

## 3. února jsme byli svědky stávký řidičů tramvají

Od prvních dní byl letošní leden velmi dramatickým měsícem. Federace řidičů tramvají vyhlásila stávku na 6. ledna. V neděli páteho odpoledne se jí podařilo zažehnat, ale ve vzduchu se stále nesla hrozba stávký. Otázku „Jak přijme Federace řidičů tramvají závěry studie Treximy?“ a mnohé jiné bylo slyšet velmi často.

Lidé i mimo Dopravní podnik se často ptali, o co jde, a proč chce jedna z odborových organizací v podniku stávkovat. Snažili jsme se vysvětlovat a sami byli v očekávání, co se v nejbližších dnech stane.

Dnem „D“ byl pátek 31. ledna. V pravé poledne byla zahájena prezentace firmy Trexima. Ředitel Pátík vysvětloval nejen zástupcům odborů, ale i dalším zaměstnancům a médiím, jaké jsou výsledky půlročního zkoumání. Pokud plat řidičů tramvají vezmeme jako sto procent, tak řidiči autobusů by měli mít mzdu ve výši 104,6 % a strojvedoucí metra 109,2 %.

Následně se rozproudila bouřlivá diskuse mezi zástupci Federace řidičů tramvají, ředitelem Pátíkem a vedením společnosti. Přibližně po půlhodině zástupci federace demonstrativně opustili sál.

Přibližně ve 14 hodin bylo zahájeno další kolo kolektivního vyjednávání mezi vedením společnosti a zástupci všech odborových organizací. Bohužel i toto jednání po několika desítkách minut zástupci Federace řidičů tramvají opustili. Zbylí odboroví předáci v podvečer Dohodu o mzdovém vývoji v Dopravním podniku v roce 2003 podepsali. Zaručuje nárůst objemu mzdových prostředků ve výši 6,5 procenta.

Kdo očekával klidný víkend, zmýlil se. V sobotu se na svém jednání sešli členové Federace řidičů tramvají a výsledek schůzky byl jasný, stávka bude. Kdy? „Ně řekneme, aby se Dopravní podnik nemohl připravit,“ zněla odpověď.

O den později už bylo jasno. Tramvaje nevyjedou do pražských ulic v pondělí 3. února a stávka bude trvat jeden den.

Na pražské ulice padal ráno 3. února snh, ale tramvajové koleje nezůstaly zasněžené. Nižší počet většinou náhradně označených vozů zajišťoval provoz na nejdůležitějších linkách. Kde nejezdily tramvaje, přišly ke slovu autobusy, a tak doprava byla zajištěna. Někdo nadával, jiný byl spokojen. Byly totiž úseky, kde byla doprava lepší než normálně.



Tramvaj s nápisem stávka ve výjezdu ze strašnické vozovny. Foto: Marie Jílková

Provoz tramvají v pondělí 3. února 2003

čas	plánované vypravení	skutečně vypraveno	procento vypravení
6.30	286	171	60
7.00	378	224	59
7.30	391	241	62
8.00	391	269	69
10.30	316	277	88
13.30	368	304	82
16.00	391	319	82

Od 4. února už jezdí tramvaje opět pravidelně podle aktuálních jízdních ráků. -bda-

## Stávka řidičů...

Stávka řidičů tramvají byla odsouhlasena členskou schůzí Federace řidičů tramvají (FRŤ) v sobotu 1. února 2003. O konání stávký (nikoli o termínu, formě, době trvání) rozhodlo 46 hlasů. Z přítomných na schůzi velká většina, ale tento počet je jen zlomkem z celkového počtu řidičů ve FRŤ, neřku-li z celkového počtu všech řidičů tramvají.

Zmíněné schůze FRŤ jsem se zúčastnil jako host a vystoupil jsem v diskusi. Při zvážení svých možností a s vědomím, že začátkem ledna se chystanou stávku podařilo oddálit na poslední chvíli až samotnému

3



**Pamatujete si, když se začínalo na Klíčově?**

6



**Tramvajová trať Počernická**

12



**Tramvajové tratě po povodních**

18 až 19



**Příloha: Lehké automatické metro v Kodani**

I až VIII

Když byla na počátku února 2003 vyhlášena Federací řidičů tramvajů stávka, začali se nás někteří čtenáři ptát: Stávkovalo se i v minulosti? Ano. A ne jednou. Problematika sociálních podmínek zaměstnanců a jejich mzdových a pracovních nároků vždy byla složitou a velmi citlivou záležitostí. Nahlédneme-li do dávné historie, snadno zjistíme, že stávky většinou zapadaly do momentálního konkrétního společenského a politického ovzduší v zemi či dokonce v celé Evropě a nebyly tedy izolovanou záležitostí jedné profesní skupiny. Souvisely většinou s vývojem a nároky dělnictva.

Podívejme se krátce na tu první stávku pražských tramvajáků. Nejdříve si odcitujeme dobový dokument, kterým to vlastně všechno začalo. Uveřejňujeme ho v doslovném znění, včetně všech gramatických chyb, kterých se dopustila advokátní kancelář.

„Protokol sepsaný dne 9. května 1889 v místnostech generálního ředitelství pražské tramwaye.

Předmětem jest schůze vyslanců zřízenců pražské tramwaye všech kategorií dopravy k cíli přednesení přání a žádostí v přičině ulevení služby.

## První stávka byla už na koňce

II. půl hodině denně prázdno na oběd,  
III. úplně prázdno každý osmý den přičemž pokud služba dovolí v zimě nemá býti činěno rozdílu mezi svátkem a všedním dnem.

Mimo to vyslovují přání aby podnikatelstvo zasadilo se svým časem o zřízení pokladny pro nemocné aneb do pojmnutí do svazku nyní zavedených zákonných pokladen nemocničních, aby dále zřízen byl i fond penzijníků, kterémuž by podnikatelstvo fondem zakladatelským zřízenci pak procentuálními příspěvky služby své přispívali, aby konečně budouli zavedeny tyto kasy, zavedeny byly i pokuty peněžité, kteréž by do nich plynouti měly.

Konečně přejí si konduktori aby zodpovědni byli za způsobené škody na vozech jen tenkrát, stihne-li je vina, a aby jim platila osmi denní výpověď i vystavení povždy vysvědčení.

Zástupcové kočů prohlásili se následovně:  
Prohlašujeme především, že mýlné jsou v časopisech

stíhne-li nás vina konečně prosíme aby nám byla dána nová instrukce naší služby, a aby nám poskytnuto bylo sedátko.

Zástupcové přípřežních jezdců připojují se ku přání, která vyslovili kočí.

Zástupcové generálního ředitelstva oznamují všem přítomným, že vyslovená jich přání bez průtahů oznámí centrální správě a že o rychlé vyřízení této záležitosti se postará, co se týče propuštěných kočů jest generální ředitelstvo hotovo přijmouti je do služby tenkrát, pakli tito způsobou v časopisech v Národních Listech a Politice opravu v ten smysl, že propuštění byli následkem urážlivého chování se proti generálnímu řiditeli a výkrušky učiněné a tohoto přehálení svého litují.“ (následující podpisy)

Generální ředitel Isidor Storck, zdá se, svému slovu nedostal a nehodlal požadavky zaměstnanců pražské koňky splnit. Zaměstnanci koňky se necítili být dál dohodou z 9. května 1889 vázání a vstoupili do stávky. O tom, že jejich požadavky byly oprávněné, svědčí další protokol, sepsaný 23. května ve schůzi právníckého odboru magistrátu za předsednictví starostova náměstka JUDr. Eiselta. Je v něm mimo jiné uvedeno: „Petice vozků Pražské tramwaye odstoupena budiž c. k. místopředsedstvím s přímluvou, aby vzhledem k tomu, že rada městská zvláštního přesvědčení ví, jak lidé tito jsou bezdůvodně a nelidsky se strany ředitelství týráni, jak bezmezně síly jich vykořisťovány, vzhledem k tomu, že má sama interesse hnutí tohoto si všimati jednak kvůli zachování pořádku v obci, jednak kvůli tomu, že lidé ti po několika letech za stávajících poměrů jako mrzáci obci na obtíž případnou, že požadavky stěžovatelů jsou oprávněné, a zejména v poslední době upravení jich za nutné všeobecně se uznává... ..Pan náměstek sděluje, že vypukla dnešního dne stávka zřízenců tramwaye, a že, jak mu oznámeno bylo, doprava a vozba na všech tratích v Praze o 12 hodině polední zastavena byla, a žádá za direktivu, jak ve věci se zachovati.“ Pražský Sbor obecních starších, tj. v dnešní terminologii Zastupitelstvo, se vyslovil pro odvolání generálního ředitele, ale nemohl ve věci udělat nic, protože Pražská tramway byla



Bohužel, žádné foto z historicky první stávky pražských dopraváků se nedochovalo, a tak alespoň na připomenutí otiskujeme otevřený vůz koňky č. 92 z roku 1896 na dvoře karlínské vozovny. Foto: Archiv DP

přítomní ze strany generálního ředitelstva pan Isidor Storck, generální ředitel, pan Doktor rytíř Václav Bělský, co právní zástupce, Jiří König inspektor zapisovatel. se stran delegátů:

Revisori: František Loukotský, Hynek Tichý, výpravčí: Alois Babický, Jan Frost, konduktori: Joachim Greif, Josef Zálaha, František Grund a Adolf Kollmann, kočí: Josef Vojtíšek, František Kolař, Josef Šindělář, František Dessort, Václav Hefert, Josef Matějka a Antonín Bruner.

Před započatím jednání prohlásili jednotliví zástupcové zřízenců každé kategorie, že byli od svých kolegů k tomuto jednání vyvoleni a k podání přihlášení dle uvedených zmocnění. Na to jménem generálního ředitelstva ujal se slova p. Dr. Václav rytíř Bělský a oznámil přítomným, že byli svolání následkem zpráv kolujících v časopisech pražských v přičině obmyšleného vzájemného pokračování jich k cíli ulevení služby, že generální ředitelstvo, nevyšší o této záležitosti zpraveno, vyzývá [tak to opravdu je napsáno - poznámka redakce] je nyní aby bez obalu a bázně se vyslovili, zaručující jim svobodu slova a ubezpečující že hotovo jest spravedlivým požadavkům vyhověti pakli zřízenci sami zdrží se všelikého násilí a neporuší pořádku služby.

Na to prohlásili zástupcové revisorů a expeditorů, že s dosavadním zařízením služby úplně spokojeni jsou a žádné příčiny ke stížnostem nemají.

Zástupcové konduktorů prohlásili tato přání:

I. že hotovy jsou konati službu tak, jak dosud za denní mzdu jeden zlatý 10 krejcarů žádajíce,

roztroušené zprávy jako bychom my nějakou stávku připravovali.

Jest pravda sice, že jsme doposud mezi sebou porady měli, avšak porady tyto měly jen ten účel abychom předložili generálnímu ředitelstvu slušnou žádost za ulevení a zlepšení naší služby.

Oni 4 kočové smíchovští, kteří propuštěni byli, nedopustili se dle našeho vědomí ničeho jiného, než že se této porady účastnili. Pakli mimo to kočové tito dovolili sobě naproti generálnímu řiditeli nějakých výjezdů zvláštních, tož jednání toto stalo se bez našeho vědomí a odmítáme je rozhodně.

My kočové přednášíme tuto přání na kterýchž se kolegové naši usnesli s tím podotknutím, že žádnou stávku nečiníme, že zejména zabezpečujeme nepřerušenu dopravu po další dobu, zejména po dobu nastávající slavnosti svatojanské a že v této službě setrváme až do té doby, kdy nám odpověď podnikatelstva na přání naše bude udělena.

Co se našich přání týká vyslovujeme tyto:

I. aby nám popřána byla denní služba 12ti hodinová se čtvrt hodinovou přestávkou k obědu a sice tím způsobem, že můžeme také jezdit déle proti zaplacení 10 kr za každou přebytečnou hodinu, za 12 ti hodinovou službu denní požadujeme mzdy 1 zl. 20 kr.

II. Přejeme si vždy v 8mi dnech jeden úplně prázdný den a připojujíc se ostatním těm přáním, které vyslovili konduktori, zejména žádáme abychom za škodu způsobenou na koních zodpovědni byli jen tenkrát,

čistě soukromým podnikem. Svůj názor na věc ovšem sdělil c. k. místopředsedstvím.

Přes nátlak generálního ředitele Storcka a právního zástupce dr. Bělského, stávkující od přerušeni dopravy už neustoupili. Storck později tvrdil, že nabídl přijetí požadavků stávkujících, ale ti už zřejmě jeho slibům nevěřili. Generální ředitel se pokusil narychlo zajistit nezacvičený náhradní personál, aby alespoň část vozů vyjela, ale marně. Požádal o zásah policie, ale policejní ředitel to odmítl a jeho rozhodnutí podpořil dokonce i c. k. místopředsedstvím. Isidoru Storckovi pak už nezbylo nic jiného, než oznámit majiteli koňky Eduardu Otletovi do Bruselu, že se vzdává funkce. Otlet okamžitě vyslal do Prahy svého nového plnomocníka, Konstanta de Preter, který byl generálním ředitelem koňky v letech 1878 - 1886. Ten ihned po příjezdu 26. května se stávkujícími začal vyjednávat. Jednání trvala až do 28. května a skončila kompromisním ujednáním, že ten den večer v půl osmé bude doprava na koňce v plném rozsahu obnovena za stávajících podmínek a stávkující dali lhůtu 21 dní na splnění svých požadavků. Do funkce nastoupil nový generální ředitel Viktor Haas. Nejdůležitější požadavek - nový služební řád byl ještě v roce 1889 přijat. Částečně byly splněny i požadavky na nemocenskou pojištění, definitivně byla nemocenská pokladna pro zaměstnance koňky zřízena až v roce 1893. První stávka pražských tramvajáků slavila úspěch. Důvod byl jednoduchý: byla oprávněná.

K dalším stávkám pražských tramvajáků se v něm kterém z příštích čísel jistě vrátíme.

