

DP kontakt

Časopis pro zaměstnance Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

» „Řiditel autobusu“ :
Kolik jich v DPP máme?

/strana 14 až 15/

»» Tonda s Adélou razí, co to dá

/strana 21/

»»» Přitažlivá noc
v útrokách metra

/strana 24 a 25/

1. pruh: Tramvaj má na přechodu vždy přednost!

Kamarádka Zebra radí:
PŘECHÁZEJTE POUZE TAK,
ABYSTE SE VYHNULI
NEBEZPEČNÝM SITUACÍM!



Zákon přírody říká,
že silnější vyhrává.

V dopravě platí, že
tramvaj má na přechodu
pro chodce přednost!

Tramvaj má na rozdíl od ostatních
dopravních prostředků **přednost**
i na **přechodech pro chodce!**



i infolinka
296 19 18 17
www.dpp.cz



 **Dopravní podnik
hlavního města Prahy**



/OBSAH/

- 4-5 >> **Aktuálně**
- 6 >> **Listárna**
- 7 >> **Média**
ROK 2011: DPP NEUSTÁLE V POZORNOSTI MÉDIÍ
- 8-9 >> **Rozhovor**
V CENTRU ZÁJMU I VZTAHY MEZI ZAMĚSTNANCI
- 10-11 >> **Reportáž**
POHLED POD REDAKČNÍ POKLIČKU
- 12 >> **Tým měsíce**
MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI: PRAŽSKÁ MHD
VŽDY AKTUÁLNĚ
- 13 >> **Z podniku**
ZÚČTOVÁNÍ DANÍ Z PŘÍJMU ZA ROK 2011
JE ZA DVEŘMI
„ŘIDITEL AUTOBUSU“: KOLIK JICH V DPP MÁME?
BOJ S ČERNOU REKLAMOU V METRU ZAČAL
NOVELIZACE DOPRAVNÍHO A NÁVĚSTNÍHO
PŘEDPISU PRO TRAMVAJE
14-15
16
17
18-19
20
21
AUTOBUSOVÉ SYSTÉMY BHLS: VYSOKÁ KVALITA
POSKYTOVANÝCH SLUŽEB
REKONSTRUKCE ELEKTRICKÝCH STANIC METRA
TONDA S ADÉLOU RAZÍ, CO TO DÁ
- 22-23 >> **Den s...**
MŮŽE ZAČÍT SNĚŽIT, TRAMVAJE DÍKY PLUHŮM
PROJEDOU
- 24-25 >> **Fotoreportáž**
PŘITAŽLIVÁ NOC V ÚTROBÁCH METRA
- 26 >> **Jeden z nás**
KRÁLOVSTVÍ ZA KONĚ
- 27 >> **Za kolegy po Evropě**
ZA ELEKTRICKAMI NAD DUNAJEM
- 28-29 >> **Historie**
PROCHÁZKA MÍSTY, KDE UŽ TRAMVAJE
NEPOTKÁTE (5)
- 30 >> **Kultura**
- 31 >> **Zábava**

Foto na obálce: Petr Hejna

**DP
kontakt**

Časopis pro zaměstnance Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s.

Sídlo redakce: Oddělení Komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9,
telefon: 296 192 056, 296 193 332, e-mail: internikomunikace@dpp.cz

Šéfredaktor: Petr Ludvíček

Redakční rada: Petr Malík (předseda), Jan Urban (místopředseda),
Jan Barchánek, Jana Benzinová, Michal Brunner, Pavel Fojtík,
Miroslav Grossmann, Miluše Macháčková, Martina Neckářová,
Milan Slezák a Ilona Vysoudilová

Grafická úprava, sazba, výroba: Agentura Báze 3, Praha 5.

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 22. prosince 2011

NEPRODEJNÉ

 **Dopravní podnik
hlavního města Prahy**

/EDITORIAL/



DP KONTAKT
je váš časopis

Vážené kolegyně a kolegové,

právě v rukou držíte lednové číslo časopisu
DP kontakt, které je stejné, a přece jiné.
A proč vůbec změny?

Reagujeme na vaše připomínky, které uvádíte
v průzkumu čtenářů našeho firemního magazínu,
při setkáních s vašimi vedoucími, nebo nám píšete
e-mailem. Nejčastěji zaznívá: v časopise je málo
článků o řadových zaměstnancích, nevíme, proč
se některé změny dějí, nechápeme financování
DPP apod. Proto jsme se rozhodli nabídnout vám
s příchodem roku 2012 magazín čtivější a pestřejší
tak, aby odrážel náš nový přístup ke komunikaci.
Chceme být srozumitelní a transparentní. Půjdeme
cestou otevřených dveří, která by měla vést
k věcnému dialogu mezi vedením a zaměstnanci.

V DP kontaktu vždy najdete důležité informace.
Chceme vám přiblížit příčiny a důsledky změn
ve společnosti, abyste jim porozuměli a vzali
je za své. Rádi vám odpovíme na jakékoliv vaše
dotazy. Budete-li mít dotaz, námět či připomínku,
pište nám na e-mail internikomunikace@dpp.cz.
Zároveň si přejeme, abyste firemní časopis četli
rádi a našli v něm zajímavé reportáže z terénu,
portréty zaměstnanců, rozhovory s lidmi, kteří
mají ostatním co říci.

Všem fandům městské hromadné dopravy
zprostředkujeme novinky z dopravních podniků
v Evropě, nabízet budeme kvalitní odborné články
našich kolegů, jako i příjemné čtení pro chvíle
oddechu a pohody.

Zároveň věříme, že se podaří mezi vámi vytvořit síť
dopisovatelů, kteří budou do DP kontaktu přispívat,
či upozorňovat redakci na vše zajímavé, co se ve
firmě děje.

Do roku 2012 vám přeji jen to dobré.

Ilona Vysoudilová,
Vedoucí Externí a interní komunikace DPP



Personální změny v orgánech společnosti

Dne 21. prosince 2011 se konala Valná hromada a Dozorčí rada DPP. Valná hromada zvolila do funkce člena Dozorčí rady DPP Zdena Javornickou a Marka Doležala. Na post předsedy dozorčí rady rezignoval Miloslav Ludvík. Novou předsedkyní dozorčí rady byla zvolena Zdena Javornická.

Dozorčí rada projednala změny v Představenstvu DPP. Svou působnost v představenstvu ukončil předseda představenstva Martin Dvořák a člen představenstva Ivo Štika. Nově byli jmenováni Magdalena Češková a Petr Vychodil. Ve čtvrtek 22. prosince 2012 proběhlo zasedání Představenstva DPP. Předsedkyní představenstva byla zvolena Magdalena Češková, místopředsedou Petr Blažek.

Praha schválila ROZPOČET NA ROK 2012

Zastupitelstvo města 15. prosince 2011 schválilo rozpočet hl. m. Prahy na rok 2012. Rozpočet Prahy na rok 2012 počítá s objemem příjmů ve výši 37 247 051,00 tis. Kč a objemem výdajů ve výši 43 914 910,00 tis. Kč. ROPID od MHMP obdrží pro Dopravní podnik hl. města Prahy kompenzaci ve výši 10,2 mld. Kč.

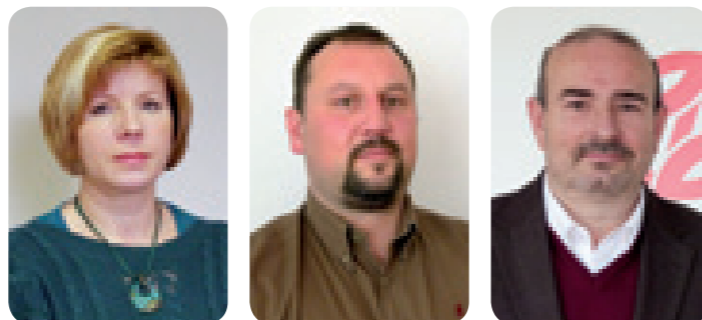


Publikace **Zmizelá Praha** byla slavnostně pokřtěna

Na začátku prosince loňského roku proběhl křest knihy Zmizelá Praha – Tramvaje a tramvajové tratě 3. díl, Historická předměstí a obce na pravém břehu Vltavy – sever, archiváře DPP Pavla Fojtíka. Edice Zmizelá Praha, ve které série Tramvaje a tramvajové tratě vychází, je společný projekt vydavatelství Paseka a Schola ludus – Pragensia. Třetí díl publikace Tramvaje a tramvajové tratě představuje podle možností tramvajové tratě v severovýchodní části města od Kobylis, přes Libeň, Karlín, Vysočany, Hloubětín po Žižkov. Kniha čtenářům připomíná místa, kde tramvaje už nepotkáme (například část Karlína), případně místa, kde tramvaje stále jezdí, ale jejich okolí se radikálně proměnilo (Libeň, Vysočany).



Personální změny ve vedení DPP (k 6. 1. 2012)



Magdalena Češková, pověřena řízením ekonomického úseku, Pavel Richter, bezpečnostní ředitel a Ladislav Urbánek, pověřen řízením dopravního úseku

Ekonomický ředitel DPP Ivo Štika rezignoval 15. prosince 2011 na funkci ekonomického ředitele DPP. Ivo Štika ve funkci ekonomického ředitele působil v letech 2007–2009, následně pracoval jako poradce generálního ředitele DPP a v lednu 2011 byl opět zvolen do funkce ekonomického ředitele. Řízením ekonomického úseku byla 16. prosince 2011 dočasně pověřena Magdalena Češková. Od začátku prosince 2011 je pověřen řízením dopravního úseku Ladislav Urbánek, který i nadále působí ve funkci vedoucího jednotky Provoz Metro. Do funkce nového bezpečnostního ředitele Dopravního podniku hl. m. Prahy nastoupil 2. ledna 2012 Pavel Richter, poté co byl 22. prosince 2011 z funkce odvolán Antonín Fedorko.



TRAMVAJ T3 naposledy na trati

V pondělí ráno 19. prosince 2011 vyjela naposledy na pravidelné lince tramvajová souprava T3, a to na lince 22, pořadí 35, složená z vozů 6892 + 6921. Praha se tak rozloučila s klasickou tramvají, která s charakteristickým laminátovým čelem s označením T3 vyjela poprvé s cestujícími ke zkušebnímu provozu v červnu roku 1961 a v listopadu následujícího roku již do provozu pravidelného, a to na lince 4 a 27. Šéfkonstruktérem tramvaje T3 byl Ing. Antonín Honzík, hlavním konstruktérem elektrické výzbroje Ing. Vladimír Zouhar a pod designem vozu byl podepsán František Kardaš.

Do Prahy bylo smíchovskou Tatroú dodáno celkem 1 184 tramvají T3 (včetně typu T3SU a T3SUCS), dále si našly zákazníky v Brně, Mostu, Liberci, Olomouci, Ostravě a Plzni. Do zahraničí putovaly "tétrójky" například do Bratislavy, Košic, Sarajeva, Chemnitzu a také do 34 měst bývalého Sovětského svazu, nejvíce do Moskvy (2 069 ks). Díky tomu byla tramvaj T3 v roce 1988 zapsána do Guinnessovy knihy rekordů jako nejpčetnější vyrobený typ tramvaje na světě. Po ukončení provozu typu T3 zůstávají na tratích mladší vozy T3SUCS a modernizované či rekonstruované vozy T3M, T3R.P a T3R.PLF.

DRÁŽĎANSKÁ „RALLYE“ V PRAZE

V rámci evropského programu podpory vzdělávání Leonardo da Vinci, jehož významným účastníkem je již řadu let Střední průmyslová škola dopravní, a.s., jejímž zřizovatelem je DPP, navštívili v závěru roku 2011 Prahu studenti partnerské školy z Dresdner Verkehrsbetriebe AG (Dopravních podniků města Drážďany a.s.). Po úvodních odborných přednáškách ve škole v Motole se pak měli možnost na jednotlivých pracovištích seznámit s podmínkami místního řízení provozu. Navštívili mj. provozní dispečinky tramvají a autobusů, energetický dispečink tramvají, vlakový, technický a energetický dispečink metra, depo metra na Kačerově, vozovnu tramvají Pankrác, garáž autobusů v Hostivaři, opravny tramvají a autobusů v Hostivaři. Poznali tvorbu jízdních řádů i plánů přidělování řidičů a strojvedoucích do služeb a plánů

nasazení vozidel MHD. Při jízdě po tramvajové trati na Barrandov se podrobně seznámili s technickým řešením tratě a vlastnoručně přezkoušeli funkci informačních bodů, a to bez závad. Jako fiktivní klienti navštívili také všechna Infocentra, která ohodnotili jako zkušené praktici. Velice se jim líbilo Muzeum MHD ve Střešovicích a velký odborný zájem vzbudila též lanová dráha na Petříně, neboť v Drážďanech pracují stážíste také na svých dvou lanovkách. Na závěr náročného třítydenního studijního pobytu byla pro stážísty připravena „Rallye PID“, při níž bylo jejich úkolem projet část sítě PID a v určitých bodech orazit přidělené kontrolní lístky v označovačích jízdének. Stážíste opouštěli Prahu jen neradi a vyjádřili naději, že se obdobně budou moci věnovat i studentům SPŠD, kteří výměnou pojedou do Drážďan.



Nově v reklamování stejnokrojů

Od 1. ledna 2012 platí nová směrnice k uplatňování reklamace stejnokrojů, ve které jsou podrobné informace, jak při reklamaci stejnokrojových součástí postupovat. Reklamaci lze uplatnit po vyplnění Reklamačního protokolu, který je umístěn na intranetu, přímo v oděvním skladě, nebo na tzv. reklamačních místech, což jsou výpravny garáží a vozoven, místnosti referentek vedoucího provozu v depech a stanici metra Nádraží Holešovice – jih. Podrobnosti přinese článek v únorovém DP kontaktu.



Vážený pane řediteli. Rovněž děkuji za spolupráci, určitě jménem mnoha spolupracovníků. Z oblasti ekonomiky jsem však bohužel (jako laik) odkázán víceméně pouze na informace v médiích, a tak naprosto nerozumím situaci, kdy nám je neustále vštepováno, že veškeré změny – předávání činností cizím subjektům, snižování stavů atp. – jsou motivovány ekonomickými zisky. Vždyť jenom za Vašeho ředitelování proběhlo několik, jistě ne levných, auditů, za minulého vedení rovněž, vždy s nějakými (předpokládám) závěry. Jak je potom možné, že nám stále peníze chybí, že se hovoří o navýšení jízdného, odebrání volných jízdének a podobně. Těch otázek by bylo samozřejmě více a asi již Vás osobně tolik neinteresuji, přesto bych však rád znal na ty základní odpovědi – je to věc podniku či zřizovatele (rozumějme města)?

Zdraví **Pavel Ouda**, inspektor dopravního dozoru z úseku DŘ (od května 1974 u DPP).

ODPOVĚĎ NA EMAIL PAVLA OUDY: Dobrý den, děkujeme za Váš dotaz, který jste zaslal jako reakci na email Martina Dvořáka ze dne 5. prosince 2011. Hospodářskou situaci Dopravního podniku hl. m. Prahy ovlivňují dvě složky – provozní financování a investiční financování. Z hlediska provozního financování dosáhl Dopravní podnik hl. m. Prahy v letech 2007–2011 výrazného zlepšení, ať již ve formě rostoucího objemu dopravních výkonů, nebo v podobě snižujících se nákladů společnosti. Za období 2007–2010 vzrostl objem dopravních výkonů DPP o 7,3 %. V porovnání s rokem 2007 přitom DPP v roce 2010 přepravil o 2,6 % lidí více. V uvedeném období se DPP dařilo snižovat provozní náklady s cílem zvyšování efektivity objednaných a realizovaných výkonů. Celkové provozní náklady DPP poklesly v období 2007–2010 o 1,4 %. Od roku 2007 do roku 2010 se DPP také podařilo snížit celkově obdržené dotace, a to z 15,2 mld. Kč na 12,7 mld. Kč. Výsledky DPP v provozní oblasti jsou v tomto ohledu opravdu mimořádné.

Problémem, který v současnosti leží na stole, je ovšem otázka investičního financování společnosti. DPP musí v současné době urychleně vyřešit financování dlouhodobých zaslíbených závazků z minulosti (nákup tramvají, autobusů nebo výstavba dopravní infrastruktury). Otázka investic musí být řešena za plné součinnosti města a té bohužel i v důsledku změn politického vedení doposud nebylo dosaženo. Jde o problém, který je velmi naléhavý a může být spojen s možnými negativními důsledky pro naše zákazníky i zaměstnance DPP. Vedení společnosti proto nyní vyvíjí maximální úsilí problematiku dlouhodobého financování s městem náležitě projednat a přijmout takovou variantu, která bude efektivní jak pro zástupce města, tak především pro budoucí činnost DPP. Tématu hospodaření DPP se budeme i nadále na stránkách DP kontaktů věnovat.

