

## Kdy budou zvýšeny mzdy v našem podniku?



*Neděle 5. ledna, 12 hodin: v zasedací místnosti ve třetím patře ústřední budovy v Sokolovské ulici začíná jednání mezi vedením města, podniku a odborovými organizacemi o z. Elektrické dráhy o odvrácení stávky vyhlášené na pondělí 6. ledna.*

Na výše položenou otázku se velmi těžko hledá odpověď, protože jednání dále probíhají a jsou velmi složitá. Celá věc byla vyhocena pod hrozbou stávky a mediálována z důvodu požadovaného „dovornání řidičů tramvají na řidiče autobusů“, je však nutno vše posuzovat i v kontextu roku 2002.

Nejpřehlednější orientace v celé problematice je snad možná pomocí krátkého chronologického přehledu:

**11. února 2002** podpisem dohody (dokument č. 1) byla zažehnána předchozí hrozba stávky řidičů tramvají, kteří požadovali porovnat pracovní náročnost, složitost, odpovědnost a namáhavost profesí řidič tramvají a řidič autobusu MHD. V této dohodě je předpokládán datum zohlednění k 1. červenci 2002 a záruka odborových organizací udržet sociální smír po dobu projednávání této záležitosti.

**4. dubna 2002** proběhla prezentace první vytipované firmy, která by mohla realizovat studii. Zástupci odborových organizací se v podstatě shodli, že firma Trexima je pro ně akceptovatelná, někteří navrhovali znovu zvážit potřebnost studie (pan Stecher, ředitelství), někteří doporučovali využít prostředky potřebné na tuto studii pro dětské tábory (pan Soukup, o. z. Autobusy), Federace řidičů tramvají trvala na zpracování studie. Na přímý dotaz ředitele Špitzera odpověděl pan Dub, že bude respektovat závěry studie i v případě, že nezávislá firma potvrdí oprávněnost dnešního stavu. Trexima upozornila, že termín realizace k 1. červen-

ci považuje za nereálný, neboť práce na studii budou trvat přibližně 6 měsíců.  
**7. dubna 2002** Federace řidičů tramvají svým dopisem (dokument č. 2) potvrdila, že firma Trexima je pro ně bezvýhradně akceptovatelná.

**16. dubna 2002** ostatní odborové organizace vznesly požadavek nejdříve zpracovat rozbor vývoje mzdových prostředků v letech 1995 až 2002 a že následně, na základě výsledků tohoto rozboru společně zváží další kroky.

**24. července 2002** po dalších jednáních, kdy bylo společně konstatováno, že vývoj v předchozích letech byl legitimní a závazky z podepsaných dohod a kolektivních smluv byly splněny, se podařilo najít konsensus v textu zadání úkolu firmě Trexima.

**29. července 2002** Federace řidičů tramvají dohodu z 24. července zpochybnila. Následně ostatní odborové organizace odmítly usnesení Federace řidičů tramvají a podpořily dohodu z 24. července.

**2. září 2002** podepsána smlouva s firmou Trexima podle původního zadání z 24. července.



*Zástupci ostatních odborových organizací se sešli v sedmém patře, kde mělo dojít k dalšímu kolu jednání o mzdové dohodě na rok 2003.*

**19. září 2002** úvodní jednání projektu, kde byl představen harmonogram, včetně plánovaného ukončení v únoru 2003 a jmenování pracovních týmů včetně zástupců odborových organizací.

**14. listopadu 2002** podpis dohody o způsobu kolektivního vyjednávání na rok 2003, kde je znovu zapracován a všemi podepsán závazek zohlednit výsledky studie v únoru 2003.



**Hodnocení roku  
2002 a plány  
do budoucnosti**

**6 až 8**



**Zajištění dodávky  
elektrické energie  
pro spotřebiče metra**

**14**



**Tramvajová trať na  
Sokolovské po povodni**

**16**



**Přehled významných  
investičních akcí  
určených k realizaci  
v roce 2003**

**20 až 21**





Tak vypadal Nuselský most po svém dokončení.

Foto: Archiv DP

Snily o něm celé generace a trvalo to více než šedesát let, než se překročilo k jeho realizaci. Ano, Nuselský most. Hluboké údolí Botiče v Nuslích mezi Vyšehradem a krajem pankrácké pláně na straně jedné a novoměstským Karlovem na straně druhé doslova svádělo k tomu, aby bylo překonáno mostem, který by výrazně zrychlil cestování z Pankráce do centra pražské aglomerace. Na počátku 20. století se totiž do Prahy jezdilo úzkou a strmou vyšehradskou serpentinou s trojicí městských bran barokní fortifikace anebo dnešní Bělehradskou ulicí, která také byla strmá a dokonce na ní tehdy byly závory u železničního přejezdu. První návrh mostu přes Nuselské údolí předložil už v roce 1903 ing. Jaroslav Marjanko. Nebyl to žádný dobrodruh, ale zkušený architekt, který například postavil ocelovou halu nádraží císaře Františka Josefa, čili dnešního Hlavního nádraží. Bylo to v době, kdy ani čerstvé město Nusle nemělo tramvajové spojení s Prahou a pankrácká pláň byla řídko osídlená. Návrh ocelového obloukového mostu byl smělý, ale zdá se, že ve své době ještě neměl ekonomické odůvodnění.

V roce 1918 vypracoval ing. Stanislav Bechyně projekt železobetonového mostu o třech obloucích, který měl být esovitě zakřivený, aby se přizpůsobil zástavbě v údolí. Šlo totiž o mladé domy, postavené většinou v devadesátých letech 19. století. (A nebylo



Jednotky lidových milicí zdůrazňovaly politický význam otevření mostu.

Foto: Archiv DP

to naposledy, kdy se ing. Bechyně věnoval projektování mostu.) Také v dalších letech se objevovaly různé projekty, dokonce bylo mezi válkami vyhlášeno několik veřejných soutěží na nejhodnější architektonické i dopravní řešení. To už se také koketovalo s prvními vážnými návrhy pražské podzemní dráhy či podpovrchové tramvaje a bylo tedy logické, že navrhovaný most měl sloužit nejen stále intenzivnější automobilové dopravě, ale především dopravě městské.

Velmi blízko tak měl most ke svému zrození na přelomu třicátých a čtyřicátých let 20. století, když Konsorcium sdružených firem dokončilo podrobný projekt tratě pražského metra z Dejvic na Pankrác. Samotná stavba mostu ovšem nebyla součástí tohoto projektu, ten s ní „jen“ počítal. Tak jako se pro válečné události odložila realizace metra, vzaly za své i úvahy o mostu. Také po válce se objevila celá řada projektů Nuselského mostu, ale žádné řešení nebylo uspokojivé.

Bylo jasné, že stavba mostu bude finančně mimořádně nákladná, a tak celý projekt musel být součástí širšího koncepčního řešení městské dopravy v Praze. Stejně jako se po desetiletí vedl spor o tom, zda v Praze stavět podpovrchovou tramvaj nebo metro, tak se vedly odborné diskuse o tom, zda má být naše hlavní město obklopeno prstenci silničních okruhů nebo roštem přírodních magistrál. Stejně problémy řešila řada světových

## Už 30 roků jezdíme nad Nuselským údolím

velkoměst. V polovině padesátých let 20. století byla v zásadě jasná trasa jedné z možných magistrál, které se až v pozdějších letech začalo říkat „druhá severojižní“. Možná už mnoho Pražanů zapomnělo, že tato dodnes tolik diskutovaná magistrála není jen záležitostí sedmdesátých let, kdy se stavělo v centru města. Všechno začalo vlastně už v roce 1956 náročnou několikaletou přestavbou Hlávkova mostu, který byl výrazně rozšířen, aby po stranách tramvajové tratě byly dva jízdní pruhy pro automobily jezdící po budoucí magistrále. A nejen to, jižní most (Hlávkův most totiž byly vždy vlastně mosty dva) byl zbořen a nahrazen zcela novým v odlišném směru, na který mělo později navázat přemostění nádraží Praha střed (dnešního Masarykova).

Podoba Nuselského mostu začala být jasná na počátku 60. let, kdy bylo rozhodnuto, že půjde o konstrukci z předpjatého betonu. Zadávací projekt schválila rada Národního výboru hlavního města Prahy 23. října 1962 a podobu obou předmostí až 23. června 1964. Stavět se začalo v roce 1965. V Nuselském údolí byla zbořena řada domů ve Svatoplukově ulici, časem přišla na řadu dětská nemocnice na Karlově. Na Pankráci se nemuselo bourat, protože prozíraví předkové už ve třicátých letech postavili ulici 1. listopadu již s ohledem na to, že „jednou“ povede na most a bude na ní mimořádně silný provoz.



Oficiální stranická a vládní delegace se při zahájení po nové komunikaci kupodivu nesvezla automobilem, ale prošla přes most pěšky.

Foto: Archiv DP

Pražané stavbu mostu se zájmem sledovali, protože něco takového v Praze do té doby nevznikalo. Nejdříve vyrostly soustavy pilířů a pak směrem od nich na obě strany doslova „přibýval“ kousek po kousku vlastní most. Odborně řečeno, šlo o techniku letmé betonáže. Most se v té době stal největší československou mostní stavbou z předpjatého betonu.

Z průběhu stavby připomeňme některé zajímavé události. Ve dnech 23. až 27. listopadu 1970 se uskutečnily statické zatěžkávací zkoušky hrubé stavby mostu, při kterých sehrálo svoji roli 66 tanků. Kromě toho bylo nutné na most navězt asi 3 tisíce tun říčního štěrkopísku, aby se doplnilo tzv. chybějící mrtvé zatížení (most ještě nebyl hotov). Výsledky zkoušek byly velmi dobré, a tak stavba mohla pokračovat. Dodatečně musel být do tubusu vestavěn mohutný ocelový roznášecí rošt, což bylo vyvoláno změnou nápravových tlaků metra po rozhodnutí o dodávce jiných vozů metra, než s jakými si původně počítalo.

Slavnostní zahájení provozu se uskutečnilo 22. února 1973 a změnilo se ve velkou politickou akci v l á d n o u c í komunistické strany. Mezi prvními po mostě pochodovaly jednotky lidových milicí a stavba byla oficiálně pojmenována Mostem Klementa Gottwalda. Most byl vy-

užit (ba přímo zneužit) k propagandistickým účelům – stavba socialismu, kterou předchodí kapitalistické generace nedokázaly uskutečnit... (Už po osmi letech provozu muselo být „socialistické dílo“ opravováno – za úplné výluky dopravy. Západoněmecká firma Strabag provedla nové izolace vozovky, protože původní povrchy musely být téměř nepřetržitě opravovány.)

Před zahájením pravidelného provozu metra se na mostě uskutečnily dynamické zkoušky. Proběhly 1. až 7. dubna 1974 a zatížení mostu se provádělo impulsními raketovými motory a zvláštním mechanickým budičem.



Tak vypadal Nuselský most při statické zatěžkávací zkoušce pomocí tanků 27. listopadu 1970.

Foto: Ing. Dr. Antonín Došek

Dále po mostě projížděly v různých formacích naložené nákladní automobily Tatra T 148 a pochopitelně nezapomnělo se ani na zkušební jízdy dvou dvouvozových souprav metra. Celkem se uskutečnilo 148 jízd tatrovek a 92 jízd vozů metra.

Od 9. května 1974 most slouží metru pravidelně, až na opravu roznášecího roštu na přelomu let 1998 a 1999.

Během třiceti let (ano, tak dlouho!), co most slouží veřejnosti, se na něm ledacos změnilo. Střední a starší generace si možná vzpomene, že do rekonstrukce v roce 1981 na mostě například bylo tzv. liniové osvětlení. Protože se ale na mostě neosvědčilo, bylo nahrazeno osvětlením na lehkých nízkých sloupech. Mezi změny musíme počítat i přejmenování mostu na „Nuselský most“, což bylo díky četným neuskutečeným projektům vžitě doslova po generace.

A na závěr trocha statistiky:

Most je dlouhý 465 metrů a skládá se z pěti polí. Šířka horní mostovky (i s chodníky) je 26 metrů a její tloušťka je 35 centimetrů. Pod ní je 6,42 metru vysoký tubus metra. Most je až 40 metrů nad Nuselským údolím. Při stavbě bylo použito kolem 22 tisíc krychlových metrů betonu.

-př-

Pamatujte si ještě, jak po několik měsíců tramvaje a automobily v Jaromírově ulici pod stavenišťem mostu projížděly pod speciální ochrannou konstrukcí?

Foto: Jiří Čermák





# Povodeň také významně ovlivnila naši ekonomiku

Okamžitě po povodních jsme zahájili sérii rozhovorů s členy vedení našeho podniku. Posledním v řadě je obchodně ekonomický ředitel ing. Václav Pomazal, CSc. Někdo by mohl namítnout, že je nepatřičné ekonomickými otázkami seriál uzavírat, vždyť o peníze jde vždy až v první řadě. Tentokrát máme pro zařazení své opodstatnění, neboť jsme čekali na ekonomické výsledky uplynulého roku, které jsou vždy známy až v prvních dnech následujícího roku.

**DP-K Co můžete obecně říci k hospodaření Dopravního podniku v minulém roce?**

Dopravnímu podniku byla, podle uzavřené smlouvy o závazku veřejné služby k zajištění dopravní obslužnosti hromadnou dopravou osob, schválena dotace na úhradu nákladů z rozpočtu hl. m. Prahy ve výši 7 004 452 000 Kč (z 20. prosince 2001). Po jednáních o mzdových dohodách byla tato dotace navýšena na částku 7 152 551 000 Kč – dle usnesení Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 38/02 dne 31. ledna 2002. Tato výše dotace však nepokrývala nárůst odpisů a odložené daně.

Na příměstské linky vedené na území hl. m. Prahy (součást výše uvedené smlouvy) pro o. z. Autobusy byla dále poskytnuta dotace ze strany organizace ROPID ve výši 38,686 milionu Kč. Na linky ve vnějším pásmu – PID byla poskytnuta pro o. z. Autobusy dotace v celoroční výši 8 milionů Kč.

K 30. červenci 2002 byla navýšena dotace o 9,5 milionu Kč z důvodu posílení linek PID.

K tomuto dni byl také zpracován 1. návrh rozpočtu roku 2003.



V říjnu byla zvýšena dotace o 67,075 milionu Kč na vykrytí propadu tržeb, dopravního značení při povodních a linku č. 100 na letiště.

**DP-K Co znamenaly záplavy pro naši společnost z hlediska ekonomického? Jak bylo ovlivněno hospodaření ve druhé polovině roku 2002?**

Další měsíce do konce roku významně ovlivnila živelná pohroma – povodeň. V prvních chvílích byly pozastaveny všechny nákupy materiálu a služeb, které neměly spojitost s povodněmi.

Jednotlivé vynaložené náklady na povodeň byly účtovány na speciálně založených účtech tak, abychom následně mohli rozklíčovat náklady na normální provoz a na provoz z důvodu povodní.

Představenstvem naší společnosti byla zřízena komise pro sledování nákladů na rekonstrukce a opravy metra a také určena společnost IDS, a. s., která koordinuje práce na opravách a rekonstrukcích metra na

základě předchozích zkušeností při budování metra. IDS, a. s. na základě pověření oslovila firmy, které se podílely, případně podílejí na opravách a rekonstrukcích metra.

Náklady investičního i provozního charakteru na opětovné uvedení metra do provozu byly vyčísleny na 6 995 000 000 Kč. Z této částky budou provozní náklady v roce 2002 činit přibližně 2,6 miliardy Kč. Vzhledem k tomu, že se v současné době ještě účtuje rok 2002, neznám konečnou částku přesně.

Dále vznikly škody na majetku i u ostatních odštěpných závodů a na ředitelství společnosti. Tyto škody jsou odstraňovány ve vlastní režii i externími dodavateli.

V souvislosti s povodněmi byla zavedena náhradní autobusová a tramvajová doprava, která byla nákladově převedena na o. z. Metro tak, aby náklady související s povodněmi příslušely konkrétnímu odštěpnému závodu.

Z hlediska finančního se nás povodeň začaly nejvíce týkat až v posledních měsících roku s ohledem na splatnost faktur, které byly smlouvami stanoveny na tři měsíce.

**DP-K Hodně se hovořilo v souvislosti s povodněmi o propadu tržeb, jaký je konečný verdikt z celoročního pohledu?**

V září se odhadoval propad v přepravních tržbách řádově 110 milionů Kč. V ostatních tržbách přibližně 15 milionů Kč. Zpráva o této situaci byla předložena na představenstvo společnosti, a to požádalo hlavní město Prahu o vykrytí propadu tržeb. Město přidělilo dotaci ve výši 51,3 milionu Kč. Ostatní propad měl být vykryt vlastními prostředky.

V současné chvíli známe pouze propad v přepravních tržbách, a to ve výši 93,167 milionu Kč.

**DP-K Co kromě povodně ovlivnilo hospodaření Dopravního podniku v minulém roce?**

V průběhu celého roku ovlivňovala hospodaření položka odpisů a odložené daně, která nebyla vykryta již v době přidělení dotace a sestavení rozpočtu roku 2002. Situace se měla řešit předložením žádosti o změnu účelovosti dotace (z investičních do provozních prostředků při zachování účelovosti) na jednání valné hromady společnosti, respektive Zastupitelstva hl. m. Prahy. Tím by byla vykryta i položka odpisů a odložené daně. Z důvodu povodní a následných komunálních voleb nebyla tato žádost podána.

**DP-K Jak celkově hodnotíte hospodaření za rok 2002?**

Hospodaření podniku bylo po dlouhá léta vyrovnané, tzn. účetní výsledek hospodaření společnosti byl nulový. Samozřejmě i v těchto letech byly naše požadavky vyšší, ale s ohledem na finanční možnosti hl. m. Prahy a i státu jsme museli zabezpečit provozování MHD za daných podmínek a samozřejmě na co nejvyšší úrovni.

Bez povodní by hospodaření našeho podniku opět skončilo s nulovým účetním výsledkem hospodaření. To je patrné i z přísného rozdělení mezi povodňové a normální provozní náklady. Předpokladem by také byla změna účelovosti dotace, jak jsem uvedl v odpovědi na předchozí otázku.

**DP-K Na co se musíme připravit z pohledu ekonomického v roce 2003? Nakolik i roky následující budou ovlivněny povodní?**

Již na konci minulého roku byla usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy přidělena dotace pro rok 2003. Tato dotace vychází z dotace roku 2002 ze dne 20. prosince 2001 ve výši 7 004 452 000 Kč, ponížena o 2 %. Přidělená dotace roku 2003 tedy činí 6 864 363 000 Kč. Tato dotace je přibližně o 320 milionů Kč nižší proti roku 2002 (bez mimořádných událostí). Samozřejmě není plně vykryta položka odpisů a odložené daně.

Je nutno počítat s dalšími náklady na opravy metra ve výši přibližně 2,4 miliardy Kč. V rámci řádného vedení účetnictví se musíme zabývat otázkou vykrytí předpokládané ztráty ve výši přibližně 2,6 miliardy Kč za rok 2002.

Musím ale říci, že probíhají jednání o dotaci z EIB prostřednictvím státu ve výši přibližně cca 2,8 miliardy Kč a další dotaci z EIB prostřednictvím hl. m. Prahy. Zde ještě není přesně známa částka.

Při současně známé přidělené dotaci lze očekávat v oblasti provozních nákladů velké problémy. I když činnost naší společnosti je v současné době zaměřena především na opětovné zprovoznění zaplavených částí metra, je ale nutno průběžně zajišťovat opravy a údržbu ostatních zařízení a dopravních prostředků metra, elektrických drah a autobusů za účelem bezproblémového provozování dopravy. Bude nutno specifikovat, co je nutné udělat v roce 2003 a co v dalších letech. Tím se samozřejmě ovlivňuje hospodaření do dalších let.

V současné době se musí znovu zpracovat, na základě přidělené dotace, rozpočet roku 2003. To samozřejmě nemohou zpracovávat jen ekonomické útvary, ale zde je nutná odborná spolupráce technických pracovníků určujících priority oprav a udržování.

Velkou problematikou bude také kolektivní vyjednávání o nárůstu mzdových nákladů v roce 2003.

Dalším problémem budou opět nevykryté položky odpisů a odložené daně.

Jen pro informaci v roce 2003 tvoří položky: opravy a udržování (bez povodní), osobní náklady, spotřeba materiálu (bez povodní), odpisy včetně odložené daně a energie v souhrnu částku přibližně 10,5 miliardy Kč.

-bda-

Foto: Petr Malík



## Představenstvo projednalo

Členové představenstva pravidelně jednají o aktuálním postupu prací při obnově stanic metra, včetně připravovaných změn v provozu, stejně tomu bylo i na lednovém zasedání 13. ledna. Současně byli informováni o aktuálním harmonogramu provozování zatopených stanic na trati B. Dále byly na programu následující body.

**Návrh na změnu stanov DP.** V souvislosti s postupnými novelizacemi živnostenského zákona 455/1991 Sb. schválilo představenstvo úpravu stanov Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Úprava se týká předmětu podnikání společnosti.

**Informace o kolektivním vyjednávání.** Členové představenstva byli informováni o dosavadním průběhu kolektivního vyjednávání, respektive o vývoji jednání o mzdové dohodě.

**Rozbor nehodovosti.** Dopravní ředitel ing. Blažek seznámil členy představenstva s rozбором nehodovosti za období od 4. do 31. prosince 2002. V tomto období došlo k celkem 58 mimořádným událostem, z nichž bylo 22 nehod.

-red-





Zástupci Federace řidičů tramvají probírají, jak budou postupovat a zda se stávkovat bude či nikoliv.

20. prosince 2002 proběhlo poslední „klidné“ kolektivní vyjednávání, nic nenaznačovalo brzkému vyhocení situace během několika následujících svátečních dnů. Na tomto jednání byl předán, v souladu s harmonogramem studie, výstup II. etapy studie zpracovávané firmou Trexima.



Pražský primátor Pavel Bém poskytuje rozhovor jedné z televizních stanic a vysvětluje náročnost jednání.

31. prosince 2002 Federace řidičů tramvají informovala vedení akciové společnosti o záměru uskutečnit výstražnou stávku 6. ledna 2003.

## Kdy budou zvýšeny mzdy v našem podniku?

2. a 3. ledna 2003 probíhala víceméně neúspěšná jednání se záměrem odvrátit hrozící stávku.

5. ledna 2003 po 4 hodinách jednání v nedělním odpolední za účasti pražského primátora Pavla Béma a dalších zástupců hl. m. Prahy byla dosažena dohoda, která odvrátila hrozící stávku a měla 4 závěry:

- urychlit III. etapu studie tak, aby její výsledky byly k dispozici 31. ledna 2003,
- předložit panu primátorovi přehled o mimořádných odměnách vyplacených na základě rozhodnutí před-



Po čtyřech hodinách došlo ke kompromisu. Pondělní stávka nebude. Předsedové odborových organizací o. z. ED Bohumír Ježek (vlevo) a Antonín Dub sdělují výsledky přítomným řidičům tramvají.

- stavenstva z 18. listopadu 2002,
- vytvořit komisi, včetně zástupců řidičů tramvají, která bude napomáhat při řešení dopravních problémů,
- osobní garance pana primátora, že závěry studie budou respektovány.

Poté Federace řidičů tramvají odvolala stávku ohlášenou na 6. ledna 2003, změnila ji na stávkovou pohotovost a rozhodla se blokovat další jednání o nárůstu mezd pro rok 2003 až do vyřešení této otevřené otázky z roku 2002. Mezitím pokračovala vyjednávání (16. a 24. ledna), na kterých došlo k poměrně výraznému sblížení stanovisek – vedení Dopravního podniku nabízí nárůst objemu mzdových prostředků o 6,25%, požadavek odborových organizací bez Federace řidičů tramvají je 7%. Zástupci řidičů tramvají doposud neměli na konkrétní vyjednávání mandát.

Další jednání probíhají, a to jak na úrovni vedení akciové společnosti se zástupci všech odborových organizací, tak na odštěpných závoděch.

Když se tedy vrátím k otázce položené v úvodu, je zřejmé, že odpověď na ni může



Vedení města a generální ředitel sdělují novinářům výsledky jednání na tiskové konferenci.

být známa poměrně brzy, ale také až za řadu týdnů. Nynější rekapitulaci uzavřu citátem z Cicera, který by mohl být krédem kolektivního vyjednávání a všichni bychom ho měli mít na paměti: „PRUDENTIA ARS VITAE EST... rozvážnost je umění života...“.

Ing. Jaroslav Ďuriš, personální ředitel  
Foto: Petr Malík



V úterý 21. ledna proběhla prezentace výsledků srovnávací studie o náročnosti povolání, kterou připravila zlínská firma Trexima.

**Závěry**  
z jednání mezi vedením DP Praha, a.s.  
a Radou předsedů ZV DP Praha, a.s. dne 11. února 2002

**Za vedení:** Ing. Milan Houfek, Ing. Václav Pomazal, Čsc., Ing. Ladislav Houdek, Ing. Milan Pokorný, Ing. Ladislav Špitzer, Ing. Václav Procházka  
**Za odbory:** Jiří Sindelář, Jan Pospíchal, Bohumír Ježek, Ing. Antonín Dub, Karel Soukup, Josef Cernohorský, Ing. Miloš Dubský

**Program:** Jednání na základě výzvy předsedy Federace řidičů tramvají Ing. Antonína Duba

1. Představenstvo Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s. předloží do konce března 2002 prostřednictvím p. Sindeláře všem odborovým organizacím, působícím v DP hl. m. Prahy, a.s. varianty možného kolektivního vyjednávání pro rok 2003.
2. Účastníci dnešního jednání se dohodnou na nezávislé instituci, která zpracuje studii zhodnocení pracovní náročnosti všech profesí se zvláštním zřetelům na profesie řidičů tramvají a profesie řidičů autobusu MHD. Tato studie bude zaměřena na srovnání složitosti, odpovědnosti a namáhavosti těchto profesí ve stejných, nebo srovnatelných pracovních podmínkách při stejných, nebo srovnatelných pracovních schopnostech a pracovní způsobilosti zaměstnance ve smyslu § 4a zákona o mzdě v platném znění. Komplexní studie bude obsahovat srovnání zatížení a odměňování všech profesí v rámci kolektivního vyjednávání pro rok 2003.
3. Výsledky komplexní studie dle bodu 2. budou zohledněny k 1. 7. 2002.
4. Na odštěpném závodě Elektrické dráhy bylo zahájeno kolektivní vyjednávání s cílem uzavření Kolektivní smlouvy pro tento odštěpný závod pro rok 2002 dne 5. 2. 2002 převzetím návrhu vedení o.z. příslušnými zástupci odborových organizací. Na základě předložených písemných návrhů a připomínek ze strany odborů bude tento předložený návrh KS případně upraven z hlediska vzájemné shody.
5. V případě nedohody mezi jednacímí stranami v o.z. DP-ED o kolektivní smlouvě pro rok 2002 bude vyzván společně zvolený zprostředkovatel pro kolektivní vyjednávání k posouzení návrhu kolektivní smlouvy DP-ED, o.z. pro rok 2002.
6. Na základě výše uvedených bodů je dnešním dnem ze strany FRT odvolána stávková pohotovost vyhlášená dne 5. 2. 2002 a odbory zaručují sociální smír mezi představenstvem DP hl. m. Prahy, a.s. a odborovými organizacemi působícími v DP hl. m. Prahy po dobu projednávání této problematiky.
7. Dohoda o mzdovém vývoji pro rok 2002 bude doplněna o výše uvedené body a podepsána všemi účastníky dnešního jednání.

zapsal: Ing. Pitra

za představenstvo DP hl. m. Prahy, a.s.:  
za odborové organizace DP hl. m. Prahy, a.s.:

v Praze, dne 11. února 2002

90341  
W

**FEDERACE ŘIDIČŮ TRAMVAJÍ**

nezávislá odborová organizace, Starostrašnická 55/25, Praha 10, 100 00  
IČ: 26531101, MV ČR č. j.: VS/1-1/46 785/01-E, DIČ: 010-26531101  
bankovní spoj.: ČSOB, pobočka Eden, Praha 10, č. ú.: 170610426/0300  
kancelář: 02/9612/4586, mobil: 0737/778877, e-mail: feritr@seznam.cz

vedoucí personálního oddělení  
Ing. Pavel Pitra  
Dopravní podnik hl. m. Prahy  
Sokolovská 217/42  
Praha 9

V Praze dne 7. 4. 2002

**Věc: Posouzení náročnosti profese řidičů tramvaje a řidičů autobusu**

Po účasti na prezentaci firmy Trexima Vám oznamuji, že nabídka firmy Trexima je pro FRT bez výhrad akceptovatelná. Na provedení posouzení náročnosti řidičských profesí Federace řidičů tramvají trvá ve smyslu 1. dodatku Dohody o mzdovém vývoji pro rok 2002 - Závěrů z jednání 11. 2. 2002. Jakékoliv snahy některých předsedů odborových organizací a ředitelů o. z. posouzení neprovádět, považují za nesolidní jednání.

Tímto Vás žádám, aby Dopravní podnik hl. m. Prahy stanovil pevný termín, nejlépe do 26. 4. 2002, kdy musí odbory ve vzájemné shodě předložit společný návrh firmy, která provede dohodnutou studii. Pokud tak odbory do stanoveného termínu neučiní, pak aby rozhodl zaměstnavatel.