Mgr. Pavel Fojtík

# Stávka řidičů tramvají ve strašnické vozovně

1 panu primátorovi, jsem především upozornil na nevhodnost stávky právě v tomto čase, kdy probíhá kolektivní vyjednávání, jehož možnosti nemohly být zdaleka vyčerpány. Rovněž jsem upozornil na možné nedozírné negativní a částečně i nezvratné důsledky stávky, těžko představitelné v celé šíři a hloubce. A to jsem netušil, že stávka nakonec proběhne už v pondělí 3. února. K tomu je možné ještě říci, že důvod stávky, uvedený na nedělní tiskové konferenci FŘT panem ing. Dubem, je při veškeré snaze o pochopení možno považovat za pouhou záminku, naprosto nedůstojnou vážnosti celé věci.

Na stávku jsme se ve Strašnicích, tak jako v jiných vozovněch, pečlivě připravovali. Cíl byl jediný: zajistit co nejvyšší vypravení. Vedení vozovny bylo celou noc na pracovišti, ochotných řidičů nad počet, nutný k zajištění vypravení, jsme měli 25. Mimochodem nikoli za slíbený kariérní postup nebo mimořádné odměny, jak bylo v některých tiskovinách publikováno, ale za vyslovení důvěry těmto lidem v loajalitu s podnikem a zhodnocení jejich odhodlání pracovat i v den stávky jako projevu odmítnutí krajních, kontroverzních praktik některých členů FŘT. Právě to je počtější a motivovalo!

Forma stávky, včetně momentu překvapení, byla taková, že jsme tomu, bohužel, nedokázali zabránit. Šlo o jasné blokování výjezdu pomocí jedné z tramvajových souprav, 3 osobními automobily a asi 20 řidičů tramvají, nejradikálnějšími členy FŘT. Myslím, že je naprosto legitimní se ptát, zda tuto činnost je vůbec možné označit slovem stávka. Jsem přesvědčen, že blokační dvůr bylo porušeno právo člověka na osobní svobodu a především právo pracovat. Každý zasvěcený, jen trochu soudně uvažující člověk, musel vědět, že drtivá většina řidičů tramvají, včetně nezanedbatelné části členů FŘT, stávkovat nechce. Opak si myslím (i když nevím, jak to přesně nazvat) snad jen pan ing. Dub. A pokud přece

*Takto se jezdilo v Praze v pondělí 3. února. Některé tramvaje nahrazovaly autobusy a tramvaje byly označeny různým způsobem, k vidění byla i čísla linek v tu dobu pravidelně nejezdící.*

Foto: Jan Šurovský

jen stávkovat chtěli, tak až po řádné přípravě stávky se všemi atributy, které taková akce, zejména ve vztahu k zaměstnavateli, musí mít.

Blokování výjezdu tramvajových vlaků trvalo ve Strašnicích přibližně od 3.45 do 12.15 hodin. Kromě velkého odhodlání se u výše zmíněných 20 nejradikálnějších členů FŘT nepochybně projevovala také davová psychóza. Členů bezpečnostní agentury bylo 6. Chovali se velmi slušně a měli těžkou pozici. Přesně ve smyslu zásad z doby přípravy na stávku jsem je třikrát požádal – po neúspěšných výzvách k těm, kteří blokovali výjezd tramvají –, aby zákonným způsobem zajistili možnost výjezdu tramvajových vlaků z vozovny. Jejich zákroky vždy monitorovala Policie ČR v čele se zástupcem ředitele obvodního ředitelství policie v Praze 10 pplk. Josefem Pražákem. Jediné, čeho se podařilo dosáhnout, bylo odjetí 3 osobních automobilů, které pomáhaly s blokováním výjezdu tramvají, z kolejí. Vzhledem k naprosté neúčinnosti všech provedených, i nadále uvažovaných možných kroků, které by vedly k zabezpečení výjezdu tramvají z vozovny, bylo od nich upuštěno. V průběhu stávky vyjelo několik tramvajových vlaků z 19. a 20. koleje, když se ukázalo, že je z těchto kolejí volný průjezdný profil do horních výjezdových vrat. Další tramvaje začaly vyjíždět, když FŘT umožnila zatažení tramvajové soupravy, blokující na dvoře výjezd. To zřejmě až po písemné hrozbě vysoké pokuty za blokování výjezdu tramvají Drážním správním úřadem Magistrátu hl. m. Prahy.

Zvláštní zmínku zaslouží chování stávkového výboru v čele s panem ing. Dubem. Pro jejich počínání nelze použít žádná měřítká, ať už stávková, Zákoníku práce nebo dokonce (ta troufalost vyžadovat je!) slušnosti. Pošlapali úplně všechna a například jídelnu přivedli do naprosto nepoužitelného stavu. Mimo jiné zapáchala tabákovým kouřem i po několikadenním větrání (ve



Značení tramvají bylo v mnoha případech provizorní.

Foto: Jan Šurovský



Nouzové informační letáky se podařilo přes noc rozvěsit doslova na všechna místa.

Foto: Jan Šurovský

Strašnicích se důsledně dodržuje zákaz kouření ve smyslu Zákoníku práce).

Nikdo nepochybuje o tom, že stávka je legitimní (otázka ovšem je, zda tato byla i legální), ale krajní řešení problémů. Je nepochybné, že každý z vedoucích pracovníků podniku bude posuzovat chování částí svých zaměstnanců (mám na mysli ty nejradikálnější) s maximální odpovědností, s nadhledem a zcela určitě ve smyslu platných právních norem. Zcela jistě je zde však nutné znovu poděkovat všem slušným řidičům tramvají, včetně řidičů – brigádníků, zaměstnanců našeho podniku, kteří tramvaje řídí v rámci své vedlejší pracovní činnosti. Chtěli pracovat, ale bylo jim to hrubým způsobem znemožněno, velké části z nich našťastí jen dočasně. A co ostatní? Šanci ke znovuzískání důvěry mají. Někteří teď ze studu přede mnou klopi zrak a je i několik takových, kteří se mi za své chování a počínání v době stávky přišli omluvit.

Především si je však třeba uvědomit, kam až dospělo kolektivní vyjednávání, jaký nárůst mezd je reálný pro řidiče tramvají a jakým způsobem řešit rozpory. Snad každý jen trochu rozumně uvažující člověk ví, že k cíli vedou pouze další jednání a nikoli vrcholně neodpovědná, ukvapeně zvolená a celkově naprosto kontraproduktivní cesta ze dne 3. února letošního roku.

JUDr. Antonín Vondrák,  
vedoucí dopravní provozovny Strašnice

## Jak pokračuje kolektivní vyjednávání?

V minulém čísle DP-KONTAKTu jsme uzavřeli povídání o možném nárůstu mezd v roce 2003 k datu, kdy byl tento článek psán, a to 30. lednu 2003. Shodou okolností již 31. ledna došlo v kolektivním vyjednávání k výraznému posunu – byla podepsána mzdová dohoda, zajišťující nárůst objemu mzdových prostředků o 6,5 %. Tuto dohodu nepodepsali pouze zástupci Federace řidičů tramvají, kteří jednání předčasně opustili.

Zahájená kolektivní vyjednávání v jednotlivých odštěpných závodech tím dostala další dimenzi, neboť doposud se vyjednávalo o ostatních otevřených otázkách kromě mezd. Nejdříve se podařilo dosáhnout do-

hody v o. z. Autobusy, kde byla 11. února podepsána kolektivní smlouva s účinností k 1. únoru 2003. Dále byly nastaveny relace mezd v jednotlivých kategoriích včetně řidičů autobusů, u kterých byla i na rok 2003 zachována jednosložková mzda a výše tarifní mzdy činí 100,- Kč za hodinu bez vlivu příplatku za praxi.

U ostatních odštěpných závodů je situace složitější:

V o. z. Elektrické dráhy je řada neuzavřených bodů, tím asi nejvíce sledovaným je tarifní mzda řidičů tramvají, ta je vedením Dopravního podniku navrhována na 92,- Kč za hodinu a po podpisu kolektivní smlouvy

všemi stranami může být takto navýšena.

Tradičně složitá jsou jednání v o. z. Metro, ale nevybočují z korektního přístupu a odlišná stanoviska jsou vzájemně respektována.

Překotný vývoj událostí v posledních týdnech trochu předbíhá možnost včas a správně přenášet informace z kolektivních vyjednávání zaměstnancům. V mnoha případech jsou zaměstnanci informováni buď pozdě nebo nepřesně. Bylo by určitě na místě se aktivně zajímat o to, jak kolektivní vyjednávání přímo u vás probíhá.

Ing. Jaroslav Ďuriš, personální ředitel



Foto: o. z. Autobusy

V souladu se zákonem o kolektivním vyjednávání bylo v o. z. Autobusy dne 29. listopadu 2002, tedy 60 dnů před ukončením platnosti kolektivní smlouvy roku 2002, zahájeno kolektivní vyjednávání pro rok

## Kolektivní vyjednávání pro rok 2003 v o. z. Autobusy

2003. Novinkou společného jednání zástupců odborových organizací a vedení o. z. byla účast personálního ředitele ing. Jaroslava Ďuriše a předsedy Federace řidičů autobusů pana Jiřího Šmídka.

Na úvodním jednání byl dohodnut harmonogram a naplň jednotlivých schůzek. V průběhu měsíce prosince byla předložena nultá varianta a byly předneseny navrhované změny kolektivní smlouvy. Následně byly sumarizovány připomínky a náměty k předloženému textu. 19. prosince 2002 se zástupci zaměstnavatelské strany a odborů dohodli na změnách, a tak došlo k vytvoření prvního společného návrhu kolektivní smlouvy. Kolektivní smlouva je nově pojata se třemi částmi, kde část A obsahuje ustanovení vlastní kolektivní smlouvy, část B popisuje pravidla pro odměňování a část C stanovuje zásady tvorby a čerpání limitovaných sociálních nákladů. V oblasti čerpání limitovaných sociálních ná-

kladů došlo k navýšení částek určených na mimořádné sociální výpomoci.

Stěžejním a nejvíce diskutovaným bodem bylo navyšování tarifů jednotlivých kategorií zaměstnanců o. z. Autobusy. Základní snahou obou stran bylo dodržení výsledků studie firmy TREXIMA při zachování dosavadních proporcí. Při jednání bylo dosaženo souhlady v oblasti zvýšení fondu mistra dělnických kategorií o 300 Kč. S ohledem na skutečnost, že dne 31. ledna 2003 byla na úrovni Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti podepsána mzdová dohoda a fakt, že smluvní strany o. z. Autobusy došly i ve mzdových otázkách ke shodě, byla na společném jednání dne 11. února 2003 podepsána nová kolektivní smlouva s platností od 1. února 2003 do 31. ledna 2004.

Ing. Jiří Pařízek,  
ekonomický náměstek o. z. Autobusy

## Poděkování

Vážený přítelé, dovoluji mi, abych vám touto cestou sdělil, že po vzájemné dohodě s představenstvem a dozorčí radou Svazu dopravy ČR již na další volební období na svoji funkci prezidenta Svazu nekandiduji.

Nastává čas, kdy bych rád poděkoval všem přátelům z pražského dopravního podniku za společně prožitá léta, která jsme věnovali rozvoji městské hromadné dopravy. Vážím si všech, kteří mi pomáhali svým příkladem, stejně jako těch, se kterými jsem konkrétně spolupracoval.

Setkávali jsme se během mojí jedenáctileté práce u koncernového podniku Dopravní služby, kde jsem jako náměstek a poté jako ředitel řídil pražskou taxislužbu, osobní lodní dopravu a půjčovnu automobilů Pragocar. Dalších jedenáct let jsem pracoval jako

obchodně ekonomický ředitel Dopravních podniků hl. m. Prahy, a to až do doby, kdy se do představenstva a dozorčí rady nové akciové společnosti najmenovali zástupitelé hlavního města, kteří podle mého přesvědčení a i podle mých osobních poznatků městské hromadné dopravě nerozuměli. Přesto ji mohli po určitou dobu podle svých představ řídit. Teprve za několik let po mém odchodu byla doceněna úloha orgánů společnosti a až po nástupu nynějšího generálního ředitele došlo k žádoucímu narovnání vzájemných vztahů. To se bezesporu projevilo v dobrých výsledcích podniku a respektu veřejnosti. Nelze zabránit tomu, aby se čas od času neozvaly výkřiky nespokojenců. Určitě ale lze rozlišit, zda jejich nespokojenost je oprávněná, či nikoliv. Porovnání mzdových podmínek v celém resortu dopravy potvrdilo moje přesvědčení, že nedávná akce skupiny řidičů tramvají oprávněná nebyla. Navíc poškodila rostoucí důvěru veřejnosti v pracovníky

Dopravního podniku. Posledních jedenáct let jsem prezidentem největšího uskupení zaměstnavatelů a podnikatelů z oblasti dopravy v České republice. To je bezesporu období, ve kterém jsem potkal nejvíce spolupracovníků ze všech dopravních oborů, městskou hromadnou dopravu nevyjímaje. Všem bych rád poděkoval co nejsrdčněji, neboť díky společné snaze se podařilo mnoho dobrých věcí prosadit a obhájit a přispět tak k zlepšení podmínek v nejnepodhodnějším dopravním podnikání.

Vážený přítelé, dovoluji mi ještě jednou zdůraznit své poděkování a pokud se vám to nezdá neskromné, tak mi dovoluji vyslovit i přání, aby navázaná přátelství mým odchodem z funkce prezidenta Svazu dopravy ČR a následně i z funkce viceprezidenta Svazu průmyslu a dopravy ČR neskončila.

S úctou  
Ing. Otto Slavík,  
prezident Svazu dopravy České republiky

Uplynulý měsíc nabídl opět jedno zasedání představenstva naší společnosti, a to v pondělí 3. února. Jak se stalo v poslední době tradicí, členové byli v rámci pravidelného bodu informování o aktuálním postupu prací při obnově stanic metra a o předpokládaných termínech zprovoznění zbylých stanic. Současně byli informováni o průběhu a způsobu financování rekonstrukcí jednotlivých stanic.

Dále představenstvo projednalo následující body:

**Přistoupení bank k úvěru na nákup vozů metra.** Představenstvo rozhodlo o udělení souhlasu s přistoupením dalších bank – DePfa Investment Bank Ltd. a Všeobecné úverové banky k syndikovanému úvěru poskytnutému ČS a ČSOB 15. května 2002 na nákup 20 nových souprav vozů metra.