Ilona Vysoudilová,
vedoucí Externí a interní komunikace

/PŘIŠLO OD CESTUJÍCÍCH/

Anna Beranová
Dobrý den, chtěla bych poděkovat paní řidičce tramvaje 24, která v sobotu 17. 12. 2011 kolem 15,32 projížděla přes zastávku Palmovka směrem do centra. Zapoměla jsem v tramvaji jeden vánoční dárek. Ona ho našla a vrátila mi ho. Děkuji.

Anna Beranová

Kateřina Gintschelová
Dobrý den. Ráda bych chtěla poděkovat jednomu řidiči tramvaje, který mi pomohl ve svízelné situaci. Dne 14. 12. 2011 zhruba v 17,45 jsem čekala na zastávce Spořilov na tramvaj č. 11, kde čekali ještě ostatní cestující a jeden opilý muž, který mne tam začal nejdříve slovně obtěžovat a poté i osahávat. Zarážející bylo, že ostatní na zastávce dělali, že nic nevidí. Když přijela tramvaj, nastoupila jsem a ke mně si tento muž přisedl, chytil mne kolem ramen a táhl mě zpět z vozu, že prý mě zve kamsi do nějaké restaurace. V tom okamžiku si ale této svízelné situace všiml řidič tramvaje, přišel ke mně a zeptal se, zda je vše v pořádku a zda nepotřebuji pomoc. Vše jsem řidiči vysvětlila, on neváhal a slušně toho dotěrného muže požádal, aby opustil prostor vozu, protože je evidentně pod vlivem alkoholu a že jinak zavolá k incidentu policii. Ten muž začal sprostě nadávat, ale nakonec z tramvaje vystoupil. Vlastně nevím, co bych dělala, kdyby ten řidič nezasáhl. V rychlosti jsem mu poděkovala a při výstupu si stihla zapsat číslo vozu 9214 a vím, že z boku svítilo č. 407. Řidič se zachoval velmi dobře a statečně, když ostatní byli lhostejní a slepí. Je vidět, že vaše společnost zaměstnává opravdové profesionály.

Kateřina Gintschelová

Tomáš Suk
Chválím řidičku autobusu linky 135, číslo autobusu 3220. Počkala 18. 12. 2011 na tělesně postiženého pána, než se usadí, jelikož by pravděpodobně upadl, kdyby se rozjela dříve. Jen víc takových řidičů. Posílám pochvalu, i když to tak běžně nedělám.

Tomáš Suk

Petr Makovec
Řidič odmítl vyloučit z přepravy osobu zapáchající a znečištěnou. Učinil tak až po mém zavolání na infolinku DPP a choval se hrubě.

Petr Makovec

Z ODPOVĚDI: Vaše podání na řidiče tramvaje linky č. 9 z 2. 12. 2011 prošetřil příslušný vedoucí pracovník a s řidičem, který byl vyhledán dle zadání, je projednal v rámci pracovního pořádku. Řidič ve své výpovědi mimo jiné uvedl, že si není vědom porušení žádné normy ani předpisu, a popírá, že by odmítl vyloučit problémovou osobu z přepravy nebo že by se choval nevhodně. Dle svého vyjádření řešil situaci již od okamžiku, kdy si všiml nástupu dané osoby do druhého vozu soupravy. Na první výzvu tato osoba odmítla vystoupit a její vyloučení se podařilo až na druhý pokus pod hrozbou přivolání policie. V souvislosti s obsahem podání doplňujeme, že řidič tramvaje je především zodpovědný za řízení tramvaje a není v jeho moci zároveň zjišťovat, kdo nastupuje a cestuje v soupravě. Navíc v pravomoci řidiče, který není nijak chráněnou osobou, je vyzvat závadovou osobu k opuštění vozu, nikoliv ji fyzicky vyloučit z přepravy. Pokud vyzvaná osoba odmítá vůz opustit, má řidič uvědomit provozní dispečink, který zajistí příjezd složek Policie ČR, či Městské policie. Vzhledem k době dojezdu oprávněných složek na místo určení však není vždy možné konfliktní situaci zvládnout bez komplikací na místě a závadovou osobu z přepravy vyloučit. Navíc se nejednou stalo, že v takové situaci došlo k fyzickému napadení řidiče a jeho zranění s následkem narušení dopravy.

Rok 2011: DPP neustále v pozornosti médií

V RUBRICE CO O NÁS PÍŠÍ MÉDIA PRAVIDELNĚ PŘINÁŠÍME STRUČNÝ VÝTAH INFORMACÍ O TOM, JAK O NAŠÍ SPOLEČNOSTI INFORMOVAL TISK, ROZHLAS A TELEVIZE. ABYSTE SI VŠAK MOHLI UDĚLAT KOMPLEXNÍ OBRÁZEK O TOM, CO ZAJÍMALO MÉDIA V SOUVISLOSTI S DOPRAVNÍM PODNIKEM V CELÉM UPLYNULÉM ROCE NEJVÍCE A JAKÉ UDÁLOSTI OVLIVNILY JIŽ TRADIČNĚ VYSOKOU POZORNOST MÉDIÍ, PŘIPRAVILI JSME PRO VÁS NĚKOLIK ZAJÍMAVÝCH ÚDAJŮ ZA CELÝ LOŇSKÝ ROK.

Aneta Řehková

Městská hromadná doprava je součástí každodenního života občanů hlavního města, proto stojí v centru pozornosti většiny klíčových médií. Nebezpečným úskalím sdělovacích prostředků je ale schopnost manipulovat a přinášet pozměněné či upravené informace. Pro Dopravní podnik, jakožto největšího pražského zaměstnavatele, je proto nezbytná proaktivní komunikace s médii. Ta slouží k vytváření pozitivního obrazu společnosti v očích široké veřejnosti a nezbytně také k prohlubování korektních obchodních vztahů s dodavateli a partnery společnosti.

Výsledky analýzy ukazují, že v roce 2011 **vzrostla medializace DPP o 25 %**, tedy o neuvěřitelnou čtvrtinu oproti roku 2010. 4 918 – tolik mediálních výstupů přinesla komunikace s novináři v roce 2011, což představuje v průměru 13 výstupů denně, včetně víkendů a svátků.

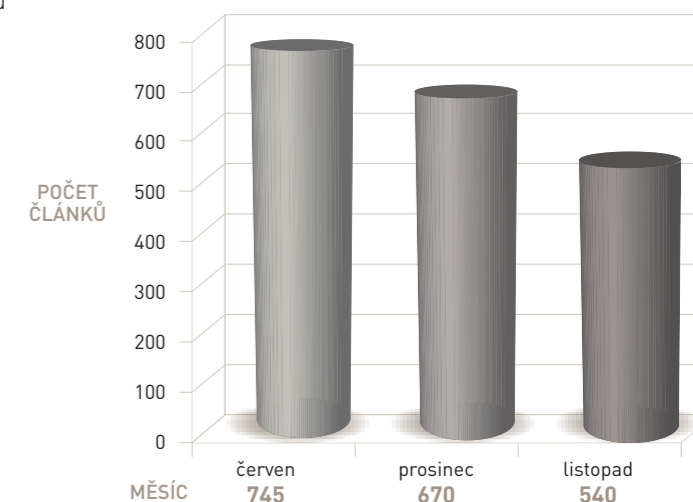
Největší pozornost byla věnována naší společnosti v roce 2011 v souvislosti s těmito tématy:

- Stávka odborů DPP
- Opencard
- Krátkodobá a dlouhodobá omezení v dopravě
- Jízdné (ceny, padělký apod.)
- Financování DPP
- Prodloužení trasy metra A

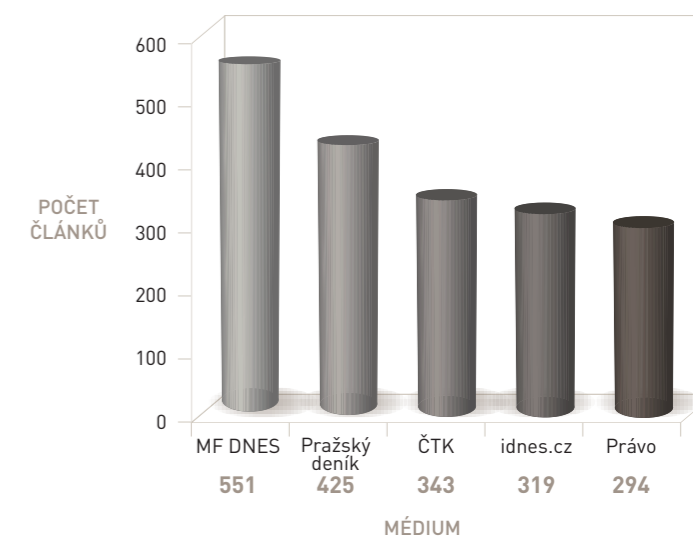
K pozitivním medializovaným tématům v loňském roce určitě přispěly pořádané tiskové konference, jako např. k otevření výtahu na Hájích, k slavnostem 120 let elektrické dráhy či projektu Umění v metru. Pro zajímavost, nejvíce příspěvků (745) bylo o naší společnosti zveřejněno v červnu 2011 (viz graf č. 1). Ve sledovaném období byla zcela dominujícím tématem stávka dopravních odborů, které se týkalo 69 % z celkového počtu mediálních výstupů.

Z nejlivnějších českých médií vyšlo nejvíce článků o DPP v Mladé frontě Dnes. Na druhém místě, co do počtu článků o DPP, se umístil Pražský deník a na třetím místě tisková agentura ČTK (viz graf č. 2). V pořadech televizních a rozhlasových stanic se Dopravní podnik v uplynulém roce nejvíce objevoval na ČT1 a v Českém rozhlase.

Nejvyšší počet článků v jednotlivých měsících v roce 2011



Nejvyšší počet článků v jednotlivých médiích v roce 2011





V CENTRU ZÁJMU I VZTAHY MEZI ZAMĚSTNANCI

NA NEJPALČIVĚJŠÍ OTÁZKY TÝKAJÍCÍ SE CHODU DOPRAVNÍHO PODNIKU, JAKO JE OUTSOURCING ÚSTŘEDNÍCH DÍLEN, FINANCOVÁNÍ PODNIKU, ZADÁVÁNÍ ZAKÁZEK ČI SNIŽOVÁNÍ DOPRAVNÍCH VÝKONŮ, HLEDÁ V ROZHOVORU ODPOVĚDI ZASTUPUJÍCÍ GENERÁLNÍ ŘEDITEL DOPRAVNÍHO PODNIKU JAROSLAV STŮJ.

Ilona Vysoudilová
Foto: Petr Hejna

Změny, které proběhly v DPP v průběhu prosince, byly rychlé. Nejdříve jste byl jmenován dopravním ředitelem a pár dnů nato jste se stal zastupujícím generálním ředitelem. Proč jste se rozhodl tuto nabídku přijmout a proč si myslíte, že byla nabídnuta právě Vám?

Byla to pro mě výzva, která se neodmítá. A proč já? Mluví se hlavně o snižování dopravních výkonů, které by měly být učiněny tak, aby měly co nejmenší vliv na cestující. V současné době se společně s Ropidem pracuje na konkrétních úsporných opatřeních. Jsou již připraveny konkrétní návrhy, které se finalizují a budou konkrétně známy na konci ledna 2012. Jsem rád, že jsme se dostali k diskusi, která je pro DPP důležitá, a to je doprava. Někdy mi připadalo, že se ve spojení s DPP o dopravě mluvilo velmi málo a přitom je čím se chlubit a mě bude těšit, když to tak bude dál. Na Štědrý den jsem viděl kolegy a kolegyně na pracovištích metra, tramvají a autobusů, viděl jsem zaměstnance, kteří pro DPP pracují rádi. Věřím, že

s takovými kolegy a kolegyněmi se DPP nemusí bát o svou budoucnost. Já zase na oplátku mohu slíbit, že od problémů neutíkám, ale snažím se je vyřešit.

Generálního ředitele zastupujete do doby, než bude znám vítěz výběrového řízení na tuto pozici. Vnímáte to tak, že jste ve funkci dočasně a jen „pokračujete“ ve všem, co bylo zahájeno, aby byla dodržena kontinuita a chod DPP, nebo máte jasné plány a cíle, co je nutné zastavit, změnit nebo naopak na čem začít pracovat?

Hezká otázka – myslel jsem si, že se seznámím se strategií a úkoly, které má DPP, a postupně začneme pracovat. Realita byla jiná, hned první den se novináři ptali, jaká budou úsporná opatření, ekonomové mi řekli, že nám docházejí peníze, protože Ropid neposlal částku dle platebního kalendáře. Odboráři se ptali, co bude s outsourcingem Ústředních dílen v Hostivaři a Ropid se zajímal o podepsané smlouvy

s obcemi na rok 2011. A to byl jenom začátek. Například peníze nám Ropid neposlal, protože s ním nebyl podepsán 3. dodatek. Pod ním chyběl podpis, protože se bývalé vedení nedomluvilo s Ropidem a vlastníkem, tj. magistrátem. Po pár dnech rezignoval ekonomický ředitel DPP a o 3. dodatku ke smlouvě s Ropidem se jednalo na radnici za účasti primátora. Dále se změnilo složení představenstva, dozorčí rady, změnila se strategie ve vztahu k trase metra D, pokračuje stavba metra V.A, atd. To je jen zlomek toho, co je potřeba vyřešit. Z toho vyplývá, že nelze jen udržovat chod DPP, ale je potřeba řešit nové úkoly a změnit dosavadní plány s ohledem na novou strategii vlastníka. Jasným plánem a cílem je stabilizovat zaměstnance v DPP, zajistit jim práci a budoucnost, čekat nás změna zákoníku práce a rok kolektivního vyjednávání. K tomu nesmíme zapomenout, proč tu jsme a co je naším základním úkolem, a to je provozovat metro, tramvaje a autobusy.

Rozpočet hl. města Prahy na rok 2012 byl v polovině prosince schválen. Na dopravu, přesněji pro DPP, je v rozpočtu o cca 600 milionů méně než loni. Co to pro nás, zaměstnance Dopravního podniku, znamená?

Znamená to, že budeme potřebovat méně jízdního personálu. Budu se snažit, aby se tyto úspory nedotkly kmenových zaměstnanců, ale budeme muset omezit brigádníky a pomůže nám i přirozený úbytek zaměstnanců v profesi jízdního personálu. I přesto

musíme dále hledat úspory uvnitř společnosti a podívat se, kde je možné ještě více zefektivnit procesy a postupy. Naopak se budeme muset podívat a přehodnotit projekty, které budou „postradatelné“ nebo je bude možné rozložit v čase.

Jak vnímáte rozhodnutí vlastníka o outsourcingu Ústředních dílen v Hostivaři? Co bude se zaměstnanci, kteří měli od letošního roku dle původních plánů přejít ke Škodě Transportation?

Rozhodnutí vlastníka je z 21. 12. 2011, ve kterém Rada hl. města pověřila náměstkyni Noska k jednání se Škodou Transportation a.s. o podmínkách budoucího smluvního vztahu. Já jsem s panem náměstkem Noskem jednal a se situací jsem ho seznámil. Je zřejmé a nutné zachovat chod dílen v Hostivaři a zajistit lidem práci. Dále budeme jednat o možnostech získání zakázek, případně jiného využití v rámci DPP. Již jsem obdržel návrhy od zaměstnanců dílen v Hostivaři, budeme o nich jednat v průběhu ledna 2012. V současné době zůstávají zaměstnanci ve službách DPP a o dalším postupu budeme jednat. O postupech jednání budu pravidelně informovat jak vedení, tak i odborové organizace.

Co považujete za největší priority?

Stanovil jsem si několik základních priorit. Především bych chtěl navázat na řešení problému, který má vedení DPP na stole již několik let a který představuje dlouhodobé financování DPP. Za klíčové považuji nastavení vzájemné a otevřené komunikace s představiteli hlavního města, tj. vlastníkem a Ropidem. Otevřené se taky hlásím k provedení externího auditu v naší společnosti. Chci předejít útokům na DPP v oblasti zakázek, a proto je připravena interní směrnice,

Jaroslav Stůj

nastoupil k Dopravnímu podniku v roce 1987 do vozovny Hloubětín. V roce 1991 zaujal post vedoucího oddělení technologie a norem tramvajové a traťové techniky a v roce 1993 vedoucího odboru Technický úsek Elektrické dráhy.

Od roku 1994 byl vedoucím odboru Řízení provozu Tramvaje a od roku 2011 vedoucím odboru Řízení a kontrola provozu Metro, Tramvaje a Autobusy. Dne 3. prosince 2011 se stal dopravním ředitelem a 5. prosince byl Představenstvem DPP pověřen zastupováním generálního ředitele.

kteřá jasně stanoví odpovědnosti při zadávání zakázek a zajistí otevřenost DPP. Jedná se zejména o stanovení veřejného a sektorového zadavatele a otevřenost DPP vůči požadovaným informacím. Prioritou je samozřejmě dofinancování tramvajových vozů 15T a výstavba metra V.A. Jednoznačně důležité jsou také projekty zaměřené na řízení a bezpečnost provozu. V neposlední řadě je prioritou zaměstnanec a vztahy na pracovištích. Věřím, že budou lepší, zejména z pohledu předávání informací a práce středního a výkonného managementu.