S pozdravem  
Ing. Antonín Dub, předseda FRT

Na vědomí:  
Ing. Milan Houfek, GŘ

**FEDERACE ŘIDIČŮ TRAMVAJÍ**  
odborová organizace  
IČ: 26531101  
Starostrašnická 55/25  
100 00 Praha 10







## Hodnocení roku 2002 a plány do budoucnosti

Stalo se již tradicí, že v prvních dnech nového roku hodnotíme uplynulých dvanáct měsíců. Můžeme se pochválit tím, co se podařilo, naopak bychom se měli zamyslet nad tím, co před námi zůstalo nesplněno a samozřejmě je také čas podívat se na to, jaké priority budeme mít v roce následujícím. Opět jsme v prvních lednových dnech oslovili členy vedení našeho podniku, aby se podívali nejen do zpětného zrcátka, ale i na to, co čeká náš podnik v nejbližších měsících. Každý odpovídal na následující čtveřici otázek:

❶ **Rok 2002 byl z pohledu městské hromadné dopravy hodně výjimečný. Co se vám vybaví při vzpomínce na minulý rok?**

❷ **Co považujete za největší úspěch vašeho závodu či úseku v minulém roce z dlouhodobého hlediska?**

❸ **V čem naopak vidíte rezervy, na které se obrátí pozornost v následujících měsících a letech?**

❹ **S jakými cíli a úkoly vstupujete do roku 2003?**

všechny podepsané dohody. Navíc bylo vyhrožováno nelegální stávkou, při které jsou rukojmí nejen ostatní zaměstnanci, ale i cestující, což potvrdil průzkum veřejného mínění. V současné době už aktivity Federace řidičů tramvají směřují jinam než na obhajobu části zaměstnanců podniku, jde spíše o destabilizaci podniku, kde určitá skupina sleduje zájmy vlastní nebo třetích osob.

❷ Zcela jednoznačně jak jsme se dokázali se-mknout v krizové situaci a dokázali jsme zvládnout všechny úkoly, před které nás postavila výjimečná pří-rodni katastrofa. Ukázali jsme, že si dokážeme poradit v téměř každé situaci, a to mě upřímně těší.

❸ Naší prioritou nejen v letošním roce, ale i následujícím období musí být hledání vlastních rezerv. Již v minulosti jsem několikrát upozorňoval, že výše do-tace ze strany hlavního města Prahy je pro nás limitní. Její další zvýšení není možné. Proto musíme hledat rezervy ve všech úsecích naší činnosti tak, aby se finanční náročnost systému nezvyšovala.

❹ Prvotním úkolem pro rok 2003 je zdárné dokončení obnovy metra v nejkratším možném čase. Po Praze by se mělo dát v co nejkratším čase cestovat stejně jako před srpnovou povodní.

Dalším cílem je brzké podepsání Dohody o mzdovém vývoji na rok 2003 tak, aby co nejdříve mohly být podepsány jednotlivé kolektivní smlouvy. Chceme vyjít vstříc všem zaměstnancům našeho podniku, aby byly zachovány jejich sociální jistoty.

Dlouhodobým úkolem je postupně restrukturalizovat celý podnik. Naším cílem musí být snížení, případně stagnace nákladů při stejné nebo lepší kvalitě poskytovaných služeb našim zákazníkům. Tlak na nás bude nejen ze strany města, ale také Evropské unie, kam naše země směřuje. Cílem je stabilizovat kádr kvalitních zaměstnanců, a těm nabídnout sociální jistoty odpovídající velké firmě celoměstského významu.

### Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel

❶ Nejcenějším výsledkem bylo zachování městské hromadné dopravy v Praze po 13. srpnu 2002. DP jako celek byl nejvíce postižen od roku 1945, kdy po skončení druhé světové války nemohl také většinu tratí používat.

Současná pohroma zaviněná povodní měla však závažnější dopad, neboť ochromila páteřní dopravu podniku, kterou je síť metra.

Na přerušené úseky sítě metra a tramvají se opera-tivními opatřeními podařilo přesunout prostředky z nezávislé trakce, tj. autobusy, a zorganizovat náhradní dopravu v takovém rozsahu, který pokryl základní po-třeby na přepravu v Praze.

Při zavedení povrchové náhradní dopravy se také ukázalo, že při zajištění průjezdnosti komunikací je hromadná doprava schopna konkurovat dopravě individuální. Zrychlení průjezdu vozidel MHD městem spolu s kratšími intervaly zvláště mezi tramvajovými spoji i spoji náhradní autobusové dopravy vyvolalo po-zitivní ohlas mezi cestující veřejností a posílilo pozici Dopravního podniku v oblasti služeb v Praze. Ocenění také náleží současně Magistrátu hl. m. Prahy a doprav-ní složce Policie ČR, neboť tyto orgány vytvářely pro provoz MHD potřebné podmínky.

❷ Největším úspěchem dopravního úseku ředi-telství bylo zlepšení spolupráce s dopravními útvary odštěpných závodů při přípravě změn v síti MHD.

Organizačně i provozně velmi náročná opatření pro-bíhala od 19. srpna v podstatě každých 14 dnů tak, jak byla obnovována doprava v jednotlivých úsecích a čtvrtích města. Podařilo se zvládnout i zajištění bez-kolizní dopravy delegátů a novinářů při podzemním zasedání NATO.

Také ve styku s veřejností a v informační oblasti při zodpovídání dotazů prokázali pracovníci vedle profesionální úrovně také velkou dávku trpělivosti a taktu. Pro zlepšení těchto služeb se nám ještě poda-řilo rozšířit distribuční síť elektronických a tištěných informací o změnách MHD.

Za nemalý úspěch považujeme také to, že v tomto vypjatém roce, náročném na operativní rozhodování a osobní odpovědnost, prokázala většina pracovníků dopravních útvarů, že je schopna plnit další úkoly, které povedou k racionalizaci dopravních činností naší akciové společnosti.

Rovněž vysoce oceňujeme, že ani v situaci, kdy jsou akutně odstraňovány škody ve stávající síti me-tra, nebyla přerušena výstavba IV. provozního úseku tratě C Nádraží Holešovice – Ládví a tramvajové tratě na Barrandov.

❸ Určité rezervy vidíme v preferencích některých úseků tras povrchové MHD. Obtížnost prosazování těchto záměrů spočívá zčásti v odlišném úhlu pohledu jednotlivých účastníků procesu projednávání na tuto problematiku, zčásti se pak jedná o technické nebo finanční překážky.

❹ Stejným úkolem v roce 2003 bude obnova provozu a dopravní sítě do stavu před povodní v srpnu minulého roku. Současně s tímto úkolem se budeme snažit realizovat dílčí změny ve vedení linek a úpravy provozních parametrů vyplývající z průzkumů pře-pravní zátěže, připomínek občanů a městských částí a dalších podkladů.

Pro zlepšení informovanosti veřejnosti bude v tom-to roce zřízeno stálé telefonické informační středisko.

### Ing. Tomáš Jílek, technický ředitel

❶ Samozřejmě srpnová povodeň, která způsobila zaplavení metra. Tato katastrofa ukázala, jak jsme proti přírodním živlům takřka bezmocní. I když se jistě o příčinách zatopení metra ještě dlouho povedou nejrůznější diskuse, všechna šetření prokázala, že základním a rozhodujícím důvodem byla naprosto extrémní a nesouměřitelná výška hladiny povodňové vlny, která o 2 až 3 metry překročila parametry, na něž bylo metro projektováno. Na druhou stranu je však nut-no říci, že stavba metra odolávala ještě v době, kdy již byl průtok korytem Vltavy odpovídající stoleté vodě, na niž byla ochrana metra navržena a realizována, překročen o více než 20 %. Z toho je vidět, že stavba jako taková nezklamala.

❷ Z hlediska dlouhodobého či střednědobého horizontu lze za úspěch považovat v oblasti investiční výstavby především to, že navzdory škodám vzniklým v důsledku srpnových povodní se podařilo udržet tempo realizace rozvojových staveb MHD, tj. hlavně IV. provozního úseku tratě C metra. Je však logické, že v roce 2003 a patrně i 2004 musí dojít k významnému přerozdělení všech investičních zdrojů ve prospěch ná-pravy povodňových škod. Z hlediska ostatních, zejména záchovných investic, tj. hlavně obnovy vozových parků, je to situace velmi nepříjemná, budeme se s ní však



### Ing. Milan Houfek, předseda představenstva a generální ředitel

❶ Jednoznačně povodeň. Oprávněně ji vnímáme jako tragédii, neboť jsme v Praze nejpostiženějším podnikem vzhledem k zatopení metra, páteře městské hromadné dopravy.

Do 12. srpna jsme měli rok velice dobře rozjetý. Registrovali jsme nárůst tržeb, což svědčí o dlouhodobé dobré práci na všech úrovních, provozními pracovníky počínaje a úředníky konče. V této souvislosti musím vyzdvihnout řidiče autobusů, kteří již více než dva roky prodávají jízdenky. Pozitivně je našimi klienty vnímána snaha o zvyšování kvality námi poskytova-ných služeb.

Kvalitní práce byla odvedena rovněž při přípravě a zajišťování dopravy při summitu NATO, nejvýznam-nější plánované akci v našem městě v minulém roce.

Bohužel si také vzpomenu na způsob jednání Federace řidičů tramvají především v závěru roku, kdy byly zcela záměrným způsobem nedodržovány





muset v průběhu příštích let vypořádat. Je však nutno počítat s tím, že bude trvat nejméně 3 až 4 roky, než se podaří obnovit plně kontinuitu investičního procesu ve všech oblastech obnovy, rekonstrukce a modernizace hmotného investičního majetku společnosti.

● Mám-li mluvit za oblast investic, je třeba se trvale soustředit na co nejefektivnější využívání všech dostupných investičních zdrojů. I když je ze strany města věnována zajištění a rozvoji dopravní obslužnosti obrovská podpora, musí si všichni uvědomit, že technologický propad z uplynulých 40 let nejen v oblasti dopravních prostředků, ale celé technické základny, bude ještě řadu let postupně napravován. Pokud do dostupné investiční prostředky dovolí, chtěli bychom však nejen pokračovat v modernizacích tramvají T3 (případně i KT8D5), ale rád bych co nejdříve vypsali novou veřejnou obchodní soutěž na dodávky nových tramvají pro Prahu. Přál bych si, aby se i v tramvajové dopravě objevilo v ulicích vozidlo odpovídající začátku 3. tisíciletí.

● Nejvýznamnějším úkolem i cílem je samozřejmě dokončení obnovy poškozených úseků metra. Všechny stanice by měly být zprovozněny na přelomu března a dubna, práce však budou pokračovat v podstatě i po celý zbytek roku 2003. Vedle obnovy je ale nutno neprodleně zajistit i opravu a posílení protipovodňové ochrany, aby se vyloučilo opakování loňské katastrofy. Projektové práce probíhají, je však nutno zabezpečit potřebné finanční prostředky, aby mohla být co nejdříve zahájena i realizace. Stávající protipovodňová ochrana bude sice v rámci obnovy metra opravena, je však nezbytné změnit její koncepci tak, aby napříště pokud možno nedošlo ani k zaplavení vestibulů ohrožených stanic. V některých případech (například u stanice Florenc C) to sice není možné, ale i zde lze provést určitá opatření k minimalizaci případných škod.

## Ing. Václav Pomazal, CSc., obchodně ekonomický ředitel

● V minulém roce Dopravní podnik velmi výrazně ovlivnila ničivá povodeň uprostřed srpna. Škody vzniklé přírodní katastrofou dosáhly 7 miliard Kč. Obnova bude dokončena v průběhu roku 2003 a bude financována ze zdrojů státu, města a aktivní mobilizací vlastních zdrojů včetně pojištění.

Mimořádně k 31. 7. 2002 byla provedena účetní závěrka v souladu s Nařízením vlády č. 399 (o státní pomoci při obnově území postiženého živelní nebo jinou pohromou).

Odmyslím-li si živelnou katastrofu, lze konstatovat, že po celé období byla příznivá situace v zasilání dotací pro naši společnost na zajištění běžného provozu.

V květnu byla uzavřena nová smlouva na nákup dvaceti souprav metra. Financovány budou z úvěru poskytnutého Českou spořitelnou, a. s. a Československou obchodní bankou, a. s. Úvěr bude čerpán do konce roku 2004 a splácen bude v následujících patnácti letech.

Daleko lépe se oproti předchozím letům podařilo zvládnout bezproblémový průběh předprojeje jízdních dokladů studentům středních a vysokých škol. Přispěla k tomu zejména opatření prodloužení platnosti starého potvrzení o studiu ve školním roce 2001/2002 do 30. září u studentů SŠ, respektive do 15. října u studentů VŠ. V případě přechodu do jiné tarifní kategorie (ZŠ do SŠ, SŠ do VŠ) byla prodloužena platnost stávajících legitimací do 31. prosince 2002. Dále se velmi osvědčilo uznávání průkazek ČVUT jako průkazky MHD a prodej kuponů s volitelnou dobou platnosti přímo na ČVUT.

● Za úspěch považují, zejména ve vzniklé kritické situaci, kvalitní a odpovědný přístup k hospodaření, jak v jednotlivých odštěpných závodech, tak na ředitelství.

Děkuji pracovníkům ekonomických úseků v celé společnosti za včasné plnění víceprací, které bylo nutno provést v souvislosti s živelnou pohromou.

Nadále se rozvíjel systém SAP a do rutinního provozu byl uveden od 1. ledna 2002 personální a mzdový modul Elanor-Global. Úspěšně probíhalo i zkvalitňování pracovního chování pracovníků naší společnosti formou kurzů a seminářů nebo formou vzdělávacích programů.

- Zejména v zabezpečení služeb veřejnosti:
  - kvalifikovaném a komplexním informování cestujících o městské hromadné dopravě (SDI, informační materiály, informační vitríny...),
  - dostupnosti jízdenek (automaty, smluvní partneři),
  - využívání předplatních jízdenek v rámci PID,
  - dokončení výměny legitimací.
- Zajistit činnost dopravy v předepsané kvalitě



a rozsahu v rámci rozpočtu roku 2003. Dále řešit finanční potřeby vzniklé v důsledku živelné pohromy. V roce 2003 se budou uznávat průkazky dalších 2 vysokých škol (České zemědělské univerzity a univerzity Karlovy) jako průkazky MHD. I v roce 2003 zůstává hlavním cílem udržení finanční stability a prohloubení daňové účinnosti v oblastech, které daňová problematika zasahuje.

## Ing. Ladislav Houdek, ředitel o. z. Metro

● Samozřejmě, že srpnové povodně. Jejich průběh a následky byly katastrofální. Noc ze 13. na 14. srpna 2002 a následující hodiny, kdy se stav neustále zhoršoval, byly ty nejhorší v mém životě. Na jedné straně mne těší a musím ocenit velké nasazení a v některých případech i odvahu všech zúčastněných zaměstnanců, kteří ve velmi těžkých podmínkách zajišťovali opatření proti povodni. Byli to zejména zaměstnanci ochranného systému metra, včetně hasičského záchranného sboru a zaměstnanci služby staveb a tratí. Na druhé straně je to zklamání, že toto úsilí v boji s přírodním živlem bylo neúspěšné. Bylo těžké smířit se se skutečností, že tentokrát je příroda silnější než konání člověka. Jediné pozitivní je, že nedošlo k žádnému zranění zaměstnanců. Zatopeno bylo 18 stanic metra a provoz metra byl z pohledu cestujících veřejnosti velmi silně omezen zejména na tratích A a B. Náhradní dopravu za metro zajišťovaly tramvaje a autobusy. Myslím si, že v daných podmínkách velice úspěšně. Postupně se provoz obnovoval, nejdříve na trati C a před vánocemi na trati A, i když stanice Malostranská a Staroměstská byly uzavřeny. Myslím si, že pro Pražany to byla velká změna k lepšímu. Proto musím poděkovat i těm zaměstnancům, kteří se ve velice složitých pracovních podmínkách podílejí na postupné obnově provozu metra.

● Z toho co jsem uvedl o srpnových povodních, je těžké o nějakém úspěchu hovořit. Ale přece jenom se o některých zmíním. Podařilo se uvést do provozu všech 22 souprav typu M1, a to i s následnými technickými změnami větrání v prostoru pro cestující i pro strojvedoucí. Byl podepsán kontrakt na další dodávku 20 souprav typu M1 s firmou Siemens. V minulém roce pokračovaly montážní práce nového zabezpečovacího zařízení na trati A. Rovněž i na tyto práce měla dopad srpnová povodeň a termín dokončení bude posunut o půl roku. Byla započata výstavba nové měnírny pro trať C v depu Kačerov.

● Nyní je největší pozornost věnována obnově provozu metra po povodních. V současné době se připravují protipovodňová opatření na základě rozborů

ze srpnových povodní a nový povodňový plán. Do konce roku 2005 musíme učinit opatření týkající se výměny určených kabelů za nehořlavé, případně jejich protipožární nátěry. Předpokládám, že začátkem února by mohl být zahájen měsíční zkušební provoz modernizovaných souprav na trati C dle podmínek Dražního úřadu. V roce 2004 by měl být otevřen další úsek na trati C, ze stanice Nádraží Holešovice do Ládví.

● Hlavní cíl pro letošní rok je otevření stanic Malostranská a Staroměstská, zprovoznění tratí B a následně zprovoznění druhých vestibulů u zatopených stanic. V letošním roce by měla být dokončena měnírna v depu Kačerov a zahájena druhá dodávka nových souprav metra typu M1. V posledním čtvrtletí roku předpokládáme zahájení ověřovacího provozu nového zabezpečovacího zařízení na trati A.

Na závěr mi dovoluji poděkovat všem zaměstnancům Dopravního podniku za obětavou práci a nasazení po srpnových povodních při zajišťování mimořádné dopravy v Praze a popřát jim a jejich rodinám hodně štěstí, zdraví, spokojenosti a klidný rok 2003.

## Ing. Milan Pokorný, ředitel o. z. Elektrické dráhy

● Rok 2002 byl z pohledu městské hromadné dopravy hodně zvláštní a vzpomínky na něj jsou stále živé. Počínaje vyhrcovanou situací při kolektivním vyjednávání, kdy do děje vstoupila Federace řidičů tramvají s vyhlášením stávkové pohotovosti, dále hodnocení tzv. brigádníků a jejich přínos či opodstatnění při výpomoci kmenovým řidičům tramvají.

Dost jsme si také „užili“ při červnových nehodách tramvají, kdy jízdu shodou okolností došlo k sérii vážných nehod. Ten, kdo žil a žije v provozu, ví, že je to situace, která může nastat, a to i přes všechna poučení, školení a podobně. Bohužel byla celá záležitost silně medializovaná a dnes, po půl roce, kdy je vyšetřování nehody ukončeno, kdo zpětně vysvětlí a přizná chybu v předčasných závěrech? Vina není v technice, je jen v lidech.

Povodně, další významný a snad nejvýznamnější fenomén loňského roku. O jejím průběhu není třeba dlouze povídat, jen opět připomenout obrovské nasazení všech zaměstnanců našeho závodu a maximální snahu o obnovení provozu.

● Jedním z nejvýznamnějších úspěchů je pro nás bezesporu rekonstrukce a modernizace tramvají v hostivařské opravě. A že se daří, mohli čtenáři DP-KONTAKTu posoudit v prosincovém čísle, kde byl otištěn snímek padesátého vozu z vlastní produkce, přičemž od zahájení modernizací uplynulo pouze 16 měsíců. Ve smyslu dlouhodobého hlediska jde o posunutí životnosti vozů o dalších 20 let. Je to také ostatně v současné době jediná cesta, jak udržet také vozový park a zajistit výkony. Otázka udržení vozového parku v požadovaném technickém stavu je pro nás prioritní a i přes neplánované navýšení výkonů za povodňovou náhradní dopravu se daří i zajištění všech stupňů oprav a údržby, byť za mimořádných opatření.

Musím zde také vzpomenout provedené rekonstrukce tramvajových tratí, které i z pohledu veřejnosti působí příznivě ke zlepšení a ozdobě města. Je to ulice Karmelitská a zatracené úseky Hradčanská a Černokostelecká, kde byly použity nejmodernější technologie a byla provedena konstrukce s antihlukovými a antivibračními prvky.

● Rezervy, na které je třeba upínat pozornost, jsou stále stejné. Je to především organizace řízení, účelné vynakládání finančních prostředků, prostě řečeno jednat s vědomím dobrého hospodáře.

Od ledna letošního roku zavádíme ověřování principu vnitřního zákazníka u provozovny Vrchní stavba s tím, že další provozovny budou následovat. Princip vnitřního zákazníka vidíme pro další činnost o. z. Elektrické dráhy jako rozhodující pro jednoznačnost a průhlednost finančních toků mezi provozovny, a tak pro následné ovlivnění a zefektivnění nejen vlastních, ale i externích technicko-provozních opatření.

● Úkoly jsou dány naší hlavní činností a jsou neměnné, tj. zajištění dopravy. Naším cílem je i nadále úspěšně obstát v nabídce trhu pro zákazníka. S tím souvisí udržení technického stavu vozidel, dopravní cesty a technického zázemí.



Mým osobním cílem je udržet i nadále sociální smír a vytvořit podmínky pro dobrou pracovní a tvůrčí atmosféru. Současný stav, ve kterém se celý podnik nachází, mám tím na mysli vyvolanou reálnost mezi závody, mě znepokojuje, napjatá situace neprospívá nikomu a ničemu a jen doufám, že se vše podaří v krátké době vyřešit.

## Ing. Ladislav Špitzer, ředitel o. z. Autobusy

Bohužel, rok 2002 nebyl zvláštní zdaleka pouze z pohledu MHD. Loňský rok byl pro mne druhým rokem ve funkci ředitele o. z. Autobusy. Obecně bych řekl, že to byl rok velmi pestrý, že na rozdíl od nadějně symetrie vyjádřené číslicemi roku (2002), byl velmi nesymetrický v počtu a intenzitě událostí, v počtu a rozsahu řešených úkolů a problémů. První polovina roku, nebo spíše prvních sedm měsíců, probíhalo v atmosféře řešení koncepčních úkolů, včetně té se zástupci Federace řidičů autobusů založené v květnu. Vzájemný respekt, naslouchání jeden druhému, snaha nalézt řešení nejrůznějších požadavků v rámci možností, které máme, to vše přispívalo k tomu, že jsme se mohli plně věnovat tomu, k čemu zde jsme.



Bohužel, zbývající část roku, počínaje 12. srpnem, byla velmi odlišná, i když zmiňované vnitřní klima v našem o. z. opět sehrálo významně pozitivní roli. Většina z nás byla postavena do naprosto netušené role, v které hrály prim operativnost, pružnost a podobně.

Velká voda zpusťovala vše, co jí přišlo do cesty a způsobila nedozírné, stěží vyčíslitelné ztráty. O většině z nich již bylo mnoho napsáno.

Velké ztráty však byly napáchány také tím, že v důsledku nezbytného odstraňování materiálních škod dochází k výraznému zbrzdění rozvoje především v investiční oblasti, ale také k poměrně výraznému omezení provozních prostředků. V neposlední řadě patří ztráty také v tom, že veškerý náš lidský potenciál, z odborného i časového hlediska, byl pohlcován operativním řešením neočekávaných událostí a jejich důsledky. To bohužel nutně vedlo k pozastavení či odložení prací na různých projektech a úkolech, které směřovaly k vyšší efektivitě našeho konání, ke zvyšování kvality naší služby, ke zlepšování pracovních podmínek apod. S lítostí musím konstatovat, že také bylo nutno odkládat řešení celé řady více či méně akutních problémů, k jejichž řešení se nyní postupně doslova prokoušáváme.

Jde o velké škody, jejichž náprava bude obtížná a poměrně dlouhodobá. Věřím ale, že společnými silami, při probíhající konsolidaci uvnitř naší akciové společnosti, se s nastalou situací vyrovnáme a úspěšně zvládneme to, co od nás veřejnost, naši klienti i představitelé města očekávají. Dovolte mi, abych zde citoval slova z posledního novoročního projevu pana prezidenta Václava Havla: „Ve společnosti je silná vůle k dobrým činům. Jde jen o to uvolňovat ji i tehdy, kdy nestojíme tvář v tvář katastrofě, a systematicky vytvářet klima, které jí bude přát.“

Velmi oceňuji a vážím si celkového přístupu, politické odvahy a snahy reprezentace města i dalších městských organizací a Policie ČR o vytváření co nejprůzračnějších podmínek pro provoz vozidel povrchové městské dopravy. Jistě, zejména nám, dopravákům, může být všechno málo. Věci však je potřeba vidět v širších souvislostech. Berme to tak, že byl skutečně velmi významný krok. Ve složitých provozních podmínkách a za přítomnosti našich klientů bylo v praxi prokázáno, že městská autobusová doprava může být nejen velmi spolehlivá, ale i atraktivní svojí rychlostí přepravy. Podmínkou je její preference, včetně potřebné segregace dopravní cesty.

A teď mi dovolu, abych uvedl alespoň bodově, konkrétněji a možná trochu neuspořádaně, co se mi vybaví z dění v o. z. při vzpomínce na uplynulý rok:

- ničivé povodně – evakuace obyvatel, zatopení metra, některých úseků tramvajových tratí či tras autobusových linek, bleskové zavádění náhradních doprav, vypravení až 130 autobusů navíc, obrovská obětavost, ochota a pracovní nasazení našich zaměstnanců „na bitevním poli i v týlu“, mnoho z nich rušilo nebo zkračovalo svou dovolenou, významná kolegiální výpomoc více než 70 řidičů z ostatních DP, které jsou členy Sdružení DP v ČR a 22 řidičů z Polska,

- povodněmi byly též zasaženy naše autoškola a psychologická laboratoř, a také rekreační středisko v Nuzicích. Při odstraňování škod bylo iniciativně vykonáno mnoho práce samotnými zaměstnanci uvedených pracovišť, a také pracovníky z garáží a dalších firem. Pro zabezpečování základních úkolů, včetně zabezpečení kurzů pro zvýšený nábor řidičů, bylo nutné najít dočasné zázemí. Zde patří poděkování nejen zaměstnancům našeho o. z., ale také vedoucí psychologické laboratoře z o. z. ED,

- profesionální zajištění dopravy účastníků listopadového zasedání NATO (vyčleněno 100 nízkopodlažních autobusů, provoz zajišťovalo téměř 300 řidičů a dispečerů),

- zavedení expresní linky č. 100 spojující letiště Ruzyně se stanicí metra Zličín (4 nízkopodlažní autobusy City Bus speciálně upravené pro přepravu většího počtu a objemu zavazadel),

- rozšíření provozu nízkopodlažních autobusů s garantovanými bezbariérovými spoji, které jsou vyznačeny v zastávkovém JŘ, díky dodávce dalších nízkopodlažních vozidel s motory EURO III (15 standardních a 12 kloubových City Bus),

- uvedení nízkopodlažní autobusy a dalších 31 standardních a 10 kloubových autobusů Karosa řady B 900 (opět s motory EURO III), kterými byl obnoven vozový park, jsou vybaveny zařízením zlepšujícím pracovní pohodu a podmínky řidičů (klimatizace kabiny řidiče, chladnička),

- úspěšné zavedení a rutinní provozování nového SW Elanor Global; provázelo jej obrovské nasazení zaměstnanců v oblasti ekonomiky práce a personalistiky, kteří „za pochodu“ museli řešit včas nedoručené systémové problémy a určité nedodělky ze strany dodavatelské firmy,

- rozšíření počtu odborových organizací vznikem Federace řidičů autobusů, a tím i rozšíření počtu účastníků pro projednávání v souladu se Zákonem práce, pro hodnocení kolektivní smlouvy 2002 i pro kolektivní vyjednávání pro rok 2003,

- střídání na postu předsedy většinových odborů,

- dlouho opomíjená důležitá oblast – řízení lidských zdrojů – byla v našem o. z. pod vedením CS-Project pilotně odstartována „Analýzou vnitřní komunikace“, která dále proběhla ve všech organizačních jednotkách naší společnosti. Byl zmapován stav a nastíněny možné varianty dalšího vývoje. Práce byly přerušeny povodněmi. Vytvoření personálního úseku na úrovni ředitelství vytváří předpoklad systémového přístupu k jednotnému řešení této důležité oblasti,

- setkání u příležitosti významných jubileí: 20. výročí zahájení provozu garáží Řepy a 70. výročí zahájení provozu garáží Dejvice,

- dvoustá generální oprava autobusu provedená spolupracovníky z DOZ Hostivař,

- recertifikace stávajícího systému řízení kvality na pracovištích DOZ Hostivař podle nové normy ISO 9001:2000, včetně rozšíření certifikace na opravy pře-

vodovek a brzdových komponentů.

Jak je z náznamu vidět, jde o širokou paletu činností, které byly díky obětavé a poctivé práci naprosté většiny našich zaměstnanců zabezpečeny. Nelze na tomto místě vyjmenovat vše, a prosím, aby se nikdo z mých spolupracovníků necítil dotčen tím, že se zde „nenajde“. Všem, kteří se na realizaci mnoha dalších užitečných a prospěšných úkolů a projektů podíleli, patří můj vřelý dík. Zda to, co jsme vykonali, bylo dobré, nechť posoudí naši klienti.

2 Vidím, že odpověď k první z otázek jsem pojal tak zevrubně, že jsem v zásadě odpověděl i na druhou otázku. Stručně řečeno naše akciová společnost byla při povodních postavena prakticky z minuty na minutu před mimořádně složitým úkolem, ale i příležitostí. Paradoxně totiž dostala příležitost předvést, jak na takovou situaci umí reagovat obrovský, složitý organizmus s 12,5 tisíci zaměstnanci. Výsledek znáte všichni. V prakticky okamžité reakci bylo našim klientům nabízeno náhradní řešení se vším, co k tomu patří. S politováním musím přiznat, že i s tím, co nám scházelo, a možná mnohdy schází při běžném provozu či výlukách. Většina cestujících, ale i odborníků včetně zahraničních, žasla nad neuvěřitelnou schopností naší firmy. Samozřejmě, těžko nahradit nenahraditelné. Ale puls města byl zachován. Díky obrovskému nasazení, obětavosti, ale také vysoké profesionalitě našich lidí, těžící z velkých znalostí a zkušeností sehraných týmů, značně stoupla společenská vážnost dopraváků.