## Představenstvo projednalo

**Informace o kolektivním vyjednávání.** Členové představenstva byli informováni, že byla po několika kolech jednání 31. ledna podepsána mzdová dohoda pro rok 2003 zaručující mzdový nárůst ve výši 6,5 %. Dohodu nepodepsali zástupci Federace řidičů tramvají, jejíž předseda ing. Dub z jednání odešel. Nyní probíhá kolektivní vyjednávání v jednotlivých odštěpných závodech a na ředitelství společnosti.

**Rozbor nehodovosti.** Generální ředitel ing. Houfek provedl stručný rozbor nehodovosti za období od 1. do 28. ledna. Konstatoval, že v uvedeném období došlo celkem k 45 mimořádným událostem, z nichž bylo 13 nehod.

**Informace o aktuální situaci v provozu MHD v souvislosti se stávkou řidičů tramvají.** Personální ředitel ing. Ďuriš seznámil členy představenstva s výsledky srovnávací studie náročnosti profesí řidičů tramvají, autobusů a strojvedoucích metra. Představenstvo dále schválilo, vzhledem k očekávaným komplikacím v provozu městské hromadné dopravy způsobeným stávkou řidičů tramvají, bezplatné cestování prostředky veřejné dopravy v pondělí 3. února 2003. V souvislosti se stávkou řidičů tramvají uložilo představenstvo generálnímu řediteli podat žaloby na FRT na určení nelegálnosti této stávky.

-red-

## Vzniklo nové telefonické informační středisko

Sít našich informačních středisek se po letních povodních, tak, jak to situace dovoluje, postupně vrací do svých normálních zaběhnutých kolejí. S dokončováním opravami se uzavřená střediska nejen znovu zprovozňují, ale objevuje se i nová alternativa – specializované telefonické středisko.

V době, kdy záplavy vyřadily z provozu většinu našich informačních středisek, bylo (konkrétně 13. srpna 2002) v budově Centrálního dispečinku zřízeno provozní telefonické informační středisko k podávání operativních aktuálních informací. Po informacích o provozu MHD byla samozřejmě tou dobou nesmírná poptávka, a tak se středisko z původních dvou telefonických linek v době kulminujícího zájmu veřejnosti, kdy bylo v provozu 24 hodin denně, rozrostlo až na 20 telefonických linek na jednotném telefonním čísle 296 19 18 17. Na dotazy zde odpovídali pracovníci informačních středisek posílení o přepravní kontrolory a v období největšího zájmu počet telefonických dotazů za den přesahoval až 6 000.

Protože se nový typ informačního střediska osvědčil, a to v mimořádných podmínkách, kdy vyřizovalo někdy až téměř nepřetržitý proud dotazů, celkem brzy se začalo uvažovat o jeho začlenění do běžné sítě středisek. To se stalo skutkem 24. ledna letošního roku, kdy bylo ve třetím patře Centrálního dispečinku toto středisko oficiálně uvedeno do provozu.

Se zprovozněním informačního střediska Můstek se počítá s tím, že na třech telefonních linkách výše zmíněného čísla 296 19 18 17 budou informace k dispozici denně od 7.00 do 21.00 hodin a ve směnách se tu vystřídá pět informátorů.

Krátce po svém oficiálním uvedení do provozu prošlo telefonické informační středisko hned zatěžkavou zkouškou v období kolem stávky části řidičů tramvají,

kdy v průběhu neděle a pondělí (tedy 2. a 3. února) vyřídilo kolem 1 500 dotazů. Jen pro zajímavost, v době největšího zájmu to představovalo přes 200 dotazů za hodinu.

První zkušenosti potvrzují předpoklad, že telefonické středisko „uvolní ruce“ pracovníkům dalších informačních středisek, kteří se tak budou moci více věnovat jednotlivým příchozím zákazníkům.

Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel

Foto: Petr Malík



# Časové jízdenky s volitelným začátkem doby platnosti mají své příznivce

Jak jsme vás již v DP-KONTAKTu informovali, zákon č. 101/2000 Sb. o ochraně osobních údajů zavedl přísné podmínky pro shromažďování osobních údajů a nakládání s nimi. Pro Dopravní podnik to znamenalo, že musel zabezpečit, aby jízdní doklady a údaje nutné pro jejich vydávání byly v souladu s uvedeným zákonem.

Od 26. února 2001 zahájil proto Dopravní podnik výrobu průkazek nového typu a postupnou výměnu dosavadních kmenových listů všech druhů za tyto průkazky, kde jako identifikátor již není rodné číslo cestujícího. Rozsah požadovaných osobních údajů uvedených na žádance je Úřadem pro ochranu osobních údajů registrován a odsouhlasen. Osobní údaje cestujících jsou požadovány v souladu s Tarifem pražské integrované

dopravy a cestující, kteří uplatňují nárok na slevy, jsou povinni je poskytnout. Cestující, kteří neuplatňují nárok na slevu, mohou volit typ jízdního dokladu, který není vázán na poskytnutí osobních údajů.

Počet distribučních míst, kde jsou vydávány nové typy průkazek i časových jízdenek se v průběhu roku 2002 rozšiřoval. V současné době jsou vydávány ve 25 předprodejních místech. V důsledku povodní jsou doposud tři prodejní místa uzavřena. Ke všem typům průkazek je možné zakoupit 30denní a 90denní jízdenky s volitelnou dobou platnosti i klasické – standardní kupony.

Dosavadní průběh prodeje průkazek nejlépe znázorňují uvedená čísla. V době od 26. února 2001 do konce měsíce ledna 2003 bylo vyrobeno a prodáno celkem 419 873 kusů průkazek, z toho:

- 171 045 občanských s evidencí osobních údajů,
- 35 548 pro žáky (děti 6 – 15 let ),
- 66 728 pro studenty VŠ,
- 78 270 pro studenty SŠ,
- 33 883 pro důchodce,
- 34 399 občanských bez evidence osobních údajů.

Z prodeje je zřejmý převažující zájem o občanské průkazky s evidencí osobních údajů. Postupně budou nahrazovány všechny kmenové listy „starého typu“ za tyto průkazky.

K 31. březnu 2003 končí platnost „starých“ průkazek u studentů středních a vysokých škol. V současné době jsou tyto průkazky studentům průběžně vyměňovány.

K uvedenému počtu průkazek bylo za leden až prosinec 2002 prodáno 296 688 kusů časových jízdenek s volitelnou dobou platnosti, z toho 183 145 kusů jízdenek 30denních a 113 543 kusů 90denních. Jízdenky s volitelnou dobou platnosti jsou veřejností při přímém kontaktu na prodejních místech hodnoceny velice kladně a tyto jízdenky budou postupně využívány ve stále větším a větším rozsahu.

Jízdenky s volitelnou dobou platnosti se úspěšně prodávají i ve výdejně studentských legitimací ve Výpočetním a informačním centru ČVUT v Praze 6. Z celkového počtu takto prodaných jízdenek v roce 2002 tvořily 75 % jízdenky s 90denní dobou platnosti. Od počátku února 2003 jsou jízdenky s volitelnou dobou platnosti prodávány i ve studijním a informačním centru České zemědělské univerzity. Na těchto vysokých školách se prodávají jízdenky přímo na průkaz studenta ČVUT, respektive ČZU, tj. odpadá vystavování průkazky MHD.

Do budoucna se předpokládá rozšíření distribučních míst i na ostatních vysokých školách.

Odbor odbytu a tarifů MHD



## Změny v systému PID v březnu 2003

Od neděle 2. března 2003, termínu celostátních změn jízdních řádů, došlo na linkách MHD provozovaných Dopravním podnikem pouze k několika drobným změnám. Na linkách č. 155 a 239 byla zřízena ve směru Želivského druhá zastávka **Sídlíště Malešice** proti prodejně Delvita. Na lince č. 225 byla zřízena ve směru Letiště Ruzyně mezi zastávkami Malá Ohrada a Nad Malou Ohradou zastávka **Píškova**. V městské části Praha – Kolovraty se změnila názvy následujících zastávek:

původní název	nový název
Kolovraty	Škola Kolovraty
Nádraží Kolovraty	Tehovičky
Tehovičky	Kolovraty

Tato změna se dotkla linek č. 265, 268 a 566. Pro tyto linky se zároveň zřídila zastávka **Venušina** v ulici V Kufatech mezi zastávkami Uhříněves a Kolovraty.

Pro autobusové linky č. 155, 188, 208, 238 a 239 zůstala trvale v provozu druhá výstupní zastávka **Želivského** na Vinohradské ulici.

Rovněž v příměstské dopravě, na autobusových linkách č. 300 a 400, došlo pouze k drobným úpravám jízdních řádů a změnám tras zastávek. Nejvýznamnější změnou byla úprava tras linek č. 370, 373, 395 a 413 v oblasti Odolene Vody.

původní název	nový název
Odolena Voda	Odolena Voda, Dolní náměstí
Odolena Voda,	Odolena Voda, U klubu
Sídlíště u ZK	
Odolena Voda,	Odolena Voda, U školy
Sídlíště u ZŠ	

Z podkladů dopravního úseku ředitelství a ROPIDu upravil Petr Malík



## K jakým prohřeškům proti přepravnímu řádu dochází nejčastěji?

Pohled do statistických přehledů činnosti přepravní kontroly za minulý rok vypovídá naprosto jednoznačně. **184 491 postihů celkem**, které udělili pracovníci přepravní kontroly za porušení tarifně-přepravních podmínek cestujícím. Z toho **72 000 postihů** zaplatili cestující ve snížené (poloviční) částce přímo na místě kontroly (cca 40 %) a **48 700 postihů** (26,4 %) bylo zaplacené dodatečně do 15 dní v doplatkové pokladně Centrálního dispečinku DP za stejných, tedy zvýhodněných podmínek. Zbytek byl předán advokátní kanceláři k vymáhání. **Celkem bylo na postizích vybráno (ve spolupráci s advokátní kanceláří) 64,5 milionu Kč.** Tato holá čísla, která nejsou dobrou vizitkou pro cestující v PID, jsou však nicméně fakta, která „pronásledují“ většinu dopravců nejen v České republice. Pro laika mohou být možná alarmující, ve srovnání s ostatními velkoměsty Evropy si však Praha v této oblasti stojí velmi dobře.

Ze statistiky je také možné zjistit, že **1400 cestujících porušilo Smluvní přepravní podmínky** tím, že vzalo s sebou do vozidla nebo přepravního prostoru věci nebo zavazadla, jejichž přeprava je zakázána, nebo jsou z přepravy vyloučeny. Máme na mysli nebezpečné látky a předměty, které mohly způsobit výbuch, oheň, poškození vozidla, otravu, nebo byli cestující na obtíž svým zápacem nebo nebezpečností. Do této kategorie

patřily předměty, které přesahovaly povolený rozměr nebo váhu, ale i cestující, kteří znečistili nebo poškodili vozidlo nebo jiné zařízení dopravce.

**1900 cestujících** bylo postíženo za to, že **nezaplatili přepravně**. Ano, za přepravu zavazadel, na které se nevztahuje bezplatná přeprava, a která současně splňují podmínky pro svou přepravu (tj. například přesahují maximální dovolené rozměry), je cestující povinen zaplatit přepravně. To se týká i přepravného za psa bez schrány, který musí být opatřen náhubkem a držen na krátkém vodítku.

**Nejvíce postihů** však přepravní kontroloři „rozda-li“ cestujícím, kteří porušili přepravně – tarifní podmínky tím, že se při přepravní kontrole **neprokázali žádným jízdním dokladem (JD)**. Následovalo prokazování se JD neoznačeným nebo JD, kde vypršel časový tarif, případně byla překročena pásmová platnost. V menší míře používali cestující JD, které byly nižší hodnoty než stanovití tarif, nebo byly nedovoleně upravovány či vykazovaly známky opakovaného použití.

Daleko závažnějším problémem však bylo napadení revizorů agresivními cestujícími, kteří si vymoženost demokracie vyložili po svém. Počet napadení přepravních kontrolorů se oproti roku 2001 zvýšil o 23 případů. 26 revizorů tak skončilo v pracovní neschopnosti. V tomto směru je situace alarmující, neboť po třech letech, kdy počet napadení klesal, je opět zaznamenán

nárůst, a to hned o 53 % oproti roku 2001.

Negativní mediální kampaň, hledající skulinky v legislativě, o kterou se opírá činnost přepravní kontroly, ztratila na intenzitě, přesto bylo poukazováno na to, že Dopravní podnik zneužívá osobní data získaná od cestujících, kteří porušili přepravně – tarifní podmínky pro cestování v PID. Následné kontroly, které prováděl Úřad pro ochranu osobních údajů, a které proběhly již v tomto roce, však žádné porušení Zákona č. 101/2000 Sb. o ochraně osobních údajů nezjistily. Vydání novel zákonů O silniční dopravě a O dráhách (č. 111/94 Sb. a č. 266/94 Sb.) posílilo pravomoc pracovníků přepravních kontrol a rozšířilo povinnosti cestujícím, kteří odmítli při porušení přepravně-tarifních podmínek zaplatit postih na místě, kontroly nebo se prokázat osobními údaji nutnými pro vymáhání pohledávky.

V náročném roce 2002 (díky ničivým povodním) nejen pro cestující, ale i pro pražský Dopravní podnik, byl zaznamenán pokles stížností, které směřovaly na práci pracovníků přepravní kontroly, a to je jistě potěšující konstatací. Potěšující je jistě i konstatací, že všichni pracovníci přepravní kontroly v těžké situaci pro náš podnik odvedli velmi dobrý kus práce, který pomohl v době mimořádných výluk v dopravě našim zákazníkům usnadnit cestování po Praze.

Josef Hocek, vedoucí odboru přepravní kontroly

Na tomto snímku je velmi dobře vidět unikátní ocelová konstrukce klíčovské střechy. Je zavěšena na dvou dvojítech ocelových obloucích podle návrhu ing. arch. Josefa Zemana. Snímek vznikl 10. října 1969, tedy hodně dlouho před zahájením provozu.

Foto: Jaroslav Kovář

## ...když se začínalo na Klíčově?

či vozovnou pro trolejbusy se „někde“ v místech nad klíčovskou serpentinou uvažovalo už za druhé světové války a pak i v polovině padesátých let.

Konkrétní příprava stavby začala v roce 1966. Porovnáme-li ji s výstavbou náročných tramvajových vozoven v období Rakousko-Uherska a především v meziválečném období, můžeme si jen postesknout, že to stavbařům v plánovitém hospodářství tak dlouho trvalo. Ale stalo se. Důležitější bylo, že se dlouho očekávanou garáž podařilo postavit.