Na Štědrý den jsem viděl kolegy a kolegyně na pracovištích metra, tramvají a autobusů, viděl jsem zaměstnance, kteří pro DPP pracují rádi. Věřím, že s takovými kolegy a kolegyněmi se DPP nemusí bát o svou budoucnost, říká mj. v rozhovoru zastupující generální ředitel DPP Jaroslav Stůj





➤
➤

Jedno ze zasedání redakční rady, které se koná vždy druhý čtvrtek v měsíci a stanoví nosná témata budoucích čísel DP kontaktu

➤ Pohled pod redakční pokličku

KAŽDÝ MĚSÍC STOJÍ PŘED TÝMEM Z ODDĚLENÍ EXTERNÍ A INTERNÍ KOMUNIKACE NÁROČNÝ ÚKOL – PŘIPRAVIT PRO ČTENÁŘE ČASOPISU DP KONTAKT SMĚS ZAJÍMAVÝCH, AKTUÁLNÍCH A OBJEKTIVNÍCH ZPRÁV, KTERÉ BUDOU PŘÍNOSNÉ A NEBUDOU NUDIT. PROTOŽE SE NÁS ČASTO PTÁTE, JAK ČASOPIS VZNIKÁ, ROZHODLI JSME SE NECHAT VÁS PROSTŘEDNICTVÍM NÁSLEDUJÍCÍCH ŘÁDKŮ NAHLÉDNOUT DO JEHO KUCHYNĚ.

Interní komunikace / Foto: archiv DPP

Časopis DP kontakt vychází pro zaměstnance Dopravního podniku hl. m. Prahy již 16. rokem a jeho hlavním posláním je vyhledávat a zpracovávat důležité informace z podniku a informovat o nich zaměstnance. V interní komunikaci společnosti má časopis své pevné místo a doplňuje celé schéma nástrojů, díky nimž se zaměstnanci dozvídají o dění v DPP. „Pro informace, které se musí dodat okamžitě, využíváme intranetové stránky, bulletin DP aktuálně nebo e-mailovou korespondenci. Zásadní materiály pak necháváme pro DP kontakt,“ uvedla vedoucí Externí a interní komunikace **Ilona Vysoudilová**.

Pod vedením šéfredaktora **Petra Ludvíčka** se o DP

kontakt stará redakční rada s předsedou Petrem Malíkem a místopředsedou Janem Urbanem. Mezi další členy redakce patří Jan Barchánek, Jana Benzinová, Michal Brunner, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann, Miluše Macháčková, Martina Neckářová, Milan Slezák a Ilona Vysoudilová.

O časopisu DP kontakt

Historie: časopis poprvé vyšel v roce 1996 s názvem DP kontakt – List pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy

Současný náklad: 9 000 ks
Vychází: měsíčně
Počet stran: 32 nebo 36

„Interní časopisy mají v českých společnostech silnou tradici. I u nás je nezbytnou součástí komunikace směrem k zaměstnancům. Naší snahou je přinést čtenářům informace o společnosti přímo, nikoliv zprostředkovaně z médií,“ vysvětluje pozici DP kontaktu Petr Ludvíček. „Firemní časopis by se ale neměl stát hláskou tróubou managementu, proto jsou pro něj velmi důležité názory řadových zaměstnanců. I z tohoto důvodu proběhla v závěru roku čtenářská anketa, a proto jsou v časopise rubriky představující pracovníky z provozu,“ doplňuje Ludvíček.

Interní časopis je také součástí firemní kultury, a proto je kromě obsahu důležitý i jeho design a forma. „Vzhled časopisu reprezentuje firmu i navenek a měl by být v souladu s korporátním designem. A to DP kontakt splňuje,“ uvedla Vysoudilová. DP kontakt vychází ve dvou formách – elektronické a tištěné. Elektronická verze, která je umístěna na intranetu a webových stránkách DPP, je čtenářům dosažitelná kdykoliv. Tištěná verze pak s sebou nese výhody periodik, která se dají přečíst kdekoli – o pauze, cestou z práce nebo třeba na chalupě.

DPP kontakt se zásadními a aktuálními zprávami

V časopise DP kontakt se ustálila skladba několika rubrik. Hned na úvodní straně čtenáři najdou **Editorial**, který časopis otevírá; komentuje jeho obsah a rozvádí některou z významných aktuálních informací. Další rubrikou je **Aktuálně**, která přináší krátké novinky z Dopravního podniku. Do **Listárny** přispívají nejen cestující svými podněty, ale i čtenáři. Výběr z nejzajímavějších a nejaktuálnějších článků, které o DPP za uplynulé období vyšly, přináší rubrika **Média**. Tradiční rubrika **Rozhovor** přináší, jak název napovídá, interview s některým z vedoucích zaměstnanců DPP a vztahuje se k aktuálnímu tématu v podniku. Novou rubrikou je **Reportáž**, která bude nahlížet do nejrůznějších oddělení a útvarů ve společnosti. Další významná část časopisu nese název **Z podniku** a přináší aktuální informace, jež vznikají přímo v Dopravním podniku. Reportáž s některým se zaměstnanců, ve které chceme čtenářům přiblížit některou z mnoha profesí DPP, najdete v rubrice **Den s...** Další rubrikou je **Fotoreportáž**



Samotná tvorba časopisu už je na redakčním kolektivu – Martině Neckářové a Petru Ludvíčkovi

– jedná se o seriál snímků z některé z akcí DPP. Další novinkou, kterou jsme na základě připomínek čtenářů zařadili, je rubrika **Jeden z nás**. Na této stránce budeme představovat kolegy tak, jak je neznáte. Rubriku Za kolegy po České republice od ledna střídá rubrika Za kolegy po Evropě a začínáme u sousedů v Bratislavě. Tradiční **Historie** pak přináší zajímavosti z oblasti dopravy z dob minulých. V závěru časopisu najdete **Kulturu** s přehledem akcí v hlavním městě a konečně **Zábava** s fotosoutěžemi, křížovkou či osmisměrkou.

Cesta od první redakční rady po vytištěný časopis

Redakční rada přichází do styku s nadcházejícím číslem DP kontaktu dost brzy. „Členové redakční rady se schází vždy druhý čtvrtek v měsíci, tedy zhruba pět týdnů před tím, než se ke čtenářům časopis dostane. V tomto kolektivu se dohodneme na obsahu a zároveň si jednotlivé příspěvky rozdělíme, buď autorsky, nebo jako garanti tématu. Potom už je na redakci pořídit texty a fotografie

anebo tyto podklady získat od dalších autorů. Následuje klasické kolečko korektur a odsouhlasení jednotlivými autory,“ popisuje Petr Ludvíček. Když jsou všechny podklady

Organizační změny v řízení externí a interní komunikace DPP

Od 1. ledna došlo k organizačním změnám v řízení komunikace v Dopravním podniku, a to z důvodu efektivnější koordinace činností interní a externí komunikace. Interní komunikace se přesunula z odboru Marketing a komunikace pod odd. 900 130 (původně Tiskové odd.) a nově vzniklo oddělení Externí a interní komunikace (900 130). Oddělení vede Ilona Vysoudilová, interní komunikaci mají na starosti Petr Ludvíček a Martina Neckářová. Komunikaci s médií zajišťuje Aneta Řehková. Tým bude posílen o nového člena, který bude zastávat pozici tiskového mluvčího společnosti a bude také zastupovat vedoucího při jeho nepřítomnosti. V současné době probíhá výběrové řízení (pozn. redakce – informace aktuální k textové uzávěrce, tj. 21. 12. 2011).

pohromadě, může se začít vytvářet design čísla a skládat články na jednotlivé stránky až do finální podoby. „Pro tuto práci si najímáme externí agenturu, která dokáže nad věci získat potřebný nadhled. Finančně vyjde najímání práce na tyto služby totiž levněji, než kdybychom je zajišťovali z vlastních zdrojů,“ říká k tvorbě časopisu Ludvíček. Po tzv. „zalomení“ textů je nutné finální podobu znovu odsouhlasit a poté již může jít DP kontakt do tiskárny. Časopis se k čtenářům pak dostává po pěti týdnech od prvního setkání redakční rady.

Pracujeme i s negativními zprávami

„Snažíme se, aby DP kontakt informoval objektivně, a proto je do něj nutné zařadit i informace, které nejsou jen pozitivní,“ uvedla Ilona Vysoudilová k objektivitě v časopisu a dodala: „S kladnými i negativními informacemi se pak snažíme pracovat tak, aby měli zaměstnanci ze všech dostupných zdrojů informace, které potřebují a které jsou ověřené.“ Ke smyslu celé práce nad tvorbou měsíčníku říká: „Rádi bychom tvořili časopis pro zaměstnance, který



Čtenáři v prosincové anketě udělili DP kontaktu v 53 % známku 2 a po 20 % známku 1 a 3. Většinu příspěvků čte 54 % respondentů a například představení jednotlivých útvarů a tváří DPP kvituje 98 % všech, kteří se anketě zúčastnili

by měl vycházet z jejich potřeb. Mnohé z nich můžeme odhadnout, ale o některých třeba ani nevíme. Proto bych tímto ráda vyzvala všechny čtenáře, aby nám své náměty, ale i příspěvky k jednotlivým rubrikám zaslali. Přivítáme je s otevřenou náručí,“ uzavírá Vysoudilová.

NA PODZIM ROKU 2011 SE NA HLAVNÍ STRÁNCE WEBU DPP OBJEVIL NOVÝ INFORMAČNÍ PANEL, JEHOŽ VÝRAZNÉ ZABARVENÍ UPOZORŇUJE CESTUJÍCÍ NA NASTALÉ MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI V PRAŽSKÉ MHD. NOVÁ SLUŽBA PRO VEŘEJNOST ODSTARTOVALA DÍKY BLESKOVÉ PRÁCI TVŮRČÍHO TÝMU.

Text a foto: Petr Ludvíček



Členové řešitelského týmu mimořádných událostí – Jan Cibulka, šéf dispečinku MHD (vlevo) a Tomáš Hajduk z odboru Marketing a komunikace (vpravo) společně s dispečery Josefem Tomešem a Tomášem Dvořákem

Mimořádné události: pražská MHD vždy aktuálně

Vše začalo loni s příchodem podzimu. Po několika závažných událostech v provozu metra a tramvají s velkým dopadem na cestující uzrála potřeba nahradit využívaný formát zveřejňovaných mimořádných událostí (MU) na webových stránkách DPP. Mimořádné události byly do té doby uváděny mezi aktualitami na hlavní stránce, a to pokud byl předpoklad jejich trvání delší než 1 hodina. „Naším cílem bylo najít způsob, který přinese veřejnosti co nejrychlejší, nejpřesnější a nepřetržitou informaci o všem důležitém, co se v provozu tramvají, autobusů a metra odehrává,“ uvedla vedoucí odboru Marketing a komunikace **Marie Vrančíková**. V tu chvíli přišel čas na zpracování návrhu nového formátu zveřejňování MU: „V okamžiku, kdy jsme se dohodli na pozici informačního panelu v rámci hlavní stránky webu, bylo nutno ujasnit si samotný formát zveřejňovaných položek. Od počátku bylo cílem nezahlcovat panel množstvím informací, ale vybrat ty nejpodstatnější pro cestující, kteří buď stojí na zastávce a mají mobilní připojení anebo se dívají na internetu na náš web a chtějí znát aktuální stav,“ řekl k počátkům projektu **Tomáš Hajduk** z odboru Marketing a komunikace.

V kooperaci se zástupci dispečinků se následně řešila podoba zadávacího formuláře tak, aby byl pro dispečery co nejjednodušší a nezdržoval je od další práce. Kromě výběru jednotlivých polí pro zadání údajů o času, místě, lince a předpokládaném ukončení MU dispečink mj. volí z konkrétních, přednastavených typů MU. Pracovník má možnost zveřejnit událost kdykoliv zaktualizovat i doplnit možné variantní řešení přepravy v kritickém úseku. Uvádí se tak na pravou míru často neoprávněná kritika na zpoždění či přerušení pravidelného provozu, jehož důvodem je silná individuální doprava v Praze.

„Po zpracování koncepce jsme se obrátili na provozovatele webu, který připravil formulář a upravil webovou stránku pro tuto aplikaci,“ popsal další vývoj Tomáš Hajduk a dodává: „Sekce IT Dopravního podniku byla o projektu průběžně informována, její přímé zapojení bude nutné

hlavně v souvislosti s plánovaným využitím dat systému DORIS a jejich přímého zveřejňování v rámci webového výstupu MU,“ dodal.

Po proškolení zaměstnanců, provedené vedoucími dispečinků, zobrazil informační panel 21. října 2011 svou první mimořádku. Od té chvíle až dosud běží systém ve zkušebním provozu, během kterého se sbírají veškeré funkční poznatky. Jejich největší počet samozřejmě pochází od zadavatelů MU, tedy dispečerů. Na základě jejich poznatků došlo například k rozdělení administračních přístupů pro jednotlivé dispečinky či funkčním úpravám samotného editačního formuláře. Aktuální MU se na webu ponechávají 24 hodin, k čemuž Tomáš Hajduk doplnil: „Po projednání s dispečinkem se dohodl tento horizont, vzhledem k počtu každodenně publikovaných MU. V případě potřeby mají ovšem zadavatelé možnost v administraci archivní události dohledat.“

K tomu přidává své stanovisko **Jan Cibulka**, šéf dispečinku MHD: „Současný zkušební provoz by měl projít svojí první opravdu zatěžkávací zkouškou v tomto zimním období, kdy předpokládáme kumulaci mimořádných událostí především v povrchové dopravě. Ale dnešní téměř jarní počasí nám samozřejmě vůbec nevádí...“

„Největší předností nového způsobu zveřejňování MU je aktuálnost uváděné informace, její úplnost a nepřetržitá dostupnost. Oproti původnímu zadávání aktualit s informací o MU trvajících minimálně hodinu a více jde o značný posun. Na zprávy si za krátkou dobu zvykla jak cestující veřejnost, tak média, jejichž telefonických dotazů na dispečink či na tiskové oddělení značně ubylo,“ uzavřela Marie Vrančíková.

Pro zadavatele je důležité, že původní cíl, tedy jednoduchost zadávání informace, zůstane i přes další plánovaný vývoj služby. Už nyní je tento systém mezi weby tuzemských dopravních podniků ojedinělý.

Zúčtování daní z příjmu za rok 2011 je za dveřmi

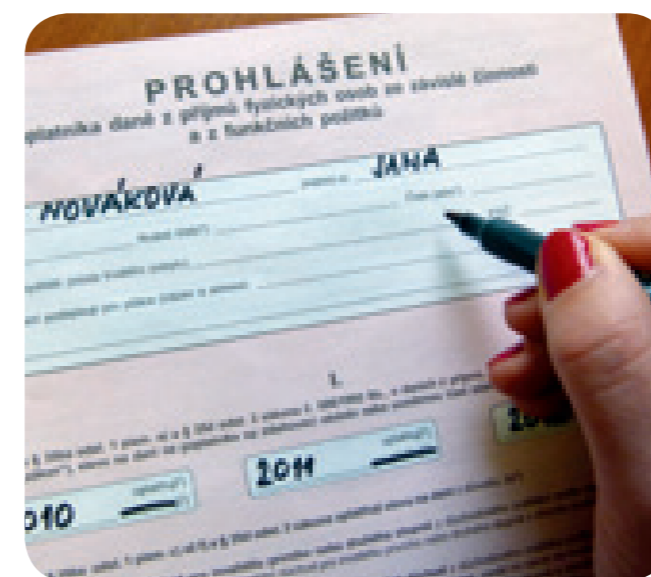
S NOVÝM ROKEM OPĚT NADCHÁZÍ DOBA PROVEDENÍ ROČNÍHO ZÚČTOVÁNÍ ZÁLOH A DAŇOVÉHO ZVÝHODNĚNÍ DANĚ Z PŘÍJMŮ ZA UPLYNULÝ ROK. PRO KAŽDÉHO ZAMĚSTNANCE DOPRAVNÍHO PODNIKU JE PROVEDENÍ ROČNÍHO ZÚČTOVÁNÍ DANĚ SPOJENO S NĚKOLIKA ZÁKLADNÍMI PODMÍNKAMI, KTERÉ SHRNEME NA NÁSLEDUJÍCÍCH ŘÁDCÍCH.

Miroslava Miková / Foto: archiv DPP

Zaměstnanec musí požádat o roční zúčtování prostřednictvím „Prohlášení poplatníka daně z příjmů fyzických osob ze závislé činnosti a z funkčních požitků“ (růžový dvojlist) a dále předložit všechny potřebné doklady, a to do 15. února 2012. Po tomto zákonem stanoveném datu již nelze provést roční zúčtování daně zaměstnavatelem. V případě, že si poplatník zpracovává daňové přiznání sám, o roční zúčtování nežádá.