Proto mne velmi mrzí, že ji naprosto zbytečně ztrácíme. Je to příliš velká daň za to, že se dosud nepodařilo uvnitř společnosti nalézt cestu a vhodný způsob komunikace, které by zabránily přerůstání vnitřních pŕetek na veřejnost. Takže bohužel – těžce získané, lehce a hlavně zbytečně ztrácíme.

3 Omlouvám se všem spolupracovníkům, že si zde nepřepočtu taxativní výčet mnou viděných či tušených rezerv. Princip jejich nalézání a využívání nemůže být založen na direktivě. Mojí snahou je činit všechno pro to, aby s tím vědomím pracoval každý zaměstnanec. Jistě, uvědomuji si, že to je ideál, k němuž máme někdy hodně daleko. Ale to mě nezabavuje víry ve schopnosti člověka. Jde o to, abychom vytvářeli vhodné podmínky pro to, abychom mohli být obklopeni „tvůřivě kriticky myslícími lidmi“ (jak kdysi řekl T. G. Masaryk). Mezi podmínky, které pomáhají rozvíjet či uvolňovat tvůrčí potenciál, patří právě již zmiňovaná úroveň vnitřní komunikace a informace. Každým dnem ve funkci ředitele se znovu a znovu utvrzuji v tom, že toto pole je právě tím nejméně oraným polem. Jsem bytostně přesvědčen, že vše, co na tomto poli uděláme se nám zcela jistě v dobrém a ku prospěchu nás všech vrátí.

4 Proces zkvalitňování všeho a všude je procesem nekonečným. Kromě toho, co čtenáři jistě vyvodí z předcházejících odpovědí – péči o vnitřní klima – bych na prvním místě viděl opět zajišťování naší každodenní činnosti v ulicích města a jeho okolí, splnění všech úkolů a ukazatelů v dopravě, technice a ekonomice, a to v co nejvyšší kvalitě a co neefektivněji. Při očekávaných nižších zdrojích (provozní dotaci) to bude velmi složité, zvláště přihlédneme-li k tomu, že musíme nalézt vnitřní zdroje pro zabezpečení části dohodnutého mzdového vývoje. Musíme počítat s určitými důsledky očekávaného výrazného omezení investic v našem o. z. Je potřeba dělat vše pro to, aby bylo dosahováno co nejvyšších tržeb, především z přepravy cestujících. Hlavně však k co nejvyšší spokojenosti našich klientů, aby s námi chtěli cestovat, aby cesty s námi považovali za časově nejkratší a nejvýhodnější.

A jak toho dosáhnout? Vlastním, tvořivě kritickým přístupem ke své práci, ke každodennímu řešení úkolů, bez ohledu na pozici, kterou v danou chvíli zastáváme v naší společnosti.

Ještě jednou děkuji spolupracovníkům za vše dobré, co v uplynulém roce vykonali. Přeji nám všem, aby se nám podařilo „bez ztráty kytičky“ splnit náročné úkoly, abychom pohnuli s tím, s čím se nám pohnout v minulých letech nepodařilo. Věřím, že to společně dokážeme. A hlavně, vážení a milí spolupracovníci, ještě jednou přeji každému z Vás, také Vaším blízkým a milým, pevné zdraví, hodně štěstí, klidu, spokojenosti a osobních i pracovních úspěchů v roce 2003. **-bda-**

Foto: Petr Malík



# Dopravní podnik by měl mít větší kredit než pobírá

Skok po hlavě. Tak se dá charakterizovat nástup Michaely Kuchařové k podniku. Na pracovní smlouvě ještě ani nestačily oschnout podpisy a už jsme její jméno mohli číst na titulních stranách tuzemských deníků a vídat její obličej v relacích televizních stanic.

Necelý měsíc po tom, co se Michaela Kuchařová stala novou tiskovou mluvčí našeho podniku, postihla Prahu ničivá povodeň. Dopravní podnik, zejména zatopené metro, hrál jednu z hlavních rolí uprostřed loňského srpna. Zájem médií o informace byl několikánásobně vyšší než za normální situace.

„Musím přiznat, že mě Dopravní podnik trochu děsil. Podnik s více než 12 tisíci zaměstnanci a třemi odštěpnými závody, to představuje poměrně složitý mechanismus, a tak jsem čekala, že se s ním budu dlouho seznamovat. Potom přišla povodeň, měla jsem jen minimální dobu na to poznat alespoň zrychleně to nejdůležitější.“

Pro tiskovou mluvčí nebyl srpen jednoduchý ani z osobního hlediska. I ona byla ze svého bytu evakuována. V současnosti už se snaží situaci zlehčit. „Bylo to jen pět dní a dispečeri se o mě v budově Centrálního dispečinku starali velmi dobře.“

Velká voda výrazně ovlivnila život tiskové mluvčí na několik dalších týdnů. „Až po měsíci, kdy už se situace uklidnila a každých pět minut nezvonily telefony,

jsem si uvědomila, k jakému průšvihui došlo. Když někomu spadne dům, je to velká osobní tragédie, ale když je nefunkční metro, je postiženo jeden a půl milionu lidí, kteří s ním jezdí.“

Když se situace okolo srpnové povodně zklidnila a život začal nabírat běžné tempo, chod věci se opět zkomplikoval. Tentokrát se Dopravní podnik dostal do světla reflektorů vinou stávkové hrozby ze strany Federace řidičů tramvají. „Povodeň byla kalamita, současná situace je něco jiného. Při tom, co se odehrává, mám pocit bezmoci, neboť proti lžím a nepravdám se nedá bránit. Připadám si jako v boji proti Jánošíkovi. Z jedné strany zápas vypadá spravedlivě, ale co je z druhé strany, to už nikoho nezajímá. Přitom spousta lidí u podniku dělá velice dobrou práci a tyto věci snižují náš kredit u cestujících, ale i obchodních partnerů.“

Tiskové mluvčí vadí zprávy o tom, že cestování městskou hromadnou dopravou je nebezpečné, nebo že naše vozidla mají více nehod. I když čísla ve statistikách hovoří o pravém opaku. „Ve svém důsledku jsou

tato slova mířena proti samotným řidičům, je jedno jestli tramvají nebo autobusů, ale bohužel to si dnes málokdo uvědomuje.“

Již před příchodem k podniku měla Michaela Kuchařová o městské hromadné dopravě velice dobré mínění. „Městskou hromadnou dopravu jsem využívala nejen v Praze, ale i v jiných městech světa a musím říci, že ta pražská má velmi vysokou úroveň. My si toho bohužel neumíme vážít. Dopravní podnik a městská hromadná doprava se stává jednoduchým terčem kritiky. V New Yorku, když nepřijede metro 3 hodiny, nic se neděje. Tady, když je stejná situace 10 minut, už jsou z toho všichni pryč. Dopravní podnik je firma, která by měla mít jednoznačně vyšší kredit na veřejnosti než v současnosti pobírá, s tím jsem i do podniku šla.“

Pokud si chcete představit „obyčejný“ den tiskové mluvčí při komplikované situaci, tak se posaďte za stůl, na kterém jsou jeden až tři telefony, které téměř nepřetržitě zvoní. Nestačí domluvit jeden hovor a už se o slovo hlásí další přístroj s otázkami. Příjemné vystupování a pohotové odpovědi, to je základní předpoklad, aby byl podnik za několik minut či hodin příznivě vnímán veřejností.

„Dobrý pocit ze své práce mám tehdy, když panuje mezi mnou a novináři vzájemně vstřícná atmosféra. Mohou v sobotu zavolat, ale musí si uvědomit, že pro ně dělám něco navíc.“ **-bda-**

## Tisková mluvčí se představuje Michaela Kuchařová

se narodila v roce 1965. Absolvovala Fakultu sociálních věd Univerzity Karlovy. Před příchodem do Dopravního podniku působila v Českém rozhlasu, byla členkou zakládající redakce týdeníku Reflex a v poslední době pracovala v médiích a oblasti public-relations (PR).

*Tisková mluvčí Michaela Kuchařová při prosincovém poděkování zaměstnancům ve střešovické vozovně ve společnosti pražského primátora Pavla Béma, radního pro dopravu Radovana Šteinerja a generálního ředitele Milana Houfky.*  
Foto: Petr Malík



## Bezbariérové přístupy do stanic metra

V srpnovém čísle DP-KONTAKTu byli čtenáři informováni o uvedení první pohyblivé plošiny pro přepravu osob se sníženou mobilitou ve stanicích metra Chodov do provozu. Tato plošina spojující nástupiště s vestibulem stanice je součástí bezbariérového zprístupnění celé stanice Chodov, přičemž spojení vestibulu s uliční úrovní zajišťuje nový osobonákladní výtah nahrazující původní nákladní.

Jako u každého nového zařízení, i u šikmé schodiškové plošiny se po dobu jejího zkušebního provozu vyskytují problémy a různé poruchy, které jsou však ve spolupráci s výrobcem a servisní firmou VVS České výtahy, s. r. o. operativně odstraňovány při současném „dolaďování“ a vylepšování celého zařízení.

Většina krátkodobě se opakujících závad byla způsobena cestujícími v důsledku chybné manipulace s plošinou v rozporu s návodem k obsluze. Dlouhodobě byla plošina mimo provoz od 26. října do 12. listopadu loňského roku, kdy se do vodící lišty dostala část oděvu cestujícího a musel být opraven mikroprocesorový rozvaděč.

Na základě smlouvy s firmou VVS České výtahy, s. r. o. nastupují její zaměstnanci na odstraňování nahlášených závad do 4 hodin. V některých případech, kdy je nutné zajistit náhradní díl ze zahraničí, však oprava trvá déle.

Řada připomínek, které Dopravní podnik k provozu plošiny obdržel od cestujících na invalidních vozíčkách a organizací zastupujících jejich zájmy, se týkala relativně nízké rychlosti plošiny. Tato rychlost, která činí 0,15 m/s, je však plně v souladu s normou ČSN ISO 9386-2 a bez její změny nelze rychlost plošiny zvýšit.

Ustanovením uvedené ČSN rovněž odpovídá zpochybňovaný způsob ovládní plošiny, kdy tlačítka pro jízdu je nutné držet po celou dobu jízdy plošiny (použití senzorových tlačítek není normou povoleno).

Šikmá schodišková plošina ve stanicích metra Chodov vznikla na základě mimořádných požadavků na přepravu osob s omezenou pohyblivostí v podmínkách metra, jako dráhy speciální, tj. nejen vozíčkářů, ale též cestujících s kočárky, objemnými zavazadly a podobně. Podle dosavadních zkušeností využití této plošiny mnohonásobně převyšuje standardní vytíženost plošin, které jsou jinde používány pouze pro imobilní osoby a najezdí za 14 dní přibližně tolik, co jiné plošiny za rok.

Katastrofální povodeň, která způsobila rozsáhlé škody v pražském metru, zapříčinila bohužel i zpomalení přípravy a realizace dalších bezbariérových přístupů do stanic metra, a to jak po technické stránce (přednostní bylo odstraňování škod a obnovení provozu), tak i po stránce ekonomické, kdy financování opravy



Foto: Petr Malík



9 metra podstatně ovlivnilo priority investičního plánu Dopravního podniku.

V současnosti je již zpracovávána projektová dokumentace pro bezbariérové zpřístupnění stanic Strašnická, Nové Butovice a Smíchovské nádraží, jejichž realizace se v souladu s návrhem investičního plánu předpokládá v tomto roce.

Bylo vydáno stavební povolení na realizaci osobního výtahu ve stanici Muzeum na trati A, zahájení stavby je připravováno na únor 2003.

Pokračuje také příprava bezbariérového zpřístupnění stanice Florenc na tratích B a C, v současnosti je

## Bezbariérové přístupy do stanic metra

vypsáno územní řízení, zahájení realizace se předpokládá v roce 2004.

V souvislosti s výměnou eskalátorů ve stanici metra Vltavská, realizovanou v důsledku povodně o několik roků dříve, je uvažováno zahájení přípravy bezbariérového zpřístupnění této stanice. Šířka ušetřená novými eskalátory v profilu eskalátorového tunelu by byla využita například pro šikmý výtah a spojení úrovně vestibulu s povrchem by zajišťoval osobní výtah umístěný

pravděpodobně v nejméně využívaném ze 4 schodišť k tramvajovým zastávkám.

I když se zpožděním oproti dříve předpokládaným termínům, bezbariérové zpřístupňování stanic metra nadále pokračuje, neboť je důležitou součástí zlepšování přepravních služeb poskytovaných našim podnikem cestující veřejnosti.

Ing. Rudolf Pála,  
odbor strategie říditelství

## Průzkumy kvality v roce 2002

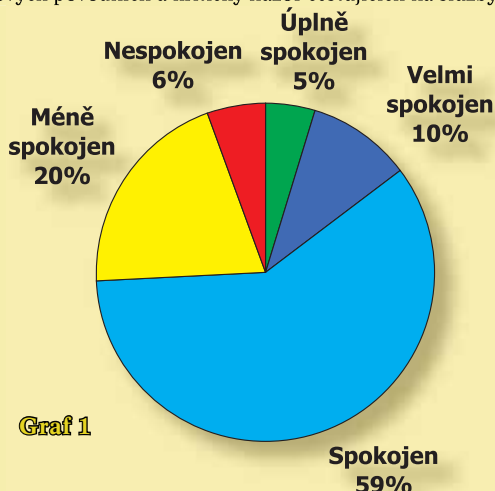


Foto: Petr Malík

Renomovaná společnost TNS Factum zabývající se výzkumy veřejného mínění provedla v říjnu 2002 anketní průzkum mezi 251 uživatelem Pražské integrované dopravy (PID) na terminálech příměstské dopravy. Tento průzkum navazoval na diplomovou práci studenta VI. ročníku ČVUT Jiřího Příkryla „Průzkumy kvality dopravy“, který se v průběhu 1. poloviny roku 2002 dotazoval na názory nastupující generace odborníků – studentů Fakulty dopravní. Společnou metodikou bylo použití Evropské normy kvality služby ve veřejné dopravě EN 13816:2002 a zejména SWOT analýza, která spočívá v hodnocení spokojenosti i důležitosti kritéria z citované Evropské normy. TNS Factum zařadila do svého průzkumu i několik doplňujících otázek, které se týkají četnosti jízd (pro výpočet celkového množství přepravených osob), perspektiv zájmu o hromadnou dopravu a názorů na jízdní výhody (bezplatnou přepravu). Z bohatého množství tabulek, grafů a údajů jsme vybrali několik následujících:

### Celková spokojenost se službami PID v roce 2002

Při hodnocení spokojenosti známkovali cestující úroveň služeb jako ve škole známkami 1 – 5. Systém PID jako celek obdržel průměrnou známku 3,12 což je oproti hodnocení městské hromadné dopravy a Dopravního podniku v roce 2000 mírně zhoršení (původně 2,91). Hodnocení v roce 2002 negativně ovlivnil zejména stav po srpnových povodních a kritický názor cestujících na služby železnice (viz graf 1).



Graf 1

**Počet jízd**  
Jedním ze základních ukazatelů každého dopravního systému je údaj o celkovém počtu přepravených cestujících za rok. V systému PID se tento počet zjišťuje jako počet jízd na základě množství prodaných jízdenek. Každému typu jízdenky je určen koeficient podle Směrnice generálního ředitele DP (například cestující s měsíční jízdenkou vykoná průměrně 120 jízd, cestující s přestupní jízdenkou za 12 Kč vykoná na tuto jízdenku průměrně 2,1 jízdy a podobně). Uvedené koeficienty vycházejí z průběžně aktualizovaných výsledků anketních průzkumů. Průzkum TNS Factum neprokázal zásadní odchylky v užívaných koeficientech od stavu před povodněmi.

### Počet jízd v průběhu týdne

(bez rozlišení typu jízdenky, víkend = sobota + neděle dohromady)

Pracovní den	4,55
víkend	3,26

### Nárok na bezplatnou přepravu

V porovnání se zahraničím zaujímá přeprava zdarma význačné procento z přepravených cestujících. Zcela oprávněný systém pomoci sociálně potřebným doplňují i nároky dalších skupin cestujících, což zapříčiňuje, že přepravy zdarma se dožadují stále další. Při průzkumu u platících cestujících se zjistilo, že akceptovatelnými skupinami jsou zejména děti do 6 let a zdravotně postižení (viz graf 2).

### Kritické faktory PID – srovnávací analýza

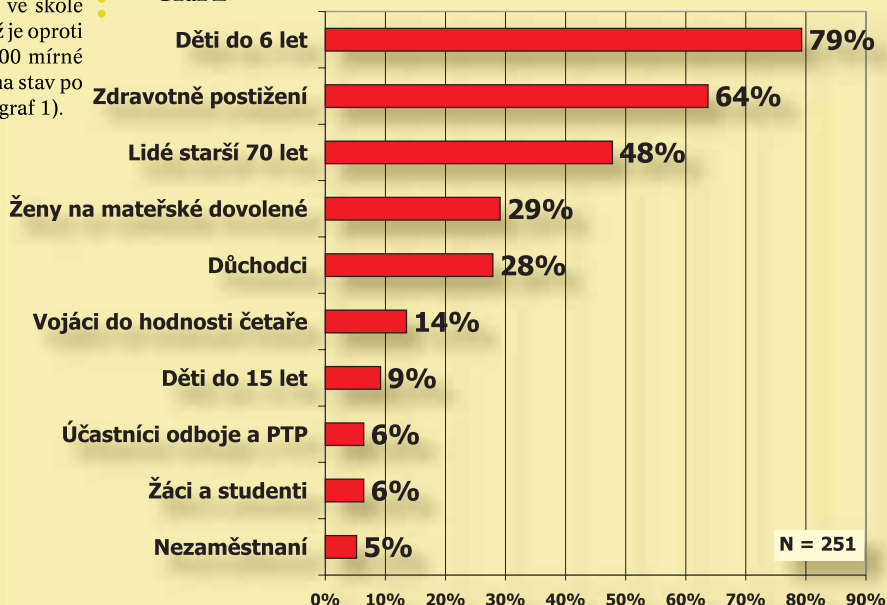
Ze srovnávací analýzy vyplývá, že výběrem zpracovatele, dotazovaných (studenti FD – cestující na příměstských terminálech), období průzkumu (jaro – podzim), a místa průzkumu (na dopravní fakultě ČVUT – v terénu) lze dojít k různým výsledkům. Z diplomové práce studenta Fakulty dopravní ČVUT a Dopravního barometru byly vybrány čtyři nejvíce vnímané kritické faktory.

TNS Factum – 251 respondent Dopravní barometr 2002 Příměstská doprava PID	FD ČVUT – 94 studenti Diplomová práce Jiří Příkryl 2002 Pražská integrovaná doprava
<ul style="list-style-type: none"> <li>snaha zlepšit své služby</li> <li>čistota a údržba vozidel</li> <li>poměr cena / kvalita</li> <li>pohodlí</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ochrana před trestnou činností</li> <li>obsazenost spojů (přetíženost)</li> <li>vhodnost pro zdravotně postižené</li> <li>preferance před IAD (osobními automobily)</li> </ul>

Na hlavní problémy pražské dopravy má jistě každý svůj názor, je však naším úkolem zhodnotit převažující názory a podle míry jejich důležitosti a náročnosti přijmout taková opatření, aby se celý systém dopravy dále zkvalitňoval.

Ing. Richard Baxa, ROPID

Graf 2





# Pátý rok bodového systému

V současné době je již za námi čtvrtý rok bodového systému přidělování oděvních stejnokrojů, který proběhl bez výraznějších problémů jak z hlediska zaměstnanců, tak i z hlediska odpovědných pracovníků celé akciové společnosti.

V roce 2002 bylo v oděvním skladu o. z. ED od-baveno v rámci bodového systému oděvních stejno-krojů **6 986** zaměstnanců, kteří si odebrali jednotlivé součásti oděvních stejnokroje ve finančním objemu **41 272 079,50 Kč**.

Ale rok 2002 je již za námi a všichni již soustřeďu-jeme pozornost na bodový systém roku 2003, a tak je nutno uvést nejzávažnější úpravy bodového systému, které budou platit v roce 2003:

**1. Zaměstnanci, nastupující do funkce nebo pro-fese s nárokem na stejnokroj, nejsou v prvních dvou kalendářních letech zahrnuti do vlastního bodového systému.**

Nový zaměstnanec po zkušební době či po úspěš-ném absolvování zkoušek (kurzu) dostane kompletní stanovené první vybavení stejnokrojových součástí a zároveň je povinností vedoucího útvaru zařadit za-městnance do nové kategorie „C“. Na základě tohoto zařazení dostane zaměstnanec ve druhém kalendářním roce trvání pracovního poměru a vybavení kompletní výstrojí při nástupu do pracovního poměru pouze ty oděvní součásti, jejichž vynášecí doba je nižší než 24 měsíců. Ve třetím kalendářním roce trvání pracov-ního poměru bude zaměstnanec zařazen do vlastního bodového systému (kategorie „A“ nebo „B“), přičemž výchozí základnou pro stanovení počtu bodů bude počet odpracovaných hodin v druhém kalendářním roce trvání pracovního poměru.

**2. Nevýčerpaný objem bodů v příslušném kalendář-ním roce se do následujícího roku převádí v maximální výši 10% objemu bodů z původní výše pro příslušný kalendářní rok. Tato výše může být upravena pouze**

na základě písemného potvrzení oděvního skladu o. z. ED z důvodu nezajištění požadované součásti ze strany zaměstnavatele.

**3. Omezení odběrů jednotlivých částí stejnokroje je rozděleno do 2 oblastí:**

**a. zaměstnanci v rámci bodového systému mají možnost využít pouze oděvní součástky příslušející ke své pohlavní kategorii.**

**b. maximální hranice pro odběr jednotlivých součástí v příslušném kalendářním roce je omezen na trojnásobek u součástí s vynášecí dobou nad 12 mě-síců a desetinásobek u součástí s vynášecí dobou do 12 měsíců včetně.**

Veškeré výše uvedené úpravy, včetně řešení a zajiš-tění celého bodového systému přidělování stejnokroj-ových součástí, jsou uvedeny v **Pokynu obchodně-eko-nomického ředitele č. 11/2001.**

Pro rok 2003 byly na základě fondu pracovní doby a v závislosti na vynášecích dobách jednotlivých součástí stanoveny následující **koeficienty (bod/1 odpracovanou hodinu):**

<b>muži</b>	<b>skupina „A“</b>	<b>3,83</b>
	<b>skupina „B“</b>	<b>2,59</b>
<b>ženy</b>	<b>skupina „A“</b>	<b>3,83</b>
	<b>skupina „B“</b>	<b>2,59</b>
<b>ženy (pouze o. z. METRO)</b>	<b>skupina „A“</b>	<b>3,49</b>
	<b>skupina „B“</b>	<b>2,25</b>

V současné době má již každý pracovník stanovenou svoji výši bodů pro rok 2003 na základě koeficientu a odpracovaných hodin v roce 2002. Na základě této individuální výše bodů je v roce 2003 možno čerpat následující oděvní součástky:

**Počet bodů za jednotlivé oděvní součásti v roce 2003**

<b>stejnokrojová součást</b>	<b>počet bodů</b>
sukně	510
sako oblekové vč. loga	1.730

kalhoty oblekové letní	750
kalhoty oblekové zimní	825
plášť do deště	1.650
bunda PARKER vč. loga	2.160
bunda pasová vč. loga	1.920
kalhoty pracovní zimní	750
kalhoty pracovní letní	690
kalhoty pracovní krátké	550
košile krátký rukáv vč. loga	270
košile dlouhý rukáv vč. loga	280
vesta vč. loga	520
svetr vč. loga	570
vázanka	140
šála	82
čepice LETUŠKA	205
čepice BASEBALL	170
čepice DISPEČER	425
čepice zimní	300
polobotky	690
boty zimní	700
rukavice řidičské	150
sluneční brýle s UV filtrem	180
ponožky letní	31
ponožky zimní	33
opasek	270
šle	105
halenka dlouhý rukáv	280
halenka krátký rukáv	270
polokošile vč. loga	315
sandály	600
spona na kravatu	96
košile bílá krátký rukáv	315
košile bílá dlouhý rukáv	325
nástavec na brýle	135

Závěrem bychom chtěli bodovému systému v jeho pátém roce působnosti popřát ještě méně potíží než v roce předcházejícím a co nejvíce spokojených zaměst-nanců při využívání tohoto systému v roce 2003.

**Ing. Josef Dalešický,**  
**vedoucí obchodně-zásobovacího odboru o. z. ED**

# Oddělovacích prahů mezi kolejemi a vozovkou přibývá



Foto: Petr Malík

Aplikace podélných betonových tvarovek oddělu-jících tramvajovou trať od vozovky vychází z provoz-ních zkušeností a realizuje se v úsecích, kde dochází k významnému narušování plynulosti tramvajové dopravy individuální automobilovou dopravou. Hlavním efektem tohoto opatření je omezení negativního vlivu individuální automobilové dopravy na plynulost a pravidelnost tramvajové dopravy a pokles neho-dovosti v dotčených lokalitách. Oddělovací prahy jsou osazovány v naprosté většině případů v souladu s „Projektem preference MHD v Praze“, který je zpra-cováván na základě požadavků dopravních úseků o. z. Elektrické dráhy a ředitelství Dopravního podniku po posouzení, projednání a schválení příslušnými orgány města a Policie ČR.

Připomínáme, že od instalace prvního úseku oddělovacích prahů v délce 50 metrů v Bělehradské ulici před křižovatkou s ulicí Anglickou, která měla experimentální charakter, uplynulo již více než 5 let. K 1. lednu roku 2003 bylo podél tramvajových kolejí položeno již více než 5 kilometrů těchto prvků, z toho přibližně 500 metrů v žulovém provedení (na Národní třídě a Masarykově nábřeží). Celkový přehled jejich umístění uvádíme v příložené tabulce.

V uplynulém roce 2002 bylo osazování oddělova-cích prahů zaměřeno jednak na doplňování dalších úseků na trase pilotní linky č. 3 (například v oblasti Karlova náměstí, na Rašínově nábřeží a v ulici Hav-líčkově, jednak byly zmíněné prvky osazovány na dalších úsecích, jejichž úplný přehled najdete v dolní části chronologicky seřazené tabulky.

Katastrofální povodeň v srpnu 2002 způsobila zaplavení mnoha úseků všech tras metra a vyřadila prakticky všechny stanice v centru, ale i v oblasti Karlína, Libně a Vysočan. V prvních týdnech po

povodni byly mimo provoz rovněž četné úseky níže položených tramvajových tratí v blízkosti vltavské-ho řečiště. Za těchto podmínek bylo v zájmu města zabezpečit základní dopravní funkce v oblasti hro-madné dopravy a předejít tak zhroucení celé městské infrastruktury. Bylo proto nezbytné přijmout mno-hem radikálnější opatření pro preferenci povrchové hromadné dopravy, neboť metro zůstalo v provozu pouze v okrajových, výše položených částech města. Vedle preference dočasně rozšířené autobusové dopravy na území centra (připomínáme velmi populární vyhrazené jízdní pruhy na magistrále) bylo překro-čeno k výraznější preferenci tramvajové dopravy, která převzala hlavní podíl přepravní zátěže ve vzta-hu k centru. Vzhledem k nutnosti řešit preferenční opatření operativně byly instalovány na řadě úseků tramvajových tratí mobilní prahy typu klemmfix. Již v podzimních měsících bylo překročeno na Štefáni-kově mostě a na nábřeží kpt. Jaroše k jejich náhradě trvalými betonovými oddělovacími prahy, čímž došlo k urychlení plánované realizace. Mobilní prahy typu „klemmfix“ byly v období po záplavách instalovány na následujících traťových úsecích:

- Štefánikův most – v úseku před křižovatkou s nábr-ěžím kpt. Jaroše – obousměrně v délce 2 x přibližně 40 metrů – v rozšířené podobě realizováno následně trvalé opatření,
- Nábřeží kpt. Jaroše – v úseku před křižovatkou s Letenským tunelem ve směru od Strossmayerova náměstí v délce přibližně 180 m – následně realizo-váno trvale,
- Nádražní – v úseku za křižovatkou s ulicí Za Žen-skými domovy ve směru z centra v délce cca 50 m – opatření trvalého charakteru připravováno,
- Havlíčkova – v úseku Na Poříčí – V Celnici ve směru k Masarykovou nádraží v délce cca 80 m – opatření trvalého charakteru připravováno.

Z autobusových „povodňových“ preferenčních opatření byl převzat do trvalého stavu vyhrazený jíz-dní pruh na ulici Milady Horákové mezi Hradčanskou a odbočkou do obratiště Špejchar.