Slavnostní zahájení provozu se uskutečnilo v malém předstihu v úterý 27. února 1973. Ředitel tehdejšího Dopravního podniku - Technické služby ing. Janák podal generálnímu řediteli Dopravních podniků hl. m. Prahy ing. Lackovi hlášení o dokončení garáží a jejich předání k užívání. Jak bývalo zvykem, zahájení se zúčastnili i četní představitelé města a komunistické strany (a upřímně řečeno, není na tom nic špatného, účast politických reprezentantů města byla samozřejmostí za první republiky i „za Rakouska“ a není tomu jinak ani v současnosti), kteří si celý areál prohlédli.

V sobotu 3. března se v klíčovské výpravně sešlo prvních 83 autobusových řidičů a 14 pracovníků dílny s ředitelem DP - Autobusy Jiřím Truhlářem, prvním vedoucím provozovny Františkem Kaclem a dalšími vedoucími pracovníky. Možná si vzpomínáte, že prvním vrchním výpravčím (a současně zástupcem vedoucího provozovny) byla žena - Blanka Mandlová. Po



V této rubrice obvykle vzpomínáme na něco, co už není. Na události, stavby, zmizelé lokality. Dnes učiníme částečně výjimku a připomeneme místo, které dobře známe. Ale ty začátky, ty už jsou mnoho let za námi.

Snad o žádné z autobusových garáží pražského Dopravního podniku se nedá říci, že se stala dominantou města. Až na jednu: Klíčov. Budete-li se dívat ve směru od Žižkova či Hrdlořez přes Vysočany nad svahy severní terasy směrem k sídlišti Prosek, zcela jistě spatříte charakteristické oblouky její střešní konstrukce. Přísná účelovost stavby rozhodně nebyla na závadu, aby pro ni architekt nedokázal navrhnout zajímavou a ladnou střešní konstrukci. Budete-li se procházet jejím areálem s odstavňovou plochou, ani vás možná nenapadne, že je v současné době z garáží pražského Dopravního podniku největší. Občas soupeřila v počtu autobusů s garáží Kačerov. V září loňského roku bylo na Klíčově v inventárním stavu 286 autobusů, na Kačerově 277, ale byly i doby, kdy byl Kačerov „silnější“.

Stavba klíčovské garáže, či jak se až donedávna říkalo v množném čísle „garáží“, byla podobně jako v případě Kačerova a Řep také postižena všemi možnými problémy socialistického stavebnictví a stavbu se



Je úterý 27. února 1973 – přestřižením pásky zahajuje garáž Klíčov provoz.

Foto: Archiv DP



Ocelové oblouky střešní konstrukce daly garáži Klíčov charakteristickou a do daleka viditelnou tvář. I po třiceti letech působí elegantně a moderně.

Foto: Dopravoprojekt Bratislava

nepodařilo uskutečnit v původně plánovaných termínech a dokonce ani v původně navržené podobě. Ale na to vzpomínat nechceme. Důvod, proč byla zvolena pro novou garáž právě lokalita Klíčova, je jednoduchý. Vznikalo tu Severní Město – rozsáhlý komplex panelových sídlišť, táhnoucí se až od Vltavy v Bohnicích přes Čimice, Kobylisy, Dáblice (míníme sídliště, ne katastr) a Prosek. Pro zajištění dopravy zdejších obyvatel muselo být zřízeno mnoho nových autobusových linek a z ekonomických důvodů bylo vhodné, aby garáž byla co nejbližší místu svého hlavního působení. Ale volba lokality nebyla žádným překvapením. S garáží pro autobusy

projednání organizačních náležitostí se řidiči rozdělili do dvou skupin, a protože většina z nich byla na svém postu nová, projeli si společně přistavenými autobusy trasy všech klíčovských linek. A v pondělí 5. března 1973 se z garáže Klíčov vyjelo poprvé na ostro. A proč vzpomínáme? Garáž Klíčov slouží autobusové dopravě přesně 30 let. -pf-

Pamatujete si ještě, že garáž měla na svou dobu mimořádně moderní kryté parkoviště přímo v administrativní budově? Později se přestěhovalo ven, protože bylo ekonomické tyto prostory využít jiným způsobem.

Foto: Dopravoprojekt Bratislava



## Ještě jednou obsaditelnost vlastníma očima

K problematice „Obsaditelnost vlastníma očima“, kterou se zabývá autor článku uvedeného na poslední stránce lednového čísla DP-KONTAKTu, považují za dobré uvést několik faktů.

Maximální obsaditelnost v osobách, kterou je výrobce autobusu povinen ve vozidle vyznačit, je odvozena od celkové maximální hmotnosti vozidla, kterou připouští platné předpisy. Vezměme pro jednoduchost dvounapřávový autobus, pro který je v ČR stanovena celková maximální hmotnost vozidla 18 tun. Obsaditelnost autobusu pak vyjde z rozdílu této zákonem stanovené maximální hmotnosti vozidla a tzv. pohotovostní hmotnosti vozidla, kterou udává výrobce. (Jde vlastně o hmotnost plně vybaveného vozidla včetně provozních náplní, avšak bez cestujících.) Vydělíme-li tento rozdíl hmotností průměrnou hmotností cestujícího (uvažuje se 68 kg), vyjde maximální počet cestujících, které je schopen autobus přepravit. Dále musí výrobce vnitřním uspořádáním vozidla (početem sedáček a prostorem pro stojící cestující) zajistit, aby i v největším návalu, kdy je uvažováno právě 8 zmiňovaných cestujících na 1 m<sup>2</sup>, nebyla překročena celková maximální hmotnost vozidla vypočtená uvedeným způsobem. Nejedná se tedy v žádném případě o jakési optimum pro cestování, ale o údaj, který jako maximální nesmí být v žádném případě překročen, a je vlastně technickým limitem vozidla.

Oproti tomu optimální obsaditelnost autobusů z hlediska kvality služby, tedy z pohledu cestujícího, je stanovena – v souladu se směrnicemi Českého sta-

tistického úřadu – naší vnitřní směrnicí (příloha č. 3 SGR 1/2002), kde je pro standardní autobus uvedena obsaditelnost 70 osob a pro kloubový 110 osob. Tato čísla používáme pro stanovení objemu místových kilometrů.

A aby to nebylo příliš jednoduché, je potřeba uvést, že existují další hodnoty obsaditelnosti. Jde o součást kvalitativních parametrů MHD v Praze, která jsou schválena a vyhlášena pro každý druh dopravy (metro, tramvaje a autobusy) orgány města. Jde vlastně o hodnoty používané pro projektování dopravy, pro návrh provozních parametrů linek. A právě v tomto případě by se měl tento údaj postupně snižovat. Je to v zájmu nás všech. Drobná potíž je v tom, že je to úzce spojeno s penězi. Čím větší nabídka ke stejné hodnotě poptávky bude v provozu veřejné dopravy zajišťována, tím větší zájem o cestování s námi budou mít naši potenciální klienti. Tím ale také bude potřeba v oběhu více vozidel, více kilometrů. A jsme u těch peněz. Je to samozřejmě jeden z mnoha kvalitativních parametrů. Pro úplnost dodávám, že naprosto běžně (i v městech západní Evropy) se pro návrh parametrů linek používá odlišný počet stojících cestujících na 1 m<sup>2</sup> ve špičce a v sedle. Hodnota ve špičce je obvykle vyšší než v sedle.

Pro zajímavost: V pražské autobusové dopravě jsou používány, na základě usnesení Rady ZHMP č. 476 z 30. dubna 1996, následující parametry:

- pro špičková období pracovních dnů - 4,0 osoby/m<sup>2</sup>,
- pro ostatní období - 3,2 osoby/m<sup>2</sup>.

Praktický příklad potřeby uvádět nikoliv optimální, ale maximální počet přepravovaných osob se nabízí v každém běžném osobním výtahu. Obsaditelnost výtahu obvykle uvádí maximální počet osob v kombinaci se zatížením v kilogramech. Lze si představit, že by v kabině výtahu byl vyznačen počet pohodlně se přepravujících osob. Důležitější však je údaj o maximálním počtu osob. Překročením právě tohoto údaje je ve výtahu ohrožována bezpečnost přepravovaných osob. Obdobně je tomu ve vozidlech. Také přepravní řád pamatuje na takové případy, a umožňuje řidiči prohlásit vozidlo za obsazené.

Ing. Jiří Pilař,  
technický náměstek o. z. Autobusy



Foto: Petr Malík

## V o. z. Autobusy zahájen zkušební provoz na emulzní naftu

V posledních letech bylo v našem odštěpném závodě vykonáno velmi mnoho ve prospěch životního prostředí. Jsme přesvědčeni, že názory zákazníků na naši společnost významně ovlivňuje i naše chování právě v této oblasti. Nejnovější aktivitou, která jistě přispěje k nižšímu znečištění ovzduší, je nově zahájený zkušební provoz autobusů na palivo, kterým je emulze nafty s vodou. Na přípravě a nyní i zahájení se aktivně podílela celá řada zaměstnanců naší společnosti, kterým za to patří velký dík.

První pokusy s přidáváním vody do paliva pro spalovací motory sahají do první poloviny minulého století. V té době měla voda přidávaná do paliva pomoci řešit problémy s chlazením motorů. Známe je zejména vstřikování vody do sání některých stíhacích letadel z období druhé světové války, které umožnilo krátkodobě zvýšení maximálního výkonu motoru, avšak za cenu zkrácení životnosti motoru až na několik minut.

Postupem času se chlazení běžných motorů podařilo vyřešit přijatelnějším způsobem. Pokusy o spalování paliva obsahujícího vodu byly obnoveny koncem minulého století, a to v souvislosti s rostoucími požadavky na čistotu výfukových plynů. Samo spalování směsi nafty s vodou přinášelo od počátku dobré výsledky z hlediska emisí. Dlouhodobým problémem

však byla stabilita směsi a ochrana vstřikovací soustavy proti korozi. Dalším nepříjemným problémem, který se v některých případech projevil až po několika letech provozu, bylo napadení směsného paliva bakteriemi, které způsobily rozklad emulze a ucpaní palivových filtrů. Podle dostupných informací jsou dnes uvedené problémy uspokojivě vyřešeny, garantovaná doba skladovatelnosti emulze je 4 měsíce.

Zlepšení čistoty výfukových plynů v srovnání s běžnou naftou závisí na typu motoru a na jeho technickém stavu. Pokles kouřivosti motorů starších typů se uvádí až kolem 80%, pokles hmotnosti pevných částic ve výfukových plynech kolem 40%, snížení emisí oxidů dusíku 10 až 20%.

Zkušební provoz autobusů naší společnosti na emulzní naftu probíhá v garáži Řepy. Plánujeme tři etapy zkušebního provozu, které se liší dobou trvání, počtem nasazených autobusů a způsobem sběru informací. V první etapě je nasazeno 5 autobusů po dobu 3 měsíců, ve druhé 20 autobusů po dobu 6 měsíců a ve třetí až 100 autobusů po dobu 12 měsíců. Podmínkou pro zahájení každé další etapy je úspěšné dokončení všech zkoušek plánovaných pro etapu předcházející a uspokojivé vyřešení případných problémů. První etapa je zahájena se

staršími typy motorů splňujícími emisní limity Euro 0, v závěrečné etapě se počítá i s nasazením motorů Euro 1. S použitím emulzní nafty pro nejnovější typy motorů, zejména pro motory se systémem vstřikování čerpadlo – tryska, nepočítáme.

Zvýšené náklady na provoz (vyšší cena a spotřeba paliva) a náklady na provedení požadovaných testů a měření budou dotovány z prostředků Magistrátu hl. m. Prahy a Státního fondu životního prostředí. Po předpokládaném úspěšném provedení provozních zkoušek bude další používání emulzní nafty záviset zejména na tom, zda bude po vzoru některých západoevropských zemí snížena spotřební daň pro naftu s obsahem vody. Pokud tomu tak bude, nestálo by po dokončení zkoušek dalšímu používání emulzní nafty pro starší typy motorů nic v cestě. Zkušenosti ze západní Evropy ukazují na přímou souvislost mezi existencí (a výší) daňové úlevy a počtem autobusů provozovaných na toto palivo. Dnes jezdí na emulzní naftu s vodou v Evropě několik tisíc městských autobusů. Bude-li právě zahájený zkušební provoz úspěšný, budou mít možnost o dalším osudu tohoto paliva v ČR rozhodnout poslanci Parlamentu ČR.

Za technický úsek o. z. Autobusy  
ing. Václav Beránek

## Dopravní podnik na Středoevropském veletrhu cestovního ruchu Holiday World 2003



Foto: Petr Malík

Únor je jedním z nejcharakterističtějších zimních měsíců, ale je také obdobím, kdy se setkávají příznivci cestovního ruchu, představitelé cestovních kanceláří a samozřejmě dopravci. Pro odštěpný závod Autobusy je účast na veletrhu Holiday World již tradicí, a proto jsme nemohli ani letos chybět, již vzhledem k tomu, že tento ročník byl pořádán pod záštitou Evropské unie. Velice milým povzbuzením pro nás byla návštěva generálního ředitele Dopravního podniku Milana Houfka, technického ředitele Tomáše Jílka, dále ředitele odštěpného závodu Autobusy Ladislava Špitzy, technického náměstka o. z. Autobusy Jiřího Pilaře a ředitele o. z. Elektrické dráhy Milana Pokorného. Již první den konání veletrhu byl pro pracovníky Dopravního podniku velmi zajímavý z hlediska dalších obchodních kontaktů, neboť v naší expozici proběhlo jednání se zástupci MO ČR, Federal Mogul/Ferodo, Planet Line, DP Kolín a ČSAD SVT. V dalším výstavním dnu určeném pro

odbornou veřejnost se již plně rozvíjela jednání s našimi partnery, z nichž námátkou můžeme uvést kolegy z Kompasu Praha, Čedoku, firmy Avanti a mnoha jiných organizací. Sobotní a nedělní prezentace našeho podniku byla ve znamení informovanosti cestující veřejnosti, kdy jsme Pražanům nabídli tiskové materiály s poslední aktualizací MHD. Nelze opomenout ani důležitý fakt, že jsme se ve všech případech osobních jednání setkávali s plným pochopením veřejnosti pro postup naší organizace při řešení nastalých problémů, se kterými jsme se museli vypořádat v závěru loňského a v začátku letošního roku. Možná, že na hodnocení je příliš brzy, ale již nyní můžeme konstatovat, že naše účast byla ve znamení dalšího rozvoje obchodních kontaktů, seznámení cestujících s vývojem stavu městské dopravy v Praze a nabídkou nestandardních služeb, jakými je například pronájem historických tramvají.