Referentky odd. Personální a mzdové poradí

Pro vaši lepší orientaci v dané problematice připravila sekce Lidské zdroje přehled veškerých podmínek a dokladů, které jsou podle zákona nutné pro doložení nezdanitelných částí základu daně, slev a daňového zvýhodnění a následnému provedení odpočtu daně z příjmu. Bez těchto dokladů nemohou referentky personálního a mzdového oddělení provést odpočet při ročním zúčtování. Přehled (tabulku) naleznete na hlavní stránce intranetu DPP a bližší informace vám také poskytnou referentky oddělení Personální a mzdové.



Poplatník daně z příjmů fyzických osob, který ve zdaňovacím období, tj. v příslušném kalendářním roce, pobírá příjmy ze závislé činnosti nebo funkční požitky, uplatní pro účely výpočtu zálohy na daň za příslušný kalendářní měsíc a pro výpočet daně za zdaňovací období nárok na nezdanitelné částky ze základu daně a daňové zvýhodnění. K tomu vyplní a podepíše prohlášení ke zdanění příjmů ze závislé činnosti a z funkčních požitků, a to při nástupu do zaměstnání a každoročně nejpozději do 15. února s uvedením případných změn, které v uplynulém zdaňovacím období v rozhodných skutečnostech pro srážku záloh na daň nebo daně nastaly. Současně je poplatník povinen prokázat zaměstnavateli rozhodné skutečnosti pro nárok na uznání nezdanitelných částek ze základu daně a daňového zvýhodnění.

Uplatnění zvýhodnění na dítě

Je nutné připomenout, že veškeré změny vzniklé během roku, které mají vliv na uplatnění daňového zvýhodnění na dítě, je nutné vždy neprodleně nahlásit (bod 7.6.1 Pracovního řádu) a přinést potřebná potvrzení do personálního a mzdového oddělení příslušné referentce. Nebude tak zbytečně docházet k nedoplatkům na daních a s tím spojeným srážkám ze mzdy.

Srážky daně v případě přeplatku či nedoplatku

Daň vyplývající z ročního zúčtování daňových záloh, která nebyla sražena vinou poplatníka, může být plátcem daně sražena do 3 let od konce zdaňovacího období, v němž k nesprávné srážce došlo. Pokud plátcem daně (zaměstnavatel) poskytl poplatníkovi (zaměstnanec) daňové zvýhodnění vyšší než měl, může dlužnou částku na daňovém zvýhodnění dodatečně srazit, pokud neuplynulo 12 měsíců od doby, kdy bylo daňové zvýhodnění nesprávně poskytnuto.

„Řiditel autobusu“: Kolik jich v DPP máme?



Marek Valenta se svou kompenzační pomůckou v autobuse na Andělu. Chvilku po nastoupení do vozu se dostal do konfliktu s řidičem

ZA TO, ŽE BYL DOPRAVNÍ PODNIK PO CELÝ ROK KE SVÝM CESTUJÍCÍM VSTŘÍCNÝ, DOSTAL OD MIKULÁŠE DÁREK. V PONDĚLÍ 5. PROSINCE 2011, V RÁMCI KONÁNÍ 2. ROČNÍKU MIKULÁŠSKÉHO KONCERTU HANDICAPOVANÝCH STUDENTŮ A ABSOLVENTŮ ŠKOL JEDLIČKOVA ÚSTAVU THE TAP TAP VE STÁTNÍ OPEŘE V PRAZE, PŘEVZALA TISKOVÁ MLUVČÍ ILONA VYSOUDILOVÁ MEDAILI S MOTIVEM BOŽÍHO MLÝNA.

Martina Neckářová a Petr Ludvíček
Foto: autorka a archiv DPP

Medaile byla Dopravnímu podniku udělena za podporu vzniku dobře známého klipu s výstižným názvem Řiditel autobusu, který byl natočen jako reakce na opakovanou konfrontaci člena skupiny **Marka Valenty** s některými našimi řidiči autobusů. Marek, bubeník The Tap Tapu, je menšího vzrůstu a ke své přepravě používá malé kolo. Jeho kolo na první pohled nevypadá jako kompenzační pomůcka, a tak se setkává s nepochopením řidičů. O tom, zda byli i řidiči hodní a cenu si zaslouží, jsme si s Markem Valentou popovídali.

„Na průkaz ZTP nereagoval“

Prvotní záměr schůzky s Markem Valentou bylo zjistit, jak se mu po Praze jezdí a zda ubylo případů, kdy ho řidiči chtěli z autobusové přepravy vyloučit, protože s kolem se do autobusu nesmí i přesto, že kolo odpovídá rozměrům a vahou kompenzační pomůcce a jemu při malém vzrůstu usnadňuje pohyb po Praze. „Po odvysílání klipu jsem očekával, že se počet vyhocených situací zlepší a že už nebudu svým kolem vzbuzovat u řidičů autobusu takový rozruch. A mohu říct, že se tak i stalo...i když poslední pobouření jsem vyvolal přibližně před měsícem,“ začal vyprávění Marek Valenta a pokračuje: „Nastoupil jsem do autobusu a řidič, který mě ve zpětném zrcátku

v autobuse uviděl, odmítl ze zastávky odjet, dokud si s kolem nevystoupím. Na mou výšku ani na průkaz ZTP nereagoval. Aby toho nebylo málo, zavolal na mě policii. Že prý agresivní mladý muž odmítá vystoupit s kolem z autobusu. Když strážníci přijeli a viděli, o co jde, nechápali. Čekali totiž úplně někoho jiného,“ říká Marek Valenta a dodává: „Celý život se s tím potýkám. Dříve mě to mrzelo a nechtěl jsem se zbytečně hádat, ale teď už si to líbit nenechávám.“

Cestující v Praze vozí více než 2 000 řidičů autobusů. Až na pár výjimek se obdobně vyhocené konflikty mezi cestujícím a řidičem stávají zřídka. Rubrika DP kontaktu Listárna se měsíčně plní pochvalami, které nám cestující na řidiče MHD zasílají. Bohužel se čas od času objeví i stížnost, nad kterou zůstává rozum stát.

„... blbec je blbcem a blbcem zůstane...“

Při setkání s Markem jsme se stali svědkem situace, o kterých vyprávěl. Po dokončení rozhovoru jsme s jeho kompenzační pomůckou, malým kolem, nastoupili do autobusu. Chtěla jsem pořídit fotku Marka přímo v autobuse. Na Andělu

jsem nastoupili do vozu. Řidič nás ihned zaregistroval a „představení“ začalo. Nejenže pan řidič odmítl ze zastávky odjet dokud s kolem nevystoupíme, ale začaly i slovní útoky. Výška Marka Valenty ani vysvětlení, že je držitelem průkazu ZTP a že malé kolo odpovídá rozměrům i hmotnosti kompenzační pomůcce, nepomohla. Nezbyvalo nic jiného než zavolat na dispečink. Dispečer po pár minutách přijel

a snažil se zbytečně vyhocenou situaci uklidnit a řešit. Řidiče několikrát vyzval k pokračování v trase, ale marně. Ani přes výzvy dispečera autobus ze zastávky nevyjel. Po celou dobu s námi v autobuse seděli dva cestující, shodou okolností fanoušci The Tap Tapu, a nestačili se divit. Také lidé na zastávce řidičovo jednání odsuzovali. Co myslíte, odjeli jsme? Ne. Po čtvrt hodině jsme z autobusu nakonec vystoupili. Co dodat? Nejvýstižnější jsou slova písničky Řiditel autobusu „...blbec je blbcem a blbcem zůstane...“

„Podmínky pražského provozu, s nimiž se každý den setkávají naši řidiči autobusů a tramvajů, vyžadují vysokou míru trpělivosti a preciznosti při dodržování řady předpisů. Všichni naši řidiči jsou pravidelně nabádáni, aby problematické situace v provozu řešili citlivě a s vysokou mírou porozumění k potřebám cestujících,“ říká vedoucí jednotky Provoz Autobusy **Václav Jelínek**. „Snažíme se, aby cestující, kteří mají v pražské MHD ztížený pohyb, měli cestování co nejsnadnější. V tomto úsilí budeme i nadále pokračovat. Věřím, že situace, která se stala, se už nebude opakovat a byla jen velkým nedorozuměním,“ dodává.



Medailí s motivem „božího mlýna“ od výtvarníka Jana Augusty byl Dopravní podnik oceněn za vstřícnost k handicapovaným cestujícím

Závazný dokument plus pro řidiče i cestující

Václav Jelínek považuje prosincový incident za ostudný případ. Už třeba jen proto, že cestující by byl schopen se v případě výzvy prokázat průkazem invalidy. Ale ani na tuto výzvu nedošlo. Postup byl v tomto případě neomluvitelný, konstatuje. Zároveň dodává, že: „Stížností na řidiče je absolutní minimum, takže věřím v lidský přístup většiny z nich. Budeme-li se sebevíc snažit, nepopíšeme všechno v zákonech, bez rozumného pohledu se neobejdeme. Ale právě pro řešení potencionálních problémů je třeba mít oporu v závazném dokumentu.“ Proto bylo z iniciativy jednotky vydáno Upozornění odboru Zabezpečení provozu

o přepravě osob na vozíku pro invalidy, popřípadě na jiné pojízdné kompenzační pomůcce. Proto se také v poslední verzi Smluvních přepravních podmínek PID v článku 6 (Převaha osob s omezenou schopností pohybu a orientace / Převaha osob na vozíku pro invalidy) objevil odstavec 15: „Jiné pojízdné kompenzační pomůcky, pokud se přepravují současně s držitelem průkazu „ZTP“ nebo „ZTP/P“, se považují za vozíky pro invalidy, pokud jsou svými rozměry a vahou s nimi srovnatelné.“

Problematika je nejen lidsky citlivá, ale i formulačně nesnadno uchopitelná. Co všechno je kompenzační pomůcka? Jaké maximální rozměry jsou přípustné pro přepravu v MHD? Jak prokázat oprávněnost použití pomůcky? O tématu se v roce 2011 jednalo i na sdružení dopravních podniků, kde prvním podkladem pro diskusi

bylo právě pražské Upozornění. „Není to samozřejmě dokonalý či dokonce závazný předpis, ale zabránil již řadě konfliktů. U většiny řidičů se dá hovořit o lidském přístupu k handicapovaným cestujícím, ale neměli doposud žádný podklad pravidel shrnutých na papíře, o který by se v případě konfliktu opřeli. Do té doby znali invalidní vozík, teď jsme jim rozšířili obzor a upozornili na další typy pomůcek,“ vysvětluje Václav Jelínek.

Vítá další postup domluvený v rámci DPP, tedy zmapování aktuálně používaných typů kompenzačních pomůcek v Praze s vydáním vzorníku s následnou propagací nejen uvnitř podniku, ale i mezi veřejností. Dalším krokem by podle Václava Jelínka měla být snaha co nejlépe charakterizovat kompenzační pomůcky ve smluvních přepravních podmínkách. K tomu říká: „Někdy je to hra se slovíčky. Před časem jsme například upravili podmínku přepravy kočárků. Dříve byla striktně dána možnost přepravit maximálně jeden. Za určitých podmínek dnes může řidič dovolit přepravu dalších, o čemž rozhoduje na základě okamžité provozní situace. Říkám to proto, že pokud dříve z lidského hlediska řidič umožnil přepravu dalšího kočárku, což v praxi bývalo často, fakticky porušoval předpis. U kompenzačních pomůcek máme nyní za sebou první krok, že jsou přípustné do vozu.“

Cestující s kompenzační pomůckou se může řidiči prokázat průkazem invalidy. Úvahy směřovaly i k tzv. techničákům k jednotlivým pomůckám, což je ale těžko realizovatelné z důvodu mnoha podomácky upravených i přímo vyrobených pomůcek. V každém případě jedině spolupráce mezi DPP a sdružením handicapovaných občanů, která je tradičně dobrá, může vést k vyváženému vztahu obou stran při přepravě s těmito speciálními prostředky.



Konflikt cestujícího s kompenzační pomůckou a řidičem autobusu musel přijet řešit dispečer Vladimír Vach. Statisticky se vloni jednalo o naprosto ojedinělý případ

Boj s černou reklamou v metru začal

KULTURNOST PROSTŘEDÍ DOPRAVNÍCH PROSTŘEDKŮ OVLIVŇUJE V NEMALÉ MÍŘE CELKOVÝ DOJEM Z VEŘEJNÉ DOPRAVY V PRAZE A MÁ VLIV NA HODNOCENÍ SLUŽEB POSKYTOVANÝCH DOPRAVNÍM PODNIKEM. DPP MÁ ZÁJEM NA TOM, ABY CESTUJÍCÍ VEŘEJNOSTI BYLA POSKYTOVÁNA SLUŽBA KVALITNÍ, A TO NA VŠECH ÚROVNÍCH. VÝLEP INZERCE NAČERNO TENTO KREDIT SNIŽUJE.

Jana Benzinová / Foto: archiv DPP

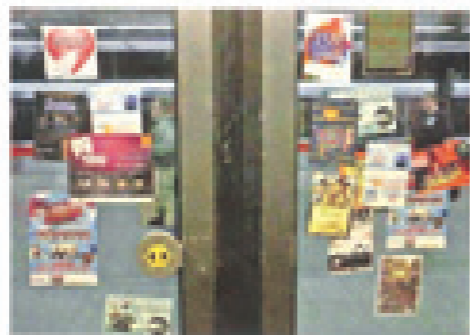
Černá reklama v metru je velmi rozšířený nešvar, který Dopravnímu podniku u cestujících veřejnosti snižuje jeho kredit. Za maximálně nevhodné a nepřijatelné jsou považovány zejména reklamy na erotické služby. Na takové reklamy nejčastěji poukazují cestující ve svých stížnostech, protože metrem cestují i děti. Nepřečíst si reklamu vylepenou ve výši očí, je totiž téměř nemožné.

Chytit viníka při vylepování černé reklamy tzv. při činu, je skoro nereálné. DPP ani společnost Rencar Praha, se kterou DPP spolupracuje při realizaci kampaní v prostorách pražské MHD, nedisponují dostatečným počtem zaměstnanců, aby mohly chytání viníků organizovat a černou reklamou v metru tímto způsobem zastavit. Nehledě na právní výklad takového přestupku. Stačí si položit otázku, zda jste viděli někdy v akci lepiče černé reklamy? Myslím si, že ne. Černá reklama je vylepovaná tajně a téměř neviditelně.

Společnost Rencar zahájila v květnu loňského roku projekt „Černá reklama v metru“. Hlavním úkolem projektu je monitoring nepovolené reklamy v metru, identifikace viníka a jeho následné potrestání. Jako účinný nástroj k odstranění problému černé reklamy v metru Rencar zvolil formu vymáhání „neoprávněného obohacení“. Od června probíhá v pravidelných intervalech kontrola vozů metra a jejich následné vyhodnocení.

Z průzkumu vyplývá, že za období od června do listopadu bylo na dveřích metra zrealizováno 863 různých motivů, které obsahují reklamní sdělení. Z toho 32 % zjištěných motivů lze dle kritérií Rencaru považovat za reklamní kampaň. Za reklamní kampaň je považován výlep 40 a více kusů jednoho motivu po dobu 14 dnů. Nejčastěji byla

JCDecaux začalo razantně bojovat proti nelegální reklamě v metru



Společnost JCDecaux, jednička na outdoorovém trhu, v letošním roce odstartovala boj proti nelegálnímu výlepu v pražském metru. Projekt „Černá reklama“ běží „naostro“ od června tohoto roku a spočívá v monitoringu nelegálně vylepených samolepek, následné identifikaci pachatelů a vymáhání tzv. neoprávněného obohacení. Do poloviny listopadu bylo zaznamenáno 863 nelegálních kampaní v celkové hodnotě 3,3 milionu korun, což představuje téměř 100 tisíc načerno vylepených samolepek. Na výpravě je úhradě reaktivně cca 1/3 viníků.

Fotopapír bylo zaznamenáno 863 nelegálních kampaní v celkové hodnotě 3,3 milionu korun, což představuje téměř 100 tisíc načerno vylepených samolepek. Na výpravě je úhradě reaktivně cca 1/3 viníků.

Že boj proti nelegální reklamě začal, dokazují i články v médiích (Marketina&Média, 19. 12. 2011)

DPP bojuje nejen proti černému výlepu, ale i proti dalším projevům vandalismu

Částka, která DPP uniká na reklamě, je nevyčísitelná. Na odstranění černého výlepu nemá v současné době DPP vyčleněny finanční prostředky. Částečné odstraňování černého výlepu probíhá v rámci pravidelných prohlídek metra a prostor MHD.