KOMUNIKACE	SMĚR	ÚSEK	Délka (m)	Realizace
Bělehradská	do centra	před křižovatkou s ul. Anglickou	50	1997
Rašínovo nábřeží	do centra	zast. „Výtoň“ - ul. Plavecká	40	10/97
Nádražní	do centra	zast. „Na Knížecí“ - ul. Ostrovského	30	10/97
Rašínovo nábřeží	do centra	Plavecká - Palackého náměstí (pilotní linka)	398	10/98
Nádražní	do centra	Plzeňka - zast. „Na Knížecí“	465	10/98
Nádražní		v úrovni smyčky Smíchovské nádraží	77	7/98
Národní třída	ke Spálené	Národní divadlo - Spálená	265	9/98
Křižovatka Bělehradská - Otakarova - Křesomyslova	dostředně ke křižovatce		257	9/99
Křižovnická	Národní divadlo	Platněrská - Křižovnické náměstí	30	10/99
Bělehradská	do centra	Tylovo nám. - zast. „I.P.Pavlova“	30	9/99
Podolské nábřeží	do centra	zast. „Podol.vodárna“ - vjezd do nemocnice	175	11/99
Rašínovo nábřeží	oba směry	Palackého náměstí - Jiráskovo nám.	448	12/99
Revoluční	do centra	Dlouhá - Truhlářská	147	12/99
Francouzská	z centra	před křiž. s ul. Moskevskou	80	12/99
Francouzská	oba směry	Nám. Míru - Blanická	145	8/00
Nuselská	z centra	Nám. brí Synků - Tábořská	29	11/00
Chotkova	do centra	Jelení příkop - U Bruskových kasáren	171	11/00
Vodičkova	Karlovo nám.	prostor zastávky „Vodičkova“	25	08/01
Tylovo náměstí	z centra	Jugoslávská - Rumunská	41	07/01
Nábřeží Edvarda Beneše	z centra	před křižovatkou s Letenským tunelem	60	04/01
Národní třída	z centra	od čela zastávky „ND“ ke Smetanovu nábřeží	40	05/01
Národní třída	z centra	Karoliny Světlé - Národní divadlo	50	06/01
Národní třída	z centra	Na Perštýně - K. Světlé	60	12/01
Strossmayerovo náměstí	do centra	v ulici Dukelských hrdinů mezi zastávkou a křižovatkou	20	09/01
Svatovítská	do centra	Václavkova - Milady Horákové	154	06/02
Komunardů	z centra	od čela zast. „Dělnická“ k ulici Dělnické	47	06/02
Újezd	do centra	od čela zast. „Újezd“ k ulici Vítězné	41	12/01
Masarykovo nábřeží	oba směry	Na Struze - Myslíkova	361	08/02
Seifertova	do centra	Husinecká - Příběnická	324	09/02
Štefánikův most	oba směry	celý most	433	10/02
Karlovo náměstí	z centra	Odborů - zast. „Karlovo nám.“ (pilotní linka)	66	10/02
Karlovo náměstí	z centra	Resslova - zast. „Moráň“ (pilotní linka)	100	10/02
Smetanovo nábřeží	Staroměstská	Divadelní - přechod k zast. „Karlovy Lázně“	75	11/02
Rašínovo nábřeží	do centra	Vyšehradský tunel - Libušina (pilotní linka)	221m	11/02
Nábřeží Kpt. Jaroše	do centra	před vyústěním Letenského tunelu	187	11/02
Národní	z centra	2. část úseku Spálená - Karoliny Světlé	25	12/02
Havlíčková	do centra	Od nástupního ostrůvku k Hyberské (pilotní linka)	30	12/02
<b>Celkem</b>			<b>5 197</b>	

Připravil dopravní úsek ředitelství



Výměna kompresoru u jedné ze souprav trvale působících ve stanici Černý Most.

Srpnové povodně loňského roku, které způsobily zaplavení některých stanic a tunelů všech tří tratí pražského metra, měly největší dopad na „béčko“. Tato trať je nejdelší, provozuje se na ní nejvíce vlakových souprav a z těchto důvodů jako jediná trasa má také v provozu stanoviště provozního ošetření (SPO) ve stanici Černý Most. Na tomto pracovišti se běžně provádějí pouze základní prohlídky, tzv. provozní ošetření a případné odstraňování drobných závad. Doba prohlídky je časově omezená a vyplývá z grafikonu vlakové dopravy.

Zatopení stanic a tunelů na trati B způsobilo rozdělení celé délky trasy v podstatě na tři části. Provoz vlakových souprav mohl být zachován mezi stanicí Zličín a Nové Butovice na straně jedné, Černý Most - Hloubětín na straně opačné. S pokračující obnovou stanic se oba tyto úseky prodlužovaly.

Zatímco první část tratě je přilehlá k depu Zličín a není tedy žádný problém s obměnou provozovaných souprav, opačná část je od depa odříznuta a zůstalo v ní pouze 8 vlakových souprav. S tímto počtem souprav je do současné doby provoz zajišťován. Nemožnost

## „Opuštěné“ soupravy na Černém Mostě

přístupu do depa nás přinutila k mimořádným opatřením, jejichž realizací a díky obětavosti a přístupu zaměstnanců k této situaci, se daří provoz v této části trati zachovat. Pravidelné měsíční revize P2, které se provádějí v depu, jsme začali realizovat v podmínkách stanoviště provozního ošetření. K tomu bylo zapotřebí vybavit sklad velkým množstvím náhradních dílů, najít volné plochy, přebudovat místnosti pro krátkodobé navýšení počtu zaměstnanců pro tyto revize. Aby mohla být revize P2 provedena v plném rozsahu a nebyla ohrožena bezpečnost přepravy cestujících, bylo nutné vypracovat speciální postupy prací. Každá revize musí být prováděna ve dvou částech na dvou různých prohlízkách kolejí, protože přístup ke kontrolovaným celkům je vždy pouze z levé nebo pravé strany. Mimořádná situace vyvolala i větší rozsah a náročnost těchto prohlídek a potřebu větší odpovědnosti pracovníků SPO za vykonanou práci. Mimořádně jsou prováděna speciální měření a vyhodnocování profilů kol zařízeními MiniProf v prostorách SPO.

V těchto vpravdě „polních“ podmínkách je však nutné provádět i řadu jiných, speciálních a náročných oprav, jejichž realizaci jsme si do současné doby nedokázali představit jinde než v depu. K zajištění provozuschopnosti souprav bylo nutné zajistit výměny některých vadných celků, jako například motorkompresoru, vážících až 300 kg. Bylo nutné připravit návrh speciální jeřábové konstrukce, výrobu urychleně zadat odborné firmě, neprodleně vyrobit a použít.

Všechny tyto výměny musely být prováděny pouze v nočních výlukách a ve velice ztížených podmínkách (bez prohlízkových jámy). Mnoho těžkých součástí, špatně přístupných a s minimální mechanizací tak dokázali naši zaměstnanci vyměnit a opravit. Přesto některé typy závad, které se objevily, byly nad možnosti oprav v těchto podmínkách. Závady trakčních motorů, karda-

nových spojek a další, při kterých je nezbytné vyvážení podvozku a skříňě vozu, není možné ani při nejlepší vůli v těchto podmínkách realizovat. Byli jsme nuceni takové vozy vyřazovat ze soupravy a pomocí posunu elektrických vozů vlastní silou, což je velmi náročné, sestavit například ze dvou vadných souprav jednu soupravu schopnou provozu. Soupravy s vadnými vozy zůstaly odstaveny a postupně byly připraveny pro případné odtahování.

Taková situace nastala již v průběhu listopadu loňského roku, kdy již dvě soupravy byly neschopné provozu. Za mimořádného úsilí všech zúčastněných pracovníků byla realizována přeprava souprav za pomoci nezávislé trakce mezi depem Kačerov přes traťovou spojku C-B a stavební úsek do stanice Černý Most, kam byly dopraveny soupravy „čerstvé“ a zpět odvezeny soupravy s vadnými vozy. Od té doby jsme byli nuceni takové přepravy zajišťovat ještě několikrát a bude je nutné ještě realizovat do té doby, než se celá trať B až do depa Zličín stane průjezdnou a soupravy budou přepravovány vlastní elektrickou trakcí.

V závěru je nutné se zmínit také o tom, že není jen nezbytné zajistit v této části trati provoz, ale také zajistit pokud možno odpovídající čistotu vozidel a kulturu přepravy. Myčka v depu je nedosažitelná, a tak se začalo provádět ruční mytí skříňí vozidel. Rovněž bylo nutné zvýšit i intenzitu mytí interiéru. To vše je vyvoláno rovněž tím, že tunely jsou velmi zaprášené (neprovádí se žádná očista tunelů).

Toto krátké shrnutí činností, které od srpnových povodní byl odštěpný závod Metro nucen provádět v omezených podmínkách prostorů SPO Černý Most, je pouze stručným a neúplným obrazem zajištění provozu pro cestující veřejnost v této části města.

Text: Jiří Beněš a Petr Moravec  
Foto: Jaroslav Kaše



# Jak je zajištěno větrání v metru?

Systém větrání v metru je vyprojektován „dvoustupňově“. Do prostor stanic a tunelů je přiváděn neupravený venkovní vzduch. Ten je nasáván přes větrací šachty a do podzemí tlačěn přes velké axiální ventilátory. Jsou přesně určené šachty, které jsou přívodní a které odvodní. U odvodních šachet je chod ventilátoru respektive směr proudění vzduchu opačný a vzduch je odváděn na povrch. Nastavení šachet a ventilátorů je rozdílné v letním a zimním období. K další regulaci v zimě dochází operativně podle venkovních teplot. Všechna opatření jsou realizována tak, aby nedošlo k podchlazení a vzniku námraz v podzemí. Zařízení stavební a technické, které vše zajišťuje, se nazývá „Hlavní větrání - HV“. Větrání technických prostor zajišťuje soubor zařízení, které se nazývá „Staniční větrání - SV“. Zde již zařízení zajišťuje filtraci, ohřev, případně chlazení vzduchu v kvalitě a parametrech, které jsou předepsány pro pobyt lidí a provoz technických zařízení. Staniční vzduchotechnika nasává vzduch z prostor tunelů a až na výjimky jej do tunelů, ale v jiných místech, také odvádí. Nezanedbatelnou funkci má hlavní větrání při případném požáru v metru. Snaha je správnou manipulací a reverzací ventilátorů nastavit proudění vzduchu tak, aby vzduch proudil proti pohybu unikajících cestujících.

Větrání tunelů a stanic významně ovlivňuje píستový efekt, který je vyvolán jízdou vlaků. Tento fyzikální jev, respektive přetlak před a podtlak za soupravou, je u nás jako ve většině podzemních drah neregulován.

To jen na vysvětlenou a pro rámcové pochopení, jak je větrání za normálního stavu zajištěno. Určitě se budeme této zajímavé technické problematice na stránkách DP-KONTAKTu ještě v budoucnosti věnovat.

Zatopením metra došlo k vyřazení systému, který zajišťuje větrání zatopených stanic. Navíc jsme městským hygienikem byli důrazně upozorněni na nebezpečí vzniku metanu a kyslíčnicku uhličitého, který se vytváří z organismů obsažených v bahně. Ihned po odčerpání vody bylo průběžně prováděno měření kvality ovzduší. Před zahájením prací dodavatelé zajistili provizorní provětrání prostor metra. Odvětrání má charakter pouze havarijního odvětrání a nelze jím nahradit větrání původní. Proto jedním z prioritních úkolů byla, po zajištění energií a dopravní cesty, také postupná obnova zařízení větrající metra.

U hlavního větrání se postupně provádí:

- Vyčištění, vmytí a dezinfekce strojoven, vzduchotechnických štol, šachet a kanálů,
- omytí a dezinfekce ventilátorů a vzduchotechnických klapek,
- vlastní práce na ventilátoru:
  - elektrický motor – vysušení, kontrola a promazání ložisek,
  - servopohonů reverzace a uzávěru včetně servopohonů vzduchotechnických klapek - vysušení motoru, kontrola stavu a funkce převodovky, dle stavu servopohonu eventuálně výměna za nové,

- hlavní ložiska – vyčištění a výměna tuku, kontrola stavu eventuálně výměna ložisek,
- lopatky, uzávěr – promazání ložisek, kontrola funkce,
- vzduchotechnické klapky – ověření funkce,
- tlumicí stěny – provádí se kompletní výměna tlumících buněk včetně dveří, na základě návrhu Metroprojektu se u některých větracích šachet zkracují délky tlumících stěn.

Po provedení výše uvedeného a zajištění napájení je možno provozovat ventilátory na ruční ovládání bez možnosti ovládání reverzace lopatek nebo uzávěru, není zapojena funkce ochran (hlídání teploty ložisek a vibrací). Při havarijních situacích nebo změně režimu větrání nelze ventilátory dále ovládat. Není prováděna výměna ložisek u lopatek oběžného kola, ložisek v mechanismu ovládání (reverzace), ložisek uzávěru, klapky a podobně. V důsledku toho lze v průběhu dalšího provozu předpokládat zvýšený výskyt mechanických závad.

U staniční vzduchotechniky se postupně uvádí do provozu dle důležitosti následující vzduchotechnické zařízení:

- Větrání energobloků a akumulátoroven,
- větrání místností se zabezpečovacím a sdělovacím zařízením,
- větrání místností provozních pracovníků,
- větrání čerpacích stanic, služebních WC, čisticích mechanismů,
- větrání strojoven eskalátorů a ostatních provozních místností a prostor.

Obecně se provádějí následující práce:

- Omytí povrchů vzduchotechnických rozvodů, ventilátorů, výústek a podobně,

- částečná demontáž vzduchotechnického potrubí a vmytí vnitřků potrubí a ventilátorů,
- demontáž a náhrada tlumičů v potrubí,
- demontáž a odvoz motorů – výměna ložisek, vysušení,
- výměna ložisek ventilátorů u jednotek Flexomix a obvodových plášťů,
- výměna listů požárních klapky (mimo klapky Kovona), servopohonů nebo ovládacích mechanismů (magnety, koncové spínače),
- podle potřeby výměna dilatačních vložek, poškozovaných výústek a potrubí,
- náhrada klimatizačních jednotek, podokenních souprav a neopravitelných ventilátorů,
- po smontování vzduchotechniky se provádí dezinfekce vnitřku potrubí a ventilátorů.

Vzduchotechnické potrubí a většina ventilátorů a výústek zůstává původních. Zařízení se uvede do provozu, provede se hrubé a následně i jemné zaregulování výkonů. Vzduchotechnická zařízení se zatím provozují ručně bez funkce strojních klapky, bez vazeb na požární klapky a EPS a bez měření a regulace nebo ASDR.

Prvořadým dalším úkolem je u hlavního a staničního větrání zprovoznit zbylá zařízení, která jsou nezbytná pro správnou funkci, a to zejména v případě požáru, a funkce měření a regulace a ASDR. Jinak by nebylo možné garantovat příslušné fyzikální hodnoty, které stanovují hygienické normy. Teprve až za několik měsíců budeme schopni vyhodnotit provozní spolehlivost opravených vzduchotechnických zařízení poškozených povodní.

**Ing. Viktor Baier,  
Pavel Macků, o. z. Metro**

*Pohled na zadní část dvojice ventilátorů hlavního větrání. Přední část je za dělicí stěnou. Foto: Jan Krblich*



## Měničrna Kačerov

K realizaci nové měničrny Kačerov dal podnět havarijní stav kabelové šachty pro zajištění provozu metra na trati C, kterou by nebylo možné rekonstruovat bez vyloučení provozu stávající měničrny Kačerov.

Ta patří k prvním, tedy nejstarším, měničrnám pražského metra (Vyšehrad a Florenc již byly modernizovány). Protože životnost prvků technologického zařízení stanic, kde se jedná o nepřetržitý provoz elektrického zařízení s I. stupněm důležitosti dodávky elektrické energie, který je realizován v metru, je časově omezena, bylo i zde nutné uvažovat o modernizaci.

K realizaci byla doporučena varianta, která navrhuje vybudovat a zprovoznit ještě před zahájením rekonstrukce šachty v areálu depa Kačerov novou měničrnu včetně nových kabelových rozvodů. Ta by nahradila stávající měničrnu Kačerov, a tím umožnila bezproblémovou rekonstrukci šachty a do budoucnosti vyloučila možnost přerušení napájení metra elektrickou energií

v důsledku havárie v kabelové šachtě nebo měničrně.

MDT (měničrna a distribuční transformovna) Kačerov bude tvořena měničrnou částí – měničrna Kačerov MKC – nová budova přímo v depu Kačerov a částí distribuční – DT Kačerov – ve stávajících prostorách stanice metra Kačerov.

Jako vhodné místo byl vytipován prostor bývalých skladů u zadní vrátnice depa za lávkou mezi přístupovou cestou do depa a vlečkou a tratěmi metra. Nový objekt bude stát na vlastním pozemku metra s krátkým napojením na distribuční síť metra. Z energetického hlediska se tento prostor jeví vhodný pro umístění měničrny, zejména s ohledem na přiblížení do centra odběru a pro výhodné připojení nových trakčních kabelů a smyček rozvodu 22 kV. Připojení bude novým kabelovým vedením na stávající přívoody 22 kV z rozvodny PRE 110/22 kV Lhotka. Vlastní objekt měničrny bude přízemní, zděný s okny, rovnou střechou a kabelovým

prostorem, ve kterém bude mimo technologické vybavení měničrny i pracoviště pro obsluhu.

**Technologické zařízení nové měničrny Kačerov bude zajišťovat:**

- rozvod 3 x 22 kV, 50 Hz pro vlastní napájení MDT Kačerov a pro napájení dalších korespondujících elektrických stanic metra elektrickou energií o napětí 22 kV AC,
- rozvod trakčního napětí 2-825 V DC pro napájení trakčního zařízení stanice a depa Kačerov,
- rozvod 3 x 400/230 V, 50 Hz pro vlastní spotřebu MDT Kačerov a pro další odběry metra,
- rozvod bezvýpadekového nepřerušitelného napájení 3 x 400/230 V, 50 Hz pro důležité odběry MDT Kačerov a pro další odběry metra,

Dodavatelem stavební a technologické části je konsorcium ČKD Praha a ŽS Brno.

**Předpokládaná cena: 190 milionů Kč**

**Předpokládaný termín uvedení**

**do provozu: 12/2003**

**Jana Petřiková, technický úsek o. z. Metro**







Foto: o. z. Metro

Veškeré spotřebiče metra jsou závislé na dodávce elektrické energie, kterou na základě smlouvy dodává Pražská energetika, a. s. (PRE) z rozvodu 110/22 kV, které jsou umístěny v pražské aglomeraci.

Pro zajištění spolehlivé dodávky elektrické energie k napájení distribuční sítě metra podle „Pravidel provozování distribuční soustavy elektrické energie“ je zařazen Dopravní podnik do kategorie nestandardních odběrů (dříve tzv. dodávka I. stupně spolehlivosti), tzn., že pro spotřebiče metra je smluvně rezervován ze strany PRE příkon v kteroukoliv dobu ve výši čtyřnásobku spotřeby. Pro zajištění spolehlivé distribuce tohoto příkonu elektrickým spotřebičům je v tomto smyslu projekčně navržena a realizována distribuční síť, která se svým rozvodem zajišťuje dodávku energie do jednotlivých stanic pražského metra. Napájení elektrických stanic (rozvodů) metra je zajišťováno kabelovými vedeními 22 kV z rozvodu PRE. Aby bylo možno přenést požadovaný výkon, jsou jednotlivé tratě metra napájeny z 11 rozvodů energetické soustavy PRE do 14 elektrických stanic metra.

Pro tratě metra je zajištěno napájení z rozvodu PRE do stanic metra následujícím způsobem:

Tratě A z rozvodu Praha:

- R – Západ – Hradčanská
- R – Střed – Náměstí Míru
- R – Jih – Strašnická
- R – Malešice – depo Hostivař

Tratě B z rozvodu Praha:

- R – Zličín – depo Zličín
- R – Jinonice – Nové Butovice
- R – Západ – Anděl
- R – Střed – Můstek
- R – Pražáčka – Palmovka
- R – Běchovice – Černý Most

Tratě C z rozvodu Praha:

- R – Měcholupy – Háj
- R – Chodov – Chodov
- R – Střed – Muzeum
- R – Holešovice – Holešovice

Pro případné použití je vyprojektován napájecí systém mezi jednotlivými tratěmi.

Prodloužením tratě C do severní oblasti Prahy bude distribuční síť přívodu z PRE vylepšena o rozvodny R – Sever a R – Letňany na druhém břehu Vltavy.

Přírodní kabelová vedení jsou zdvojená, složená ze tří jednožilových nebo trojžilového kabelu o průřezu 240 mm<sup>2</sup>. Vedení jsou uložena většinou v zemi. Délka provozované sítě přírodních kabelů dosahuje 75 kilometrů. Nejdelší kabelové vedení je z R – Západ do stanice Hradčanská o délce 5,3 km. Přírodní kabelová vedení jsou pravidelně kontrolována včetně měření

## Zajištění dodávky elektrické energie pro spotřebiče metra

elektrických parametrů, aby se zamezilo poruchám v napájecím systému. Výkonová přenosová schopnost jednoho přívodu je přibližně 8 MVA, takže v případě výpadku rozvodu PRE jsou dvě přírodní kabelová vedení schopna v krajním případě zajistit napájení elektrického zařízení tratě metra při omezeném provozu. Jednotlivé stanice metra jsou mezi sebou propojeny kabely 22 kV. Nacházejí se ve spodní části tunelů a jsou ukončeny v rozvaděči 22 kV ve dvou sekcích. Rozhodující silová kabelová vedení v rozvodech metra jsou duplicitní. Rovněž rozvodná zařízení vysokého a nízkého napětí jsou zdvojena do dvou sekcí, takže v případě poruchy v kabelových sítích nebo rozvodných zařízeních dochází k vypnutí porušených částí a k automatickému zaskoku na úroveň vysokého nebo nízkého napětí. Jedna rozvodna PRE je napájecí pro základní stav až 6 elektrických stanic metra podle oblastní příslušnosti. V případě přerušení dodávky z některé nebo více rozvodů PRE, kdy části Prahy jsou bez dodávky elektrické energie, lze manipulací pomocí dálkového ovládání z elektrodispečinku metra provést změnu v konfiguraci napájených stanic přepojením na rozvodny PRE, které nejsou výpadkem napájení dotčeny.

Předisponováním dodávky elektrické energie ze všech oblastí Prahy lze zajistit provoz metra. Zejména se toho využívá při poruchách napájecích systémů ze strany PRE a při jejich plánovaných údržbových pracích.

**Ing. František Kučera,**  
vedoucí služby elektrotechnické

## Zprovoznění stanic metra po srpnové povodni

Od září 2002, kdy byly zahájeny práce na likvidaci škod po povodni a na obnově provozu v jednotlivých stanicích a traťových úsecích zatopených tratí metra, se podařilo obnovit k 16. lednu 2003 provoz v běžném dopravním režimu ve všech stanicích tratí A a C, v kyvadlovém provozu ve stanicích Anděl, Karlovo náměstí, Palmovka, Českomoravská (od 31. ledna) a Vysočanská na trati B. Práce na zprovoznění pokračují ve stanicích Národní, Můstek/B, Náměstí Republiky, Florenc/B, Křižíkova a Invalidovna. Provoz ve stanicích je zajištěn s nezbytně nutným technologickým zařízením a stavební opravou stanic, vlastní obnova stanic pokračuje.

Pro obnovení provozu je samozřejmě provedena kompletní obnova elektrických stanic, vedení 22 kV, trakčního zařízení, osvětlení veřejných a zprovozněných technologických prostor stanic a osvětlení traťových tunelů, rozvody nízkého napětí pro zajištění chodu nezbytně nutných technologických zařízení –

*Stanice Staroměstská je připravena na příchod prvních cestujících.*



čerpacích stanic, staniční vzduchotechniky pro větrání elektrických stanic, reléových a sdělovacích místností, staničního hlavního větrání a eskalátorů. V další etapě jsou postupně obnovovány funkce dalších technologií převážně vzduchotechnických zařízení, repasovány výtahy a zprovozněny eskalátory druhých vstupů do stanic. Dokončovány jsou práce na osvětlení stanic, ovládání osvětlení stanic a traťových tunelů ze stolů přepravního manipulanta.

Při obnově zabezpečovacího zařízení bylo nutné z hlediska termínů dodávek a repase stykových transformátorů vyřešit dopravní režim ve stanicích, ve kterých v požadovaném termínu zprovoznění nebyla dokončena definitivní obnova zabezpečovacího zařízení, tj. stanice v úseku Palmovka – Černý Most trati B, náhradním způsobem. Pro zajištění minimálního intervalu jízd vlaků v tomto úseku a zajištění nejvyššího stupně bezpečnosti byly zvoleny kyvadlové provozy po obou kolejích (podle předpisu o. z. Metro z 12/1999 § 66), pro jejichž řízení bylo instalováno ve stanici Kolbenova provizorní zabezpečovací zařízení

*Do otevření stanice Malostranská pro cestující zbývají už jen hodiny, a tak přípravy finišují. Jednou z posledních činností je i nátěr proti graffiti.*



a venkovní zařízení v celém traťovém úseku. Definitivní obnova zabezpečovacího zařízení se předpokládá ukončením prací v úsecích stanic Zličín – Florenc/B a Českomoravská – Černý Most v únoru 2003, celé trati B v březnu 2003. V období únor až březen 2003 pro úsek trati B mezi stanicemi Florenc/B a Českomoravská bude dokončena montáž venkovního zařízení a pohyb vlaků v tomto úseku bude řízen zvláštním provozním režimem.

Obnova sdělovacího zařízení bude z hlediska dosažení kompletního stavu před povodní nejdelší. V termínu obnovení provozu je pro dopravní personál k dispozici jen nezbytná část sdělovacího zařízení stanic – služební a dispečerské telefonní spoje, VKV spojení s vlaky, hodinové zařízení, minimalizovaný rozsah zařízení průmyslové televize, staniční rozhlas s náhradním způsobem ozvučení veřejných prostor a na požadavek Hasičského záchranného sboru i základní část zařízení elektronické požární signalizace. Velkým časovým i finančním problémem je obnova páteřních komunikačních spojení s Centrálním dispečinkem MHD pro zajištění dispečerského řízení provozu.

*Na Malostranské jsou k dispozici zatím jen dvojice pohyblivé schody, poslední ještě procházejí rekonstrukcí.*





Vzhledem k úplnému zničení metalických sdělovacích kabelů a k již zahájenému přechodu na optické komunikace je nutné pro systémy s dálkovými přenosy zajistit ve stanicích tratí A a C staniční optické rozvody a na trati B realizovat nejen tyto staniční optické rozvody, ale realizovat i páteřní optickou síť. Pro kompletní obnovu zařízení průmyslové televize bude v průběhu roku 2003 vypisována veřejná soutěž.

Ze systémů ASDŘ se prozatím podařilo v rozsahu nezbytně nutném pro dispečerské řízení zprovoznit dopravní a energetický systém ve stanicích tratí A a C,

technologický systém je v těchto stanicích realizován z důvodů postupného zprovoznování rozvodů nízkého napětí pro technologická zařízení v místním autonomním režimu. Pro stanice trati B je nutné zprovoznit optickou páteřní síť a teprve následně lze obnovit systémy ASDŘ v potřebném rozsahu. Výjimku tvoří systém technologický, který byl ve stanicích tratí B před povodní realizován pouze v rozsahu dálkového ovládní hlavního větrání, dálkové a místní signalizace a je obnovován v rozsahu plánované rekonstrukce. Do doby realizace dálkového přenosu je provoz zajišťován obsluhou o. z. Metro.

Předpokládaný termín zprůjezdění trati B je 17. únor s tím, že běžný dopravní režim ve všech stanicích tratí B bude zahájen nejpozději do 31. března 2003.

**Ing. Vladana Čížková, Inženýring dopravních staveb, a. s.**  
Foto: Petr Malík

*17. února budou opět proudit po tomto schodišti ve stanici Můstek desítky cestujících. I nejvíce poškozená trať B bude průjezdná z konečné na konečnou.*



*Na příchod cestujících je třeba připravit i jízdenkové automaty. Malostranská je stanicí s častým výskytem cizinců, a tak všechno musí být v pořádku.*



*Zázemí stanice prošlo rovněž zásadní proměnou, vše září novotou.*

*Takto měsíc před otevřením vypadá stanoviště pracovníka u vstupu do stanice Můstek na trati B. Čeká ještě mnoho práce.*



*V době naší návštěvy, v polovině ledna, se intenzivně pracovalo na osvětlení, jak na nástupištích, tak i v přestupových chodbách mezi tratěmi A a B.*





Poškození Karlína po loňské srpnové povodni dosáhlo takové míry, že normální život se sem bude vracet ještě po mnoho příštích měsíců. Hlavní zdejší dopravní tepna – Sokolovská ulice – není výjimkou. Na celém zaplaveném a v části (povrchově) nezaplaveného území došlo vlivem zvýšení a poklesu hladiny spodní vody jakož i prouděním vody k vyplavování materiálu podloží, což vedlo následně k nerovnoměrnému sedání zatížených míst (například základů budov). To se zpravidla projevilo (nebo ještě projeví) trhlinami

se majitelé domů obávají vlivu vibrací z provozu a ze závěsů trolejového vedení na statiku budov.

Proto bylo rozhodnuto, že poté, co budou objekty řádně prohlédnuty a staticky zajištěny, nastoupí do

## Tramvajová trať na Sokolovské po povodni

Rekonstruovaný úsek v husté obytné zástavbě se dočká výměny svršku. Velkoplošné panely budou v délce přibližně 1,3 km nahrazeny tratí na příčných prazcích ve šterkovém loži, konstrukční uspořádání bude odpovídat požadavkům na minimalizaci vibrací z tramvajové dopravy - budou zde užity podšterkové rohože. Zákryt tramvajové trati bude proveden z litého asfaltu.

Tramvajové zastávky Florenc, Karlínské náměstí a Urxova budou nově upraveny pro bezbariérový přístup, což si u zastávky Karlínské náměstí vyžádá vybudování zastávkových mysů (rozšíření chodníků směrem k tramvajové trati). Nezbytnou podmínkou zřízení zastávkového mysu je v tomto místě i rozšíření osové vzdálenosti kolejí na 3,40 m oproti 3 metřům ve zbylé části trati. Zastávka Karlínské náměstí ve směru do centra bude mít délku pouze pro jeden vlak, naopak nástupní ostrůvky v zastávce Urxova budou prodlouženy asi o 9 metřů - na plnou délku dvou vlaků.