DOZ Hostivá ve spolupráci s Muzeem MHD





Foto: Petr Malík

Na označnicích zastávek městské autobusové dopravy je ve vztahu k aktuálnímu provozu zabezpečována celá řada informačních prvků, které přes vizuální kontakt informují cestující o plánovaném provozu na zastávce a příslušné lince. Mezi cestujícími se však nachází občas i ti, kteří jsou zrakově postiženi a nemají možnost těchto prvků využívat. Ti jsou pak obvykle odkázáni na ostatní cestující, což vždy není příjemné a možné. Ve spolupráci

se Sjednocenou organizací nevidomých a slabozrakých ČR (SONaS ČR) jsme na označnických zastávek připravili zvláštní informační prvek, který by pro tuto skupinu cestujících poskytl alespoň nejzákladnější informace o předmetné zastávce.

Tento informační prvek tvoří štítek o rozměru textového pole 150 x 50 mm, na němž jsou v Braillově písmu uvedeny tyto nejzákladnější informace o zastávce:

- název zastávky,
- rozdělení autobusových linek do základních druhů (denní městské, noční městské a ostatní linkové - meziměstské) a uvedení nejzákladnějších směrů jejich provozu (například ke stanicím metra, do příslušných městských čtvrtí, obecně do centra nebo z centra, u meziměstských linek pak vybraná města).

Vzhledem k uvedené velikosti textového pole je rozsah naznačených informací na štítku omezený. Je možno využívat maximálně 4 řádky textu (1. řádek je

## Informační štítky pro zrakově postižené na označnicích zastávek

vždy název zastávky), v každém z nich je pak možno umístit nejvíce 20 znaků. V některých případech jsou proto využívány i běžně využívané zkratky (sídl., nádr. a podobně). Textový štítek je vyhotoven z tužší hliníkové fólie a pomocí rámečku je osazen na zastávkový sloupek. Zatím je využíván v zásadě pouze typ „TSK“ (dvoustojanový sloupek), výjimku tvoří ve dvou případech prototypy zastávkových sloupků od firmy Značky Praha (Vozovna Střešovice, I. P. Pavlova).

Umístění štítku na zastávkový sloupek je jednoduše vymezeno do svislé polohy, a to na pravou boční stranu sloupku (stojiny), event. skříň - při pohledu ve směru projíždění zastávkou - tzn. na stranu odlehlou od zastávkové hrany. Výška spodního okraje textového pole štítku je stanovena na minimálně 120 cm, respektive výška horního okraje textového pole na maximálně 150 cm nad pochozí zastávkovou plochou. Tok textu na štítku je tak shora dolů a směrem k cestujícímu. U dočasně rušených nebo zásadně změněných zastávek jsou tyto štítky „zaslepovány“ samolepící fólií (přelepku) s textem „dočasně zrušeno“, rovněž v Braillově písmu.

1. etapa zkušební instalace těchto informačních štítků byla zabezpečena již v lednu 2002, a to celkem na 41 označnicích vybraných zastávek. Pravidelně čtvrtletně byla prováděna kontrola jejich stavu, zpočátku byla zaregistrována zvýšená ztrátovost štítků (15 % za čtvrtletí), později se ustálila přibližně na 5 % za čtvrtletí. Rok 2002 jsme spolu s SONaS ČR tedy využili k základnímu ověřování účinnosti těchto informačních

prvků na zastávkách pro zrakově postižené, souhrnné vyhodnocení vyznívá příznivě s doporučením pokračovat v rozšiřování instalace na další zastávky. Tento další rozvoj by podle doporučení SONaS ČR měl zahrnovat především zastávkové uzly s více označnickými zastávkami, jako například autobusové terminály u stanic metra, kde je orientace zrakově postižených ztížena, a kde je třeba napomoci těmto cestujícím zvolit pro svoji usku-tečňovanou přepravu správnou zastávku. Na zastávce jsou již k dispozici další prostředky k výběru hledané linky (ohlašování autobusu pro zrakově postižené), v autobusu pak k výběru cílové zastávky (hlášení zastávek). Pro 2. etapu zkušebního provozu byl společně se SONaS ČR proveden výběr dalších 39 zastávek, na které jsou připravovány informační štítky a celková instalace. Tu předpokládáme uskutečnit v průběhu března letošního roku, kdy budou ukončeny dočasné „povodňové“ změny tras souborů linek na Harfu, Lehovec a Palmovku v souvislosti s obnovou plně přepravní kapacity na trati B metra. Informační štítky pro zrakově postižené tedy bude v této etapě vybaveno celkem 80 označnických zastávek MAD.

V průběhu letošního roku předpokládáme společně další sledování a hodnocení tohoto rozšířeného zkušebního provozu s tím, že poznatky a výsledky budou využity pro případnou úpravu resp. další rozvoj tohoto informačního subsystému v příštích obdobích.

**Za dopravní úsek o. z. Autobusy ing. Karel Holejšovský**

## Nestátní zdravotní zařízení o. z. Metro

Nestátní zdravotnické zařízení o. z. Metro bylo založeno 1. září 1995 pro poskytování závodní preventivní péče pro zaměstnance odštěpného závodu. Do té doby byla tato péče zajišťována zdravotnickými pracovníky příslušných spádových poliklinik v prostorách o. z. Metro.

Statutárním zástupcem nestátního zdravotního zařízení je ředitel o. z. Metro, odborným zástupcem praktický lékař MUDr. H. Kemmlerová. Se skončením činnosti okresních úřadů spadá nestátní zdravotní zařízení od 1. ledna 2003 pod působnost Magistrátu hlavního města Prahy. Zdravotničtí pracovníci jsou zaměstnanci o. z. Metro, středisko je zařazeno pod ekonomický útvar 11 300 a má smluvní vztah se všemi zdravotními pojišťovnami ČR. Poskytovaná zdravotní péče je hrazena pro praktické lékaře kombinovanou kapitačně výkonovou platbou, u interní ambulance úhradou za provedené zdravotnické výkony se stanovenou hodnotou bodu.

Do nestátního zdravotního zařízení patří tři ordinace praktických lékařů na plný úvazek a jedna interní ambulance s úvazkem třičtvrtěním. Celkový počet zdravotních pracovníků je 8 (lékaři a zdravotní sestry). V budově depa Kačerov jsou umístěny dvě ordinace praktických lékařů a interní ambulance, třetí ordinace praktického lékaře sídlí v depu Hostivař.

**Praktičtí lékaři:** MUDr. H. Kemmlerová, (od vzniku zdravotního zařízení o. z. Metro), MUDr. Milan Hudi (od 1. ledna 2001), MUDr. R. Černíková (od 1. září 2001). Interní ambulance Doc. MUDr. Prát (od roku 1995). Během trvání nestátního zdravotního zařízení odešli 4 praktičtí lékaři, z čehož 2 do privátní sféry. V budově střediska v depu Kačerov sídlí také ještě dvě ordinace soukromých zubních lékařů, MUDr. M. Smrčkové a MUDr. H. Peřinové. MUDr. H. Peřinová ordinuje také 2x týdně v depu Hostivař. Lékařky poskytují stomatologickou péči pro zaměstnance o. z. Metro.

Ordinace interní ambulance provádí vyšetření EKG podle požadavků praktických lékařů jak pro závodní preventivní péči, tak z léčebných důvodů. Dále

provádí interní vyšetření, odesílá pacienty na další nutná odborná vyšetření, zve si pacienty na pravidelné interní kontroly. Kromě všech zaměstnanců o. z. Metro v počtu 4 100, poskytují praktičtí lékaři dále závodně preventivní péči pro část zaměstnanců o. z. Autobusy a o. z. Elektrické dráhy. Se všemi ostatními subjekty je závodně preventivní péče zajišťována na podkladě smluvního vztahu.



Foto: o. z. Metro

Přehled závodně preventivní péče pro ostatní odštěpné závody:

Ordinace v depu Kačerov pro o. z. Autobusy – garáž Kačerov v počtu 750 zaměstnanců (z toho 450 řidičů a zbytek dílnští pracovníci). Ordinace v Hostivaři pro o. z. ED - provozovna Motol 380 zaměstnanců (z toho 253 řidičů, ostatní dílnští pracovníci). Dále i pro část zaměstnanců o. z. Autobusy - garáž Hostivař

(kromě vstupních prohlídek). Jedná se o 390 zaměstnanců, z toho 180 řidičů. Dále je poskytována závodně preventivní péče pro několik menších subjektů, které vykonávají některé svoje práce v objektu metra, v počtu asi 150 zaměstnanců. Všem subjektům je závodně preventivní péče poskytována na podkladě smluvních vztahů.

Celkový počet zaměstnanců, kterým se poskytuje závodní preventivní péče, činí zhruba 5 650, z toho je 5 500 z Dopravního podniku. Z celkového počtu zaměstnanců je to se 3 ordinacemi praktických lékařů 45 % všech zaměstnanců. Zbývajícím 55 % zaměstnancům Dopravního podniku poskytuje závodní preventivní péči dalších pět praktických lékařů ostatních odštěpných závodů.

Hlavní náplní práce praktických lékařů je provádění závodní preventivní péče. Její součástí je provádění preventivních prohlídek - vstupních, periodických, mimořádných a výstupních. Při nich se odborně posuzuje zdravotní stav pracovníků ve vztahu k výkonu práce s vydáním posudku o zdravotní způsobilosti. Zdravotní způsobilost a frekvence preventivních prohlídek se posuzuje podle platných směrnic; riziková pracovníci podle rozhodnutí hygienické stanice. Frekvence periodických prohlídek postupně narůstá se zvyšováním průměrného věku zaměstnanců, kdy se u pracovníků nad 50 let věku podle všech platných vyhlášek zkracují termíny pro další prohlídku. Například již téměř polovina řidičů autobusů z Kačerova je nad 50 let věku s lhůtami preventivních prohlídek 1x ročně. V o. z. Metro činí pracovníci nad 50 let věku přibližně 40%.

Dále závodní preventivní péče obnáší zajištění lékařské první pomoci, pravidelné kontroly pracovišť, očkování zaměstnanců (řádné i mimořádné), spolupráce při výcviku a výchově v oblasti ochrany a podpory zdraví, školení pro poskytování první pomoci pro určené skupiny pracovníků. Důležitá je spolupráce se zaměstnavatelem v otázkách ochrany, podpory zdraví a sociální pohody zaměstnanců.

**MUDr. H. Kemmlerová (redakčně upraveno)**



# Postřehy z podzemí

Původně to měl být článek o zahraniční pomoci. Odkládal jsem jeho napsání až téma ztratilo na aktuálnosti. Nehledě na to, že pomoc může mít několik podob. Morální, lidskou, technickou, finanční. V prvních chvílích po neštěstí bývá pomoc spontánní a nezištná. Těžko stanovit, kde je hranice, kdy se nejedná už o pomoc, ale o klasický obchodní vztah. Proto pár postřehů, které jsem nasbíral v podzemí.

bylo nutné nasadit energocentrály. Jediným řešením bylo použít techniku od renomovaných firem. Jejich spolehlivost, výkon, splnění hlukových a emisních limitů byly rozhodující. Obdobně to platí u vysoušecích agregátů. Z tohoto pohledu platí, že pro katastrofu těchto rozměrů byla rozhodující správně zvolená technika. Je důležité vědět, kdo ji má k dispozici a od koho si ji případně půjčit. V době, kdy nebyla zprovozněna dopravní cesta, se materiál hromadil na nástupištích. Jediný způsob vyvézt materiál ven bylo po eskalátorech. Bylo zajímavé pozorovat, jak každá firma postupovala jinak. Některé firmy eskalátor obložily dřevotřískou, aby nedošlo k jeho dalšímu poškození, a instalovaly výtahy po svážnici. Ostatní si rozhodně z toho hlavu nedělaly a zařízení na dopravu materiálu moc důvěry nevzbuzovalo.

Metro by se nepodařilo zprovoznit bez lidí z venku. Ze setkání mám různé zážitky, radostné, úsměvné, poučné i smutné. O Dáních a Němcích netřeba hovořit, obsluha sebevědomá a vycvičená, vždy ochotná podělit se o své zkušenosti. Němci byli ze začátku rozpačití. Hydro - čerpadla s výkonem přes 10 000 litrů za minutu s hladinou vody v čerpané šachtě ani nepohnula. Měli obavu, zda nečerpají vodu ze sousední Vltavy. Po postupném odčerpání vody ze stanic vedly mé kroky do podzemí. Prostory metra znám dobře, na mnoha místech jsem byl první, ale ne všude. Podle jednotlivých stop se dalo usoudit, že někoho zajímal více obsah uzavřených skříněk a šuplat, než stav metra po povodni. Ve stanici Vltavská, která uvnitř byla jednou z nejvíce poškozených, jsem potkal partu bodrých dělníků, kteří se vehementně oháněli lopatami. Bylo to po odčerpání vody a stanice byla plná bahna a suti. Chvilí jsme se na sebe nevěřícně koukali, já oblečen jako bych očekával chemický útok, oni v tričkách bezstarostně lopatou rozbíjející nové trubice. Prý se jich tak do kolečka vejde víc. Nepustili mě dřív, než jsem je vyfotil.

Ten největší nepořádek v podzemí odklízeli převážně dělníci z ruskojazyčných zemí. Pracovali za podmínek velice složitých, ve kterých by naši dělníci stěží pracovali. Ze setkání jsem byl rozpačitý. Vždy, když jsem se přiblížil, tak ztichli, na případnou snahu o navázání hovoru reagoval jen jejich předák. Pokud odpočívali, okamžitě předstírali práci. Jedno z nejsmutnějších setkání bylo s ženou, která osamocně nakládala suť v prostoru pod nástupištěm. Na pohled jejich očí nezapomenu. O tom jsem snad čítával jen v literatuře od Solženicyna. Časem jsem některé lidi potkával opakovaně. Proto jsem



se jednou osmělil a zeptal jsem se nediplomaticky na hodinovou mzdu. Znal jsem cenu, kterou si účtuje firma, proto mě vyřčená cifra zatlačila do kolen. Bezděky jsem si vzpomněl na statě Marxe a Engelse, které pojednávaly o vykořisťování člověka člověkem a o zisku kapitalistů. Snad to byla ojedinělá zkušenost. I když nepřímo se to potvrdilo, když bylo potřeba zjistit jméno člověka, který utrpěl úraz v podzemí.