Vandalové ničí také často skla vozů (vyrvávají různé znaky), řezou sedačky tramvají a autobusů, lepi žvýkačky na sedadla apod. Např. ve vozích metra bylo v roce 2010 zničeno zařízení za více než 13 milionů korun. Dopravní podnik hl. m. Prahy vynaloží ročně až 100 milionů korun na odstraňování následků projevů vandalismu.

zjištěna nepovolená reklamní kampaň „Autoškola Student“, „Student Party“, „Paintball“. V těchto případech se jednalo o promyšlené a masivní vylepování a nikoliv pouze o spontánní akci jedinců.

Společnost Rencar po provedených kontrolách viníky písemně oslovila a požádala je o úhradu škody. Podařilo se navázat komunikaci s třetinou oslovených viníků, z nichž polovina škodu uhradila. Je patrné, že řada oslovených si problematiku černé reklamy a nelegálního výlepu uvědomila, i když na písemnou výzvu Rencaru nereagovala, a jejich aktivita v této oblasti ustala.

Cílem projektu monitoringu černé reklamy v metru je nastavit systém tak, aby se podobné aktivity již neopakovaly. Za tímto účelem společnost oslovuje také sponzory, kteří takto inzerované akce podporují, s otázkou k zamýšlení, zda chtějí být s takovou reklamou spojováni. DPP a Rencar si uvědomují, že změny nedosáhnou ze dne na den, ale že se jedná o dlouhodobější úkol. Rencar je připraven projekt ukončit až v okamžiku, kdy se podaří černou reklamou v metru vymýtit.



NOVELIZACE DOPRAVNÍHO A NÁVĚSTNÍHO PŘEDPISU PRO TRAMVAJE

NOVÝ DOPRAVNÍ A NÁVĚSTNÍ PŘEDPIS PRO TRAMVAJE D 1/2, KTERÝ SCHVÁLIL GENERÁLNÍ ŘEDITEL, MÁ PLATNOST OD 1. LEDNA 2012 A NABÝVÁ ÚČINNOSTI OD 1. DUBNA 2012. PŘEDPIS REAGUJE NA NOVÉ TECHNOLOGIE, TECHNOLOGICKÉ PARAMETRY I BEZPEČNOSTNÍ PRAVIDLA.

Martin Košek
Foto: archiv DPP



I změněné stavebně-technické parametry trati Hlubočepy - Sídlíště Barrandov musel zohlednit nový předpis

Každý provozovatel dráhy na základě Zákona o dráhách (č. 266/1994 Sb.) a prováděcí Vyhlášky Ministerstva dopravy (č. 173/1995 Sb.) je mimo jiné povinen vydat vnitřní předpis o provozování dráhy. Ustanovení tohoto předpisu musí znát všichni řidiči tramvajových vlaků, dispečeri provozního dispečinku jednotky Provoz Tramvaje (JPT) a odboru Řízení a kontrola provozu, výpravčí JPT a i další pracovníci DPP, jejichž pracovní náplň přímo souvisí s provozem tramvají, jako jsou kontrolní pracovníci, průvodčí, brzdáři nebo a výhybkáři.

Pro dlouhých letch souhrnná novelizace

Stávající předpis platí bezmála 14 let. Byl novelizován a doplněn několika opravnými listy a směrnicemi, což již může působit trochu nepřehledně. Za dobu jeho platnosti došlo k mnoha změnám v užitých technologiích a procesech v tramvajovém provozu. Do provozu byla nasazena moderní kolejová vozidla s mikroprocesorovým řízením, rekuperací brzděné energie, jiným způsobem brzdění, novými informačními systémy a jinými technickými parametry.

Prakticky v celé kolejové síti tramvají došlo k mnoha technickým a technologickým změnám. Byly nahrazeny původní elektricky ovládané výhybky s čepovými jazyky za moderní uzamykatelné s kolejovými obvody a diodovým návěstidlem, u většiny výhybek se změnilo ovládání výměny pomocí rádiového signálu (oproti dříve používanému proudovému ovládání přes trolejové kontakty), rozšířila se kolejová síť o nové tratě (např. Hlubočepy – Sídlíště Barrandov), kde bylo třeba upravit podmínky jízdy vzhledem

PROVOZNÍ PŘEDPIS STANOVUJE PRAVIDLA PRO PROVOZOVÁNÍ DRÁHY A DRÁŽNÍ DOPRAVY, URČUJE ZPŮSOB ZABEZPEČENÍ A OBSLUHY DRÁHY, JAKÝM ZPŮSOBEM JE DRÁŽNÍ DOPRAVA ORGANIZOVÁNA, UPRAVUJE VÝKON SLUŽBY ŘIDIČE A STANOVUJE NÁVĚSTI PRO ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNÉ DRÁŽNÍ DOPRAVY.

k jiným stavebně-technickým parametrům a bylo rekonstruováno několik tratí s užitím širokopatných kolejnic 49E1.

Nový předpis rovněž reaguje na zjištěné poznatky a bezpečnostní rizika, která se v praxi v provozu objevily, upravuje situace, které byly v původním nepřesně nebo obecně formulovány a zavádí i některé novinky. Mezi hlavní změny patří například možnost zřízení zastávek „na znamení“, zrušení povinnosti dávat zvukovou návěst „Pozor“ při

každém rozjezdu vlaku, upřesnění povinností řidiče, nové návěsti a umožnění jízdy vyšší rychlostí přes výhybky zvláštní konstrukce. Cílem všech změn je novelizování pravidel pro zajišťování moderní, bezpečné, spolehlivé, rychlé a pro obyvatele města přívětivé tramvajové dopravy v Praze.

Účinnost předpisu od 1. 4. 2012

Nový Dopravní a návěstní předpis pro tramvaje D 1/2, který schválil generální ředitel, má platnost od 1. ledna 2012 a nabývá účinnosti od 1. dubna 2012. Všichni provozní pracovníci, kteří mají v souvislosti s pracovní náplní předepsanu jeho znalost, budou s jeho zněním v prvním čtvrtletí roku proškoleni a obdrží jeho výtisk. Na intranetu Dopravního podniku naleznete také výběr nejdůležitějších změn v předpisu.

Věříme, že si na změny v novém předpisu všichni provozní pracovníci rychle zvyknou a pro bezchybný výkon služby je přijmou za své.





Autobusový koridor na samostatném tělese – Twente, Nizozemí

Autobusové systémy BHLS: vysoká kvalita poskytovaných služeb



Koncept autobusových systémů s vysokou kvalitou poskytovaných služeb BHLS (Buses with a High Level of Service) vznikl jako reakce na systémy rychlé autobusové dopravy BRT (Bus Rapid Transit). Systémy BRT byly úspěšně implementovány jako páteřní radiální doprava zejména v jihoamerických rozvojových aglomeracích s nedostatkem finančních prostředků na budování kolejové dopravy.

Z doplňku plnohodnotná součást dopravních systémů

V evropských městech jsou však podmínky z hlediska hustoty obyvatel, historického vývoje veřejné dopravy i investičních možností značně odlišné. Páteř dopravních systémů ve větších městech Evropy tvoří obvykle kolejová doprava (železnice, metro, městská rychlodráha nebo tramvajové systémy) a autobusové systémy zajišťují dopravu návaznou a doplňkovou. V posledním období však zkušenosti z některých měst ukázaly, že kvalitní autobusové a trolejbusové systémy mohou být také významnou a efektivní součástí integrovaných dopravních systémů.

V ZÁVĚRU ROKU 2011 BYL ZAVRŠEN ČTYŘLETÝ EVROPSKÝ PROJEKT COST TU 603 BHLS, KTERÝ MAPOVAL AKTUÁLNÍ SITUACI A TRENDY V OBLASTI MODERNÍ AUTOBUSOVÉ A TROLEJBUSOVÉ DOPRAVY. V RÁMCI PROJEKTU BYLO SLEDOVÁNO A POPSÁNO 35 DOPRAVNÍCH SYSTÉMŮ ZE 14 ZEMÍ. ČESKÁ REPUBLIKA BYLA ZASTOUPENA CENTREM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, V.V.I. A DOPRAVNÍM PODNIKEM HL. M. PRAHY, A.S.

Jan Barchánek / Foto: Jan Spousta

Navíc mohou s relativně nízkými náklady a vysokou flexibilitou úspěšně reagovat na změny dopravních vztahů a vývoj poptávky a řešit i významné přepravní proudy cestujících trvale nebo jako přechodný stav do vybudování kapacitnější, ale investičně náročnější kolejové dopravy.

COST: program evropské spolupráce v oblasti výzkumu a rozvoje technologií

Pro analýzu a podporu implementace konceptu systémů BHLS byl v rámci programu COST založen samostatný projekt COST TU 603 BHLS. V průběhu projektu od října 2007 do listopadu 2011 bylo postupně analyzováno 35 evropských autobusových a trolejbusových systémů. Rozbor se věnoval provozním a ekonomickým aspektům, plánování a organizaci dopravy, řízení dopravy, informování a marketingu, zajištění potřebné infrastruktury (komunikace, zastávky), požadavkům na vozový park, integraci s dalšími dopravními systémy a začlenění do městského prostředí. Analýzy jednotlivých systémů byly dále doplněny

informacemi a doporučeními z dalších evropských i mimoevropských projektů a zdrojů (např. projekt EBSF – Evropský autobusový systém budoucnosti, projekty a doporučení UITP, apod.), včetně konzultací a jednání s řadou světových dopravních odborníků. Na základě zjištěných dat a informací z podrobného porovnání sledovaných systémů, včetně zohlednění praktických zkušeností z návštěv některých systémů, byl sestaven souhrn doporučení a vhodných příkladů řešení v jednotlivých oblastech.

Souhrn doporučení

Jedním z klíčových doporučení konceptu BHLS je princip hierarchizace autobusové sítě formou zavádění tzv. páteřních linek, na kterých jsou přednostně uplatňována jednotlivá opatření pro zvýšení kvality a provozní efektivity. Systém páteřních linek umožňuje navíc zjednodušení a zpřehlednění mnohdy složité autobusové sítě i pro občasně uživatele. V oblasti infrastruktury je nezbytná segregace autobusové dopravy formou vyhrazených jízdních pruhů nebo samostatných komunikací, a to alespoň v kritických místech sítě, kde dochází ke kumulaci a kongescím dopravy individuální. Velmi účinným opatřením je i jízda po tramvajovém tělese, která zároveň umožňuje společné využití zastávek a zlepšení podmínek vzájemného přestupu. Důležité je také zajištění preference na křižovatkách, a to jak úpravami přednosti v jízdě ve prospěch autobusových linek, tak i systémy pasivní nebo aktivní detekce a ovlivňování světelně řízených křižovatek. V řadě případů se ukazují jako velmi efektivní i předsazené signalizace pro zlepšení výjezdu ze zastávek nebo vyhrazených jízdních pruhů. Projekt sledoval a hodnotil i systémy vedení vozidla po jízdní dráze (mechanické, optické, magnetické), z hlediska nákladů bylo pro běžné použití vyhodnoceno jako optimální zajištění vedení autobusu pouze v zastávce, a to pomocí profilových obrubníků, např. Kasselského typu.

Vozový park byl porovnáván dle provozních i ekonomických parametrů v návaznosti na délku vozidel i použitý typ pohonu. U páteřních linek jsou častěji používána kapacitnější vozidla (v některých případech i vícečlanková) a ve významné míře se uplatňuje i designové odlišení od ostatního vozového parku. Klíčovou podmínkou pro efektivní provoz je řídicí systém, který kromě řízení provozu a podpory řešení nestandardních stavů zároveň zajišťuje datovou základnu pro efektivní plánování a on-line informování cestujících. Zejména v oblasti informačních a odbavovacích systémů je sledován velmi rychlý rozvoj moderních technologií, na který je nutné adekvátně reagovat, např. nabídkou on-line dopravních informací

pro mobilní komunikační zařízení. Pro úspěšné zavádění uvedených opatření a obecně zlepšení image autobusových a trolejbusových systémů je velmi důležitý také marketing a propagace.

Uplatnění systému i v Praze

Jednotlivé dílčí informace a doporučení získané v rámci projektu byly dle možností průběžně uplatňovány i v aktuálních rozvojových projektech v rámci DPP, například příprava a upřesňování specifikace nových autobusů, rozvoj řídicího systému AUDIS, rozvoj odbavovacího a informačního systému, projekt preference MHD, pojednávání dopravních opatření s organizací ROPID, apod.

Souhrnná publikace se závěry a doporučeními projektu byla prezentována na závěrečné konferenci projektu dne 29. listopadu 2011 v Bruselu. Již v předstihu se 4. října 2011 uskutečnil v prostorách Ministerstva dopravy ČR národní seminář, kde byla doporučení projektu konfrontována s aktuálním stavem autobusových a trolejbusových systémů v ČR.

V rámci programu COST probíhá od září 2011 další dopravní projekt „TU1103 Provoz a bezpečnost tramvají ve vazbě na veřejný prostor“. Účast za ČR opět zajišťuje Centrum dopravního výzkumu a i v tomto projektu je otevřená možnost spolupráce pro DPP.

Podrobnější informace o projektu naleznete na webových stránkách www.bhls.eu, souhrnná publikace projektu v anglickém jazyce i analýza a doporučení pro české podmínky jsou pro zájemce k dispozici v oddělení Oborové komunikace.



Tříčlankový trolejbus Hess (délka 24,7 m) na páteřní lince 31. Zürich, Švýcarsko



Elektrická stanice se rekonstrukcí dostala na vyšší stupeň provozní bezpečnosti, a tím i celá stanice metra I. P. Pavlova

I když se jednalo „jen“ o opravu další elektrické stanice v řadě, je třeba si uvědomit, že taková akce probíhá vždy za plného provozu metra s cestujícími. To znamená, že z elektrické stanice musí být bez přerušení napájeny všechny systémy stanice metra včetně přílehlých tunelů. Musí fungovat osvětlení, eskalátory a výtahy, vzduchotechnika, čerpací stanice, zabezpečovací a sdělovací technika a mnoho dalších technologií. Taková situace představuje velké riziko nejen z pohledu možného výpadku napájení, ale i z pohledu bezpečnosti práce. Vždyť práce probíhají v blízkosti dalších zařízení pod napětím! Aby se tato rizika redukovala na minimum, musí se vše velmi dobře připravit, zorganizovat i koordinovat a současně musí být každý připraven okamžitě operativně reagovat na všechny nepředvídatelné situace.

Provedená rekonstrukce ve stanici I. P. Pavlova zapadá do dlouhodobé koncepce jednotky Dopravní cesta Metro (JDCM) na postupnou modernizaci elektrických stanic a dalších elektrických zařízení, včetně silových rozvodů a osvětlení ve stanicích metra trati I.C. Musíme si uvědomit, že tato zařízení se uváděla do provozu na konci roku 1973 a jsou již daleko za zenitem své technické životnosti. Takto již byly rekonstruovány stanice Vyšehrad, Hlavní nádraží a Muzeum C a v plánu pro další roky jsou stanice Pražského povstání, Pankrác, Budějovická a Depo Kačerov. V současné době probíhá v rámci předstihových prací prodloužení trasy A rekonstrukce elektrické stanice Dejvická a připravuje se oprava trakční části elektrické stanice Vyšehrad, která je v tuto chvíli nejstarší měnirnou v metru.

Samotné realizaci rekonstrukce elektrické stanice I. P. Pavlova samozřejmě předcházela důkladná projektová příprava. Bylo potřeba navrhnout výměny zařízení za technologie nové generace, které zaručují dostatečnou perspektivu do budoucna a zároveň splňují nově platné normy a požární předpisy. Tím jsou míněna hlavně zařízení primární sítě 22 kV – rozváděče, trať a kabely, dále hlavně rozváděče nízkého napětí, systémy nouzového napájení

Rekonstrukce elektrických stanic metra

V LOŇSKÉM ROCE SKONČILA REKONSTRUKCE ELEKTRICKÉ STANICE – DISTRIBUTUČNÍ TRANSFORMOVNÝ VE STANICI I. P. PAVLOVA. ZA TÍMTO SUCHÝM PROHLÁŠENÍM JE VŠAK VELMI PŘÍJEMNÝ POCIT DOBRĚ VYKONANÉ PRÁCE A SOUČASNĚ POCIT OBROVSKÉHO UVOLNĚNÍ VŠECH NÁS, PROVOZNÍCH ZAMĚSTNANCŮ, ALE JISTĚ TAKÉ PROJEKTANTŮ I DODAVATELŮ.

Jan Lehovec / Foto: Martina Neckářová

včetně zdrojů a další podpůrná zařízení včetně dálkového ovládání a řídicích systémů.

V rámci realizace byl v elektrické stanici instalován nový rozváděč 22 kV typu Unigear, včetně terminálů REF a komunikačního systému, nové transformátory se zvýšenou tepelnou odolností, došlo k navýšení výkonu světelných transformátorů, nové jsou také kabely vysokého napětí včetně nových tras. Napájení Centrálního dispečinku získalo vyšší bezpečnost, díky možnosti volby napájení z obou sekcí rozváděče v distribuční transformovně I. P. Pavlova. Byla vyměněna staniční akubaterie, včetně nových dobíječů o vyšším výkonu, dále došlo k přechodu na bezvypadkový systém napájení nouzových okruhů instalací zdrojů UPS s vlastními akubateriemi a rozváděči bezvypadkového napájení. Došlo i k dílčím úpravám hlavních rozváděčů nízkého napětí a je zde i nový systém dálkového řízení.