Foto č. 1: Poškození tratě poblíž Negrelliho viaduktu po havárii kanalizace (9. 7. 2001).

v objektech, které musí být následně staticky zajišťovány. Na rozdíl od budov se povrch komunikací, až na občasné lokální propady vozovek a chodníků, příliš nenarušil a vše působí zdánlivě stabilním dojmem. To je však tím, že zde nejsou provozovány těžší dopravní prostředky, které by mohly povrch komunikací svými dynamickými účinky „přizpůsobit“ skutečnému stavu podloží. Nehledě k velké hustotě inženýrských sítí, jejichž vedení těsně pod povrchem vozovek by bylo deformací povrchu poškozeno a okamžitě by hrozilo havárií. Z inženýrských sítí je zvláště citlivým bodem kanalizační řad, jehož stav nebyl valný ani před povodní. V červenci 2001 zde byl kvůli jeho havárii (foto č. 1) na několik dní omezen tramvajový provoz. Kromě toho

Sokolovské ulice stavební mechanismy a v úseku od křižovatky s ulicí Ke Štvanici až po ulici Urxovu bude provedena obnova inženýrských sítí a následně i nově vybudována tramvajová trať, vozovka a chodníky. Zbytek zatopeného úseku (od Urxovy po ulici Na Kopečku) není již v tak stísněných šířkových podmínkách, nevymáhuje tolik poruch a inženýrské sítě zde takřka nejsou v kolizi s tramvajovou tratí, proto zůstane s původním svrškem – panely BKV. Ty jsou navíc jen několik let staré, po etapách probíhala jejich postupná výměna směrem od Palmovky až po zastávku Invalidovna. V průběhu loňského září využila provozovna Vrchní stavba vyloučení provozu na Sokolovské k pokračování obnovy panelů od Invalidovny až po Urxovu ulici.

Foto č. 2: Osiřelá trať v opraveném úseku Urxova – Invalidovna (6. ledna 2003).



Foto č. 3: Pohled od Palmovky směrem ke křižovatce Švábky v době kulminace vody.

Trakční vedení bude upevněno na stožáry, snahou projektanta je maximálně sdružit stožáry trolejového vedení a elektrického osvětlení, což je ještě předmětem jednání.

Vzhledem k malému času na přípravu akce a k nejasnostem ohledně stavu (rozsahu narušení) inženýrských sítí se dosud definitivně nevyjádřili jejich jednotliví správci, v jakém rozsahu chtějí svá vedení opravovat. To bude pravděpodobně definitivně jasné až po odkrytí vozovek a odstranění původní tramvajové tratě. Proto není dosud definitivní ani termín ukončení akce a zahájení provozu; zatím se plánuje na konec června.

Text a foto: Miroslav Penc

Foto č. 4: Současný pohled na Sokolovskou ulici (u stanice metra Křižíkova – 6. ledna 2003).





# Výpadky elektrické energie v provozu tramvají

Spolehlivý provoz tramvajové dopravy je významnou měrou ovlivňován plynulou dodávkou elektrické energie do napájecí sítě. Samotná síť je technologicky provázaný celek, jehož význam a důležitost dokládá i složitost jeho jednotlivých částí.

Výpadky elektrické energie respektive energetické přerušení provozu se dělí do tří skupin dle zavinění.

V první skupině se jedná o přerušení dodávky elektrické trakční energie pro měnirny o. z. Elektrické dráhy od PRE, tak zvané ztráty a poklesy 22 kV. Tyto výpadky vznikají u dodavatele energie při poruchách na jednotlivých rozvodnách nebo na přenosových cestách do našich měřiren. Odštěpný závod je nemůže ovlivnit. Pokud rozvodná kabelová síť stejnosměrného proudu o napětí 600 V umožní náhradní napájení například spojením úsekových děličů na troleji a napájecích kabelů spojujících hraniční úseky měřiren nebo vratná traťová zařízení (smyčky), je provoz dispečerem Energetického dispečinku tramvají (EDT) úplně nebo částečně s omezením obnoven. Obnovení záleží na skutečném intervalu tramvajových vlaků a potřebných energetických výkonů. Po odstranění poruchy PRE nebo zajištěním náhradního napájení od PRE zapnutím druhého směru 22 kV z jiné rozvodny je o. z. Elektrické dráhy na základě dohod přednostně zapnut, a tím obnovena dodávka elektrické energie obdobně jako v o. z. Metro, nemocnicích a jiných důležitých

objektech v Praze. V takovém případě i při překročení sjednaného odběru elektrické energie není podnik za toto překročení penalizován.

Ve druhé skupině výpadků a přerušení provozu se jedná o poruchy technologického zařízení měření a dálkového ovládání, kabelové sítě 600 V, trolejového vedení, vadných vozů a pantografů a vypínání proudu při dopravních nehodách nebo vykolejení tramvajových vozů. To jsou příčiny, které o. z. Elektrické dráhy ovlivňuje.

Do třetí skupiny výpadků patří stržení trolejového vedení nadměrnými náklady, poruchy způsobené živelnými pohromami (vysoké letní teploty, silné mrazy a deště), jinými příčinami a ostatními cizími zásahy.

V následující tabulce je uveden přehled energetického přerušení provozu v roce 2002 s délkou přerušení provozu delší než 5 minut a jejich počet s rozdělením do tří výše popsanych skupin.

Důvod poruchy			počet poruch	doba prostoje v min.
1.	PRE	ztráty a poklesy 22 kV	42	1275
2.	o. z. ED	měnirny	34	706
		kabelová síť	7	106
		troleje	8	171

	dopravní příčiny	17	351
	vadné pantografy	10	199
3.	cizí vysoké náklady	15	697
	cizí zavinění	10	360
<b>celkem</b>		<b>143</b>	<b>3865</b>

Na všechny tyto poruchy do příslušného místa vysílá dispečer EDT pohotovostní čtyři a uvědomuje ve spolupráci s Provozním dispečinkem tramvají (PDT) správce poškozeného či zničeného zařízení spolu s požadavkem o provedení urychlené opravy. Na likvidaci poruch má velký vliv průjezdnost městem a čas dojezdů pohotovostních čet a dalších složek potřebných k likvidaci poruchy.

U krátkodobých výpadků tramvajových úseků vzniklých přetížením (sjetím více tramvajových vlaků) zasahuje dispečer EDT pomocí dálkového ovládání okamžitě. V některých případech automatiky vypínačů na jednotlivých měnirnách tuto situaci vyřeší, pokud důvod přetížení pomine, například kázní řidičů tramvají při postupném rozjezdu.

Závěrem lze konstatovat, že postupná modernizace a rekonstrukce energetického zařízení přináší trvalé snižování počtu výpadků a energetického přerušení provozu.

**Ing. Jaroslav Mičan,**  
vedoucí odboru energetika  
a ekologie o. z. Elektrické dráhy

# IntranetLine – informační systém pro řidiče o. z. Autobusy



Ve druhé polovině loňského roku byl prototyp informačního kiosku tzv. **IntranetLine** umístěn ve výpravně v DOZ Hostivař. K tomuto okamžiku směřoval i vývoj základních funkcí a aplikací, které **IntranetLine** obsahuje. Jsou to:

- možnost **identifikace** řidiče pomocí jeho čipové karty (základní požadavek),
- **redakční systém** pro publikování informací pro řidiče. Publikovat zprávy mohou pouze vybrané osoby (dispečink, výpravna). Zprávy lze členit na obecné určené všem garážím a určené garáži konkrétní (nebo vybraným),
- **systém publikace (zobrazení) zpráv** je řešen jednak formou tzv. „šetříče obrazovky“, kdy zprávy „kolují“ na obrazovce v době, kdy na zařízení nikdo nepracuje, jednak je možnost zprávy vybírat a číst přímo u terminálu,
- **zobrazení aktuálního jídelního lístku** pro danou provozovnu. Kompletní jídelní lístek na daný týden. Opět je možno listovat po týdnech dopředu i zpět (pokud je zadáno),
- **zobrazení tankování konkrétního řidiče**. Řidič má možnost po autorizaci čipovou kartou, prohlížet své



jednotlivá tankování po měsících. Zobrazen je aktuální měsíc, návrat do měsíců minulých je řešen intuitivně pomocí dotykové obrazovky,

- **testy z pravidel silničního provozu** s možností režimů „učení“ a samotného testu. V režimu učení je možnost vybrat si oblast (křižovatky, značky, pravidla a podobně). Systém poté dává jednotlivé otázky a po vyhodnocení ke každé otázce ukazuje i správné odpovědi. V režimu testu je systémem sestaven podle zadaných parametrů (počet otázek z každé oblasti) standardní test, který probíhá otázka po otázce a na závěr je zobrazena úspěšnost včetně vyhodnocení pro jakou kategorii řidičského oprávnění byl test splněn. Aplikace je přístupná po autorizaci čipovou kartou.

**Plánované aplikace:**

- možnost zobrazení služeb řidiče, a to jak odpracovaných, tak naplánovaných,
- možnost zobrazení čerpané dovolené a jejího zůstatku, odpracovaných hodin a přesčasových hodin,
- možnost komunikovat s vedoucím (žádost o dovolenou, o službu z volna),
- kontrola spotřeby nafty za vybrané období,
- možnost vyhledání (podle linky, čísla, zastáv-



ky) a zobrazení konkrétního Oběžníku dopravního náměstka,

- tzv. karta řidiče – souhrn údajů o řidiči (tankování, mimořádné události, prostoje a podobně).
- Poznatky ze zkušební provozu jsou následující:
- **IntranetLine** je perspektivní zařízení pro sdílení informací a řidiči jeho nasazení vítají,
  - forma prezentace je intuitivní a relativně jednoduchá, takže i osoby s minimem zkušeností s výpočetní technikou jsou schopny zařízení obsloužit,
  - základním problémem pro plošné nasazení na všechny garáže je nemožnost publikovat informace, o které je mezi řidiči největší zájem – rozvrh služeb, odpracované hodiny, dovolené a další personální údaje. Je tomu tak jednak z důvodu technologické zastaralosti softwaru DIAGRAMY a na druhé straně stále „neusazeného“ mzdového systému ELANOR GLOBAL, ze kterého dnes ještě nejsme schopni potřebné údaje získat. Doporučujeme s implementací na další garáže počkat do doby, kdy bude možno výše uvedené informace získat, což předpokládáme v prvním pololetí 2003.

**Text a foto: Ing. Jiří Moravec,**  
o. z. Autobusy



Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost zajišťuje nad rámec základní a ostatní dopravní obslužnosti i výkony v rámci nepravidelné MHD. Patří sem především zřízení účelových linek a posílení (prodloužení) pravidelných linek autobusů, uskutečňované na základě konkrétní a jednorázové objednávky pořadatele a v souladu se správním řízením dopravního úřadu (udělení licence či osvědčení k provozování veřejné linkové dopravy formou dispečersky řízené posilové autobusové dopravy).

## Účelové autobusové linky

Přepravu při těchto společenských, kulturních a sportovních akcích zajišťuje DP v rámci technické i personální rezervy (ve většině případů mimo špičku pracovního dne – to znamená bez vlivu na pravidelný provoz MHD).

Objem těchto výkonů není úplně zanedbatelný;

například v roce 2002 činily výkony přibližně 30 000 vozohodin, respektive 470 000 km, což představuje tržbu asi 16 000 000 Kč. Z přepravně významnějších a větších akcí stojí za zmínku především kyvadlová přeprava účastníků a návštěvníků Summitu NATO, celoroční provoz linek TESCO, pravidelné služby spojené s veletrhy v Letňanech a fotbalovými utkáními na Strahově, zajištění náhradní autobusové dopravy při plánovaných výlukách Českých drah v oblasti pražského železničního uzlu.

V roce 2003 nás v této oblasti čekají dvě velké akce: v srpnu přeprava účastníků akce „YMCA EUROPE 2003“ a v případě uskutečnění koncertu skupiny Rolling Stones i přeprava návštěvníků této akce (v tomto případě s vydatnou podporou v rámci provozu metra i tramvaji). Samozřejmostí zůstává i zabezpečení již dohodnutých a pravidelných akcí – veletrhy, fotbalová utkání, TESCO, ČD.

Jsmo potěšeni, že pořadatelé těchto akcí upřednostňují zajištění přepravy naší společností, což je dáno m. j. i srovnatelnými cenami za tyto služby, kde nabízíme i zabezpečení dispečerského řízení a informačního systému, využití našich zastávek, vícekapacitní kloubové autobusy a podobně. Naši snahou zůstává „upevnění pozice na trhu nepravidelné přepravy“ v rámci našich technických, provozních, ale i personálních možností, tzn. bez ohrožení či omezení pravidelného provozu MHD.

Ing. Jan Cibulka, dopravní úsek ředitelství



Foto: Petr Malík

## MHD ve světě

**MANCHESTER (Velká Británie):** Pro velký úspěch tramvají a jejich kladný vliv na životní prostředí schválila vláda jejího Veličenstva stavbu nového spojení z Manchesteru do Oldhamu.

**MINNEAPOLIS (USA):** Městská rada objednala u firmy Bombardier Transportation dodávku 18 nízkopodlažních rychlodrážních tramvají za 55,8 mil. USD s opcí na dalších 24 vozů.

**MONTPELLIER (Francie):** Město plánuje výstavbu nové tramvajové trati v délce 20 km za 402 mil. USD s pozdějším dalším prodloužením o 13 km.

**MONTREAL (Kanada):** V letech 2001-6 proběhne výstavba další etapy metra za 252,4 mil. USD od Henri Bourassa do Laval.

## Smutná zpráva



Není na světě snad nic, co by nás tak mocně a okamžitě zasáhlo a zranilo, jako zpráva o tom, že nás náhle, a neočekávaně, bez jakéhokoliv signálu opustil blízký, milý člověk.

Ve středu 8. ledna 2003 zemřela náhle ve věku nedožitých 57 let, paní Anička Nováková, naše dlouholetá spolupracovnice.

Od 1. ledna 1970 vytvářela příjemné pracovní prostředí vedení závodu DP-Autobusy. Svoji práci za-

stávala velmi dobře, s šarmem sobě vlastním, vysokou mírou profesionality, odpovědnosti a spolehlivosti.

Byla ženou, která se musela vyrovnat s mnoha těžkými životními překážkami, a přesto z ní vyzařoval optimismus, laskavost, slunce v duši. Byla tou, která měla pro druhého vždy milý úsměv.

Budeme jí všichni postrádat, zejména pak její nejbližší.

Nikdy na ni nezapomeneme.

Čest její památce!

Za o.z. Autobusy Ing. Ladislav Špitzer, ředitel

## 11 let příměstských autobusových linek

Příměstské autobusové linky jsou již 11 let součástí systému Pražské integrované dopravy. Dynamický vývoj v objemu tržeb a množství přepravených cestujících těmito linkami pokračoval i v roce 2002. V současné době, v lednu 2003, provozuje 131 linek 13 dopravců. 3 591 spojů přepraví v průměrném pracovním dnu téměř 120 000 cestujících. Nejdelší linka č. 381 má délku 55 km a zajíždí až do vzdálenosti 40 km od hranice Prahy (Suchdola u Kutné Hory v 5. tarifním pásmu). V rámci poslední změny jízdního řádu (15. prosince 2002) bylo dokončeno přečíslování linek (řada 400), došlo ke zlepšení dopravní obslužnosti (například Říčansko) a pokročila integrace oblastí na sever od Prahy. V lednu 2003 tak mohou nabídky služeb příměstské autobusové dopravy PID využít cestující z rozsáhlého území Středočeského kraje (včetně nově zapojeného Mělníka a Davle). Příměstské linky slouží jednak jako kapacitní napajče páteřní kolejové dopravy, jednak řeší místní frekvenci při cestách za prací, do škol, k lékaři a na úřady. Příměstské linky tak přispívají

k řešení problémů dopravní obslužnosti i k omezení rozsahu individuální automobilové dopravy v rámci Prahy i Středočeského kraje.

Rozvoj nových příměstských autobusových linek umožňuje příznivý poměr tržby - dotace. Zatímco tržby



u linek městské hromadné dopravy pokrývají necelých 25 % nákladů na jejich provoz, u příměstských linek ve vnějších pásmech PID je tento podíl přes 70 %. Tato skutečnost je podložena jednak uplatňováním smluvní sazby za ujetý linkový kilometr (placeno dopravcům podle výkonů vycházejících z jízdních řádů) a též způsobem odbavení (usměrněný nástup předními dveřmi spojený s kontrolou a prodejem jízdních dokladů). Před zavedením nástupu předními dveřmi bylo ve vnějších pásmech zjištěno 17,7 % cestujících bez platné jízdenky oproti současným 3,5 % (v roce 2002). I přes tyto pozitivní jevy je nutné si přiznat, že některé linky a celý systém se stále potýkají s problémy svého růstu a ochota plátců dotací (Středočeského kraje, Prahy, obcí a měst Středočeského kraje) podílet se na financování provozních nákladů je rozhodující podmínkou pro funkčnost a efektivnost celého systému příměstských autobusových linek.

Ing. Richard Baxa, ROPID

Foto: ROPID



# Pouliční dráha v Jelení Hoře

Přes sedmdesát let jezdila po ulicích dolnoslezské Jelení Hory tramvaj. Letos je tomu 106 let, kdy byl zahájen provoz tohoto dopravního prostředku v tehdy německém městě Hirschberg, nyní v polské Jelenie Góre.

V 19. století Jelení Hora stagnovala v rozvoji, vzrát přišel až roku 1866, kdy byla napojena na železnici. Pomalu se z města stávalo rozvíjející se středisko průmyslu i odpočinku, a to zásluhou blízkosti Cieplíc a začínajícího turismu v Krkonoších. Počet obyvatel rychle rostl, což vedlo představenstvo města k uvažování o jejich dopravě po městě za prací i zábavou.

10. dubna 1897 byla snaha představitelů města korunována zahájením provozu normálně rozchodné tramvaje (1435 mm) s parním pohonem. Podnik Hirschberger Thalbahn G. m. b. H. zprovoznil zatím trať od železničního nádraží přes Rynek ke kasárnám do ulice Obronców Pokoju, ale rychle stavěl další. 22. května téhož roku se rozjela linka od nádraží do Cieplíc a Sobieszowa.

Městská doprava se stala záhy oblíbenou. Bylo zjištěno, že parní tramvaj je pro budoucnost nevyhovující, a tak bylo rozhodnuto o její modernizaci. Přebudování na elektrickou pouliční dráhu si vyžádalo novou vozovnu na ulici Wolności a hlavně změnu rozchodu na 1000 mm. Elektrická tramvaj slavnostně vyjela do ulic 4. února 1900 od Dworca kolejowego (nádraží) do stanice Zajezdnia (vozovna). 8. dubna téhož roku byla v provozu už celá hlavní trať do Sobieszowa (11,59 km) a elektrifikace dále pokračovala. Tramvaje se osvědčovaly a 8. srpna 1911 byla zprovozněna odbočka z Cieplíc od pl. Piastowskiego do Podgórzyna Górnego (6,04 km). Tramvaje tak dosáhly historicky nejdělsí délky tratí v jelenohorské kotlině na třech linkách.

Ovšem již v roce 1914 se zlikvidoval úsek od ulice Obronców Pokoju z důvodu malé frekvence cestujících.

jové vozy ve zničeném a téměř opuštěném městě pouze necelých 6 milionů cestujících. Nový dopravní podnik prodloužil v roce 1955 tramvajovou trať od nádraží na novou smyčku do Krakovské ulice a v roce 1959 vyměnil německé tramvaje za polský typ „N“ vyráběný

v Chorově. Město se dávalo po válce dlouhou dobu do pořádku. Ve válkou zničeném Polsku nebyly peníze na opravy tratí, a tak bylo rozhodnuto o zastavení provozu do Podgórzynu a nahrazení tramvajů autobusy. To se psal rok 1964 a na ostatních úsecích bylo přepraveno více než 13 milionů cestujících, což je nejvíce v poválečné historii Jelení Hory.

Šedesátá léta minulého století přinesla časté rušení úzkorozchodných tramvajových provozů mezi Labem



Poslední mohykán tramvajové dopravy na pomníku v ulici Wolności před vozovnou Dopravního podniku v Jelení Hoře.



Městskou hromadnou dopravu zajišťují v současnosti autobusy Ikarus, Volvo a Jelcz různých typů. Na snímku v Cieplících (bývalá konečná tramvaje č. 6) je za deště zachyceno dlouhé Volvo na cestě do centra města.

Ale i tak byly tramvaje páteří osobní dopravy v bouřlivě se rozvíjející aglomeraci. V roce 1928 se plánovalo prodloužení tramvajové tratě do obcí v Krkonoších, kde se začínal rozvíjet turistický ruch, Przesieka a Borowice. V následujících letech se ale nedostávalo peněz, peníze šly na zbrojení a nikoliv do dopravy, a tak odvážné plány zůstaly pouze na papíře.

V předválečných letech 2. světové války byla tramvaj významným dopravním prostředkem, vždyť v roce 1938 přepravila téměř 20 milionů cestujících. Provoz byl zajišťován 19 motorovými, 25 vlečnými osobními a 13 nákladními vozy. Jednalo se o vozy různých typů od výrobců z Bautzenu a Gothy. Za války v roce 1944 Němci plánovali zavedení trolejbusů místo tramvajů, ale obratem situace na válečných bojištích vzaly jejich plány za své.

Po válce, v roce 1945, přešla tramvajová doprava pod polskou správu. O rok později přepravily tramva-

a a Odrou a nahrazování autobusy. U nás padly za obětí provozu v Jablonci a Ústí nad Labem, v Německu to byla Žitava a v Polsku Jelení Hora. 30. dubna 1965 byl zrušen úsek z Cieplíc do Sobieszowa a zůstala v provozu jediná linka č. 6 od ulice Krakovské kolem Dworce PKP a centrem města a ulicí Wolności do lázní Cieplice.

Ještě další čtyři roky se mohli obyvatelé Jelení Hory vozit tramvají, ale v důsledku rekonstrukce a nastávajících oprav či úprav městských komunikací byla tramvajová doprava 28. dubna 1969 zastavena a zrušena. V poslední den provozu se mohli cestující svést zdarma. Další den již zaplatili v autobuse a tramvajové vozy byly převedeny do jiných měst, převážně do Toruně.

Dnes jezdí v Jelení Hoře třicet linek autobusů, jejichž domovskou základnou je rekonstruovaná tramvajová vozovna. Ve špičkách jezdí autobusy přeplněné, což není ve městě s 93 tisíci obyvatel žádný div. Za volanty autobusů můžeme spatřit řidiče ve stejnokrojích, zvyšujících nejen image podniku, ale i celého města.

Ještě dnes se ozývají hlasy, že je škoda tramvajů, ekologického dopravního prostředku, který patřil ke koloritu města více než sedmdesát let.

Text a foto: Jan Dvořák (redakčně upraveno)

## Na semináři se hovořilo o povodni

Tradiční seminář pořádaný naším podnikem pro zastupitele hl. m. Prahy měl ve středu 29. ledna velice aktuální téma, „Povodeň, škody a jejich likvidace“. V konferenčním sále v Sokolovské ulici se sešlo ze 70 zastupitelů hl. m. Prahy pouhých 15 na čele s náměstkem primátora Jiřím Paroubkem a radním pro dopravu Radovanem Šteinerem.

Hlavní příspěvek přednesl technický ředitel Tomáš Jilek, který shrnul průběh zatopení metra, nastínil pravděpodobné příčiny podle současných znalostí věcí a podrobně rozebral postup při odstraňování následků tragédie, ať již z finančního nebo dodavatelského hlediska. Na technického ředitele navázal dopravní ředitel Petr Blažek informací o zajištění náhradní

dopravy a informačního systému.

Následně „představil“ Metroprojekt počítačový model zatopení metra, o kterém se již několik dní předem diskutovalo v médiích.

Na úvod diskuse všichni zúčastnění vyslovili obdiv a uznání všem pracovníkům Dopravního podniku za zvládnutí dopravy v nelehké povodňové situaci. V bohaté diskusi se řešily především otázky finančního pokrytí odstraňování škod a dalšího fungování ochranného systému metra.

20. února je na programu další ze seminářů, tentokrát na pravidelné téma ekonomika a hospodaření Dopravního podniku v roce 2002.

-red-



## A. Investiční výstavba metra

### IV. provozní úsek tratě C metra

**Termíny realizace:** zahájení 2000, uvedení do provozu 2004, dokončení 2005

**Celkové rozpočtové náklady stavby:** 8 670,496 milionu Kč

V roce 2003 budou pokračovat podle platného harmonogramu práce na rozestavěném IV. provozním úseku tratě metra C 1. etapa (Nádraží Holešovice – Ládví).

Tento nový úsek tratě metra C přispěje ke zlepšení obsluhy v severní oblasti města hromadnou dopravou, a to v oblasti Kobylic a Ďáblic. Prostřednictvím návazné dopravy bude obsluženo i širší spádové území, tj. Bohnice, Čimice, Dolní Chabry a část Proseka (do doby před zprovozněním dalšího úseku IV. C2). Významný efekt přinese stavba ve zklidnění koncové stanice Nádraží Holešovice, kde dojde k redukci autobusového terminálu MHD.



Srpnová povodeň nezpomalila tempo prací na této stavbě, na rok 2003 jsou ve schváleném státním rozpočtu finanční prostředky ve výši 485 milionů Kč, tj. částka o 10 milionů Kč nižší, než v předchozím roce. Na financování akce se podstatnou měrou podílí Evropská investiční banka - hlavní město Praha s ní uzavřelo úvěrovou smlouvu, kdy z poskytnutého úvěru bude hrazeno přibližně 50 % z celkových nákladů stavby. Financování probíhá bez problémů.

V roce 2000 byla pro stavbu získána všechna rozhodující stavební povolení. Stavba byla v září 2000 zahájena. Měla by být uvedena do provozu s cestujícími v 1. polovině roku 2004 a definitivně ukončena k 31. prosinci 2005.

## B. Veřejně prospěšné stavby

### 1. Tramvajová trať Hlubočepy - Barrandov

**Termíny realizace:** zahájení 2001, dokončení 2004, uvedení do zkušebního provozu prosinec 2003

**Celkové rozpočtové náklady stavby:** 2 507,98 milionu Kč

Výstavbu tramvajové tratě Hlubočepy - Barrandov zařadila Rada hl. m. Prahy ve svém usnesení č. 512/99 na 1. místo v prioritách rozvoje tramvajové sítě na území města. Stávající dopravní obsluha sídliště Barrandov městskými autobusy již nepostačuje vzrůstajícím nárokům. Řešení současného stavu i dalšího rozvoje celé oblasti Barrandova je podmíněno zavedením rychlé, kapacitní a ekologické tramvajové dopravy. Tramvajová trať povede od tramvajové smyčky Hlubočepy přes sídliště Barrandov k východnímu okraji Holyně.

Na stavbě jsou v současné době rozestavěny všechny inženýrské objekty, tj. obě estakády, oba podjezdy a opěrné zdi protihlukových koridorů v celé trase, a to včetně všech 6 zastávek. Veškeré práce prováděné v roce 2003 jsou směřovány k tomu, aby termín zahájení ověřovacího provozu 20. září 2003 byl dodržen.

### 2. Rekonstrukce tramvajové tratě Českomoravská - Harfa

**Termíny realizace:** zahájení 2003, dokončení 2004  
**Celkové rozpočtové náklady:** 255,975 milionu Kč

# Přehled významných investičních akcí určených k realizaci v roce 2003

### 3. Autobusový terminál Českomoravská

**Termín realizace:** 2003

**Celkové rozpočtové náklady:** 14,15 milionu Kč

(Následující text se vztahuje i k bodu 2.) V souvislosti s výstavbou nové hokejové haly Sazka (Areál Zelený ostrov Vysočany) pro mistrovství světa v ledním hokeji v roce 2004 je nutno zajistit dopravní obsluhu, tj. zrekonstruovat ulici Českomoravskou. V rámci stavby bude provedena úprava komunikace na 2 x 2 jízdní pruhy s tramvajovým tělesem uprostřed mezi křižovatkou Balabenka (mimo) a křižovatkou Harfa včetně části ulice Poděbradské a tramvajové smyčky Harfa a přilehlých chodníků v celkové délce úpravy přibližně 1,7 km. Souběžně se provede přeložení tramvajové tratě do nové polohy včetně rekonstrukce tramvajové smyčky Harfa, dráhových kabelů a trolejového vedení.

Tramvajová trať bude provedena klasickou konstrukcí, tj. pražce s kolejnicí NT 1 ve šterkovém loži. Povrchová úprava v prostoru samostatného tělesa bude provedena zatrávněním, přechody a přejezdy z litého asfaltu, v prostoru před smyčkou a ve smyčce Harfa bude provedena zádlážba. Součástí stavby bude i nové trolejové vedení, dráhové kabely, elektrické ovládání výměn a nové zastávky včetně zařízení. Při výstavbě budou použity prvky pro omezení zemních vibrací a hluku.

V prostoru stavby budou dále rekonstruovány rozvody vody, kanalizační sítě vč. přípojek a upraveno veřejné osvětlení. Stavba bude realizována rozšířením komunikace přibližně o 14 m jižním směrem, kde dojde k zaborům areálů soukromých firem a ČD, a vyvolá demolicí objektů v těchto areálech, pro které je nutno vybudovat nové vjezdy, oplocení, přípojky včetně zajištění všech vyvolaných přeložek inženýrských sítí. Na investici se podílejí městští investoři, tj. TSK hl. m. Prahy, PVS a. s., ELTODO Citellum, s. r. o. a Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost.

Kvůli zajištění dopravní obsluhy bude v této souvislosti upraven autobusový terminál u stanice metra Českomoravská - bude umožněn přístup cestujících do metra rozšířením přístupového chodníku na 12 metrů s pěším přechodem přes Ocelářskou ulici a přístup k nástupním hranám vlastního terminálu v západní části. Realizace stavby se předpokládá v termínu září až listopad 2003.

Financování obou výše uvedených investic se bude uskutečňovat částečně ze zdrojů hl. m. Prahy a ze státní dotace.