Bylo to jako v pohádce o kohoutkovi a slepičce. Firma najala firmu, ta další firmu... Zisk asi měla každá. Nakonec poznatek z nedávné doby. Ale od začátku. Ve stanicích se na nástupištích hromadil vyklizovaný materiál. Hlavně hromady kabelů. Až později jsem si všiml, že je to jen izolace. Všude to bylo stejné. Nikde jsem, ale neviděl zařízení na jejich rozřezávání ani místo, kde se kabely holí. Nepochopitelné bylo, jak je materiál odvážen, když ještě nebyla zprovozněna dopravní cesta. „Šťěstí“ jsem měl až nedávno. Ve stanici Křížkova mě zastavila ochranka a chtěla služební průkaz. Než jsem



Bezprostředně po zatopení metra bylo úkolem č. 1 odčerpání vody. Na pomoc se začali hlásit hasiči a záchranáři z celé republiky včetně zahraničních. Všem patří dík za to, v jakých podmínkách a s jakým nasazením pracovali. Není znevažování, když řeknu, že rozdíl v efektivitě byl ale propastný. Bylo poučné při práci sledovat záchranáře z Německa a Dánska. Propracovaný logistický systém, soběstačný, nezávislý na pomoci okolí (foto 1). Vše v perfektním technickém stavu, vysoce výkonné a ohleduplné k životnímu prostředí. Na druhé straně české záchrané sbory měly k dispozici nevhodnou techniku. Motorčerpadla byla málo výkonná, s malou savou a výtlačnou výškou. Jak hladina klesala a bylo nutné je přesouvat do hloubky stanice, výfukové plyny způsobovaly nedýchatelné prostředí, v uzavřených stanicích byl velký hluk. O něco lépe na tom byly naše firmy s elektročerpadly. Neměly, ale tak dokonale propracovanou logistiku. Problém bylo sladění výkonu čerpadel, elektrovýzbroje a elektrických agregátů. Část čerpané vody se ani nahoru nedostala. Nedostatečný výkon čerpadel nutil použít provizorní přečerpávací nádrže. Různý výkon čerpadel způsoboval přetékání nádrží a voda tekla nazpátek do podzemí (foto 2).

Úkolem č. 2 bylo zajištění náhradní elektrické energie pro obnovovací práce. Tam, kde to nešlo jinak



ho předložil, stačila zastavit kolemjdoucí směrem ven. V taškách měli měď. Odlehčila je o náklad, ale jeden se snažil projít bez tašky dál. Muž z ochranky mu přejel rukama po kabátě, zevnitř byl nappán mědí. Chycený se vrátil do stanice. Ptal jsem se o strahu, proč ho pustila nazpátek. Údajně na stanici pracuje. To bylo v pravé poledne. O půl hodiny později jsem na eskalátoru ve stanici Florenc B potkal pět dělníků. Bylo divné, že tak supějí pod svým nákladem. Náklad byl úhledně zabalen, jenom konce ne. Byla to měď (foto 3). Vrátil jsem se a nahoře je zastavil. Vinu necítili, jenom uklízejí odpad. Cítili jako nespravedlnost, že jsem chtěl, aby náklad složili. Byli to zaměstnanci najatých firem. Bohužel ochranku jsem nesehnal. Bylo by zajímavé zjistit, zda si firmy zaúčtují i ty hodiny, které jejich dělníci věnují pracnému řezání a odnášení kabelů. Doufám, že to byly staré kabely, protože v poslední době nebyly ojedinělé případy řezání nově položených (foto 4).

Co říci závěrem? Odstraňování srpnové katastrofy nám nastavilo zrcadlo. Třináct let po pádu hranic mezi východem a západem jsou ještě znát velké rozdíly. Propastný není rozdíl v technické oblasti, ale ve způsobu myšlení a chování lidí.

Text a foto: Ing. Viktor Baier



Zkušební souprava metra ve stanici Florenc ve středu 12. února. Za několik dní už se jezdilo normálně.

Nástupiště stanice Florenc ve středu 12. února.



## Na všech tratích metra byl obnoven provoz

Šturmování do poslední chvíle, tak vypadal druhý únorový týden v zatopených stanicích metra na trati B. Opět se opakovala situace známá už z předchozích měsíců, kdy byly zprovozněny stanice na tratích A nebo C. Ještě několik dní před termínem zprovoznění měl laický pozorovatel dojem, že stanovený termín je pouhou iluzí. Nebyl. V pondělí 17. února se vlaky metra s cestujícími skutečně rozjely mezi Zličínem a Černým Mostem, stejně jako naposledy 13. srpna loňského roku. Již několik dní předtím projížděly celou tratí B zkušebně bez cestujících, a tak skončil dvouměsíční kyvadlový provoz mezi Černým Mostem a Palmovkou, ale také Karlovým náměstím a Smíchovským nádražím.

Okolo půlnoci z neděle 16. na pondělí 17. února jsme se naposledy mohli svést tramvajovou linkou X-B, bez několika dní půl roku spolehlivou spojnicí východu a západu města. Tramvajová doprava se vrací do původních kolejí, v současné době už ji spíše ovlivňují tradiční plánované výluky.

K plnému obnovení provozu metra zbývá zprovoznit dvě stanice, nejvíce poškozené Invalidovnu a Křižíkovu (obě 31. března). Samozřejmě také několik druhých výstupů, což by se mělo podařit do konce března.

Většinu v září deklarovaných termínů se podařilo dodržet, a tak není důvod nevěřit, že by to i s těmi posledními mělo být jinak. Poslední březnový den bude metro pro cestující fungovat opět tak, jak jsme byli zvyklí do srpnové povodně.

Tím však práce v podzemí nekončí. Oprava zázemí bude pokračovat ještě několik týdnů či spíše měsíců. Termíny? To je zatím velký otazník. Nejen technologický, kdy se vše podaří zvládnout k plné spokojenosti, ale především finanční. Oprava metra není levnou záležitostí, podle posledních zpráv rekonstrukce přijde na 7 miliard korun.

Věříme, že za měsíc bude situace o něco přehlednější a budeme moci přinést plán obnovy zázemí metra. To už jako cestující budeme jezdit stejně jako dříve. **-bda-**



Stanoviště přepravního manipulanta, za čtyři dny už bude všechno v pořádku.

Strojovna eskalátorů  
– i zde panoval  
čilý pracovní ruch,  
aby se termín  
zprovoznění stihl.



## WC ve stanici Křižíkova

Součástí každé budované stanice metra jsou veřejné záchodky, které bývají zpravidla umístěny v podchodech nebo nadzemních objektech jednotlivých stanic.

Jednou z mála výjimek jsou veřejné toalety ve stanici Křižíkova na trati B metra. Stanice Křižíkova byla uvedena do provozu v roce 1990 současně s úsekem Florenc – Českomoravská. Stanice má nadzemní prosklený vestibul v Thámově ulici. Veřejné WC byly tehdy umístěny mimo vlastní vestibul ve stávající zástavbě ulice Thámovy.

V rámci restitucí přešel objekt se zmíněnými WC

do soukromých rukou a logickou snahou nového majitele bylo WC z objektu vymístit. Proto Dopravní podnik zadal zpracování projektu na nové WC, které jsou situovány v prostoru vzniklém prodloužením stávajícího vestibulu jižním směrem o jeden modul nosné ocelové konstrukce.

V současné době jsou WC ve výstavbě, podle harmonogramu výstavby by měly být dokončeny počátkem března 2003 a po následných přejímkách a kolaudaci budou předány do užívání v závěru měsíce března 2003.

Zpracoval technický úsek ředitelství



*Eskalátorový tunel ve stanici Invalidovna, prostřední schodiště slouží k dopravě materiálu na nástupiště.*

*Vestibul stanice Invalidovna, do posledního březnového dne ještě zbývá udělat hodně práce.*

*Stanice Křížkova je připravena na projíždějící vlaky, ale do otevření se toho musí ještě hodně udělat.*



## První souprava druhé série byla předána

Ve středu 29. ledna 2003 se v hale depa Zličín odehrála malá slavnost, které se vedle představitelů Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti a firmy Siemens zúčastnili i zástupci hlavního města v čele s primátorem Pavlem Běmem – osm měsíců po podepsání kupní smlouvy převzal Dopravní podnik od firmy Siemens první vlakovou jednotku z druhé série dodávek nové generace vozů pražského metra. Předaná vlaková jednotka je první z 20 pětivozových souprav vyráběných firmou Siemens Kolejová vozidla v Praze – Zličíně (v bývalém ČKD Dopravní sys-



tému). Vlakové jednotky budou dodávány v průběhu let 2003 až 2004. Dopravnímu podniku umožní rozšířit nabídku vyššího komfortu v pražské hromadné dopravě a současně přinesou úsporu provozních nákladů.

Firma Siemens se podílí na postupné obnově a rozšiřování vozového parku pražského metra. Předávané vlakové soupravy navazují na dodávku první série nové generace vozů metra v letech 2000 až 2002. Nové uspořádání sedadel je nyní, jak podélné tak i příčné, kapacita vlaků přitom zůstala nezměněna: 1240 míst k stání a 224 míst k sezení. Nové soupravy budou provozovány na trati C.

Text a foto: Marie Jílková

## Dopravní podnik se prezentoval na semináři

Nejen ekonomické otázky, ale i představení Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti v celé jeho šíři, bylo na programu tradičního semináře pro členy Zastupitelstva hl. m. Prahy ve středu 19. února, neboť sedmdesátičlenný zastupitelský sbor doznal po listopadových volbách velkých změn.

Stejně jako koncem ledna při „povodňové“ prezentaci se sešlo 15 členů zastupitelstva v čele s radním pro dopravu Radovanem Šteinerem.

Prezentaci vedl generální ředitel Milan Houfek, který seznámil přítomné nejen s výsledky hospodaře-

ní, ale i s dalšími ekonomickými ukazateli, stejně jako se zákonitostmi provozu městské hromadné dopravy v Praze.

Po skončení prezentace se rozprúdila dvouhodinová bohatá diskuse, kde se hovořilo mj. o využití opravárenských kapacit, ale také o srovnání Dopravního podniku s jeho „kolegy“ ať již ze zahraničí nebo tuzemska. Zúčastnění členové zastupitelstva ocenili vedení podniku za pořádání těchto seminářů a zejména za otevřený způsob prezentace výsledků.

-red-

Foto: Petr Malík



Tramvajová doprava si v systému pražské MHD zachovává a v posledním období ještě upevňuje významné postavení, čemuž odpovídá i pozornost, která je rozvoji sítě tramvajových tratí věnována ve všech zásadních koncepčních materiálech a samozřejmě i v základním rozvojovém dokumentu města, jímž je jeho územní plán.



Foto: Petr Malík

Jednou z nových tramvajových tratí, realizačně řazených do základního návrhového období Územního plánu hlavního města Prahy, tedy do roku 2010, je tramvajová trať Počernická – Sídliště Malešice – Teplárenská. Základní úsek této tramvajové tratě – od křižovatky Počernické ulice s Vinohradskou ulicí po křižovatku s ulicí Dřevčickou, – lze z dopravního hlediska považovat za jednoznačně přínosný prvek v rozvoji sítě kolejové dopravy a takto je k němu přístupováno již řadu let. Počernická ulice svým širokým středovým pásem vždy přímo vybízela k zavedení kolejové dopravy, znamenající především pro obyvatele kapacitního obytného celku sídliště Malešice zkvalitnění dopravních vazeb ve směru do centra, spojené i s žádoucí redukcí autobusové dopravy.

Podrobněji bylo vedení tramvajové trati Počernickou ulicí prověřeno v roce 1995. Studie, zpracovaná projektovým ústavem PŮDIS Praha, a. s., potvrdila dopravní přínosy daného záměru i odpovídající šířkové předpoklady Počernické ulice k středovému vedení tramvajové tratě a umístění odpovídajícího počtu

## Tramvajová trať Počernická

zastávek. Současně ovšem bylo upozorněno na koliznost tratě s existujícími káranskými vodovodními řady 2x DN 1100, křižujícími Počernickou ulici v celé její délce a zásadně ovlivňujícími i možnosti vedení dalších inženýrských sítí v daném koridoru. Problém však v té době nebyl vnímán jako zásadní, neboť se předpokládalo, že po vybudování nového vodovodního přivaděče v jiné lokalitě Prahy ztratí vodovodní řady v Počernické ulici na významu a situace bude bez větších potíží řešitelná. Tento předpoklad se ovšem nenaplnil, neboť Pražská vodohospodářská společnost, a. s. naopak trvá na plném využití obou stávajících vodovodních řadů, starší z nich má být navíc v nejbližším období rekonstruován.

Z tohoto důvodu vyvstala potřeba nového a podrobnějšího rozpracování dané problematiky, tedy prověření technické reálnosti řešení tramvajové tratě, zejména ve vztahu ke káranským vodovodům, a to včetně aktualizace souvisejících nákladů. V těchto intencích byla Metroprojektem Praha, a. s. na konci roku 2002 dokončena studie, která v současném období prochází připomínkovým řízením.

Vlastní trasování tramvajové tratě v zásadě respektuje dřívější návrhy. Tramvajová trať v provedení se zatvárným svrškem je vedena na zvláštním tělese středem Počernické ulice, podél trati jsou zachovány dvoupruhové vozovky se zastávkami doplňkové autobusové dopravy. Na tramvajové trati je celkem 6 párů zastávek v návrhové délce 70 m. Po odbočení z Vinohradské ulice (kde je do stávající tratě vložen trojúhelník, umožňující jízdu s cestujícími do všech 3 směrů) je reagováno na předpokládaný urbanistický rozvoj území umístěním zastávky „Multiaréna“, poté následují zastávky polohou v zásadě odpovídající stávajícím zastávkám autobusovým, tedy Na Palouku, Hostýnská, Plaňanská. Obsluhu východní části sídliště Malešice optimalizuje zastávka Tucharazská, před odbočením do smyčky je situována zastávka Sídliště Malešice. Nová tramvajová trať má délku 2 084 metrů (bez smyčky). Tramvajová smyčka při ulici Dřevčické je řešena jako dvoukolejná.