Bylo také nezbytné provést náročné stavební úpravy, opravy osvětlení, systému vzduchotechniky a požární signalizace. Musely být zvoleny nové kabelové trasy a také opraveny nosné kabelové konstrukce v kabelových prostorech, které byly zkorodované a nevyhovovaly současným požárním předpisům. Celkově se tedy elektrická stanice dostala na mnohem vyšší stupeň provozní bezpečnosti, a tím rovněž celá stanice metra I. P. Pavlova. Dá se nyní reálně předpokládat, že takto zrekonstruovaná zařízení vydrží v provozu minimálně dalších 30–35 let.

Rád bych poděkoval pracovníkům provozu Elektrické stanice, hlavně obsluhám stanice, pohotovosti ESZ a také mistroví stanice. Průběžně dohlížet a organizovat vše v podmínkách stavby, kde se práší, je hluk, nefunguje vzduchotechnika, pohybují se tam desítky pracovníků dodavatelů, je omezena funkce ASDŘ pro elektrodispečerské řízení a k tomu je stále polovina zařízení v plné funkci, to je opravdu obrovský výkon! Dík patří také elektrodispečinku, který musel při dané výluce části stanice IP stejně operativně řešit požadavky na napájení, koordinaci a konfiguraci napájení celé trati C. Že tedy nakonec vše dopadlo na výbornou, je zásluhou nejen přípravy, ale hlavně pracovního nasazení všech provozních zaměstnanců JDCM a také kvalifikovaného přístupu dodavatelů.



Tonda s Adélou razí, co to dá

PRAŽSKÉ METRO JE NEJINTELIGENTNĚJŠÍM, NEJBEZPEČNĚJŠÍM A NEJEKOLOGIČTĚJŠÍM PROSTŘEDKEM MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY. PROZATÍM JE CELKOVÝ POČET STANIC METRA 57, Z TOHO JE 36 BEZBARIÉROVĚ PŘÍSTUPNÝCH. METRO DENNĚ PŘEPRAVÍ 1,6 MILIONU CESTUJÍCÍCH. DÍKY PRODLOUŽENÍ TRASY A VŠECHNA ČÍSLA POROSTOU.

Martina Neckářová / Foto: Petr Ludvíček

Z dalších zajímavých dat připomeňme, že nevytíženější nepřestupní stanicí metra je I. P. Pavlova, která denně přepraví přes 118 tisíc cestujících. Přestupní stanicí s největším pohybem cestujících je pak Můstek na lince metra A, kde denně projde více než 180 tisíc lidí. Hned za Můstkem na „áčku“ je další vysoce vytíženou nepřestupní stanicí Dejvická, kterou využije k nástupu i výstupu největší počet cestujících na celé lince metra A. Nejcentrálnější konečná stanice na trase A, Dejvická, se po 33 letech dočká svého prodloužení.

V rámci projektu prodloužení metra A, tj. provozní úsek s pracovním názvem V.A., navazuje nový úsek metra na současnou stanici Dejvická a bude končit odstavnými a obrátovými kolejemi v dočasně konečné stanici Motol. Celý úsek Dejvická – Motol bude činit 6,134 km. Na něm budou vybudovány celkem čtyři nové, plně bezbariérové stanice: Červený vrch, Veleslavín, Petřiny a Motol. Trasa propojí hustě obydlené oblasti podél Evropské a Kladenské ulice, sídliště Červený vrch a sídliště Petřiny. Nový úsek trasy metra A zajistí dopravní obslužnost pro 90 tisíc obyvatel v přímé docházce, ve spádové oblasti budou pokryty potřeby cca 180 tisíc potenciálních cestujících. Zároveň se prodloužením úseku radikálně zlepší dopravní obsluha motolských nemocničních areálů a dojde ke zkvalitnění dopravních vazeb na letiště Ruzyně.

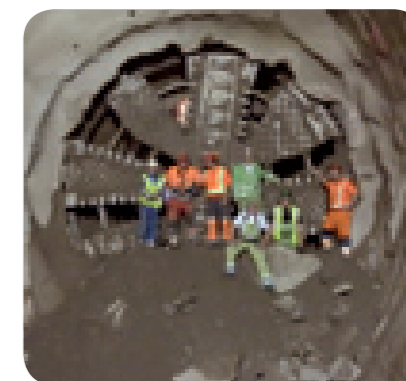
V červnu 2010, konkrétně 21. 6., byla zahájena na Vypichu ražba nového úseku metra A. Ze staveniště nedaleko tramvajové točny na Vypichu se razí směrem do centra,

ke stanici metra Dejvická. Jednokolejný tunel metra razí dva plně mechanizované razicí štíty Tonda a Adéla, které vyrobila firma Herrenknecht z Německa. Ražba tunelu se provádí šetrnou technologií TBM (Tunnel Boring Machine) – razicí štít odsekává horninu a okamžitě montuje železobetonové segmentové ostění. Tato technologie se používá v městských aglomeracích právě pro svou šetrnost. Těmito stroji se ve světě staví přibližně 80 % všech tunelů, používají se jen na dlouhé trati, na ty krátké se nevyplatí je nasazovat. Stroje TBM řídí pilot, v jehož kabině, umístěné v polovině stroje, se sbíhají všechna data o příkonech i výkonech zařízení. Pro oba štíty pracují v závěsu týmy asi 12 lidí, které zajišťují logistiku.

Směrem od Vypichu k 30. prosinci 2011 Tonda urazil už 1 561 metrů, Adéla pak 1 203 metrů. Razicí štít Tonda už má za sebou dvě prorážky, a to do budoucí stanice metra Petřiny, kam se slavnostně proboural 11. srpna 2011, a čerstvě do stanice metra Veleslavín, která proběhla 5. prosince. Po každé prorážce trvá minimálně měsíc, aby byl štít stanicí protažen a mohl tak pokračovat dál. Adéla razí v těsném závěsu za Tondou. Ta se do Petřin dostala 19. září. Na Veleslavíně se objeví kolem 20. ledna 2012. Po prorážce čeká štíty přetažení přes hloubený úsek stanice a v polovině ledna 2012 začne ražba směrem do stavební jámy E2 – v ulici Evropská.

Ražba všech tunelů by měla být hotova na přelomu let 2012 a 2013. Poté se v nich začnou umísťovat koleje a technologie. První soupravy metra by měly vyjet v roce 2014.

Tonda se v plné kráse představil při slavnostním křtu 21. března 2011. Oba štíty mají průměr řezné hlavy 6 080 milimetrů, celková délka stroje přesahuje 100 metrů, váha je téměř 900 tun. Řezná hlava je osazena obvykle 17 dvojími valivými dlaty a čtyřmi jednoduchými obrysovými dlaty, která lze vysunout a zvětšit tak ražený průměr na 6 100 milimetrů



Prorážka razicího štítu Tonda do prostor budoucí stanice Petřiny připadla na 11. srpna 2011. Adéla jej následovala 19. září



Noční převoz zcela nového pluhu PSP01 z hostivařských dílen do vozovny Pankrác proběhl bez komplikací

Může začít sněžit, tramvaje díky pluhům projedou

MRAZY A SNÍH DOPRAVU V PRAZE DO KONCE LOŇSKÉHO ROKU NEOHROZILY. VE VOZOVNĚ PANKRÁC JSOU VŠAK NA ZIMU PŘIPRAVENI UŽ OD POLOVINY LISTOPADU. ABY TRAMVAJE Z VOZOVEN VŮBEC VYJELY A PŘEPRAVILY CESTUJÍCÍ I PŘES SNĚHOVOU NADÍLKU, MUSÍ BÝT VČAS PŘIPRAVENY SPECIÁLNÍ PLUHY. TY DO ULIC VYJÍŽDĚJÍ NA „ROZKAZ“ DISPEČINKU.

Text a foto: Martina Neckářová

Na začátku roku pankrácká vozovna netrpělivě očekává nový přírůstek. Od letoška bude se zimní údržbou tramvajových tratí vypomáhat nový pluh s označením PSP01, který byl v noci ze středy 21. na čtvrtek 22. prosince 2011 převezen z dílen v Hostivaři do vozovny Pankrác.

Než napadne první sníh

Příprava na zimu probíhá vždy už dlouho před prvním sněhem. Rozsah zimního období je v průběhu každého kalendářního roku rozdělen do tří etap. Už od října ve všech vozovnách probíhají kontrolní prohlídky veškeré techniky. „Protože se během roku s pluhem nejezdí, je nutné vždy před zimou zkontrolovat všechny ovládací prvky, které se musí vyčistit a nastavit, kontrolují se také veškeré agregáty a ověřují brzdy. Ověření brzd spadá pod oddělení Technická kontrola. Poté se pluh doplní o sůl a další povinnou výbavu, která je pro zimní údržbu tratí nezbytná. Pluh je tak připravený na zimu,“ vysvětluje **Jaroslav Mendl** z jednotky

Správa vozidel Tramvaje. První, přípravná etapa, trvá od října do poloviny listopadu, kdy začíná vlastní zimní služba. Sezona s roztátým sněhem nekončí. Ještě během prvních dvou týdnů v dubnu je pluh připravený k výjezdu v případě nečekaných změn počasí.

Každá vozovna disponuje jedním tramvajovým pluhem a v zimním období obsluhuje určenou část tramvajových tratí podle pluhovacího programu. Pluh najíždí do provozu s tramvajemi na pokyn dispečinku. Rozhodnutí o provedení zimní služby je vázáno na momentální meteorologickou situaci. V případě, že je zimní služba zahájena, oznámí dispečink Integrovaného a inspekčního systému Technické správy komunikací zprávu Řízení provozu DPP, který ji dispečersky ohlásí všem vozovnám. V rámci DPP je pro zimní období také ustaven Koordinační štáb, který řídí pohotovostní zimní údržbu včetně tramvajových tratí. „Dispečink nám oznámí přesný čas, kdy máme údržbu zahájit a s pluhem

vyjet. Ve většině případů pluhu opouští vozovnu v noci, aby ráno tratě byly prohrnuté, ale samozřejmě, že pracují i přes den,“ popisuje proces Jaroslav Mendl a dodává: „Obecně platí, že výjezd tramvajového pluhu musí proběhnout nejpozději do 120 minut od doby vyhlášení pohotovosti. Přesný rozsah činností, včetně úklidu sněhu z tramvajových ostrůvků, řeší příslušná vnitropodniková směrnice Organizace zimní služby naposledy aktualizovaná v roce 2011.“

Úprava radlic pro nízkopodlažní tramvaje

Vůz tramvaje T3, který ve vozovně Pankrác zajišťuje zimní údržbu, je vyroben roku 1965. V roce 1991 prošel vůz rekonstrukcí a byl upraven na pracovní s hydraulickým ramenem pro zvedání těžkých konstrukcí. V roce 2003 se na tuto tramvaj instalovala radlice na úklid sněhu, a tím se tento vůz stal plnohodnotným sněžným pluhem. V souvislosti se zavedením do provozu nízkopodlažních tramvajů typu T3R.PLF, KT8N2, 14T a 15T vznikla potřeba odklizení sněhu z vnitřních stran kolejových oblouků (zatáček). Stávající pluhy bylo nutné upravit, tak aby nízkopodlažní tramvaje mohly do provozu i za nepříznivých sněžových podmínek. „Loni s tím byl problém. Staré provedení sněžových pluhů pluzilo užší průjezdní profil, než mají nízkopodlažní tramvaje, např. tramvaj 15T. V oblouku si tak tramvaje musely sníh prohrnout samy, a tím odpadávaly např. u 15T kryty podvozků a docházelo k jejich poškození. Z tohoto důvodu byly upraveny všechny radlice tramvajových pluhů tak, že se automaticky v oblouku vysunují a tím odklízejí max. množství sněhu,“ vysvětluje Jaroslav Mendl.



Před zimou je nutné doplnit sůl a připravit další povinnou výbavu pluhu před první výjezdem. Její úplnost kontrolují technik vozovny Pankrác Jaroslav Mendl a mistr Josef Girgel

Nový pomocník na samostatném podvozku

Speciální jednoúčelový podvozek, osazený novým typem

radlice pro úklid sněhu, bude už v lednu připraven k práci na tramvajových tratích. Toto zařízení dodala firma PRAGOIMEX na základě uzavřené smlouvy o dílo v celkové částce 1 550 000 Kč bez DPH. V ceně prototypu je veškerá technická a legislativní dokumentace, zkoušky a revize, projektová a výpočtová dokumentace a předání tohoto speciálního podvozku „na klíč“ DPP.

„Nový pluh PSP01 je na rozdíl od ostatních starších pluhů na samostatném podvozku, který je použit u tramvaje typu T3. Sunutý musí být tramvaj 8300, která je elektricky přizpůsobena pro zapojení tohoto pluhu. Jeho radlice, vyrobená a dodaná firmou MTM tech s.r.o., je natočena směrem doprava a je konstruovaná na 30cm vrstvu sněhu a maximální rychlost 30 km v hodině,“ říká **Bohumil Vandas** z oddělení Technologie a obrábění. Upravený podvo-

zek byl vyroben v Ústředních dílnách Hostivař, čímž se pořizovací cena podstatně snížila. Úprava vozu 8300 a celková kabeláž vozu s podvozkiem byla rovněž provedena v Hostivaři.

Drážní úřad na základě provedené revize vydal rozhodnutí o povolení zkušebního provozu, který má skončit nejpozději 30. 6. 2012. „Po zkušenostech z provozu se rozhodne, zda se vyrobí ještě jeden pluh PSP01. Zkušenosti z provozu tohoto pluhu by měly rovněž sloužit jako podklad pro konstrukci speciálních pracovních tramvajů, o jejichž výrobě je uvažováno v budoucnosti,“ dodává Bohumil Vandas.



Mistr Josef Girgel z vozovny Pankrác ukazuje radlici, která umí nově pluzit i profil nízkopodlažních tramvajů

Pluh obsluhuje proškolený personál, který ho musí nastavit do určité výšky. V každé skupině, která je během služby přítomna na vozovně, jsou dělníci v dopravě, kteří mají na starosti obsluhu pluhu a manipulační řidiči, kteří jsou oprávněni s vozem ve vozovně pohybovat. Řidiče, který s pluhem vyjíždí do běžného provozu, dodává výpravna. Vždy, od listopadu do března, musí být někdo v záloze a připraven kdykoliv vyjet.



PŘITAŽLIVÁ NOC v útrobách metra

UNIKÁTNÍ PŘÍLEŽITOST PRO VEŘEJNOST NAVŠTÍVIT ZÁZEMÍ STANICE METRA FLORENC SE NASKYTLA V NOCI Z 1. NA 2. PROSINCE. KAPACITA ČTYŘ SKUPIN PO DVACETI OSOBÁCH BYLA VYČERPÁNA V INTERNETOVÉM PŘEDPRODEJI BĚHEM NĚKOLIKA MINUT. A TAK UŽ TEĎ DPP SPOLEČNĚ S HOSPODÁŘSKOU KOMOROU HL. M. PRAHY UVAŽUJE O MOŽNÉM OPAKOVÁNÍ AKCE.

Petr Ludvíček / Foto: Petr Hejna

Pražské metro má v současnosti 57 stanic a do veřejnosti běžně nepřístupných prostor jedné z nich – Florence – se osmdesátka návštěvníků vypravila na tříhodinovou trasu. Zaměstnanci DPP jim během jednotlivých zastávek popsali základní činnosti potřebné pro zajištění chodu stanice: zásobování elektrickou energií, výměna vzduchu, vytápění a chlazení, dodávku pitné vody a odčerpání odpadní a průsakové vody, eskalátory a výtahy či technologie k zabezpečení jízdy vlaků.



Metro je s roční spotřebou kolem 200 GWh největším odběratelem elektrické energie ve městě. Dlouhý výčet spotřeby začíná u osvětlení a pohonu souprav, pokračuje přes pohon eskalátorů až po vzduchotechniku či zabezpečovací zařízení. Návštěva v distribuční transformovně s měnící představou o rozsahu zázemí metra určitě přinesla.

Trojlodní raženou stanicí metra Florenc B prochází po půlnoci jedna ze čtyř dvacetičlenných skupinek návštěvníků při unikátní exkurzi.