### 4. Rekonstrukce tramvajové tratě Na Poříčí - Těšnov

**Termín realizace:** 2003

**Celkové rozpočtové náklady:** 89,268 milionu Kč

Předmětem stavby je rekonstrukce tramvajové tratě na křižovatce Těšnov a v ulici Na Poříčí. Začátek úpravy je v ulici Na Poříčí od ulice Havlíčkovy po křižovatku Těšnov, dále pak po začátek tramvajové zastávky Florenc. Součástí stavby je rovněž celý kolejový trojúhelník na křižovatce Těšnov. Stávající konstrukce tramvajové tratě (BKV panely) bude nahrazena betonovou deskou se zabetonovanými rektifikačními pražci, umístěnou na tlumící pryžovou rohož uloženou na podsypnou vrstvu šterkopísku. Konstrukce tramvajové tratě v ulici Sokolovské bude zachována s tím, že stávající velkoplošné panely budou vyměněny za nové.

V rámci rekonstrukce bude tramvajová trať v prostoru křižovatky, vjezdu a výjezdu ze smyčky provedena klasickou konstrukcí, tj. pražce s kolejnicí NT 1 ve šterkovém loži. Výše uvedené úseky budou zadlážděny. Součástí stavby budou i nové trolejové vedení, dráhové kabely a elektrické ovládání výměn. Při výstavbě budou použity prvky pro omezení zemních vibrací a hluku.

### 5. Rekonstrukce tramvajové tratě Chotkova

**Termín realizace:** 2003

**Celkové rozpočtové náklady:** 84,5 milionu Kč

Rekonstrukce tramvajové tratě se uskuteční v úseku od křižovatky Mariánské hradby - Badeniho po křižovatku Klárov - nábrežní E. Beneše.

Rekonstrukce v tomto úseku byla naposledy prováděna v roce 1972. Od té doby jsou prováděny lokální opravy a výměny kolejnic. Podloží tramvajové tratě je zbahnělé, původní pražce propadlé, takže tramvajová trať je místy tak zvaně „naboso“. Opravy se provádějí několikrát do roka, ale mají minimální životnost. Nestabilní podloží způsobuje opětovné uvolňování montovaných styků, směrovou i výškovou deformaci kolejnic a narušení zádlážby. Vystouplé dlažební kostky ohrožují bezpečnost tramvajové i automobilové dopravy.

V rámci rekonstrukce bude tramvajová trať provedena klasickou konstrukcí, tj. pražce s kolejnicí NT 1 ve šterkovém loži. Povrchová úprava bude provedena zádlážbou. Při výstavbě budou použity prvky pro omezení zemních vibrací a hluku.

### 6. Rekonstrukce tramvajové tratě Sokolovská

**Termín realizace:** 2003

**Celkové rozpočtové náklady:** 150 milionů Kč

Rekonstrukce se provádí po zásahu oblasti Karlína záplavovou vlnou při srpnových povodních 2002 v úseku od napojení akce Těšnov po Kaizlovy sady. Záplavy způsobily devastaci zejména podložních vrstev, včetně narušení statiky přilehlých objektů, podzemních sítí a hlavně kanalizační stoky vedené v celé trase pod tramvajovou tratí. Akce je prováděna společně s TSK hl. m. Prahy a v koordinaci s PSVS a ostatními správci poduličních sítí.





V rámci rekonstrukce bude tramvajová trať provedena klasickou konstrukcí, tj. pražce s kolejnicí NT 1 ve šterkovém loži. Povrchová úprava bude provedena v koordinaci s přílehlými vozovkami z litého asfaltu. Součástí stavby budou i nové trolejové vedení, dráhové kabely a nové zastávky včetně zařízení. Při výstavbě budou použity prvky pro omezení zemních vibrací a hluku.

## 7. Rekonstrukce tramvajové trati Senovážné náměstí

**Termín realizace:** 2003  
**Celkové rozpočtové náklady:** 87,5 milionu Kč  
 Bude provedena rekonstrukce kolejové křižovatky včetně přílehlého úseku do ulice Dlážděné a Havlíčkovy, dále tramvajové trati na Senovážném náměstí do prostoru tramvajových zastávek v ulici Bolzanova,



vyrušení kolejových konstrukcí do ulice Opletalovy, včetně kusé koleje v této ulici. V rámci rekonstrukce budou upraveny i tramvajové zastávky Hlavní nádraží a Masarykovo nádraží.

Rekonstrukce této křižovatky byla prováděna naposledy v roce 1980, její výměna v roce 1989. Čepové výměny s přestavníky Oerlikon u této konstrukce jsou bez zámku, kontrolního táhla a bezkontaktního blokování. Tramvajová trať ve velkoplošných panelech je propadlá, nestabilní podkladní vrstvy způsobují narušení směrového i výškového vedení kolejí.

V rámci rekonstrukce bude tramvajová trať v prostoru křižovatky a na Senovážném náměstí, až po konec úpravy v ulici Bolzanově, provedena klasickou konstrukcí, tj. pražce s kolejnicí NT 1 ve šterkovém loži. Výše uvedené úseky budou zadlážděny. V ulicích Dlážděné a Havlíčkovy budou položeny na upravené a zpevněné podkladní vrstvy nové velkoplošné panely. Součástí stavby budou i nové trolejové vedení, dráhové kabely, elektrické ovládání výměn a nové zastávky včetně zařízení. Při výstavbě budou použity prvky pro omezení zemních vibrací a hluku.

## C. Ostatní účelová investiční výstavba

### 1. Rekonstrukce stanice Můstek

**Termíny realizace:** zahájení 2001, dokončení 2004  
**Celkové rozpočtové náklady:** 250 milionů Kč  
 Z důvodu srpnových povodní se termín dokončení této akce posouvá až do roku 2004. Při rekonstrukci dojde ke koordinaci prací s rozsahem prací prováděných v rámci odstraňování škod způsobených povodněmi.

Účelem rekonstrukce je jednak řešení problémů zatékání průsakových vod náhradou za nevhodně konstruktivně řešené zonty, kdy průsakové, silně zalouhované vody z injektáží jsou sváděny do úzkých odvodňovacích žlábků, které jsou z větší části zarostlé, případně neprůchodné. Jako další problém je řešen i nedostatečný rozsah zontů, čímž dochází k zatékání průsakových vod na kamenné obklady a ostatní konstrukce vnitřního pláště (pilíře, podhledy a podobně) a řešení konstrukcí z hlediska současných požárních předpisů.

Předmětem stavebních úprav ve veřejné části stanice je sanace průsaků, výměna zontů a rekonstrukce podhledů v celém rozsahu stanice, zdravotní technické instalace, rekonstrukce místnosti dozorcího stanice, dále bude proveden nový obklad pilířů, pokládka nových dlažeb, výměna poklopů, dveří, branek, osvětlení a informačního systému. Kromě toho bude provedeno doplnění elektrické požární signalizace, slaboproudu a vzduchotechniky. V technických prostorech bude provedena výměna zontů, osazeny nové požární dveře podle nového členění požárních úseků a rekonstrukce měničny. Ve vestibulu Václavské náměstí bude instalována nová vstupní stěna.

Rekonstrukce technologické části zahrnuje výměny silových rozvodů, 22 kV, úpravu silových rozvodů technologie měření a regulace automatického systému řízení a trakční zařízení v návaznosti na práce realizo-

pečovacího zařízení. Nové stacionární zabezpečovací zařízení přispěje ke zvýšení bezpečnosti provozu metra. Při rekonstrukci se nahrazuje stávající a dnes již zastaralý systém ARS.

### 5. Zabezpečovací zařízení na trati B metra

**Termíny realizace:** zahájení 2003, dokončení 2008  
**Celkové rozpočtové náklady:** 1 350 milionů Kč  
 Vzhledem k postupnému nahrazování stávajících vlaků typu 81-71 vlaky novými (M1) a rekonstruovanými (81-71M), vybavenými novým zabezpečovacím zařízením, je nutné provést rekonstrukci stacionární části zabezpečovacího zařízení na poslední trati metra B. Vzhledem k srpnovým povodním, kdy byla z velké části poškozena právě trať B, bylo rozhodnuto, že zabezpečovací zařízení na trati B se obnoví původní technologií a ve stejném rozsahu. Teprve následně bude rozhodnuto o rekonstrukci tohoto zařízení. V roce 2003 se předpokládá pouze vypsaní obchodní veřejné soutěže, a proto čerpání finančních prostředků až od roku 2004.

## D. Obnova vozového parku

### 1. Metro

Obnova vozového parku metra pokračuje v roce 2003 kombinací nákupu nových vozů a modernizací stávajících vozů metra.

#### Nákup nových vozů metra

V roce 2002 byla dokončena dodávka 22 souprav vozů metra M1 a v květnu 2002 byla uzavřena smlouva na dodávku dalších 20 souprav v letech 2003 až 2004 (dodávka za přibližně 4,6 miliardy Kč).

Tato dodávka je financována z úvěru, který poskytl společně Česká spořitelna, a. s. a ČSOB, a. s. Poskytnutý úvěr má dobu splatnosti 15 let s dvouletým odkladem splácení (poslední splátka by měla být uhrazena v roce 2019). Úvěr lze v případě potřeby splatit i předčasně. V roce 2003 bude z tohoto úvěru čerpána částka přibližně 2 miliardy Kč.

První dodávka by měla být ve 2. čtvrtletí 2003 a poslední ke konci roku 2004. S nasazením těchto vozů se počítá na trati C metra včetně obslužení nového provozního úseku tratě C Nádraží Holešovice - Ládví.

#### Modernizace vozů 81-71

Modernizace vozů metra byly zahájeny v roce 1999. V roce 2002 byla dodána 13. až 18. souprava a v roce 2003 se předpokládá modernizace 19. až 24. soupravy, což představuje finanční objem přibližně 750 milionů Kč.

### 2. Elektrické dráhy

Vzhledem k omezeným finančním možnostem probíhá obnova vozového parku o. z. Elektrické dráhy pouze modernizací stávajících vozů T3. Na dodavatele modernizace vozů KT8D5 bude v roce 2003 vyhlášena obchodní veřejná soutěž.

Zahájení nákupu nových tramvají se předpokládá až od roku 2004.

#### Rekonstrukce tramvají T3

V letech 2000 až 2001 bylo modernizováno 35 vozů externím dodavatelem PARS Šumperk. V roce 2001 byly zahájeny rekonstrukce tramvají v opravných v ústředních dílnách DP v Hostivaři, kde v roce 2001 bylo zrekonstruováno 22 kusů tramvají T3 a v roce 2002 bylo zrekonstruováno 34 kusů tramvají T3. V roce 2003 se bude pokračovat v rekonstrukcích v ústředních dílnách – bude zrekonstruováno dalších 40 kusů tramvají.

### 3. Autobusy

Obnova vozového parku autobusů je v roce 2003 řešena pouze nákupem nových vozů. V roce 2003 se předpokládá vzhledem k omezeným finančním možnostem pouze obnova kloubových autobusů, a to v počtech:

- 20 kusů autobusů kloubových – standardní,
- 20 kusů autobusů kloubových – nízkopodlažní.

Na nákup těchto vozidel bude požádáno o státní dotaci.

Zpracoval odbor investic ředitelství  
 Ing. Svatoslav Lorenc  
 Foto: Petr Malík

vané v rámci obnovy po povodních.

### 2. Rekonstrukce stanice Muzeum

**Termíny realizace:** zahájení 2002, dokončení 2004  
**Celkové rozpočtové náklady:** 170 milionů Kč  
 Rekonstrukční práce ve stanici Muzeum vzhledem k charakteru stanice jsou obdobné jako ve stanici metra Můstek. Menší rozpočtové náklady zohledňují menší rozsah prací vzhledem k velikosti stanice.

### 3. Výtah ve stanici Muzeum

**Termíny realizace:** zahájení 2002, dokončení 2004  
**Celkové rozpočtové náklady:** 50 milionů Kč  
 Cílem stavby je bezbariérový přístup do stanice pro invalidní cestující a pro občany se zdravotním handicapem, matky s kočárky, starší občany a další. Z tohoto hlediska se jedná o akci, která přispívá k bezpečné dopravě této skupiny osob do stanice.

Zřízeny budou dva výtahy o nosnosti 1 600 kg a dopravní výšce 35 metrů. Přístup do výtahu je v úrovni nástupiště ze střední lodi. V případě potřeby bude možné tento přístup oddělit tlakovým uzávěrem. Na povrch vyústí výtahy do osvětleného proskleného kiosku do pěší komunikace v parku podél Vinohradské ulice u Národního muzea. Prostor okolo kiosku bude doplněn lavičkami pro čekající a odpadkovými koši. Drobná architektura bude vycházet z prvků už v parku použitých.

Součástí technologie je automatické odbavování cestujících, rozhlasová a televizní zařízení včetně dohledu v kabině, akustické navádění pro nevidomé na povrchu a hlasové spojení mezi kabinou výtahu a dozorcím stanice.

### 4. Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení na trati A metra

**Termíny realizace:** zahájení 1999, dokončení 2004  
**Celkové rozpočtové náklady:** 530 milionů Kč  
 Jedná se o obnovu zabezpečovacího zařízení metra na trati A, která je nezbytná vzhledem k zajištění kompatibility zabezpečovacího zařízení s obnovovaným vozovým parkem. Vzhledem k postupnému nasazování nových a rekonstruovaných vozidel metra osazených novým mobilním zabezpečovacím zařízením probíhá vybavení tratě metra A novou stacionární částí zabez-





Zastávka Zentralhaltestelle s vlakem úzkorozchodné linky č. 3. Vůz typu T3D „hlídá“ kolejovou spojku pro převoz normálněrozchodných vozů do úzkorozchodných dílen.

Tentokrát se vypravíme nedaleko za hranice, do saského města Chemnitz, které si mnozí z vás pamatují s jeho starším pojmenováním z let 1949 až 1990, Karl-Marx-Stadt.

Historie tramvajové dopravy se začíná psát 22. dubna 1880 zprovozněním koněspřežné tramvaje, jezdící na tratích s rozchodem 915 mm. O více než 13 let později, 19. prosince 1893, začíná jezdit městem elektrická tramvaj. Trať elektrické dráhy mají o 10 milimetrů širší rozchod.

Koncem roku 1894 končí v Chemnitz kapitola s názvem koňka, ale rozvoj sítě tramvajů stále pokračuje. Roste především počet linek a v roce 1907 jsou označovány písmeny podle toho, do které oblasti jezdí. O dvacet let později se přechází na číselné označení.

Obyvatelé a návštěvníci města mohou využívat deseti linek, na kterých se objevuje 226 vozů motorových a 228 vlečných. Tento stav vydrží až do konce padesátých let dvacátého století.

V tu dobu začíná program modernizace městské hromadné dopravy. Část tratí je určena k přestavbě na běžný rozchod 1435 mm, druhou část tratí čeká zrušení.

8. května 1960 je zahájen provoz na první přerostochované lince č. 5, jezdící z Altchemnitz na provizorní konečnou v centru města, aby byla o sedm let později prodloužena k nádraží. S „novou“ linkou č. 5 byla dána do provozu i vozovna pro rozchod 1 435 mm v Altchemnitz.

Provoz na lince č. 5 zajišťují nově zakoupené dvounápravové vozy Gotha v sestavě motorový vůz a 2 vlečné vozy. V roce 1968 se v Karl-Marx-Stadtu objevují první tramvaje české produkce, Tatra. Jsou to motorové vozy T3D a vlečné vozy B3D. O sedm let později se již na tratích s běžným rozchodem můžeme setkat pouze s českými tramvajemi.

V roce 1981 jezdí na normálním rozchodu čtyři linky č. 2, 5, 6 a 7. Na všechny jsou vypravovány vlaky T3 + T3 + B3 z vozovny Altchemnitz. Na rozchodu 925 mm dosluhují linky č. 3 a 8, na kterých jsou k vidění moto-

*Souprava modernizovaných vozů T3D + T3D + B3D.*



## Tramvajový provoz v Chemnitz

rový a vlečný vůz z dvacátých let. Na svou pouť městem vyraží z vozovny Altendorf.

Ústřední dílny jsou v úzkorozchodné vozovně Kappel, a tak pokud je nutno dovézt k opravě vozy T3, musí na kolejové spojce najet na zvláštní podvalníky a poté jsou přesunuty do dílen.

V roce 1983 dochází ke zrušení linky č. 8, neboť staré vlečné vozy jsou již v dezolátním stavu. Následně jsou zakoupeny vlečné vozy z Erfurtu a upraveny

linek č. 1, 2, 4, 5 a 6. Linka č. 4 je obsluhována pouze nízkopodlažními vozy „Variobahn“, ostatní linky jsou provozovány nízkopodlažními vozy společně s vlaky T3D + T3D + B3D.

Pouze linka č. 4 jezdí od 5.00 do 24.00 hodin, ostatní linky jsou v provozu do 20.00 hodin. Navíc jejich provoz v neděli ráno zahajuje až v 9.00 hodin. Večerní a noční provoz zajišťují dvě linky č. 11 a 12.

V pracovních dnech jezdí tramvajové linky v inter-



Jedna hala ve vozovně Kappel slouží jako muzeum. Motorový vůz č. 169 byl vyroben ve vlastních dílnách v roce 1919 a na fotografii je zachycen na jedné z předváděcích jízd v areálu ústředních dílen Kappel.

na rozchod 925 mm, aby mohl být zajišťován provoz alespoň na lince č. 3.

Výrazným předělem v městské hromadné dopravě v saském městě je rok 1988. První srpnový den je zprovozněna nová trať do Schönau, na kterou jsou napaženy i dílny v Kappelu, tím odpadají „podvalníkové“ manipulace, a o tři měsíce později dochází k zastavení provozu i na poslední úzkorozchodné lince č. 3.

V devadesátých letech dochází i v Chemnitz k omezení tramvajového provozu, ale brzy si vedení města začíná uvědomovat, že snižováním kapacity spojů či jejich rušením se boj o zákazníka nevyhrává.

V současné době jezdí v Chemnitz pět denních

Nízkopodlažní vůz Variobahn v centru města.



valu 7 až 10 minut, o víkendech 10 až 15 minut. Večer je interval 30 minut a po desáté večerní 60 minut.

Tramvaje jsou vypravovány z dvojice vozoven, starší z Altchemnitz a nové z Gablenz. Jedna hala v dílnách v Kappel byla vyčleněna jako muzeum, které můžete navštívit každou sobotu dopoledne.

**Text a foto: František Zahnáš (redakčně upraveno)**



## Do školy na Rohanském ostrově se vrací výuka

Začátek letošního školního roku byl v mnohém jiný než předešlé. Škola, kde probíhá teoretická výuka některých oborů a odborný výcvik I. ročníků, byla srpnovými záplavami zcela vyřazena z provozu.

Kotelna, tělocvična, třídy, dílny - suterén, přízemí, I. patro – to byla místa, která byla vodou zničena. Rekonstrukční práce započaly ihned, jak to jen bylo možné. Obnovovat poničené pomáhali nejen pracovníci školy, ale svůj díl přidali i žáci oboru malíř a lakýrník.

Výuka žáků po dobu prováděných rekonstrukčních prací byla zajišťována v ostatních objektech školy tak, aby byla co nejméně narušena kontinuita vyučování. Vstříc škole vyšlo vedení i provozní pracovníci odštěpného závodu Elektrické dráhy, kteří pomohli zajistit praktickou přípravu žáků oboru elektro ve svých výrobních a opravárenských dílnách.



Tuto neobvyklou situaci zvládli žáci i jejich rodiče s pochopením. Doba provizorních řešení však zvolna končí. Do školy na Rohanském ostrově se výuka již zčásti vrátila a během tohoto měsíce bude v nově vybavených učebnách obnovena zcela.

## Etická výchova do škol?

V květnu roku 2000 Ministerstvo školství České republiky udělilo Etickému fóru České republiky – které bylo ustanoveno rok před tím – Osvědčení o způsobilosti vzdělávacího zařízení a Akreditaci v systému dalšího vzdělávání pedagogických pracov-

níků. Otevřením dvouletého kurzu, jehož absolvování má hodnotu nové aprobační učitelé k výuce etické výchovy, byl učiněn další krok k realizaci zavedení nového předmětu do škol.

Co vedlo známé osobnosti, aby pod záštitou Akademie věd a rektora ČVUT založily Etické fórum a jeho Pedagogickou sekci? Je to snaha o rozvoj pro-



sociálního chování dětí a mládeže, snaha o změnu postoje k životu. Etická výchova vychází ze základního předpokladu, že člověk ke svému životu potřebuje spolupráci a společenství s dalšími lidmi. Cílem předmětu je vychovávat člověka ve zralou sebevědomou osobnost, která si je vědoma své identity a jejíž hodnotová orientace zahrnuje úctu k člověku a k přírodě, spolupráci, vnímání odlišností – toleranci. Přípravuje nastupující generaci na to, aby v dospělosti dokázala přispět k vytváření pozitivních a stabilních vztahů v rodině, na pracovišti, mezi společenskými skupinami, v národě a mezi národy.

První učitelé budou novou odbornost získávat od února letošního roku, kdy bude zahájen první běh zmíněného kurzu.

## Máte v úmyslu zvýšit si kvalifikaci?

Pokud ano, můžete si vybrat z následující nabídky. SPŠ, SOU a U, a. s. zřízené Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností otevírá ve školním roce 2002/03 pro absolventy tříletých učebních oborů nástavbové studium, které je ukončeno maturitní zkouškou.

Denní studium je dvouleté a budou otevřeny obory:

26-41-L/506 – provozní elektrotechnika,

37-41-L/503 – dopravní provoz,

66-42-L/503 – propagace.

Dálkové studium je tříleté a budou otevřeny obory:

26-41-L/506 – provozní elektrotechnika,

37-41-L/503 – dopravní provoz.

Výuka probíhá v budově školy v Praze 2, Moravská 3.

Přijetí uchazečů je podmíněno výběrovým řízením, tj. na základě dosažených výsledků při absolvování učebního oboru.

Poplatky za studium jsou stanoveny v souladu s Vyhláškou 353/91 MŠMT o soukromých školách

- poplatek za denní nástavbové studium činí 1 200,- Kč měsíčně. Poplatek za dálkové nástavbové studium činí 500,- Kč měsíčně.



Pravidla poplatků:

- poplatky je povinen zaplatit každý student podle uvedeného druhu studia, pokud není sponzorován právníkou osobou,

- žáci denního studia, kteří absolvují pololetní či závěrečné klasifikační období s průměrným prospěchem do 1,5 školné v dalším období neplatí, od 1,51 do 1,75 bude měsíční školné v následujícím pololetí sníženo o 50%, při průměrném prospěchu od 1,76 do 2,00 bude školné sníženo o 25%. Poskytnutí těchto prospěchových zvýhodnění je podmíněno bezúhonným chováním žáků.

**Blíže informace vám budou sděleny na telefonních číslech: 222 326 365 a 222 511 360.**

**Text a foto: sou-**

# Přehled druhů pojištění zaměstnanců našeho podniku v roce 2002

Následující řádky dávají rámcový přehled o tom, jak jsou pojištění zaměstnanců našeho podniku. Uveden je rok minulý, ale pro letošní rok by mělo být pojištění sjednáno ve stejném rozsahu jako tomu bylo loni.

**1. Skupinové úrazové pojištění je sjednáno pro zaměstnance přepravní kontroly (revizory).**

**2. Vybraná vozidla našeho podniku mají sjednáno úrazové pojištění osob.** Pojištění je sjednáno pro nejmenované osoby dopravované pojištěnými motorovými vozidly na pojistné částky (pro 1 sedadlo):

- pro případ trvalých následků úrazu 300 000,- Kč,

- pro případ smrti úrazem 150 000,- Kč,

- pro tělesné poškození způsobené úrazem 50 000,- Kč.

Právo na pojistné plnění má v případě tělesného poškození způsobeného úrazem a trvalých následků pojištěná osoba. Zemře-li pojištěná osoba v důsledku úrazu, vyplatí pojistitel pojistné plnění oprávněným osobám podle ustanovení § 817, odst. 2 a 3 Občanského zákoníku.

**3. Pojištění odpovědnosti za škodu**

- Skupinové pojištění odpovědnosti zaměstnance za škodu způsobenou zaměstnavateli OB 3.

Pojištění se vztahuje pouze na odpovědnost za škodu způsobenou zaměstnavateli, kterým je Dopravní podnik. Plnění pojistitele činí 90 % z předepsané částky, kterou je pojištěný povinen zaplatit zaměstnavateli jako náhradu škody a za kterou odpovídá podle příslušných právních předpisů. Pojištění se sjednává

včetně odpovědnosti za škodu způsobenou v souvislosti s řízením dopravního prostředku. Plnění vyplacené z pojistných událostí vzniklých v jednom pojistném roce je omezeno pro každého pojištěného pojistnou částkou ve výši 100 000,- Kč.

- Pojištění odpovědnosti za škodu je sjednáno pro případ právním předpisem stanovené odpovědnosti pojištěného za škodu vzniklou jinému v souvislosti s činností nebo vztahem pojištěného, pokud pojištěný za škodu odpovídá v důsledku svého jednání nebo vztahu z doby trvání pojištění.

- Pojištění se dále vztahuje na škody způsobené třetím osobám provozem speciálních vyprošťovacích automobilů a jeřábů.

- Pojištění se vztahuje na odpovědnost za škodu způsobenou na dopravních prostředcích (motorových vozidlech) podle § 435 Občanského zákoníku.

- Pojištění se vztahuje i na pojištění odpovědnosti za věcnou škodu způsobenou zaměstnancům pojištěného při plnění pracovních úkolů v pracovněprávních vztazích nebo v přímé souvislosti s nimi.

- Pojištění se vztahuje i na náhradu oprávněných nákladů léčení vynaložených zdravotní pojišťovnou na zdravotní péči poskytovanou ve prospěch zaměstnance pojištěného, který utrpěl tělesnou újmu v důsledku pracovního úrazu nebo nemoci z povolání. Limit plnění (tj. horní hranice plnění pojistitele) pro jednu a všechny škodní události vzniklé v průběhu pojistného roku činí

20 % z pojistné částky sjednané pro pojištění obecné odpovědnosti za škodu.

- Sjednáno je **dotatkové pojištění odpovědnosti za škodu** vzniklou na věci, kterou pojištěný převzal za účelem provedení objednané činnosti a na cizí věci movité, kterou pojištěný oprávněně užívá.

Pojištění je se spoluúčastí ve výši 5 000,- Kč.

- Pojištění jsou finanční škody vzniklé jinému při dopravní nehodě zaviněné řidičem dopravního prostředku městské hromadné dopravy. Z tohoto pojištění je hrazeno výhradně nájemné za zapůjčení náhradního dopravního prostředku po dobu opravy motorového vozidla (náklady na pohonné hmoty jsou z pojištění vyloučeny). Právo na plnění vzniká na základě předložení relace policie o zavinění nehody ze strany pojištěného. Plnění pojistitele je omezeno maximálně na dobu 15 dnů zapůjčení náhradního motorového vozidla. Pojistitel hradí skutečně prokázané náklady, maximální denní plnění činí:

- osobní vozy 1 700,- Kč,

- mikrobusey 3 000,- Kč,

- autobusy 9 100,- Kč,

- nákladní vozy 8 400,- Kč.

- Je sjednáno **pojištění odpovědnosti dopravce v provozu pražského metra** (o. z. Metro). Pojištění se vztahuje na škody způsobené třetím osobám na zdraví, životě a věci, pojištění se nevztahuje na škody způsobené znečištěním životního prostředí.



## 4. Bomba v metru

23

Smlouvou jsou při Dopravním podnikem nebo policií organizovaných činnostech směřujících k vyhledávání ohlášených náloží v prostorách metra pojištěni ti zaměstnanci podniku, kteří se zúčastnili výše uvedených činností ve funkci:

- odpovědný zástupce služby dopravní ve směně,
- dozorčí směny trati,
- řidič kolejových vozidel závislé trakce (strojvedoucí, strojvedoucí instruktor),
- samostatný provozní technik,
- dozorčí stanice,
- přepravní manipulát,
- vedoucí provozu trati,
- dozorčí provozu trati a dozorčí depa.

Pojistnou událostí je úraz pojištěné osoby v rozsahu zvláštních podmínek pro úrazové pojištění, který nastane během trvání pojištění při činnosti uvedené výše.

Plnění:

a. za smrt následkem úrazu – pojistná částka ve výši 500 000,- Kč,

b. za trvalé následky úrazu – podle jejich rozsahu ve výši příslušného procentního podílu z pojistné částky 500 000,- Kč.

Nárok na plnění za trvalé následky úrazu má pojištěný. Nárok na plnění za smrt pojištěného následkem úrazu mají oprávněné osoby podle ustanovení § 817 odst. 2 a 3 Občanského zákoníku.

5. Sjednáno je pojištění cenností přepravovaných pověřenou osobou za určitých bezpečnostních podmínek, a to na pojistnou částku 5 000 000,- Kč.

6. Pojištěny jsou cennosti (peníze, jízdenky) přepravované řidiči autobusů MHD v rámci pracovní směny a z místa (do místa) vyúčtování. Maximální limit plnění pro jednu škodu je 3 000,- Kč, pro všechny škody 300 000,- Kč. Právo na plnění vzniká, jestliže

pojištěné cennosti byly odcizeny krádeží, při které pachatel překonal překážky nebo opatření chráničů je před odcizením. Dále se pojištění vztahuje i na případy, kdy pachatel při prodeji cenností nebo jejich přepravě použije proti řidiči násilí nebo hrozbu bezprostředního násilí, na odcizení nebo ztrátu cenností při dopravní nebo jiné nehodě, při které byl řidič zbaven možnosti svěřené cennosti opatřovat. Pojištění se nevztahuje na případy, které vzniknou zpronevěrou.

7. Pojištění odpovědnosti provozovatele zdravotnických zařízení OZ 3.

8. Doplnkové druhy:

- úrazové pojištění hasičů,
- úrazové pojištění členů pohotovostní skupiny,
- pojištění dětské rekreace.