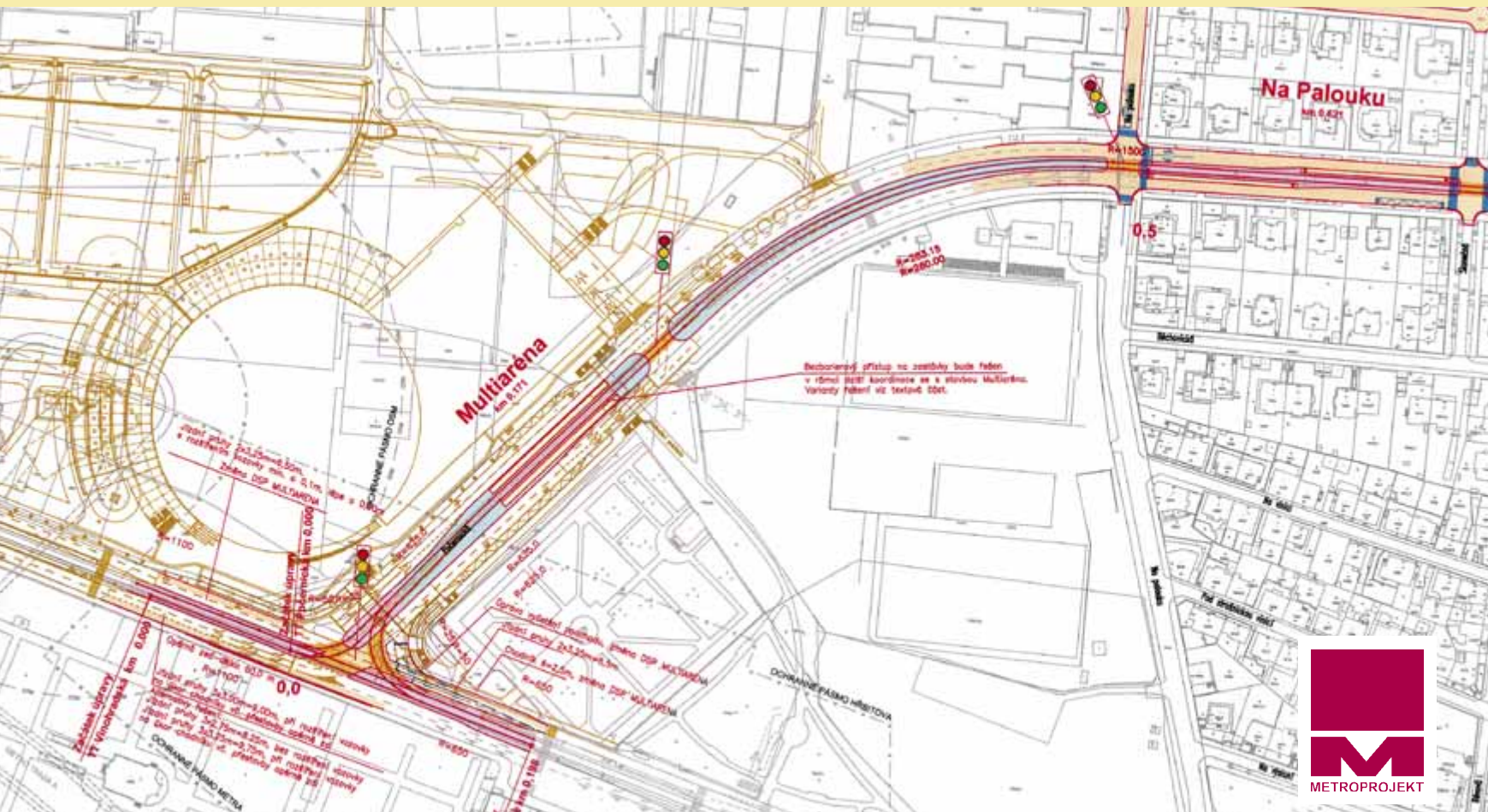
Vlastní návrh tramvajové tratě nebyl stěžejním úkolem předmětné studie. Prvořadou záležitostí

samozřejmě bylo především řešení problematiky prostorového uspořádání jednotlivých funkčních prvků v rámci uličního profilu, prvořadě pak prověření možnosti realizace tramvajové tratě v souběhu s káranskými vodovodními řady při současné existenci dalších významných inženýrských sítí. Pro vodovodní řady 2x DN 1100 projektant navrhl přeložku ze středového pásu do prostoru obou přilehlých vozovek (tzn. oba řady odděleně) tak, aby byl dodržen požadavek ochranného pásma vodovodních řadů, tedy 2,5 m od jejich vnějšího líce k tělesu tramvajové tratě. Nové řady budou z tvárné litiny profilu DN 1100 se speciální polyurethanovou ochranou proti bludným proudům, stávající potrubí má být vyplněno betonem a zůstat pod středovým pásem, respektive pod budoucí tramvajovou tratí. Úprava vedení káranských vodovodních řadů a jejich ochranné pásmo vyžadují značné zásahy do dalších inženýrských sítí v Počernické ulici, prvořadě se jedná o přeložky kanalizace a horkovodu. Přeložky mají zásadní dopad do rozpočtových nákladů tramvajové tratě. Z tohoto důvodu jsou diskutovány i možnosti jiného včlenění tramvajové trati do profilu Počernické ulice, značná koncentrace inženýrských sítí se však promítá do jakéhokoliv řešení. Předmětem diskusí jsou rovněž úvahy o propojení tramvajové trati se smyčkou Černokostelecká.

Územní plán hlavního města Prahy zahrnuje kromě výše uvedeného a podrobně prověřeného úseku tramvajové trati po smyčce při ulici Dřevčické i její další prodloužení o přibližně 1,9 km do ulice Teplárenské, v minulosti prosazované především městskou částí Praha 10. Tento úsek tramvajové tratě, mimořádně komplikovaný křížením se železnicí a budoucím silničním propojením, navíc s dosti diskutabilními dopravními přínosy, však dosud nebyl podrobněji prověřován.

Aktuální je samozřejmě základní část předmětné tramvajové tratě v sídlišti Malešice. Zájem představitelů hlavního města na její realizaci trvá, kdy se však tramvajová obsluha této části Malešic stane realitou, bude záležet především na tom, jak se podaří překonat technická a finanční úskalí výše uvedených vyvolaných investic, souvisejících s realizací předmětné dopravní stavby.

-st-



# Historie a současnost lanové dráhy na Petřín

Pražská pozemní lanová dráha z Újezda na Petřín slouží návštěvníkům Prahy již od roku 1891 a během své existence prošla mnohými proměnami. Od pohonu na vodní převahu, elektrifikace v roce 1932 až po její znovu zprovoznění po sesuvu půdy (1965) v roce 1985, kdy začala její současná historie. Brzy získala oblibu návštěvníků, o čemž svědčí i skutečnost, že přepravila již více než 24 milionů cestujících.

Unikátní strojovna slouží v původním provedení od roku 1932, což u odborné veřejnosti vzbuzuje nelíbený úžas a je dobrou vizitkou pracovníků údržby. Průběžné technické zdokonalování a udržování tohoto atypického zařízení svědčí o tom, že cílem podniku je nenechat tuto historicko-technickou památku zastarat. Proto v souladu s příslušnými předpisy má pravidelně jarní a podzimní výluky. Letos bude provoz zastaven 17. března a obnoven 5. dubna. V tomto období proběhnou revize, kontroly a prohlídky elektrické i strojní části lanové dráhy. Nedílnou součástí výluky je i kontrola tratě, která je zaměřena hlavně na stav

kolejového svršku, výměnu opotřebovaných kladek, změření rozchodu a úpravu dilatací kolejí. Stranou pozornosti nezůstane ani lana, která budou proměřena a podrobena defektoskopickým zkouškám. Nad rámec každoročních prací bude v letošním roce provedeno navaření a obrobení kol vozů. Druhou náročnou akcí bude přeladění telemetrického zabezpečovacího zařízení RADOM mimo občanskou frekvenci. Tyto dvě akce budou klíčovými body celé jarní výluky. Brzdové a bezpečnostní zkoušky pak výluku zakončí.

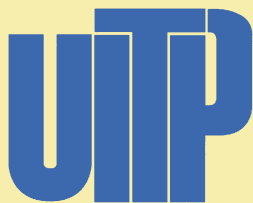
Obnovená lanová dráha má letos před sebou již svoji devatenáctou turistickou sezónu, kdy zajišťuje tradiční spojení do významné památkové a rekreační oblasti v centru Prahy. Rozšíření provozu v loňském roce přineslo další z kvalitnější obslužnosti Petřína. Bezpečnost a spokojenost cestujících je prioritou provozních pracovníků. Tato skutečnost je základem toho, aby lanová dráha zůstala i nadále turistickým lákadlem Prahy.

Stanislav Laně, náčelník lanové dráhy Petřín



Foto: Petr Malík

## UITP podporuje Livingstonův plán zavedení mýtného ke zmírnění kongescí



UITP Events  
Mobility for all

Zavedení poplatků ke zmírnění kongescí umožňuje lepší kontrolu nad dopravní poptávkou a vyčlenění finančních prostředků na rozvoj sítě veřejné dopravy, uvádí Mezinárodní asociace veřejné dopravy (UITP),

celosvětový obhájce udržitelné mobility.

Dnešní zavedení (17. února 2003) mýtného za průjezd automobilem do centra Londýna ke zmírnění dopravních zácp (kongescí) rozvířilo horkou debatu o otázce zpoplatňování silničních komunikací nejen ve Velké Británii, ale i ve městech po celém světě.

V oblastech s dopravními zácpami uživatel automobilu nehradí plně interní a externí náklady na svou cestu. Na nákladech dopravní zácpy se podílejí všichni cestující v síti povrchové dopravy: ostatní uživatelé automobilů trpí kongescí a uživatelům veřejné dopravy se prodlužuje doba cesty, služby jsou nepravidelné a dochází ke zvýšeným nákladům.

Podle UITP by měly být posouzeny po-

platky za používání silničních komunikací pro oblasti s dopravními zácpami jednak jako jedna z cest k tomu, aby bylo zajištěno, že všichni uživatelé komunikací zaplatí plně interní a externí náklady svých cest, a také jako způsob řízení poptávky, aby došlo ke zlepšení podmínek pro uživatele automobilů, zlepšila se provozní efektivnost autobusů a tramvajů a celkově se zvýšila atraktivita veřejné dopravy.



„Přísné limity na rozpočty veřejného sektoru a již vysoké ceny jízdného MHD v mnoha zemích jsou silným motivem pro rozvoj tohoto alternativního zdroje,“ řekl Hans Rat, generální tajemník UITP. „Pokud zkušenosti Londýna budou úspěšné, není pochyb, že další velkoměsta budou tento postup následovat. Se vši pravděpodobností bude budoucí výstavba nové infrastruktury pro dálnice a veřejnou dopravu ve zvýšené míře financována z příjmů plynoucích z mýtného.“

Pokud má veřejná doprava poskytnout atraktivní alternativu k osobnímu automobilu – což je zásadně nezbytné, má-li být mýtné přijato občany – je kritické, aby byly potlačeny kongesce, anebo aby byla zajištěna zvláštní přednost pro služby veřejné dopravy. Pokud snížení kongescí díky zavedení mýtného zlepší povrchovou veřejnou dopravu, budou zřejmě nutná další z kvalitnější MHD. Zavedení mýtného představuje potenciální zdroj finančních prostředků pro tyto účely. „Pokud máme skutečně přesvědčit motoristy, aby přestali používat své automobily ve prospěch kolektivních forem dopravy, musí být prostředky získané z mýtného vymezeny na rozvoj kvalitní veřejné dopravy. Stručně řečeno, zavedení společné politiky mýtného a rozvoje veřejné dopravy je cestou vpřed pro překonání bludného kruhu kongescí,“ uvedl na závěr pan Rat. -uitp-

## Kirnitzschtalbahn

Tak byla pojmenována elektrická tramvajová dráha v Saském Švýcarsku spojující pětitisícové město Bad Schandau (Zandov) s výletním místem v Labském pískovcovém pohoří, o které jsme vás už na stránkách DP-KONTAKTu několikrát informovali.

Když byl po roce 1730 objeven v údolí říčky Kirnitzsch (Křinice) železitý pramen, vznikly tu lázně

Historická vozovna v údolí za městem v lednu 1987. Po sjednocení německých států v roce 1990 se na její střeše objevily solární kolektory, které mohou dodávat až 40 kW elektrického výkonu. Potřebný elektrický proud pro provoz tramvaje v podobě pomocného zdroje může dnes dodávat i slunce.

a v pozdější době četné zotavovny. Tím se město a jeho okolí stalo v této oblasti Saského Švýcarska vyhledávaným střediskem. Turistický ruch dal potom podnět k tomu, že byla zahájena výstavba elektrické tratě z centra města a dále údolím podél říčky až k vodopádu Lichtenhainer Wasserfall – stejný název má konečná stanice.

Trať se začala projektovat v roce 1893 a měla původně vést až na Mezní Louku (Rainwiese) v Českém Švýcarsku. Do provozu byla uvedena 28. května 1898, tedy před 105 lety, o délce 8,3 kilometru a o rozchodu 1000 mm s devíti zastávkami převážně u výletních hostinců, u mlýnů či na rozcestích turistických stezek. Ve své době to bylo jistě unikátní řešení dopravy v krajině.

Tato téměř zapomenutá tramvaj ve zdraví přežila kotrmelce dějin a dočkala se i připojení bývalé NDR ke Spolkové republice Německo. Po většinu své doby byla v provozu pouze od dubna do října, ale naše snímky ji zachycují v době zimního „spánku“.

Text a foto: Jan Dvořák



Vlečné vozy na konečné stanici v Bad Schandau v období klidu.



Stalo se již nepsanou tradicí, že počátkem každého nového roku jsou prezentovány výsledky toho, čeho se dosáhlo v preferenci vozidel MHD během roku minulého.

Popisovat význam a potřebnost preference by již asi bylo nošením dříví do lesa. Proto si pouze připomeneme, že v Praze je preference MHD před dopravou automobilovou - a jmenovitě preference MHD světelnou signalizací - stanovena jako dopravní politický princip v Zásadách dopravní politiky hlavního města Prahy, schválených Zastupitelstvem hl. m. Prahy dne 11. ledna 1996. Uplatňování preference MHD vůči automobilové dopravě v řízení dopravy v Praze bylo dále odsouhlaseno usnesením Rady hl. m. Prahy číslo 747 ze dne 25. června 1996.