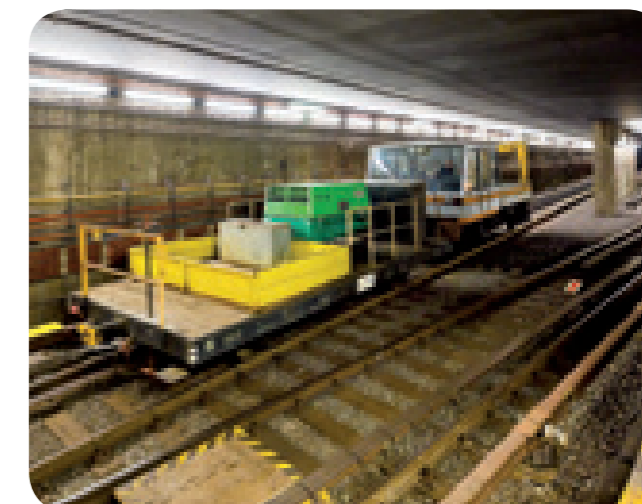
Automaticky řízený denní provoz souprav metra přechází v noci do rukou provozního technika, který provoz technických vlaků na stavědle řídí u pultu.



Na Florenci se nachází i spojka mezi trasami B a C, které se tu kříží. Nejčastěji průvodci vysvětlují přejezd souprav 20metrovým převýšením mezi trasami. Dotazy návštěvníků při ojedinelé možnosti vstupu do kolejiště směřovaly i k systému napájení.



Dnes je v metru 248 eskalátorů, z toho 55 ramen je sovětské výroby s názvem Leningrad typ ET. Na čtyři takové obry, které sedmnáct let dopravují cestující na povrch stanice Florenc B, se účastníci exkurze mohli podívat zblízka.



Ve stanicích s kolejovým rozvětvením, mezi které patří i Florenc, najdeme kolejové spojky umožňující přejezd mezi traťovými kolejemi. V noci při vypnutém trakčním napájení je provoz různých technických vlaků pro čtyři údržby tratí zajišťován diesellovými lokomotivami.



Raritou podzemí Florence byla prohlídka systému hlavního větrání tunelů a stanic metra. K vidění bylo několik z 164 reverzačních ventilátorů, které v pražském metru jsou.

NOVOU RUBRIKU JEDEN DEN Z NÁS UVEDE SVÝM ZAJÍMAVÝM KONÍČKEM PETR MALÍK, VEDOUcí ODDĚLENÍ MARKETINGU, KTERÝ UŽ NĚKOLIK LET PÍŠE REPORTÁŽE A ČLÁNKY O DOSTIZÍCH Z DOMOVA I ZE ZAHRANIČÍ.

Martina Neckářová
Foto: archiv Petra Malíka



Petr Malík (vlevo) při rozhovoru s nejznámějším českým žokejem Josefem Váňou

KRÁLOVSTVÍ ZA KONĚ

Svět dostihů poprvé zaznamenal v dětství, kdy v rodinném kruhu každou druhou říjnovou neděli sledoval Velkou pardubickou. Poprvé na závodistišti vyrazil v květnu roku 1985. „Ten svět mě naprosto okouznil, navíc krátce na to vyšla kniha Michala Horáčka Království za koně. Na dostihy do Chuchle jsem začal chodit víc a víc a už nebylo daleko o tom začít psát,“ začal vyprávět Petr Malík.

Pamatujete si, v jakém roce jste s reportážemi začal?

Systematicky asi od konce roku 1993 a baví mě to dodnes. První článek v novinách mi vyšel v tehdy vydávaném Telegrafu v roce 1993. Nebylo to však o dostizích, ale o hokeji v Jindřichově Hradci. V rámci sportu jsem psal i o boxu, o fotbalu, ale tolik mě to nezaplnilo.

V jakých periodikách si můžeme vaše příspěvky přečíst?

Články, online rozhovory a zpravodajství z dostihů mi vychází v dostihovém měsíčníku Paddock revue (www.paddock-revue.cz) a v deníku Sport na www.isport.cz. V Čechách už skončila dostihová sezona, která trvá přibližně 7 měsíců, zhruba od dubna do října. Koncem roku jsem psal ještě o Filipu Minaříkovi, který bojoval v Německu o titul jezce-šam-

S lednovým vydáním DP kontaktu přichází i nová rubrika Jeden z nás, která každý měsíc přinese čtení o neobvyklých koníčcích našich kolegů. Pokud víte o někom, kdo má zajímavý koníček, je nadaný sportovec, hudebník, výtvarník, věnuje se ve svém volném čase něčemu nevědanému a stálo by podle vás za to ho v DP kontaktu představit, neváhejte nás kontaktovat na e-mail: internikomunikace@dpp.cz.

pióna. Ve střežu však člověk musí být neustále, okolo koní se stále něco děje.

Jak vypadá váš den na dostihovém závodistišti? Spolupracujete s nějakou stájí?

Jako správný novinář se snažím být co neobjektivnější, proto s žádnou stájí spolupracovat nemůžu. Vyhrát může kdokoli a já potřebuji získat informace od všech. Většinou se posadím s počítačem na tribuně a sleduji, jak se situace na závodistišti vyvíjí. Čtenáře na stránkách informuji o aktuálním dění a píšu krátké zprávy po každém dostihu, kterých je většinou osm za odpoledne. Psaní o dostizích je nádherné v tom, že do poslední chvíle nevíte, co máte psát. Není možné si nic napláňovat, navíc favorité mnohokrát končí v poli poražených.

Kolik redaktorů u nás o dostizích píše? A máte představu, kolik lidí vaše příspěvky čte?

V Čechách je nás čtyři nebo pět. Okolo koní poznáte spousty zajímavých lidí. Nejvíce čtené články v obou periodikách jsou logicky z Velké pardubické, ta je českým fenoménem a lidi hodně zajímá. Samozřejmě také o Josefu Váňovi. Paddock revue je časopis spíše pro koňáky, tam je čtenost nižší než ve Sportu, který si lidé kupují především kvůli nejoblíbenějším sportům, fotbalu a hokeji.

Co vás na závodění fascinuje?

Dostihy, to je svět barev, lidí, velkých nadějí, obrovských zklamání, nečekaných výher a především obrovského zaujetí lidí, kteří koním propadli. To si asi normální

člověk nedovede ani představit. Na dostizích si uvědomíte, co je to práce 365 dní v roce. Každý den v půl šesté ráno koně nakrmit, trénovat s nimi, být tam do oběda, večer znova. Je jedno, jestli je Štědrý den nebo Nový rok.

Kdo je pro vás největší osobností ve světě dostihů v České republice?

V Čechách pro běžného laika je to Josef Váňa. Ale myslím, že zrovna Filip Minařík, který působí dlouhodobě v Německu a vyhrál tam hodně evropských prestižních dostihů, posunul české dostihy a vnímání českých jezdců ve světě úplně někam jinam. Velkou osobností je také trenér Čestmír Olehla, který na přelomu 80. a 90. let připravoval Váňovi Železníka. Ale nejznámější a největší z českých jezdců je určitě Josef Váňa.

Fandíte jezdcí, koni nebo celému týmu?

Vždycky je to především o koních. Máte sice oblíbeného jezdce, ale je to o koních. Máte koně, o kterých se diskutuje a říkáte si o nich, kam by mohli vystoupat, jestli jsou fakt tak dobří a chcete je vidět. Jako byl například Shamalgan, který jako tříletý nstartoval u nás a měl potom výjimečné výsledky, kterých téměř žádný kůň nedosáhl. Člověk je pak nadšený, že takového koně může na vlastní oči vidět. Takového koně nevidíte v tuzemsku každý den.

Angažuje se i DPP v této oblasti?

DPP je partnerem dostihů už několik let. Platí, že všichni majitelé roční jízdenky nahané na opencard, mají vstup na dostihy v Chuchli zdarma. Ušetří tak při jedné návštěvě 120 Kč.



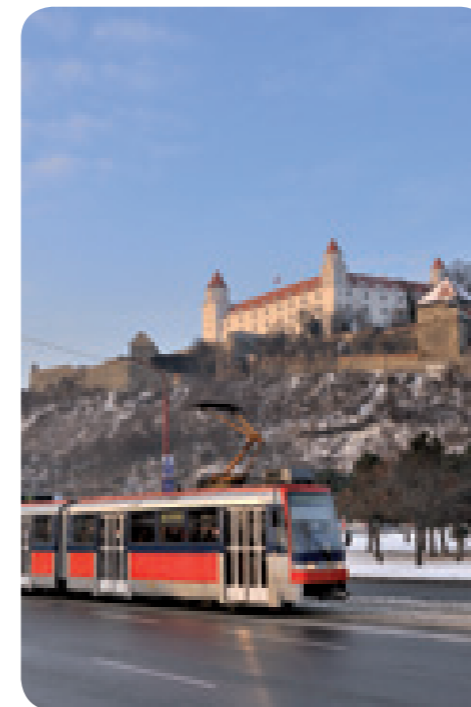
Za električkami NAD DUNAJEM

V LOŇSKÉM ROCE JSME PUTOVALI PO DOPRAVNÍCH PODNICÍCH V ČECHÁCH A NA MORAVĚ. V ROCE LETOŠNÍM SE VYDÁME ZA HRANICE NAŠÍ VLASTI. LOGICKY SE NABÍZÍ OTÁZKA, JAKOU ZEMÍ ZAČNEME. ODPOVĚĎ JE VŠAK STEJNĚ LOGICKÁ – ZEMÍ NÁM STÁLE NEJBLIŽŠÍ. SLOVENSKEM A JEHO METROPOLÍ.

Jiří Došlý / Foto: archiv DPB



DOPRAVNÍ PODNIK
BRATISLAVA



Historie Dopravního podniku Bratislava (DPB) sahá do roku 1881, kdy Nicolaus Markovits, inženýr z Vídně, předložil ředitelství Královských uherských státních drah výkresovou dokumentaci koňské dráhy v Bratislavě. Ta měla spojit koňskou železnici z Bratislavy do Trnavy s rakouskými státními železnicemi. V roce 1895 byla tato dráha otevřena jako elektrická pouliční železnice a vedla od nábřeží k hlavnímu vlakovému nádraží. Síť tramvajů se postupně rozšiřovala a v roce 1909 ji začala doplňovat síť „elektrických automobilových linek“, tedy trolejbusů.

V 80. letech 20. století se Bratislava začala rychle rozrůstat, zejména na jihu města. Tehdy se rozhodlo o výstavbě podzemní dráhy, která podobně jako v Praze měla spojit centrum města s největším sídlištěm. S výstavbou se začalo v roce 1985, nicméně práce byly zanedlouho zastaveny. Z výstavby metra zbylo torzo náspu na sídlišti Petržalka a rozestavěné depo Janíkov dvor. V současné době se zajišťuje MHD ve městě autobusy, trolejbusy a tramvajemi. Bratislavský dopravní podnik se může pochlubit hlavně modernizovaným vozovým parkem autobusů, které dosahují průměrného stáří okolo šesti let. Z tohoto pohledu poskytuje DPB cestujícím veřejnosti komfort a kvalitu.

V budoucích letech by měl vzniknout v Bratislavě tzv. nosný systém MHD v podobě tramvajového spojení centra města se sídlištěm Petržalka. Práce na první etapě projektu z Šafárikova náměstí do Bosákovy ulice by měly být dokončeny v roce 2013. Druhá etapa projektu by měla pokračovat ve směru na sídliště Petržalka. V konečném stavu by na nové trati kromě tramvajů mohly jezdit i speciální vozidla tzv. vlakotramvaje, které by propojily Bratislavu s Vídní či Trnavou. Rozvoj by měl zaznamenat i projekt Bratislavské integrované dopravy.





Nádherný snímek z počátku provozu tratě na Santošku pořídil fotograf Antonín Novotný, zaměstnanec Elektrických podniků. Tramvaj na konečné vyfotografoval mezi 23. březnem a 13. červencem 1913, kdy sem jezdila právě linka č. 14

» Procházka místy, kde už tramvaje nepotkáte (5)

Nejdéle jezdí na Smíchově tramvaje od Újezdu k Andělu a ke smíchovskému nádraží k Plzeňce. Tramvaje, tehdy tažené koňmi, se tudy rozjely poprvé před 136 lety. Zaniklá trať na Santošku, na kterou se podíváme, bývala celkem krátká, měřila 473 metrů, a její existence je spojena s několika neuskutečnými projekty.

Santoška začala peticí

Nejdříve si uvedme některé historické údaje. Už v roce 1906 obyvatelé tzv. Nového Smíchova (tak byla označována oblast podél dnešní Radlické), tzv. Skalky a Malvazinek sbírali první podpisy, kterými by podpořili stavbu nových tramvajových tratí v této oblasti. Zájem o tramvajové spojení měli nejen majitelé domů a jejich obyvatelé, ale i vlastníci zdejších menších továren a živností. V roce 1909 se začala nových tramvajových tratí dožadovat i smíchovská městská rada, která připomínala i potřebu dopravní obsluhy hřbitova na Malvazinkách. Nakonec se na počátku roku 1912 Elektrické podniky dohodly se smíchovskou městskou radou na výstavbě tratě Smíchov – Radlice (ke Koulce) a z ní odbočující tratě, která by zatím končila na Santošce.

MÁLOKOH, KROMĚ ZÁJEMCŮ O HISTORII PRAŽSKÉ TRAMVAJOVÉ DOPRAVY, DNES NAPADNE, ŽE Z NĚKTERÝCH SMÍCHOVSKÝCH ULIC TRAMVAJOVÉ KOLEJE ZMIZELY. VŠECHNY DŮLEŽITÉ SMĚRY JSOU PROVOZOVÁNY OD SVÉHO VZNIKU DODNES. JEDNÍM Z MÍST, KDE ALE TRAMVAJE UŽ NEPOTKÁME, JE SMÍCHOVSKÁ SANTOŠKA. TU SI PŘEDSTAVÍME V DALŠÍM DÍLE CYKLU O ZRUŠENÝCH TRAMVAJOVÝCH TRATÍCH.

Pavel Fojtík / Foto: autor a sbírka Ludvíka Losose

V úterý 29. října 1912 začala stavba tratě Plzeňská třída – Radlice a už 13. ledna následujícího roku byla trať na Santošku hotova a Elektrické podniky uvažovaly o jejím zprovoznění. Protože ale žádost ministerstvu železnic o provedení technicko-policejní zkoušky a zahájení provozu zůstávala dlouho bez odezvy, dokončily mezitím Elektrické podniky i trať až ke Koulce. Na obou tratích tak byl zahájen provoz současně 23. března 1913, a to jen po předběžné revizi. Obvyklá technicko-policejní zkouška se konala nezvykle až dodatečně, 10. dubna.

Protože na křižovatce Plzeňské a dnešní Radlické tehdy neexistovaly kolejové oblouky, musely vozy, které sem vyjížděly z košířské vozovny, dojet až k Andělu, kde obracely na kolejovém přejezdu a teprve odtud jely na Santošku. Stejně se i zatahovalo. Kolejové oblouky do Košíř byly k dispozici až od 16. května 1931.

K propojení s vagónkou nedošlo

Naši procházku začneme na křižovatce ulic Ostrovského a Radlické. Tam, kde se dnes nacházejí tzv. Ženské domovy

a zástavba mezi Klicperovou a Ostrovského, v době zahájení tramvajového provozu stávala smíchovská plynárna. Zde odbočovala z radlické tratě dvoukolejná odbočka na Santošku. Prakticky hned odtud tramvajová trať stoupala a brzy dosahovala sklonu 28,27 ‰. U Zatlanky koleje odbočovaly vlevo do ulice U Santošky. Na této křižovatce byla stanice Na Zatlance, původně stálá, ale od 24. října 1915 bývala už jen na znamení a v obou směrech posunutá před dům čp. 944. Podíváme-li se na této křižovatce vpravo, kde je dnes vjezd na hlídané parkoviště, měli bychom si připomenout, že tu bývalo svého času skladiště Ringhofferovy vagónky.

Ještě těsně před tím, než byla nová trať v roce 1913 dokončena, jednali zástupci této továrny s Elektrickými podniky o možnosti kolejového propojení tohoto pracoviště s ostatními částmi závodu prostřednictvím tratě elektrické dráhy. Továrna chtěla dát postavit dva kolejové oblouky, jeden z tehdejší železniční vlečky v Klicperově ulici a druhý do továrního dvora na Zatlance. Kromě nich byly zapotřebí dva přejezdy. K realizaci projektu z neznámých důvodů ale nedošlo.

Na nárožním domě čp. 954 můžeme vidět několik „stínů“ po různých trolejovém vedení. Dva z nich, které jsou přímo na rohu ulic, ale jistě nepatřily tramvajím. Další, vpravo od druhého okna v Ostrovského ulici, mohl patřit jak tramvajím, tak pozdějším trolejbusům. Přesně to už určit nejde.