Ing. Marie Pilařová,  
vedoucí odboru financování ředitelství

## DOŠLO DO REDAKCE

### Ke stávce řidičů tramvají

Již delší dobu sleduji většinou neomalené výpady pana ing. Duba, předsedy Federace řidičů tramvají proti Dopravnímu podniku. Snahu odborového předáka o zlepšení podmínek svých „oveček“ považuji za legitimní. Způsob, jakým se tuto „snahu“ pokouší realizovat, považuji za naprosto nestoudný, hraničící s trestním zákoníkem ve smyslu trestného činu šíření poplašné zprávy.

Lživé výroky ing. Duba o katastrofických pracovních podmínkách řidičů tramvají tomu nasvědčují. Když pomínu efekt zstuzení vlastního (!) podniku (Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost živi i ing. Duba), musím brát v potaz i to, že ztráta kreditu Dopravního podniku u cestujících povede i k ekonomickým ztrátám firmy. (Reakce lidí bude zhusť v tom smyslu „že platit za lístek v takovém nepořádku? To určitě...“ Výkony revizorů budou jen malou náplastí...)

Srovnání podmínek řidičů tramvají, autobusů a strojvedoucích metra v kontextu s jejich odměňováním je přímo absurdní a hraje pouze na primitivní strunu závisť. Posudte:

1. Tramvaj je rozjížděna a brzděna. Nelze-li rozjet stojí. Je-li rozjeta a nevstoupí-li do hry lidský faktor, zastaví ji lze vždy, neboť tramvaje jsou vybaveny perfektními brzdovými systémy. Technická specifikace není nutná, ti jichž se to týká, to dobře vědí.

Podmínky pro přijetí zaměstnance do funkce „řidič tramvaje“ jsou: stáří více než 21 let, dokončené základní vzdělání, psychologická a zdravotní způsobilost, absolutorium 3 měsíčního kurzu. Tomu odpovídá i odměna, praxe v provozu není nutná! Průkaz řidiče tramvaje

není řidičský průkaz.

2. Autobus je řízen. Tj. rychlostně (zrychlení, brzdění) a směrově (nejezdí po kolejích). Toto vše je na rozdíl od kolejových vozidel značně ovlivněno povětrnostními podmínkami. Podmínky pro přijetí zaměstnance do funkce „řidič autobusu“ jsou: stáří více než 21 let, dokončené základní vzdělání, psychologická a zdravotní způsobilost, řidičský průkaz skupiny „D“. Ten lze získat pouze rozšířením ze skupiny „B“, kromě toho je zde vyžadována praxe v silničním provozu. Pro ilustraci – rozšíření ze skupiny „C“ (nákladní vozidla) na „D“ stojí přibližně 16 000,- Kč. Tomu odpovídá odměna.

3. Metro (respektive vlaky metra) jsou řízeny strojvedoucími metra (nikoli řidiči – odkaz na mezinárodní katalog práce je zavádějící – žijeme v České republice, kde platí české zákony a předpisy). Srovnávat práci řidičů ve smyslu náplně a odměňování (ať už tramvají nebo autobusů) s prací strojvedoucích metra je nesmysl. Společně mají pouze jedno - jsou to pracovníci dopravy, toť vše.

Práce strojvedoucích (natožpak v metru!) je z hlediska náročnosti na odborné znalosti a psychiku úplně jinde, než práce řidičů. Domnívám se, že strojvedoucí

metra jsou spíše podhodnoceni po stránce odměňování na rozdíl od úrovně odměn jiných profesí. Pokud jsou mi známy požadavky na přijetí zaměstnance do funkce „strojvedoucí metra“: úplné střední odborné vzdělání (= střední průmyslová škola), věk nad 21 let, zdravotní a psychologická způsobilost, absolvování pľuřního kurzu a závěruku s náročnými závěrečnými zkouškami (na úrovni dřívějších „zákonitých“, tj. bývalé „úřední zkoušky způsobilosti k obsluze kolejových vozidel...“).

Těžké provozní podmínky. Po dalších dílech zkoušek možnost řízení kolejových vozidel i na tratích Českých drah. Tomu odpovídá odměna.

Toto zjednodušené srovnání jsem ve výpadech a bagatelizujících pamfletech ing. Duba nikde neviděl. Jestliže něco kritizují, musím umět navrhnout postup alternativní, lepší kritizovaného. (Na základě pravdivé definice stávající situace, viz výše.) V opačném případě nejde o kritiku, ale nečestné špinění, nejspíš s nečestným pozadím. To určitě ing. Dub, člověk s vysokoškolským vzděláním, ví. Pak tedy – cui bono?

V čí prospech? Ve prospěch „utiskovaných“ řidičů tramvají? S takovým nasazením a takovými prostředky? Na pohádky nevěřím, ani na ty se špatným koncem...

Tomáš Vokroj, řidič autobusů garáž Řepy

## Ústřední technická knihovna DP informuje

Ústřední technickou knihovnu DP je nadále možné navštívit každý pracovní den od 8 do 15 hodin po ohlášení u ing. Urbana (Sokolovská 217, č. dveří 627). Fond knihovny obsahuje technickou literaturu se zaměřením na dopravu a řadu slovníků. Knihy, které naše knihovna nevládní, můžeme zapůjčit z jiných knihoven prostřednictvím meziknihovní výpůjční služby.

Knihovna také odebírá 7 deníků, několik desítek českých odborných časopisů a následující zahraniční časopisy:

Německé: Bus und Bahn, Nahverkehrs Praxis, Stadtverkehr, Verkehr und Technik;

Anglické: Tramways and Urban Transit, Trolleybus Magazine;

Francouzské: Rail et Transports, Transport public.

Všechna tato periodika si můžete prohlédnout nebo zapůjčit každý pracovní den od 6 do 15 hodin v kanceláři č. 629 (deníky a české odborné časopisy) a č. 627 (zahraniční časopisy).

Ing. Jan Urban, 90 212

## KULTURNÍ TIPY NA ÚNOR

### KINO

Z připravovaných únorových premiér v našich kinech vybíráme:

#### Knih džunglí 2

Film *Knih džunglí 2* z produkce studia Walta Disneye přidává zcela novou kapitolu k jednomu z nejoblíbenějších animovaných filmů všech dob. Mauglí nyní žije v lidské vesnici, ale postrádá svého medvědího přítele Balú, kterému on také chybí. Balú však není jediný, kdo by Mauglího znovu rád viděl – tygr Šér Chán už netrpělivě očekává chvíli, kdy se mu bude moci pomstít. Když se Mauglí nepozorovaně odplíží do džungle, začíná velká honička o to, komu se jej podaří nalézt jako prvnímu – zda jeho starým přátelům, jeho nové rodině či lidožravému tygrovi.

V kinech od 20. února 2003

#### Kruté radosti

Hořká komedie režiséra Juraje Nvoty je mimo jiné i posledním snímkem, ve kterém se objevuje populární herec Jiřius Satinský. Film ve slovensko-českém obsazení je příběhem trojice přátel, do jejichž života nečekaně vstupuje sedmnáctiletá nemanželská dcera jednoho z nich v podání debutantky Tání Pauhofové. Překvapený otec není schopen na nově vzniklou situaci adekvátně reagovat. Jeho dcera se však zachová napro-

sto nečekaně... V tragikomickém příběhu zasazeném do malebné, idyllické slovenské krajiny hrají mimo výše uvedených například Ondřej Vetchý nebo Anna Šišková (mimo jiné držitelka Českého lva za hlavní ženskou roli ve filmu *Musíme si pomáhat*).

V kinech od 13. února 2003

### DIVADLO

#### Slovenské divadlo v Praze 2003

V rámci 8.ročníku přehlídky slovenského divadla, kterou pořádá ve dnech 16. až 23. února Divadlo Bez zábradlí, občanské sdružení ADRIA a Hlavní město Praha, se představí českému publiku zástupci divadelní scény našich východních sousedů s ukázkami svého současného repertoáru.

V neděli 16. února se v Divadle na Vinohradech představí Nová scéna Bratislava s muzikálem *Balada o zlodějovi koní* nebo *Cigáni idú do neba*. Další představení festivalu proběhnou již v Divadle Bez zábradlí a postupně se tam objeví soubory Slovenského národního divadla, Divadla Astorka Korzo '90, Divadla SNP Martin, Štátného divadla Košice, Divadla Jána Palárika Trnava, Radošinského náivného divadla a Štúdia L+S. Podrobnější informace naleznete na [www.bezzabradli.cz](http://www.bezzabradli.cz).

### HUDBA

#### Apocalyptica

V prostorách Veletržního paláce by se měla 22. února, v rámci turné k nové desce *Reflections*, která vychází o dvanáct dní dříve, objevit finská skupina Apocalyptica. Čtyřice klasicky vzdělaných violoncellistů, kteří dokázali ve své hře skloubit klasiku s tvrdým rockem, aniž by některému z těchto žánrů výrazněji uškodili. Zlomovým bodem jejich dráhy byl prosinec 1995, kdy byli požádáni, aby zahráli v metalovém klubu Teatro v Helsinkách. Toto vystoupení jim přineslo první smlouvu s nezávislým vydavatelstvím Zen Garden Records. Jejich první nahrávka z roku 1996 se jmenovala jasně: „Plays Metallica By Four Cellos“ a jednalo se o zajímavou a svěbytnou verzi písní rockového gigantu, formace Metallica, v úpravě pro čtyři violoncella. Úspěch byl impozantní a Apocalyptica se stala pojmem v celé Evropě. V roce 1998 natočili svou druhou nahrávku „Inquisition Symphony“ na které se vedle skladeb kapel jako Metallica, Sepultura nebo Faith No More objevují již také kompozice hlavního tvůrce souboru Eiccy Toppinena. Jeho výjimečný skladatelský talent se projevil i na dalším albu „Cult“ z roku 2001, kde už jeho opusy převažují.

Předchozí vystoupení souboru u nás byla zcela vyprodána a je velice pravděpodobné, že letos tomu také nebude jinak.

Informace o skupině Apocalyptica – [www.apocalyptica.com](http://www.apocalyptica.com).

-mis-



## Přehled „daňových odpočtů“ pro roční zúčtování daňových záloh za rok 2002

V rámci ročního zúčtování je nutné uplatnit nárok na odpočty ze základu daně ve mzdové účtárně do 15. února 2003. Po tomto termínu je možné dodatečně uplatnit odpočet už jen přes daňové příznání.

### 1. Základní nezdanitelná částka - 38 040 Kč

Odečítá se všem zaměstnancům, kteří podepsali „prohlášení k dani“. Nikdy se nekrátí, ani v případě, že zaměstnanec pracoval pouze část roku.

### 2. Nezdanitelná částka na dítě v domácnosti - 23 520 Kč

Náleží na každé vyživované dítě a lze ji priznat pouze za měsíce, na jejichž počátku jsou splněny podmínky pro uznání dítěte za vyživované.

Podmínkou odpočtu je, že musí jít o dítě vlastní, osvojené, v péči nahrazující péči rodičů, dítě vyženěné nebo vyvdané, vnuče, jehož rodiče nemají příjmy, z nichž by mohli nezdanitelnou částku uplatnit.

Dále se musí jednat o dítě nezletilé, nebo zletilé, které se připravuje na budoucí povolání studiem nebo předepsaným výcvikem.

Pro nárok na odpočet této částky není nijak rozhodující, zda dítě má svůj vlastní příjem. Je-li rodič osobou samostatně výdělečně činnou, nemůže tuto nezdanitelnou částku uplatnit, jestliže rozdělil na dítě příjmy a výdaje jako na spolupracující osobu.

### 3. Nezdanitelná částka na vyživovanou manželku(la) - 21 720 Kč

Náleží, nepřesáhne-li vlastní příjem vyživované manželky(la) 38 040 Kč za rok a za podmínky společné domácnosti.

Krátí se v závislosti na době trvání podmínek pro uplatnění.

Vlastním příjmem je příjem hrubý, nesnížený o výdaje, vč. příjmů zdaněných srážkovou daní nebo osvobozených, příjmy podléhající dani dědické a darovací. Započítává se

jakýkoli důchod, nemocenské dávky, mateřské dávky, podpora v nezaměstnanosti, hodnota zaopatření při výkonu základní, civilní nebo náhradní vojenské služby apod.

Nezahrnuje se pouze zvýšení důchodu pro bezmocnost, dávky státní sociální podpory (přídavek na dítě, rodičovský příspěvek, příspěvek na bydlení atd), dávky sociální potřebnosti, které poskytují obecní nebo okresní úřady, stipendium pro studující, státní příspěvky na penzijní připojištění a stavební spoření.

### 4. Částečně invalidní důchod 7 140 Kč a plný invalidní důchod 14 280 Kč

Náleží z titulu vlastní invalidity poplatníka, ne z titulu vyživování invalidní osoby. Nárok vzniká jen v případě, kdy jsou invalidní důchody skutečně vypláceny, tzn. že není pozastavena jejich výplata.

Odpočet lze nárokovat jen za kalendářní měsíce, na jejichž počátku byly splněny podmínky nároku pro priznání.

### 5. Držitel průkazu ZTP/P - 50 040 Kč

Priznání nároku na tuto nezdanitelnou částku není vázáno na skutečnost, zda poplatník pobírá či nepobírá invalidní důchod.

Odpočet náleží jen za ty měsíce, na jejichž počátku byl poplatník držitelem průkazu.

### 6. Nezdanitelná částka pro studenta - 11 400 Kč

Náleží po dobu vlastních studií poplatníka. Je omezen věkem poplatníka a nárokuje ji do dovršení věku 26 let. Výjimkou je doba prezenční formy studia v doktorském studijním programu, který poskytuje vysokoškolské vzdělání, kde odpočet je možné priznat až do dovršení věku 28 let.

Odpočet lze nárokovat jen za měsíce, ve kterých byl poplatník považován za studenta. Pokud studoval celý rok, ale pracoval jen část roku (například 2 měsíce brigáda), odečetl mu zaměstnavatel měsíčně 950 Kč, tj. 1 900 Kč, ale v ročním zúčtování daňových záloh však odečte celých

11 400 Kč, a to na základě předložení potvrzení o studiu.

7. Hodnota darů – maximálně 10% ze základu daně a za zdaňovací období 2002 a 2003 v případě poskytnutí darů na financování odstraňování následků povodní a záplav, ke kterým došlo v roce 2002 na území ČR, lze odečíst ještě dalších 10%. V úhrnu tedy 20%.

Podrobné podmínky pro uplatnění darů jsme rozebrali v DP-KONTAKTU č. 10 ze října 2002. Ke zde uvedené novelu daňového zákona dále upřesnila, na jaké účely je možno poskytovat daňově zohlednitelné dary. Za podmínek uvedených v zákoně je nově možno odpočítávat i dary na financování odstraňování následků živelní pohromy, ke které došlo na území ČR.

### 8. Úroky z úvěrů na financování bytových potřeb

Jde o úroky z poskytnutých úvěrů souvisejících se stavebním spořením a hypotečním úvěrem. Úroky z hypotečního úvěru nelze zohlednit v ročním zúčtování u zaměstnavatele, je nutné podat daňové příznání!

### 9. Příspěvky na penzijní připojištění

Odpočet lze uplatnit v případě, že si poplatník v úhrnu za rok sám zaplatí penzijnímu fondu částku vyšší než 6000 Kč (500 Kč měsíčně). Vše nad 6 000 Kč může být daňovým odpočtem s tím, že lze ročně maximálně odečíst 12 000 Kč.

### 10. Příspěvky na soukromé životní pojištění (tj. důchodové, pro případ smrti, dožití)

Poplatník může mít uzavřeno více pojistných smluv. Zaplacené příspěvky se sčítají a lze je odečíst od základu daně do maximální hodnoty 12 000 Kč za rok.

Poplatník musí dodržet podmínky pro uplatnění odpočtu stanovené zákonem, protože při nedodržení (například zruší pojištění, dodatečně učiní změnu doby pojištění) nárok na uplatnění odpočtu zaniká i zpětně a poplatník je povinen za zdaňovací období, v kterém k takovým skutečnostem dojde, podat daňové příznání a uvést v něm jako příjem částky, o které mu byl v uplynulých letech z důvodu zaplaceného pojistného daňový základ snížen.

Ing. Alena Vaňková, odbor financování ředitelství

## Důchodová problematika

K 31. březnu 2003 jsem chtěl odejít do starobního důchodu (jsem narozen v roce 1941), ale nyní v lednu jsem ovdověl. Manželka již důchod pobírala. Budu mít nárok na důchod po manželce a v jaké výši? Její důchod byl 7 430 Kč. Bude mít vliv na výši důchodu po manželce skutečnost, že bych od 1. dubna 2003 pobíral svůj starobní důchod?

Ano, budete mít nárok na vdovecký důchod po manželce. Pokud ještě nebudete pobírat svůj starobní důchod, bude vdovecký důchod činit jednu polovinu starobního důchodu manželky (po odečtení pevné částky 1 310 Kč), tj.: 7 430 Kč minus 1 310 Kč = 6 120 Kč, a z této částky jedna polovina, tj. 6 120 : 2 = 3 060.

Váš vdovecký důchod bude tedy činit 3 060 Kč + pevná částka 1 310 Kč, t. j. 4 370 Kč. Tento vdovecký důchod ve výši 4 370 Kč byste pobíral do doby, než začnete pobírat svůj starobní důchod.

V případě, že od 1. dubna 2003 (nebo kdykoliv pozdě-

ji, například až v roce 2005) začnete pobírat svůj starobní důchod, máte od 1. dubna 2003 (nebo kdykoliv později) při souběhu důchodů nárok pouze na polovinu vdoveckého důchodu (opět bez částky 1 310 Kč), t. j. 3060 : 2 = 1 530 Kč. Ke starobnímu důchodu budete tedy dostávat vdovecký důchod ve výši 1 530 Kč. Pro informaci uvádím, že pevná částka (základní výměra) ve výši 1 310 Kč náleží při souběhu důchodů vždy jen jednou. Dále obecně platí, že při souběhu starobního (nebo plného invalidního) důchodu s vdoveckým nebo s vdovským důchodem náleží vyšší důchod v plné výši a z druhého jedna polovina jeho procentní výměry.

### Musí mít manželé společné trvalé bydliště, aby vznikl při úmrtí jednoho z manželů druhému nárok na vdovský nebo vdovecký důchod?

Podmínka trvalého bydliště není uvedena v podmínkách pro priznání vdovského nebo vdoveckého důchodu a nemá tedy vliv na jeho priznání.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho budoucího důchodu pro rok 2003 a dále, případně i o přepočítání již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecský odbor ředitelství, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé

výdělky od roku 1986 do roku 2002 včetně vyloučených dob (nemoci a podobně), a celkovou dobu vašeho pojištění, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Celkovou dobu pojištění najdete na „Výpisu pojištěných dob“ od České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25, který byste měli obdržet na vaši adresu 1 až 2 roky před datem vzniku nároku na starobní důchod. Nemáte-li tento výpis, je třeba znát celkovou dobu pojištění od skončení povinné školní docházky, tedy před 18. rokem věku, do data žadosti o důchod. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně priznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení.

Chcete-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecský odbor Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s. - ředitelství. Najdete nás v nové budově Dopravního podniku, Praha 9, Sokolovská 217/42, 5. patro, číslo dveří 553, (přímo u stanice metra B - Vysočanská). Telefon - ☎ 296 193 361.

Helena Bajerová, zaměstnanecský odbor ředitelství, e-mail: bajerovah@r.dpp.cz

## CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Pro mnohé z nás znamenaly první dny nového roku šok. Úřady jsou jiné, než bývaly, spadají pod někoho jiného než dříve a v platnost vstoupila řada nových zákonů, vyhlášek a předpisů, z nichž nám jde hlava kolem. Na takové změny si však musíme chtít nechtě zvykat a přizpůsobovat se jim. Internet přitom může být velmi dobrým pomocníkem a rádcem, pokud ovšem přesně víme, co na něm chceme nalézt. Nezapomeňme na více než padesát let stará slova zakladatele kybernetiky Norberta Wienera: „Jestliže v našich laboratorích a výzkumných ústavech nahradíme stroje z masa a krve stroji ze skla a kovu, nezískáme žádné lepší odpovědi, pokud se naučíme klást lepší otázky.“ Problematiku práce s internetem snad ani lépe vystihnout nelze.

Naše dnešní otázka zní: jak se lépe orientovat ve světě právních norem, předpisů, formulářů a úřadů? Jak se dozvědět o tom, který zákon se právě mění a která z těchto změn bude mít bezprostřední dopad na náš život? Internet nabízí spoustu možností odpovědi a my budeme dnes sledovat, které jsou pro jeho běžné uživatele nejprístupnější a nejužitečnější.

Co se zákonů a vládních vyhlášek či nařízení týče, je nabídka českého internetu skutečně široká a široké

je i rozpětí kvality a uživatelské „přívětivosti“ jednotlivých stránek. Pokud hledáte znění nejdůležitějších zákonů našeho státu, můžete navštívit třeba adresu [www.zakonik.cz](http://www.zakonik.cz); mají tu znění sedmdesáti klíčových zákonů a pokud byste měli zájem o nějaký jiný, můžete jim emailem poslat svoji prosbu a budete (pří) vyslyšeni. U jednotlivých textů jednotlivých zákonů vás ale už neupozorní, že do nich nejsou zaneseny nejnovější novelizace. Mnohem lepší je navštívit adresu [www.onlinedata.cz/zakony](http://www.onlinedata.cz/zakony), kde jsou jednotlivé zákony rozříděny podle kategorií (například obchodní zákoník; zákoník práce; autorská práva). Nevýhodou této stránky je, že pokud se chcete dozvědět aktuální změny zákonů a zbrusu nové vyhlášky, musíte je složitě dohledávat. Obdobným neduhem trpí sbírka zákonů na stránkách Ministerstva vnitra [www.mvcr.cz/sbirka](http://www.mvcr.cz/sbirka), která sice nabízí vše, ale pouze ve formátu pdf a bez jakékoli možnosti orientace. Naopak na adresách [www.esipa.cz/sbirka](http://www.esipa.cz/sbirka) a [www.sbirka.cz](http://www.sbirka.cz) naleznete naprosto horké novinky, ale hledání v archivu zákonů je zpoplatněno (na první jmenované adrese mají zákony šikovně intertextově provázané, takže když je v jednom ze zákonů zmínka o jiném, dostanete se na

tento jediným kliknutím).

Jako nejlepší z našeho srovnání nakonec vyšla adresa [www.epravo.cz](http://www.epravo.cz). Jsou tu jak aktuality, tak kompletní přehled všech zákonů, vyhlášek a podobně v plném znění s veškerými novelizacemi a zadarmo, ve formátu pdf i v podobě běžného textového souboru s velmi dobrým fulltextovým prohledáváním (zadáte například klíčové heslo „stavba“ a objeví se vám všechny zákony, v nichž se toto slovo vyskytuje). Orientovat se můžete podle jednotlivých rubrik, mezi nimiž nechybí ani takové jako „Integrace ČR do EU“ nebo „Benešovské dekryty“. Je zde rovněž spousta komentářů k jednotlivým právním normám, odkazy na soudní znalce, notáře a podobně. Zkrátka velkým a kvalitním právní portál.

Pokud jde o úřady, vyčerpávající informace podává adresa [www.statnisprava.cz](http://www.statnisprava.cz). Naleznete na ní i formuláře, jejichž vyplnění po vás jednotlivé úřady vyžadují (přímý link na sekci formulářů zní: <http://formulare.statnisprava.cz>). A kdybyste potřebovali uzavřít nějakou smlouvu a netušili, jak ji správně formulovat, určitě vám pomůže stránka [www.vzory.cz](http://www.vzory.cz), případně též adresa [www.pravnik.cz](http://www.pravnik.cz).

-mš-



Nusle se poprvé objevují v písemných prame-  
nech už v roce 1088; patří tedy mezi velmi staré části  
pražské aglomerace. Dnešní tvar jména toho o svém  
původu sám o sobě moc nenaznačuje, ale všimneme-li  
si nejstarší a poněkud obtížně vyslovitelné staročeské  
podoby *Neosvtili* (dnes bychom napsali „Neosvtili“),  
která znamenala „lidé, na které nesvítí slunce“, začíná  
být již zřejmá poloha původní vsi ve stinném údolí  
potoka Botiče. Nusle v nejstarších dobách patřily  
vyšehradské kapitule a také později se ve vlastnictví  
zdejších pozemků střídaly církevní instituce (například  
řády benediktinů, cisterciáků a další). Za husitských  
válek Nusle obsadili Pražané a později se zde vystřída-  
la celá řada vlastníků. Jedním z nejznámějších byl od  
roku 1797 Jakub Wimmer, který přispěl k velkému  
rozvoji vsi.

Připomeňme si ještě, že tradičně se Nusle roz-  
dělovaly na Horní a Dolní Nusle, ačkoliv podle vše-  
ho šlo spíše o vyjádření vlastnických vztahů, než  
o zdůraznění dvou oddělených a výrazně vzdálených  
sídel. Jádrem Nuslí bývalo v blízkosti dvora, který  
ležel v jižní části dnešního náměstí Bratří Synků. Hus-  
tá zástavba malých domků byla vtěsnána do trojúhel-  
níku, který ještě na počátku 20. století vytvářely západ-  
ně od náměstí ulice Boleslavova, Božetěchova a dnes  
už neexistující Kosmasova. Kromě toho však existovala  
„na kopci“ ves zvaná Krušina. Byly to domky kolem  
kostela sv. Pankráce, které zanikly během husitských  
válek, patrně v roce 1420 po bitvě u Vyšehradu. Nové  
souvislé osídlení zde vzniklo až po roce 1790 podél  
důležitě císařské silnice do Tábora. Pro novou osadu,  
spravovanou v té době z královského velkostatku, se  
ujalo jméno podle zdejšího kostela - Pankrác. Kostel  
sv. Pankráce, původně románský, byl pobořen při ob-  
léhání Prahy Švédy v roce 1648 a obnoven byl v raně  
barokním slohu.

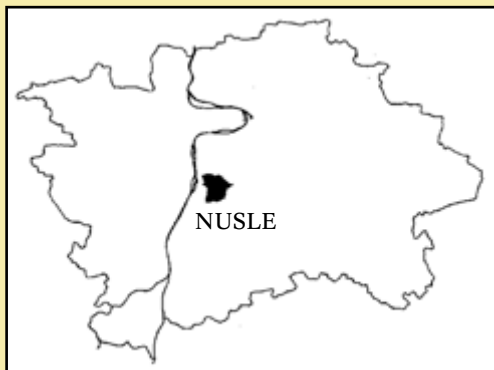
V roce 1843 se na nuselském katastru uvádí  
55 domků s 381 obyvateli a 17 domků se 132 obyvateli  
na Pankráci. Po přijetí obecního zákona v roce 1849  
vznikla obec Nusle. Osada Pankrác zpočátku patřila do  
Nuslí, při sčítání lidu v roce 1868 se uvádí jako součást  
Horní Krče, při dalším sčítání v roce 1880 už opět jako  
část Nuslí. S Prahou spojovala vlastní Nusle silnice přes  
Vinohrady (dnešní Bělehradská/původně Havlíčkova/  
a Škrétova) a do města se vstupovalo Koňskou branou.  
Z Pankráce se obvykle jezdilo po erární silnici přes  
vyšehradskou citadelu.

Od 15. srpna 1872 vedla přes katastr Nuslí žele-  
zniční trať tzv. Spojovací dráhy mezi Smíchovem a  
pražským nádražím císaře Františka Josefa. Pro  
cestování z Nuslí neměla žádný větší význam, protože  
nejbližší nádraží bylo až pod Vyšehradem. Ještě v roce  
1880 v Nuslích nebyla ani škola a děti musely docházet  
pěšky do Míchle, Vršovic či na Vyšehrad.

V posledních dvaceti letech 19. století prošly Nusle  
obrovským stavebním vývojem. Přispělo k tomu také  
postavení nové zemské trestnice na pankrácké pláni  
v letech 1885 až 1889. Na samém počátku 90. let  
19. století vznikl velký blok městských obytných  
domů na svahu pod Vyšehradem mezi ulicemi Slavojovou  
a Lumírovou, který vzhledem k vyšehradské skále na  
straně jedné a železnici na straně druhé zůstal poměrně  
izolován. Jiné typicky velkoměstské vícepatrové domy  
začaly vyrůstat i v dalších částech Nuselského údolí  
mezi Botičem a železniční tratí podél Oldřichovy, Jaromí-  
rový ulice a dnešní Sekaninovy ulice, která se původně  
jmenovala Přemyslovo nábreží. K rychlé výstavbě  
v těchto místech přispělo i nové vhodné komunikační  
propojení s ulicí Na Slupi. Pochopitelně i ve „starých“  
Nuslích se intenzivně stavělo, a tak jestliže v roce 1880  
v obci žilo 5555 obyvatel, o deset let později to byl už  
dvojnásobek, 11 740! Nedaleko centra Nuslí bylo 28. říj-  
na 1880 otevřeno pro veřejnost nové železniční nádraží  
na Dráze císaře Františka Josefa. Ačkoliv leželo na kata-  
stru Vršovic, byly blízkost a význam Nuslí zdůrazněny  
jeho pojmenováním Nusle-Vršovice (od roku 1912  
v obráceném pořadí Vršovice-Nusle a od roku 1941 jen  
Praha-Vršovice). Rychlý růst Nuslí vyvrcholil 31. pro-  
since 1898, kdy je císař svým nejvyšším rozhodnutím

povyšil na město, což bylo oznámeno místodržitelkou  
vyhláškou vydanou 15. ledna 1899.

