínek – SVA, prov. Hostivař (32),
Jan Vichterle – SVT, provozovna Motol (22),
Václav Vlček – PA, prov. Kačerov (11),
Vladimír Zadák – PT, prov. Žižkov (22),
Milan Závodský – PM, provoz Obsluha vozidel C (28).

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

Do starobního důchodu odešli:

Oldřich König – DCM, provoz Elektrické stanice (21),
Stanislav Rubeš – PA, prov. Kačerov (22),
Eva Šálková – SVA, prov. Kačerov (10),
Bohuslav Vrzal – PA, prov. Kačerov (10).

Do invalidního důchodu odešli:

Libuše Kašíková – OE, odbor Účetnictví (13),
Jiří Lazar – DCM, provoz Kabelové sítě a trakce (36),
Karel Šůva – PA, provozovna Řepy (39),
Miroslav Šíma – PA, prov. Klíčov (12).
Upřímně děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

Vzpomínáme:

11. září nás opustil ve věku 40 let pan Jiří Vocetka – SVA, provozovna Klíčov, který u DP pracoval 11 let.



Poslední zastávka

Průzkum

Daniela Kočí

Podle pravidla, že člověk by měl poznat alespoň trochu i jiné části svého oboru, a že ředitelé supermarketů si z tohoto důvodu dle článků v tisku sedli na pár hodin k pokladně či vykládali v noci zboží, jsem byla i já vyslána na přepravní průzkum.

Myslím, že pro redaktorku je každá taková zkušenost studnicí inspirací. Vždyť projíždět několikrát Prahou a pozorovat cestující, provoz, řidiče v autech a stavební novinky zcela v klidu, když nemáte hlavu plnou karbanátků, které uděláte k jídlu, protože přijedete domů tak pozdě, že už vzorná a milující rodina bude po večeři, to je zkušenost k nezaplacení.

K této činnosti vlastně potřebujete jen tužku a tvrdou podložku, ale především dobrý žaludek, protože jezdit několik hodin sem a tam by nemuselo dopadnout dobře pro člověka, kterému se dělá v autobuse špatně. Nejprve jsem měla radost, že mi byl přidělen krásný nízkopodlažní autobus, ale již po pár zastaveních jsem tak nadšená nebyla. A bych totiž měla přehled o všech nastupujících a vystupujících, musela jsem si sednout za řidiče proti směru jízdy, což mi nedělalo zrovna nejlépe, navíc čist jsem si mohla od malička pouze v kolejových vozidlech. Což o to, kdyby bylo alespoň vidět dozadu, ale vzhledem k tomu, že je na celém zadním skle umístěn motor, není to možné. Na konečné mi to nedalo a sedla jsem si za volant, abych se podívala, zda to nevdává řidiči, a musím říci, že je velmi obdivuji, protože malé auto bych za sebou já osobně neviděla ani ve zpětném zrcátku, pokud by se na mě namáčklo, jak to mají dnešní blázniví řidiči ve zvyku. V autobuse se střídali lidé jak na běžícím pásu, a já jsem vykonávala několik funkcí najednou, když jsem kromě počítání a zapisování vynadala pánovi v montérkách, když si sednul na čistou sedačku a zbytky malty se z něj sypaly a naopak paní v bílé sukni jsem varovala, ať si na ni nesesdá, což jsem dělala po zbytek celé jedné jízdy, než jsem to vzdala.

Je zvláštní pozorovat lidi, když všichni kromě vás někam spěchají! Je velmi zvláštní, kolik jezdí ve špičce duchodců! Možná hlídali zaměstnaným dcerám jejich děti a teď se vracejí domů, napadlo mě, vždyť vše ostatní by si snad mohli zařídit během dne. Když ale vidím, že i u prodejních míst na jízdenky čekají na poslední chvíli, upouštím od své hypotézy. Studentky se vracejí domů ze škol a já jsem si nikdy nevšimla, jak příšerná je tahle móda, kdy se holky snaží co nejvíce potlačit svoji přirozenou křehkost. Kolik jsem jich viděla

v sukýnce, bych spočítala za celé odpovědně na prstech jedné ruky. A když pak jdou do tanečních či na ples a mají si vzít boty na podpatku, je to neřešitelný problém, protože v nich neumějí chodit. Hluboce přemýšlím, jak mám svoji pubertální dceři vymluvit koupi takových příšerných holinek, které musí bortit klenbu, pokud už pomínu fakt, že vypadají jako traktorky ze seriálu Plechová kavalérie, když je zřejmě nosí celá třída. V další stanici nastupuje zuby klepající slečna v krátké bundičce, ale

s holým břichem, a já se v duchu uklidňuji, že alespoň ty holé ledviny jsem dceři nekompromisně a autoritativně zakázala! Na každé konečné si povídám s příjemným panem řidičem, a protože je u podniku už nějaký ten pátek a hodně toho pamatuje, je jeho vyprávění tak zajímavé, že pauzy uplynuly jako voda a ani jsme to všechno nestihli dopovídat. Náš společný cestovní den jsme oslavili velkou čokoládou a já si říkám, že takový průzkum není čas od času marný...



Písmenná křížovka

Vyluštění z čísla 10/2006: Před staroměstskou radnicí v Praze.

POMŮCKA: UZ, EIRO	ZÁJMENO (SLOV.)	GÉRŮV SYN	1. DÍL TAJENKY	SOUHVĚZDÍ		PEDAGOG. KOMISE (ZKR.)	ZKR. OBCHODNÍ AKADEMIE	2. DÍL TAJENKY	SNÍŽENÍ HLADINY MOŘE	VODÁCKÉ POTŘEBY
JAPONSKÝ SPORT						POŘADOVÝ POVEL				
ODSTÍN MODRÉ						TYP VOZU ŠKODA ZNAČKA ČINU				
	ORG. STŘ. EDOAMER. STATU	PŘÍNOS NĚMECKY TO					SPZ OLOMOUCE PLANETKA			
ČESKÉ KNÍŽNÍ NAKLADATELSTVÍ						JMÉNO ATLETA ZÁTOPKA PODÍL				
POVEL PRO PSA						ITALSKÁ ŘEKA ZAÚPĚNÍ				
ČÍSLOVKA					PRAOBYV. ITALIE CIZÍ ŽEN. JMÉNO				PRAC. NA POLI	NEVELCÍ
	PŘEDLOŽKA	ODPOČÍTAVAČ ČASU ROSTLINA								
ZÍSKAT BÍLOU BARVU							ÚDOBÍ POCHODOVÝ POVEL			
CHEMICKÝ PRVEK							DO DALEKA OSOBN. ZÁJMENO			
	STAT. TECH. NAKLAD. DRUH PEPŘE					ČÁST OBLIČEJE SPONA				
NĚMECKY NEŽ					TĚSNÝ (HOVOR.) ZNAČKA SAMARIA				SARMAT	ANIMA
PODVODNÁ SMĚNA						BANKROT HUDEBNÍ SKUPINA ANGL.				
CHUDO-KREVNOST							POBIDKA SLOVENSKY JAK			
Více než 130 let starou historii pražské hromadné dopravy přibližuje					POHYBOVAT SE VE VODĚ					
					RIVALKA					