Kdyby se Antonín Novotný postavil na stejné místo o 98 let později, vyfotografoval by místo tramvajů autobus. Moc se tu toho nezměnilo

Vždy s průvodčím u brzdy

Už od oblouku na Zatlance trať nabírala prudké stoupání 61,14 ‰ v délce 123 metrů, které u ulice U Nikolajky vzrostlo na 64,19 ‰. Po zbývajících 167 metrů, tj. až po konec tratě, se už nezměnilo. Konečná byla před školou na Santošce a v délce 25 metrů tu byla trať jednokolejná a v mírném oblouku. S ohledem na dlouhý a poměrně

velký sklon musel na této trati při jízdě na Santošku průvodčí stát vždy u brzdy na zadní plošině. Také v konečné stanici musela být brzda vždy trvale obsazena. Pokud se jezdilo s vlečnými vozy, mělo se na konečné obracet tzv. vypichováním. To znamená, že vlak, který na Santošku přijel, tu odpojil svůj vlek a připojil si jiný, který tu stál po odpojení od předchozího vlaku. Zda se s vlečnými vozy na Santošku skutečně jezdilo, to zatím prokázáno nemáme. Od roku 1923 se vlečné vozy určitě vždy odpojovaly už na počátku dnešní Radlické (tehdy se zde jmenovala Divišova) na zvláštní třetí koleji.

V době, kdy tu začal tramvajový provoz, tu ještě nebyvala dnes charakteristická budova modlitebny Československé církve husitské (postavena byla až v roce 1933), ani sousední kostel Českobratrské církve evangelické (dokončen 1931). Růžice po trolejovém vedení, připevněná na budově modlitebny, není pozůstatkem po tramvaji, ale prokazatelně podle technické dokumentace patřila trolejbusům.

Ačkoliv se při stavbě tratě v technické zprávě uvádělo, že s ohledem na maximální stoupání 64,19 ‰ „nepodléhá provoz žádným technickým potížím“, ukázalo se v závislosti na vzrůstajícím automobilovém provozu, že konečná na Santošce není příliš výhodná. Proto se hledalo jiné řešení. V roce 1930 byl schválen projekt velké jednokolejné smyčky vedené ulicemi Na Březince a U Nikolajky, na které měla být zřízena nová stanice Březinka, ale stavba se nakonec neuskutečnila, stejně tak jako projekt na přeložení konečné

na nové úvratové obratiště do ulice Na Březince, které by umožnilo provoz s vlečnými vozy. Trať tedy zůstala v nezměněné podobě až do roku 1938. Je zajímavé, že během čtvrtstoletí existence tratě se tu vystřídalo nezvykle mnoho linek. Cestující sem jezdili nejdříve linkou číslo 14, pak se tu objevily vozy linek 12, 13, 9, 16 a 6, některé opakovaně, případně v podobě večerních spojů.

Tramvaje byly nahrazeny trolejbusy

Podíváme-li se od bývalé konečné dál do kopce, jistě nás překvapí, že byl v roce 1924 připraven projekt prodloužení tratě až na Malvazinky, ačkoliv v oblasti Václavky sklon ulice dosahoval až 95,8 ‰. Těsně před zahájením stavby se ale přece jen naši

předkové poněkud zalekli příliš dlouhého (nikoliv prudkého) kopce, a tak z bezpečnostních důvodů z realizace tratě po vyhodnocení všech rizik sešlo a dopravu do této části hlavního města nakonec vyřešily autobusy.

Tramvajový provoz na Santošku byl trvale zastaven od 1. prosince 1938, koleje byly brzy odpojeny a mezi 31. červencem a 28. srpnem 1939 vytrhány, aby bylo možné včas rekonstruovat vozovku pro připravovaný trolejbusový provoz k jinonické Waltrovce. Po tramvajové trati dnes prakticky nezůstaly žádné stopy, jen několik fotografií.



Profesionální řidič dodržuje předpisy

Pro řidiče jsou předpisy zákonem. Ani cestující nesmí zapomínat na Smluvní přepravní podmínky a jejich pravidla. I vzájemná ohleduplnost přispívá k plynulosti a bezpečnosti MHD.





ROK **2011** v kostce

STEJNĚ JAKO VLONI, TAK I LETOS PŘINÁŠÍME SUMÁŘ VŠEHO PODSTATNÉHO, CO SE V SOUVISLOSTI S DOPRAVNÍM PODNIKEM V ROCE 2011 UDÁLO. STRUČNÝ VÝČET DOKUMENTUJE PESTROST ČINNOSTÍ A UDÁLOSTÍ, KTERÉ S DPP BEZPROSTŘEDNĚ SOUVISEJÍ A JSOU SOUČÁSTÍ KAŽDODENNÍ KOMUNIKACE S VEŘEJNOSTÍ, TISKEM A ZAMĚŠTNANCI.

Text: Martina Neckářová
Foto: Petr Hejna, Petr Ludvíček a archiv DPP



» Leden

První ze závěrečné série třinácti modernizovaných souprav metra typu 81-71M, které jsou určené pro přepravu cestujících na lince A, nasadil Dopravní podnik do zkušebního provozu s cestujícími. Ke svému závěru se tak přiblížil rozsáhlý, více než desetiletý projekt rekonstrukce tohoto typu vozidel původem sovětské výroby.

Dopravní podnik rozšířil svůj vozový park, a to o dva nové městské kloubové autobusy SOR NBH 18 s hybridním pohonem.



Ekonomickým ředitelem DPP se stal Ivo Štika. Ten již na tomto postu u Dopravního podniku působil v letech 2007–2009. Ivo Štika ve funkci ekonomického ředitele společnosti nahradil Martina Horáka.

» Únor

Dne 4. února Dopravní podnik ukončil zkušební provoz tramvají Škoda ForCity (Škoda 15T). Nasazení nových tramvají do ostrého provozu umožnilo udělení homologace Drážním úřadem a následné provedení ověřovací stokilometrové jízdy a technicko-bezpečnostní zkoušky pracovníky Dopravního podniku.

V prostorách pražské stanice metra linky C Háje byl 11. února slavnostně zahájen provoz výtahu, který umožní tělesně postiženým cestujícím bezbariérový přístup k nástupišti.

» Březen

Dopravní podnik započal instalaci bezpečnostních kartáčů, které byly umístěny na eskalátorech jedenácti stanic pražského metra. Montáž odkláněcích kartáčů je jedním z nových opatření pro zvýšení bezpečnosti jízdy na starších eskalátorech ruské výroby.



Pozici ředitelky sekce Lidské zdroje zaujala 1. března 2011 Lucie Šindelářová.

Od 19. března se zájemci mohli pravidelně, vždy jednou v měsíci, svězt historickou soupravou EČS, složenou z vozů první generace vozidel pražského metra. Poslední jízda v roce 2011 se konala 17. prosince. Akce probíhala v rámci projektu Hospodářské komory hlavního města Prahy „Zážitková turistika“.



Od 31. března si cestující v tramvaji KT8N2 mohli poprvé během jízdy vyzkoušet připojení na internet prostřednictvím wi-fi, a to zcela bez poplatků.

» Duben

Veřejnosti bylo 2. dubna opět otevřeno Muzeum MHD ve Střešovicích. Během sezóny, která trvala až do 17. listopadu, navštívilo expozici muzea celkem 20 700 návštěvníků.



Mimořádná Valná hromada akcionářů Dopravního podniku schválila přechod na takzvaný německý model řízení. Akcionáři odsouhlasili změnu stanov, podle které přísluší dozorčí radě volit a odvolávat členy představenstva. Dozorčí radu volí valná hromada. Valná hromada odsouhlasila také změny počtu členů ve vrcholových orgánech Dopravního podniku. Počet členů dozorčí rady byl z devíti zvýšen na patnáct.

Dopravní podnik připravil ve spolupráci s Českým rozhlasem Regina a Galerií Harfa zábavnou akci s názvem Hravé velikonoční odpoledne.

» Květen

Během 10.–12. května Dopravní podnik ve spolupráci s organizací ROPID zrealizoval komplexní přepravní průzkum tramvajové sítě. Zaměstnanci DPP, ROPIDu a studenti získávali data pro projektování sítě MHD a parametrů jednotlivých linek na území hlavního města Prahy.

Zástupci Dopravního podniku a Magistrátu hl. města Prahy 6. května slavnostně zahájili provoz čtyř nových výtahů do stanice metra linky B Národní třída.

Členové Představenstva a Dozorčí rady Dopravního podniku na svém zasedání schválili Zprávu o hospodaření Dopravního podniku hl. města Prahy, a.s. za rok 2010.



Dne 9. května zástupci Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy a Dopravního podniku slavnostně zahájili v pražském parku Stromovka druhý ročník dopravně bezpečnostního projektu Není cesty zpět II., který se zaměřil zejména na prevenci nehod, při kterých dochází ke střetu chodců s tramvajemi. Pro velký úspěch se akce zopakovala i na podzim.

Dopravní podnik podpořil akci pro matky s dětmi s názvem „S kočárkem Prahou“, která se konala ve středu 25. května v pražských Žlutých lázních. Pro snazší dopravu maminek s kočárky DPP nasadil na linky jedoucí do Žlutých lázní více nízkopodlažních tramvají než při běžném provozu.

» Červen

Od 2. června se v prvních tramvajích Škoda ForCity mohli cestující bezplatně připojit k internetu. Výrobce tramvají Škoda Transportation se ve spolupráci se společností Rencar a Dopravním podnikem rozhodl tuto možnost nabídnout v reakci na průzkum, podle kterého internetové připojení uvítalo 35 % dotazovaných.

Dopravní podnik tradičně jako partner a oficiální dopravce Muzejní noci ze soboty 11. na neděli 12. června posílil provoz povrchové dopravy i metra.

Série externích auditů zaměřených na plnění požadavků kvality v oblasti poskytovaných služeb jednotlivých organizačních útvarů Dopravního podniku ocenila silné stránky společnosti především v oblasti přepravy cestujících metrem, bezpečnosti tramvajových souprav, uplatňování standardů kvality nebo činnosti společnosti směrem k tělesně a zdravotně postiženým cestujícím.

Vloni již počtvrté Dopravní podnik nabídl možnost zhlédnout české filmové hity ve speciálně upraveném autobuse, tzv. Kinobuse. Během 82 promítacích večerů navštívilo projekce téměř 17 tisíc diváků.



Dne 9. června Dopravní podnik uzavřel se společností Skanska smlouvu o výstavbě technologické části metra V.A.

Dopravní podnik na konci června převzal od zástupců společnosti Siemens poslední soupravu metra typu M1. Byla tak dokončena dodávka celkem 53 moderních vlakových souprav, které byly nasazeny na linku metra C.

Vedení DPP ukončilo kolektivní vyjednávání s odborovými organizacemi a dohodlo se na definitivním znění dodatku kolektivní smlouvy na období 2011–2012.

» Červenec

Dne 1. července byla zahájena kompletní rekonstrukce tramvajové trati na Podolském nábřeží.

Jednotka Správa vozidel Metro se v průběhu května podrobila pravidelné kontrole Drážního úřadu. Pracovníci úřadu při kontrole nezjistili žádná pochybení ze strany společnosti.

První elektrická tramvaj v české metropoli zahájila svůj provoz před 120 lety. Dopravní podnik spolu s Hl. m. Prahou a Národním technickým muzeem oslavil 18. července významné výročí v městské hromadné dopravě. Tramvaje Dopravního podniku od té doby urazily v rámci pražské MHD téměř 5,8 miliardy vozových kilometrů a svezly více než 36 miliard cestujících.



Dne 25. července si Dopravní podnik připomněl další významné výročí – 120 let od zahájení provozu pozemní lanové dráhy na Petřín. Lanovka, která pracovala systémem vodní převahy a byla dlouhá 383 metrů, byla postavena zejména proto, aby mohli Pražané snadněji navštívit novou atrakci města – rozhlednu Petřín.

» Srpen

Dopravní podnik připravil na druhou polovinu léta informační kampaň v dopravních prostředcích s podtitulem „Za lepší cestování v MHD“. Kampaň byla zaměřena na vhodné chování jak řidičů, tak cestujících.

V souvislosti se 120. výročím zahájení provozu lanové dráhy a výročím otevření Petřínské rozhledny byla zahájena v horní stanici lanovky nová stálá výstava o pražských lanovkách.

DPP připravil pro zájemce aplikaci, díky níž si uživatelé mohou naplánovat svůj výlet po Praze a jejím okolí v iPhone nebo dalších iZařízeních. AppStore nabízí Výlety s DPP v anglickém i českém jazyce.

Jednotky Hasičského záchranného sboru a pohotovostní složky Dopravního podniku společně s Hasičským záchranným sborem hl. m. Prahy, Zdravotnickou záchrannou službou hl. m. Prahy, Policií České republiky, Městskou policií hl. m. Prahy ve čtvrtek 18. srpna zasahovaly v rámci taktického cvičení složek Integrovaného záchranného systému při simulované nehodě tramvaje a linkového autobusu.

Dne 31. srpna zakončil Dopravní podnik letní rekonstrukce tramvajových tratí, a to tramvajové tratě Jugoslávských partyzánů, na Podolském nábřeží, Smetanově nábřeží, Křížovnické a dokončil stavbu nové trati v úseku Podbaba – ČD Podbaba.

» Září

Dne 1. září byla slavnostně otevřena prodloužená tramvajová trať do Podbabu.



Dopravní podnik 1. září také uspořádal na náměstí Jana Palacha akci na podporu celonárodního projektu České televize a Nadace rozvoje občanské společnosti Pomozte dětem. V rámci turné promítal Kinobus film Nickyho rodina.

V sobotu 17. září Dopravní podnik uspořádal pro veřejnost populární Den otevřených dveří v areálu depa a dílen v Hostivaři.

Dopravní podnik dosáhl prostřednictvím spolupráce s Probační a mediační službou ČR (PMS) finanční úspory ve výši 10 mil. Kč.

DPP dosáhl v 1. pololetí roku 2011 zisku ve výši 773 milionů korun, tj. o 12 milionů korun více oproti plánu.

K 24. září Dopravní podnik preventivně pozastavil provoz 22 tramvají Škoda ForCity (Škoda 15T) od společnosti ŠKODA TRANSPORTATION a.s. Důvodem pro zastavení bylo zjištění 11 závad obroucí kola GTM u těchto tramvají.

» Říjen

Ve středu 19. října Dopravní podnik otevřel necelých 6 kilometrů částečně zrekonstruované tramvajové tratě z Braníka na Sídliště Modřany.



Dozorčí rada Dopravního podniku schválila důvodovou zprávu navrhující outsourcing jednotky Opravy tramvají společnosti. Od 1. ledna 2012 měly služby spojené s opravami tramvají přejít na společnost Škoda Transportation a. s. Outsourcing jednotky Opravy tramvají byl z rozhodnutí Valné hromady v závěru roku pozastaven.

Dne 26. října Dopravní podnik představil dlouhodobý projekt „Umění v metru“. V pražském metru se v současné době nachází více než 100 uměleckých děl významných českých umělců dvacátého století, která jsou součástí kulturního bohatství naší země. Projekt byl zahájen spoluprací s mezinárodním festivalem KomiksFEST!.

» Listopad

Od 3. listopadu si cestující mohou zakoupit všechny typy SMS jízdenek pomocí nové aplikace pro platformy Android, iPhone a JAVA.

V pondělí 28. listopadu se v hale střešovnické vozovny konala Manažerská konference. Zcela poprvé se sešly dvě stovky manažerů DPP a 6 přednášejících, představitelů vrcholového managementu. Cílem jednodenní Manažerské konference bylo předat aktuální informace vedení podniku směrem k manažerům a následně k podřízeným zaměstnancům.

» Prosinec

Generální ředitel Dopravního podniku Martin Dvořák 1. prosince oznámil primátorovi hl. m. Prahy Bohuslavu Svobodovi rezignaci na funkci generálního ředitele DPP a předsedy představenstva společnosti. Rezignaci podal k 5. prosinci.



Dopravní podnik ve spolupráci s Hospodářskou komorou hl. m. Prahy připravil pro zájemce z řad veřejnosti unikátní exkurzi do zázemí stanice metra Florenc. V noci z 1. na 2. prosince si tak návštěvníci mohli za poplatek prohlédnout běžně nepřístupné prostory metra.

K 2. prosinci rezignoval na pozici dopravního ředitele DPP Petr Blažek. Novým dopravním ředitelem se 3. prosince stal Jaroslav Stůj, který byl od 5. prosince zároveň pověřen zastupováním generálního ředitele. Dne 12. prosince byl řízením dopravního úseku dočasně pověřen Ladislav Urbánek.

Na funkci ekonomického ředitele DPP rezignoval 15. prosince Ivo Štika. Řízením ekonomického úseku byla 16. prosince dočasně pověřena Magdalena Česková. 22. prosince byl z funkce odvolán bezpečnostní ředitel Antonín Fedorko.

V sobotu 3. prosince uspořádal Dopravní podnik pro rodiny s dětmi ve vozovně Pankrác Mikulášské odpoledne s bohatým programem.

Dne 19. prosince jela naposledy na zcela pravidelné lince tramvajová souprava T3, a to na lince 22, pořadí 35, složená z vozů 6892 + 6921.

Ve středu 21. prosince projednalo vedení DPP s odborovými organizacemi organizační změny a změny v systemizaci pracovních míst, s platností od 1. dubna 2012.