Význam nového města dál vzrůstal a projevil se  
mimo jiné i tím, že se na základě zemského zákona č. 40  
ze 4. ledna 1903 Nusle staly sídlem soudního okresu.  
Podobně jako ostatní města pražské aglomerace měly  
Nusle těsné vazby na hlavní město, a proto se dožado-  
valy i vhodného spojení městskou hromadnou dopra-  
vou. V závěru 19. století byla nejbližší pouze pražská  
koněspřežná dráha s konečnou stanicí u horního konce  
Nuselských schodů, odkud to bylo do centra Nuslí ještě  
přes půl kilometru. Ani velká přestavba schodů, která  
se uskutečnila v roce 1891, cestování nezkrátila, jen ho  
učinila proti původnímu stavu o něco snadnější a bez-  
pečnější. Není tedy divu, že v závěru 90. let 19. století  
vypracovali dva podnikatelé, Jan Štětka a Karel Ze-



lenka, projekt pozemní ú-  
korozhodně lanové dráhy  
po obou stranách schodiště.  
Než však sehnali potřebný  
kapitál, pražské Elektrické  
podniky, které převzaly  
koňku, trať k Nuselským  
schodům elektrifikovaly a  
v roce 1904 postavily nový  
úsek od Bruselské ulice  
k vinohradské železniční  
zastávce, tedy k dolnímu  
konci schodů. Tím celý  
projekt lanovky ztratil vý-  
znam. Dalšímu prodloužení  
tramvaje bránilo úrovně  
křížení erární silnice se

železnici u vinohradské zastávky.  
To však nebyl jediný směr, kterým mohla být řeše-  
na dopravní obsluha Nuslí. Už v roce 1898 dojížděly  
elektrické tramvaje k vyšehradské radnici a od roku  
1899 i na dnešní Vršovické náměstí. Obě tratě byly  
součástí velkorysého projektu okružní tramvajové tratě,  
která měla obsloužit Nuselské údolí. Právě nuslesko-  
vršovický úsek se nakonec podle původního projektu  
neuskutečnil, protože se nezdál rentabilní. To ovšem  
neznamenalo, že Elektrické podniky od stavby tratě  
do Nuslí ustoupily. Jako první se tramvajové dopravy  
dočkala oblast Nuselského údolí, kam od 6. ledna 1910  
začala jezdit od Vyšehradu tramvajová linka číslo 4.

Stavbě tramvajové tratě od vinohradské zastávky  
předcházela v roce  
1913 rozsáhlá přestav-  
ba železničních tratí  
a zahloubení silnic do  
podjezdů, které nahra-  
dily stávající úrovně  
křížení. Přestavět bylo  
nutné i most přes  
Botič. Práce zkompli-  
kovala první světová  
válka, a tak se stavba  
vzhledem ke své nále-  
havosti dokončovala  
jako nouzová. Nejdřív-  
ve od 4. října 1914 byla  
prodloužena linka č. 3  
k nuselskému pivovar-  
u a od 21. listopadu  
1914 až na Riegrovo  
náměstí (dnešní ná-  
městí Bratří Synků).  
Jiné obce, kam měla být tramvajová doprava ve stejné  
době také zavedena, například Braník, Břevnov, Bube-  
neč, Míchle a další, už takové štěstí neměly a musely si  
počkat na konec války.

Připomeňme ještě, že až do vytvoření Velké Prahy  
v roce 1922 se musela platit na hranicích hlavního mē-  
sta potravní daň a. na tramvajových linkách byly k tomu  
účelu zřízeny zvláštní zastávky. Při cestách tramvajů  
z Nuslí se platilo buď pod Vyšehradem u mostu přes  
Botič nebo u Muzea.

Další rozvoj městské dopravy přišel až po připojení  
Nuslí k Praze. Na tomto místě připomeňme, že Nusle  
společně s Míchli a Krčví vytvořily Prahu XIV (od roku  
1947 se začal používat pojem městský obvod). V roce  
1949 byla v rámci nového správního rozdělení hlav-  
ního města připojena část nuselského katastru (Nu-  
selské údolí) k obvodu Praha 2. Zbývající část Nuslí  
byla v letech 1949 - 1960 součástí Prahy 14 a po další  
reorganizaci součástí Prahy 4. Také dnes spadá 24 ha  
katastrálního území Nusle s více než 4 tisíci obyvateli  
k městské části Praha 2 a zbývajících 261 ha, na kterých

žije přes 32 tisíc obyvatel, k městské části Praha 4.

V roce 1923 byla prodloužena trať z Riegrova ná-  
městí do Míchle, čímž současně získala kvalitní spojení  
východní část Nuslí až k Horkám. O dva roky později se  
podařilo uspokojivě vyřešit i dopravní obsluhu Pankrá-  
ce postavením tratě kolem nuselské radnice. Ve stejném  
roce bylo propojeno Nuselské údolí s centrem Nuslí a  
v roce 1926 vzniklo i propojení Nusle - Vršovice. Nusle  
tak měly velmi kvalitní spojení do několika směrů. Na  
Pankráci byla v roce 1927 dokončena největší pražská  
tramvajová vozovna, v jejímž areálu byly i autobusové  
garáže (až do roku 1982). Nusle v té době prodělávaly  
další velký stavební rozvoj. Obsluhu zbývajících částí  
Nuslí, řídké obydlené části pankrácké pláně až k Ze-  
lené lišce, zajistila od 4. října 1925 autobusová linka B  
Elektrických podniků, kterou zde v roce 1930 nahradily  
tramvaje. Na mnoho let se základní princip obsluhy  
Nuslí ustálil, jen se čas od času změnilo linkové vedení.  
Projekt podzemní dráhy, který byl připraven na počá-  
tku války, jenž by významně urychlil obsluhu pankrácké  
pláně, se neuskutečnil.

Od 29. května 1949 získali obyvatelé Pankráce dal-  
ší nové dopravní spojení prostřednictvím trolejbusové  
tratě přes Podolí. Cesta z náměstí Hrdinů na Václavské  
náměstí byla mimořádně rychlá, trvala jen čtvrt hodiny!  
Nejdříve zde jezdila linka č. 55, později byla na Děkan-  
ce ukončena ještě další linka č. 61.

V roce 1960 získaly Nusle další přímé atraktivní  
spojení od Kloboučnické ulice do vysočanské průmys-  
lové oblasti prostřednictvím autobusové linky č. 127.  
Na lince, která byla vedena mimo centrum města, byl  
nepřestupný tarif a jízda trvala necelou půlhodinu!

Další léta jsou především ve znamení autobusové  
dopravy. V roce 1964 nabídla nové spojení rychlíková  
linka č. 134, projíždějící ulicemi Petra Rezka, Čiklovou  
a Slavojovou (dnes tudy nejjezdí nic). Ve stejné době  
byla zahájena výstavba nových sídlišť na pankrácké  
pláni a do „velkého staveniště“ svým dílem přispěla  
i stavba tzv. II. severojižní magistrály s Nuselským  
mostem a nakonec i metra. Sídlíště na Pankráci původně  
měly obsluhovat tramvaje, nakonec se zůstalo jen  
u autobusových linek a v roce 1967 byly i trolejbusové  
linky nahrazeny autobusy.

Jedna z nejvýznamnějších dopravních staveb  
Prahy, Nuselský most na severojižní magistrále, který  
byl po celá desetiletí velkým snem architektů i dopravních  
odborníků, byl předán do užívání 22. února 1973,



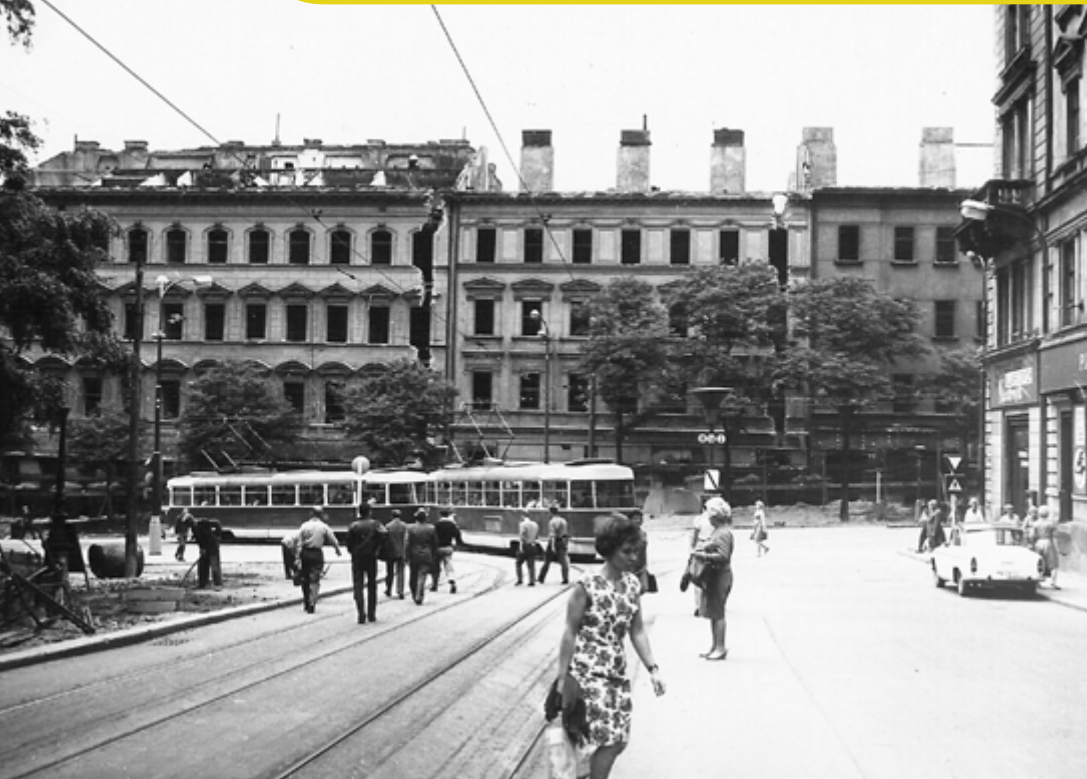
Foto: Petr Malík

pankrácká část magistrály ke spořilovskému počátku  
dálnice byla zprovozněna 1. května 1973. Kvůli stavbě  
magistrály musela být tramvajová trať přeložena z ulice  
5. května do ulice Na Pankráci. Na počátku roku 1974  
nabídky autobusy další atraktivní spojení prostřednic-  
tvím linky č. 188, která v Nuslích kromě pankráckého  
sídlíště obsloužila oblast Jezerky, včetně blízké prvore-  
publikové družstevní zástavby.

Zahájení provozu na první trati pražského metra  
od 9. května 1974 přineslo do dopravní obsluhy Pan-  
kráce doslova revoluční změnu, protože tak začala  
přes Nuselský most jezdit konečně i městská hromad-  
ná doprava. Na katastru Nuslí má linka C tři stanice  
a dosažitelnost centra se počítá doslova na minuty. A co  
vlastní „historické centrum Nuslí“? Tam je situace už  
dlouhá léta stabilní. Základní dopravní obsluhu tam  
stále zajišťují tramvaje jako dříve, jen se občas změnil  
linkové vedení. Naši předkové, kteří nuselský katastr  
protkali tramvajovými tratěmi, vybrali ve své době  
opravdu nejvhodnější řešení.

-pf, fp-





**Správná odpověď z čísla 12/2002:** Většina odpovědí, které přišly na naši adresu byla stručná, ale výstižná. „Místo na fotografii je ulice Na Moráni z pohledu od Palackého náměstí směrem ke Karlovu náměstí.“

O tom, že poslední snímek z loňského roku patřil k těm k lehčím, svědčí počet odpovědí. Do konce roku jich dorazilo 31 a kromě jediné byly všechny správné. Na lednovém jednání redakční rady se usmálo štěstí na

trojici Jiří Rybín, Vladimír Procházka a Miroslava Mihaříková. Všichni od nás obdrželi knihu kolektivu autorů Tramvaje v České a Slovenské republice a ještě novinku věnující se garáži Dejvice z pera Pavla Fojtíka.

Všem soutěžícím děkujeme za účast a výhercům srdečně blahopřejeme!

První hádanka letošního roku je obtížnější než ta poslední, ale vaše zkušenosti a znalosti jsou výborné, a tak si zcela jistě poradíte i s ní. Pokud pošlete správný názor do konce února a usměje se na vás štěstí při losování, obdržíte knihu Stanislava Linerta Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy, vydanou loni v srpnu. Přidáme ještě Garáž Dejvice 1932 – 2002.

Věříme, že jste zaregistrovali naši připomínku v minulém díle soutěže. Posílejte vždy jen jeden názor, kde byla fotografie pořízena. Pokud jeden autor pošle několik odpovědí, budou vyřazeny. Děkujeme za pochopení.

Jsme přesvědčeni, že už alespoň tušíte, kde byla fotografie pořízena. Neváhejte a pošlete nám váš názor! Korespondenční lístek, pohled nebo dopis označte heslem „Soutěž“ a pošlete ho na adresu: DP-KONTAKT, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9. Vnitropodnikovou poštou můžete poslat odpověď zdarma: DP-KONTAKT, 90 014, Sokolovská 217/42. Také máte k dispozici schránku, kam kromě odpovědí můžete vhodit i své připomínky k podnikovému měsíčníku, v přízemí budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti (v sousedství vrátnice).

S novým rokem začínáme novou desítku. Pojedenačtyřicáté se vás ptáme – poznáváte místo na fotografii?

-bda-

## NAPSALI O NÁS

**Metro (17. 1. 2003)**

**Stanice fungují bez problémů**

Toaletářka, bezdomovec či majitel novinového stánku – lidé, které spojuje jedno. Otevřením stanic metra Malostranská a Staroměstská znovu získali své pravidelné výdělků. Tyto stanice je totiž živí. Na zhruba pět měsíců, po které byly stanice kvůli poničení loňskou povodní uzavřeny, se změnilo jejich zaběhnuté dny. Od včerejška již nejen pro ně vše funguje tak jako dříve, ani povodeň ve stanicích není znát. Nástupiště jsou upravená, čistá, snad jen někde chybějí kusy obložení stěn.

**Večerník Praha (17. 1. 2003)**

**Tramvají do Malešic**

O vybudování nové tramvajové trati rozhodla radnice Prahy 10. Vést by měla v zeleném pásu Počernické ulice od křižovatky Počernické a Vinohradské až ke křižovatce s Dřevčickou ulicí. „V Malešicích jezdí zatím jen autobusy a vzhledem k tomu, že tam probíhá výstavba obytných domů, je lepší dopravní obslužnost nutná,“ řekl starosta Milan Richter. V současnosti jsou dokončovány projektové přípravy. Výstavba však vyžaduje přeložení vodovodního přívaděče Káraný.

**Blesk (18. 1. 2003)**

**Trať za miliardy se už rýsuje**

Jedenáct měsíců dělí obyvatele Barrandova od okamžiku, kdy se budou moci svezet domů tramvají. Ze stanice metra Anděl na sídliště Barrandov za 16 minut! Na budoucí tramvajové trati za více než dvě miliardy korun čeká cestující více pohodlí i bezpečí. Nové zastávky mají být odolné proti vandalismu a v porovnání s těmi, které Pražané důvěrně znají, jsou modernější a dokonce každá jinak barevná. První tramvajová souprava vyjede na trať Hlubočepy – Barrandov v polovině prosince.

Vybral ing. Jan Urban

**VODOROVNĚ:**

**A.** Osobní zájmeno; zbraň Indiánů; zuřivost; značka lithia. – **B. 1. díl tajenky.** – **C.** Značka stroncina; úspěch; hesla; situace; mužské jméno. – **D.** Osidla; synovec Abrahámův; úder; pořadí; štíhlá palma. – **E.** Soudní přisedící; část nohy; staroegyptský bůh; symbol čistoty; část těla. – **F.** Okolo; americká žába; jméno herce Fialy; bod v judu; starší značka vaty. – **G.** Mužské jméno; potřeby kovbojů; inzerce; značka benzínových čerpadel; Drávid. – **H.** Vlákno; Ibsenovo drama; edém; chór; ženské jméno. – **I.** Ceta; zkosení; rod; český herec; zábavná činnost. – **J.** Oddělení nemocnic; protiklad; mužské jméno; váha; popěvek. – **K. 2. díl tajenky.** – **L.** Značka bizmutu; pomoc (nářečně); planeta; jak (slovensky).

**SVISLE:**

**1.** Japonský národní park. – **2.** Přidat sůl. – **3.** Kostra; značka radia. – **4.** Kus ledu; vidina; číva. – **5.** Nebo (anglicky); přelom; stolní hra; značka ytterbia. – **6.** Chorobný útvar; juviové ořechy; koně. – **7.** Léčivý odvar; italské město; nemoc rtu. – **8.** Likérník; přírodní voda; výhodná koupě. – **9.** Část vozu; léčivá rostlina; atak; SPZ Ostravy. – **10.** Ženské jméno; eposej; pramáti. – **11.** Jméno fenky; zuřivost; obchod. – **12.** Lovkyně ústřic; plátěné obydlí; výměšek žláz. – **13.** Osobní zájmeno; africký savec; kulíčkové počítadlo; Evropan (slovensky). – **14.** Trn; čisticí na okna; okrasný strom. – **15.** Teze; pásovec třípásý; nouze. – **16.** Chytání ryb; korálový útes; zpěvný pták. – **17.** Římská čtyřka; alžírský přístav; tropický strom; ano. – **18.** Prchavá kapalina; nevolník; vida.

– **19.** Označení našich letadel; filmovací přístroj. – **20.** Léčivá bylina. – **21.** Svatební květina.

**Pomůcka:** Akan, atar, Tamil

PaedDr. Josef Šach

## PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 1/2003: Lež se nastoluje jako světový řád (A. Moravia)

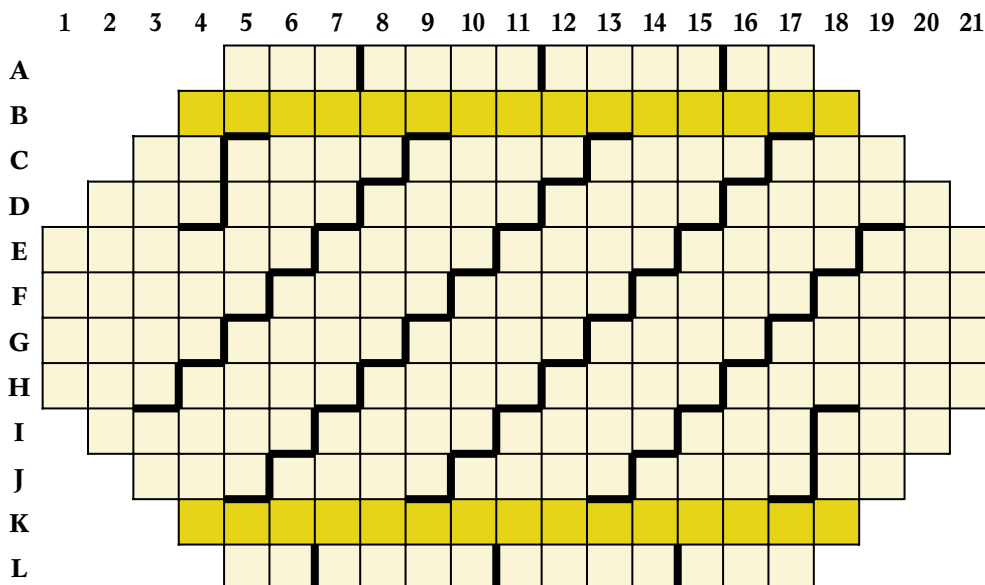






Foto: Petr Malík

Prodej v předprodejní síti metra, na Centrálním dispečinku, ve střediscích dopravních informací i u externích prodejců časových jízdenek byl zahájen v pondělí 2. prosince 2002.

Kompletní sortiment časových jízdenek byl k dispozici ve 21 předprodejních místech ve stanicích metra, v budově Centrálního dispečinku v ulici Na Bojišti a v předprodejním centru ve stanici metra linky C Roztyly. V průběhu měsíce prosince byla postupně zprovozněna další 3 prodejní místa, která byla mimo provoz v důsledku povodní (Nádraží Holešovice, Vysočanská a Karlovo náměstí). Novinkou

# Předprodej časových jízdenek na rok 2003

v předprodeji byla možnost platit i platebními kartami, zatím pouze na Centrálním dispečinku a Roztylech. Ve všech předprodejních místech byla podstatně rozšířena prodejní doba.

Tradičně bylo možné také zakoupit časové jízdenky ve střediscích dopravních informací, otevřena byla informační střediska ve stanicích metra Muzeum, Anděl, Nádraží Holešovice a Ruzyně (zde probíhá prodej pouze jednotlivých jízdenek). Výjimečně byly ve střediscích prodávány i studentské kupony. Ve střediscích dopravních informací byly k 31. prosinci 2002 prodány časové jízdenky v celkové částce přibližně 18 milionů Kč.

Studentské kupony bylo možné také koupit ve 14 vybraných trafikách. Pro ty, kteří hledali prodejní místo v blízkosti svého bydliště, byl zajištěn prodej ve 100 pobočkách České pošty na území Prahy.

V rámci internetového prodeje, na adrese www.patro.cz, si mohli cestující zakoupit občanské časové jízdenky roční a čtvrtletní. K 31. prosinci 2002 bylo touto formou prodáno 267 kusů ročních a 38 kusů čtvrtletních časových jízdenek.

Padesát podniků si hromadně odebralo pro své zaměstnance roční a čtvrtletní časové jízdenky v celkové výši přibližně 13 milionů Kč.

Stejně jako před rokem byl nákup časových jízdenek na přelomu roku doplněn soutěží, ze které si výherci odnesli 33 časových jízdenek a 33 věcných cen. Prvního kola se mohli zúčastnit všichni cestující, kteří si od 2. do 10. prosince koupili časové jízdenky a soutěžní lístky vhodili do připravených krabic, nebo je poslali na adresu našeho podniku. Losování proběhlo 17. prosince a 21 cestujících obdrželo časové jízdenky a věcné ceny. Do slosování druhého kola byly zařazeny soutěžní lístky odevzdané 11. až 20. prosince. Slosování proběhlo 3. ledna a 12 šťastných výherců obdrželo časové jízdenky a věcné ceny.

Plynulému prodeji jízdních dokladů v průběhu celého měsíce prosince a počátku ledna přispělo i opakované rozhlasové hlášení v metru a služby bezplatné telefonní linky, na které byly cestujícím zodpovězeny všechny otázky týkající se předprodeje jízdních dokladů.

**Odbor odbytu a tarifů MHD ředitelství**



# Když metro ještě nejezdilo

Pod tímto názvem vystavuje ve vinárně U Strců své snímky z pražských ulic konce sedesátých let minulého století známý pražský fotograf dopravní techniky Ing. Ondřej Řepka, žák Tarase Kuščynského. Půvabné a dnes již neopakovatelné záběry vznikly v období, kdy jejich autor navštěvoval Střední průmyslovou školu dopravní v Masné ulici a do centra denně dojížděl z Vinohrad tramvají číslo 26. S odstupem 35 let si lze na snímcích prohlédnout pražské ulice s nemnoha automobily, ale s poutivě sloužícími tramvajemi i v místech, kudy již dnes koleje nevedou – na Příkopě, v Hyberské ulici, před hlavním nádražím i na

Václavském náměstí. Na záběrech defilují nejen tramvaje, ale i trolejbusy, parník na Vltavě či lokomotivy jedoucí podél pražských ulic.

Nostalgie černobílých snímků dobře ladí s komorním prostředím malé vinárny. Vystavené fotografie si můžete prohlédnout při moravském víně (a večeři též za doprovodu kytary a zpěvu Mustr. Milana Černohouze), a to až do konce února v pracovní dny od 12.00 do 24.00 hodin a v sobotu i neděli od 16.00 do 24.00 hodin. Vinárnu U Strců najdete na Vinohradech, v Budečské ulici č. 19 (poblíž náměstí Míru).

**Jiří Pohl**

**Foto: Ondřej Řepka**

*Proč otravuje, namítanou jedni. Druzí budou souhlasně přikyvovat. Kouření dělá už dlouhou dobu naši společnost na dva tábory. Každý si stojí stejně vehementně za svou pravdou.*

*Tentokrát nechci s nikým polemizovat, jen jsem byl svědkem několika případů, které nám podle mého nedělají dobře jmenem před cestující veřejností.*

*Chápu, že zabránit kouření některých bezohledných cestujících ve vozidlech především v pozdních večerních a nočních hodinách je složité a vyžaduje pořádnou dávku odvahy. Pustit se do sporu s alkoholem posílenými lidmi cestujícími často ve skupinkách, kde sebevědomí roste každou vteřinou, je úkol téměř nadlidský. Navíc ostatní cestující zůstanou v drtivě většině naprosto lhostejní.*

*Poněkud odlišná situace je v metru, kde mnozí naruživci nevydrží a musí si zapálit už na eskalátorech nebo ve vestibulech. Dým pak omráčí spolucestující v místech, kde by vůbec být neměl. Ale na druhou stranu kontroluje tyto nadočkávané kuřáky někdo? Informujeme dostatečně všechny o tom, že se v metru ani ve vestibulech nekouří? Kolik činí pokuta za kouření ve vozidle nebo zapovězených prostorách?*

# KOURENÍ VLASTNÍMA OČIMA

*Ještě ve studentských dobách, kdy jsem získával praxi jako průvodčí ve vlacích, pamatuji si na jednu cestu z Ústí nad Labem do Prahy, kde jeden polský cestující dostal dokonce dvě pokuty za kouření, tehdy ve výši 30 korun, neboť z té první si nic nedělal, a tak při druhé cestě průvodčího zaplatil opět.*

*Nejsilnější zážitek jsem získal na Zličíně před několika dny. Málokdy na tomto konci Prahy panuje vlidné klima, a tak čekání na spoje především příměstské dopravy je poměrně náročné. Zřízení čekárny, jakou známe ze železnice, by rozhodně nebylo na škodu. V současnosti tam nic takového není, pouze jedna hala mezi vstupy do trafiky, herny, občerstvovacího zařízení a naším prodejním okénkem časových jízdenek. Je to jediné vyhřívané místo, kde lze strávit v nepříjemných mrazech minuty čekání.*

*Ale ouha! Ona zmiňovaná hala není vůbec příjemným místem ke strávení času. Je spíše plynovou komorou, kam každému nekuřákoví musí být bystrostně nepříjemné i jen nahlédnout. Myslím si, že koupit si*

*časovou jízdenku v takovém prostředí vyžaduje opravdu hodně odvahy a trpělivosti. V mém případě bych raději jel někam jinam, než abych stál i jen několik desítek vteřin v místnosti přesycené dýmem.*

*Během svých cest jsem poznal mnoho prodejních míst v různých místech Evropy, ale toto snese srovnání jedině s ojedinělými místy v zemích bývalého Sovětského svazu. Je zarážející, že jedině vytápěné místo v tak významném přestupním uzlu, jakým bezesporu stanice Zličín je, se stalo kuřárnou.*

*Myslím si, že kuřáci by mohli trávit čas se svojí kratochvílí klidně venku a v hale by mohli trávit čas všichni cestující a nejen ti holdující zdraví škodlivé zálibě. Navíc by předprodejní okénko bylo alespoň v trochu příjemném prostředí.*

*Co vy na to?*

*Příjemný čas čekání a také zimních radovánek.*

**-bda-**

# SPOLEČENSKÁ KRONIKA

## V únoru 2003 oslavují 60. narozeniny:

- Petr Greifoner – ED, provozovna Kobylisy (42),
- Petr Höschl – ED, odbor dopravních cest (33),
- Jaroslav Lefler – M, služba ochran. systému (28),
- Jaroslav Mičan – ED, odbor. energetika a ekologie (35),
- Josef Otčenášek – A, garáž Řepy (37),
- Pavel Pinta – A, garáž Dejvice (10),
- Petr Polák – M, služba ochran. systému (29),
- Jana Schleifová – ED, provozovna Motol (35),
- Josef Skorkovský – M, služba staveb a tratí (22)
- Bohumil Štromajer – M, sl. ochran. systému (25),
- Stanislav Vejvoda – A, garáž Dejvice (35).

## V únoru 2003 oslavují 50. narozeniny:

- Miloslav Berdych – A, garáž Klíčův (23),

- Jaroslav Čelustka – ED, provozovna Hloubětín (31),
- Otto Čermák – A, garáž Klíčův (28),
- Michal Četvirkov – ED, provozovna Motol (13),
- Jiří Ernest – ED, provozovna vrchní stavba (20),
- Pavel Farka – ED, provozovna vrchní stavba (31),
- Eva Koudelová – A, garáž Vršovice (10),
- Josef Muláček – A, garáž Vršovice (11),
- Zdeněk Najmon – M, služba staveb a tratí (17),
- Alena Přišovská – M, dopravní úsek (10),
- Vlastimil Růžička – M, dopravní úsek (28),
- Miloš Saulich – M, dopravní úsek (23),
- Lumír Veselý – M, dopravní úsek (20),
- Jaroslav Vogeltanz – M, sl. sděl. a zabezpečovací (28).
- Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice,

tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtěli být zveřejnění) srdečně blahopřejeme.

## Do starobního důchodu odešli:

- Františka Bočková – ED, provozovna měnirny (40),
- Irena Bohuslavová – Ř, odbor finan. účetnictví (29),
- Rudolf Čermák – ED, provozovna vrchní stavba (38),
- Zdeněk Fučík – ED, provozovna Kobylisy (11),
- Jana Hajlmanová – Ř, odb. přípravy dopr. procesu (35),
- Miroslav Kalný – ED, prov. opravna tramvají (44),
- Karel Kamarýt – ED, provozovna Střešovice (45),
- Martin Konečný – M, úsek ředitele závodu (33),
- Zdeněk Krist – Ř, odbor investic (28),
- Jarmila Macháčková – M, sl. elektrotechnická (26),
- Dana Molnárová – Ř, odbor strategie (38),
- Jaroslav Povejšil – ED, provoz. trakční vedení (43),
- Ladislav Rys – Ř, odbor strategie (32).
- Děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.