Preference MHD světelnou signalizací (SSZ) je součástí tzv. dynamického řízení křižovatek. K tomuto řízení a k preferenci se vztahují následující základní pojmy, definované v „Technických podmínkách TP81 - Navrhování světelných signalizačních zařízení pro řízení silničního provozu“, schválených Ministerstvem dopravy a spojů ČR 7. května 1996:

- **Dynamické řízení** je takové řízení světelnou signalizací, které podle dopravních nároků v reálném čase, zjišťovaných dopravními detektory, bezprostředně reaguje na průběh dopravy a podle okamžité poptávky mění délky zelených signálů a střídá fáze řízení. Tím může snížit zdržení a zastavování vozidel před SSZ a celkově zvýšit plynulost provozu ve srovnání s klasickým řízením pevnými signálními programy.

- **Preference MHD světelnou signalizací znamená možnost přednostní volby a prodlužování signálu volno jedoucím vozidlům MHD** tak, aby tato vozidla mohla projet světelně řízenou křižovatkou pokud možno bez zastavení nebo alespoň s minimálním zdržením. Na SSZ s jednoduššími dopravními poměry lze dosáhnout absolutní preference, na složitějších křižovatkách alespoň podmíněné preference.

- **Absolutní preference** znamená takový způsob řízení, který v běžném provozu umožní zcela plynulý průjezd na světelně řízené křižovatce, bez jakéhokoliv zastavování a zdržení před signálem stůj, všem vozidlům MHD (s výjimkou pouze mimořádných situací, například při současném příjezdu více vozidel MHD za sebou a v takových časových polohách, že by při absolutním preferování všech vozidel MHD došlo k nadměrnému prodloužení červených signálů pro automobilovou dopravu, cyklisty nebo chodce).

- **Podmíněná preference** znamená takový způsob řízení, který sice neumožní zcela plynulý průjezd na světelně řízené křižovatce všem vozidlům MHD (některá vozidla budou zastavena a zdržena signálem stůj), ale umožní alespoň výrazný pokles zdržení a počtu zastavení vozidel MHD před SSZ ve srovnání s řízením bez preference. Míra podmíněné preference (respektive míra jejího přiblížení absolutní preferenci) pak závisí na konkrétním řešení a způsobu řízení dané křižovatky.

Preference tramvají světelnou signalizací je v Praze postupně zaváděna od roku 1993. K datu 31. 12. 2002 byla preference tramvají zavedena na 60 místech, což představuje 31 % z celkového počtu 193 SSZ na pražské tramvajové síti. Na 26 křižovatkách s jednoduššími dopravními poměry je naprogramována preference absolutní, na ostatních místech preference podmíněná. Preference tramvají je součástí dynamického řízení křižovatek světelnou signalizací. Postup zavádění preference je uveden v následujícím přehledu. Z něj je bohužel patrné, že počínaje rokem 2000 se rozšiřování preference tramvají světelnou signalizací prakticky zastavilo.

Rok (stav k 31.12.)	Celkem SSZ na tramvajové síti	Z toho SSZ	
		s preferencí tramvají	%
1993	183	2	1
1994	183	11	6
1995	186	20	11
1996	186	31	17
1997	187	39	21
1998	189	51	27
1999	187	57	30
2000	188	59	31
2001	190	60	32
2002	193	60	31

K tomu je třeba dále uvést, že preference nefunguje v těch případech, kdy dojde k poruše tramvajové detekce a tato porucha není včas odstraněna. Podmínkou funkčnosti celého systému preference je kvalitní kontrola, údržba a operativní odstraňování poruch. Pokud dojde k poruše tramvajové detekce, trvá někdy i velmi dlouho, než se porucha zjistí a než dojde k jejímu odstranění. Řešení tohoto problému by napomohlo, kdyby správce signalizace zavedl takový systém periodických kontrol řadičů, které by zahrnovaly i kontrolu správnosti detekce tramvají (lze to poznat v řadičích jednoduchým způsobem), a důsledně trval na jejich provádění.

U křižovatek připojených na dopravní řídicí ústřednu nefunguje preference navíc tehdy, když obsluha ústředny z nějakého důvodu navolí řízení pevnými signálními programy (které preferenci neumožňují) namísto programů pro dynamické řízení (které preferenci umožňují) – v současné době se týká křižovatek v Holešovicích, na Letné a na pravobřežní komunikaci v úseku Výtoň – Národní divadlo. Perspektivně mají být na dopravní řídicí ústřednu připojeny všechny křižovatky v Praze. Paradoxem je, že k rušení preference je využívána nejmodernější řídicí technika – ovládání světelných signalizací z dopravní řídicí ústředny.

Změny v preferenci tramvají světelnou signalizací v roce 2002

**Preference byla nově zavedena na jedné křižovatce:**

Na Zlíchově – smyčka Hlubočepy (nově zřízené SSZ)

**Preference byla zrušena na jedné křižovatce:**

Klárov – Letenská

Komentář ke zrušení preference je uveden v dalším textu.

# Preference světelnou v Praze - stav

## Preference a nepreference ve světle dopravní situace v Praze

**V zájmu objektivit je nutné říci, že pro preferenci MHD v Praze se v posledních 9 letech udělalo více, než předtím za 30 let.** Současně je však třeba uvést, že prováděná preferenční opatření bývají až následnou, opožděnou a často i nedostačující reakcí na bouřlivý rozvoj automobilové dopravy a s tím spojené zhoršování dopravních poměrů ve městě po roce 1990. Připomeneme si například, že:

- 1 Od roku 1991 rostl počet automobilů i intenzity automobilové dopravy v Praze takovým explozivním tempem, které nemá - s výjimkou měst ve východním Německu (v bývalé NDR) - v Evropě obdoby.

- 2 V Praze připadá 1 osobní automobil na 1,9 obyvatele. Tím se Praha řadí – s výjimkou severní Ameriky – k nejvíce motorizovaným velkoměstům na světě a předstihuje i nejmotorizovanější západoevropská velkoměsta, kde se stupeň automobilizace obvykle pohybuje v hodnotách 1 osobní automobil na 2,1 až 2,3 obyvatele.

- 3 V posledních 10 letech narostl automobilový provoz v Praze více, než za předcházejících více než 100 let existence automobilismu od konce 19. století do začátku devadesátých let 20. století.

- 4 Explozivní nárůst automobilové dopravy v Praze v 90. letech vytvořil kvalitativně zcela novou situaci. Automobilů jezdí nyní po městě tolik, že přetížení komunikační sítě již nemá bodový, nýbrž plošný charakter. Za přetíženou lze považovat celou oblast centra a navazujícího středního pásma města o rozměrech přibližně 7 x 6 km, vymezenou zhruba Strahovem na západě, mostem Barikádníků na severu, nákladovým nádražím Žižkov na východě a Pankráčí na jihu. V důsledku prudkého nárůstu automobilového provozu v Praze dochází v posledních letech stále častěji k dopravním zácpám nejen v centru a ve středním pásmu města, ale na řadě míst na celém území města. Dopravní zácpy se tvoří i na nejkapacitnějších rychlostních komunikacích (například na Barrandovském mostě nebo na Jižní spojkce). Prodlužuje se zároveň doba v průběhu dne, kdy je kapacita rozhodujících křižovatek vyčerpána, a tak jsou dopravní zácpy stále četnější, rozsáhlejší a déle trvající. Vliv této „dopravy popojížděním“ na životní prostředí, obzvláště v centru města, je zřejmý.

- 5 Lapidárně řečeno: automobilů jezdí po Praze tolik, že se na komunikační síť – především na křižovatky – prostě všechny v potřebný čas nevejdou.

- 6 Závažným negativním důsledkem popsaného vývoje je, že není paralyzována pouze automobilová doprava (kdy se automobily zdržují samy mezi sebou, protože je jich mnoho), nýbrž že dochází i k paralyzování provozu povrchové MHD, pokud tato doprava není výrazně preferována (protože jsou tramvaje a autobusy MHD těmito automobily ovlivňovány a omezovány); výsledkem jsou pak popojíždějící vozidla MHD zablokovaná v popojíždějících kolonách automobilů.



# tramvají signalizací k 31. 12. 2002

Popisovaný vývoj, známý z každodenní zkušenosti obyvatel i návštěvníků Prahy, by mohl svádit k závěru, že exploze automobilové dopravy v Praze – stejně jako v jiných městech – je něco téměř jako fatální přírodní jev, jakým může být například výbuch sopky, hurikán nebo stoletá voda, a kterému nelze předcházet ani aktivně čelit. Zde je namístě zdůraznit, že tomu tak našťástí není, protože doprava není jevem přírodním, nýbrž jevem navýsost společenským. Proto závisí pouze na společnosti, jak bude doprava ve městě a v souvislosti s ní i životní prostředí vypadat.

Žádoucí zvýšení plynulosti a pravidelnosti provozu pouliční MHD lze za těchto podmínek docílit pouze významným omezením negativních vlivů intenzivní automobilové dopravy na MHD, tzn. preferencí MHD před ostatní dopravou na komunikační síti.

K podpoře preference MHD před automobilovou dopravou již bylo vysloveno tolik argumentů, že by samy o sobě vystačily na zvláštní článek. Připomeňme si pouze, že v **podmínkách Prahy není město schopno uspokojit ani většinu svých dopravních potřeb (a už vůbec ne všechny tyto potřeby) pouze automobilovou dopravou, a proto je MHD veřejnou službou strategického významu, která je pro život a fungování města nezastupitelná.** To názorně ukázala situace po srpnu 2002, kdy v důsledku povodní byla výrazně omezena automobilová doprava ve městě, byl vyloučen provoz v klíčových úsecích metra kvůli jeho zatopení, a přesto povrchová MHD dokázala i v této velmi ztížené situaci zvládnout – byť s pochopitelnými kapacitními problémy – všechny dopravní nároky občanů. Bez nadsázky lze říci, že život ve městě se po povodni nezastavil také díky fungování povrchové MHD.

V této souvislosti je však bohužel nutné konstatovat, že **ačkoliv je upřednostňování MHD před automobilovou dopravou v obecné rovině deklarováno jako jeden ze základních principů dopravní politiky města, při rozhodování o řešení konkrétních situací tomu může být někdy i zcela naopak**, jak dokumentují následující příklady rušení nebo nezavádění preference.

**SSZ Karmelitská – Hellichova, Karmelitská – Harantova a Karmelitská – přechod:** při rekonstrukci tramvajové tratě, vozovka a chodníků v ulicích Karmelitská a Újezd, prováděné postupně v letech 2001 a 2002, byly zároveň rekonstruovány světelné signalizace Karmelitská – Hellichova a Karmelitská – Harantova, nově zřízeno SSZ Karmelitská – přechod a všechna SSZ byla vybavena trolejovými kontakty k detekci tramvají. Výsledný stav je však takový, že zde tramvaje preferovány nejsou (ve smyslu výše uvedené definice preference).

**Křižovatka Klárov – Letenská:** v roce 1995 zde byla rekonstruována světelná signalizace, vybavena vozidlovými detektory pro dynamické řízení a trolejovými kontakty k detekci tramvají a zavedena preference tramvají ze všech směrů. Potřeba preferovat tramvaje je zejména na vjezdu z Letenské ulice, kde tramvaje sdílejí společný jízdní pruh s automobily, a tak alespoň částečně zmírnit zdržování tramvají

popojíždějících v kolonách automobilů. Na podzim 2002 musel být na křižovatce vyměněn řadič, protože původní řadič byl zatopen při srpnové povodni. Při této příležitosti bylo programové vybavení nového řadiče změněno tak, že zde byla preference tramvají zrušena. Zrušení preference je údajně jen dočasné. Doufejme, že tato „dočasnost“ nebude trvat třeba tak dlouho, jako u dále zmíněné křižovatky Vypich. Zde je namístě nezodpovězená otázka, proč byla preference vůbec rušena, když stačilo jen málo: naprogramovat nový řadič podle stávající řídicí logiky, která se osvědčila sedmiletým provozem.

**Na Zlíchově – smyčka Hlubočepy:** v roce 2002 zde byla zřízena nová světelná signalizace pro usnadnění výjezdu tramvají ze smyčky Hlubočepy (a v budoucnu i z nové tramvajové tratě od Barrandova) do jízdního pásu ulice Na Zlíchově. Křižovatka je vybavena potřebnou tramvajovou detekcí, mikropočítačovým řadičem a řídicí logikou umožňující dynamické řízení s preferencí tramvají. Na křižovatce tramvaje skutečně preferovány jsou, avšak pouze podmíněnou preferencí. Parametry pro řízení jsou zadány tak, že při kratších zastávkových pobytech v zastávce „Hlubočepy“ (což je vzhledem k malé nebo jen nárazové frekvenci cestujících spíše pravidlem než výjimkou) musí tramvaj po výjezdu ze zastávky na několik sekund zbytečně zastavit před návestídem SSZ, než dostane signál volno. V místních dopravních poměrech by bylo bez problémů možné a vzhledem k významu budoucí tramvajové tratě na Barrandov i nanejvýš žádoucí upravit parametry pro řízení tak, aby zde bylo dosaženo preference absolutní. Opět se naskytá otázka, proč tomu tak není.

V čísle 4/2002 časopisu DP-KONTAKT bylo v článku „Preference tramvají světelnou signalizací v Praze – stav k 31. 12. 2001“ uvedeno několik případů rušení, zhoršení nebo nezavádění preference. Podívejme se, jaký byl stav těchto míst po roce – v prosinci 2002.

**Křižovatka Újezd – Vítězná:** v roce 2001 zde byla při rekonstrukci tramvajových kolejí v křižovatce zrekonstruována i světelná signalizace a vybavena vozidlovými detektory pro dynamické řízení a trolejovými kontakty k detekci tramvají. Výsledný stav je však takový, že zde tramvaje nijak preferovány nejsou. Navíc zde chybí vzdálené přihlašovací trolejové kontakty (jsou instalovány pouze blízké přihlašovací kontakty, umístěné až za stavěcími kontakty elektrického ovládání výhybek ve směru jízdy, tj. v těsné blízkosti před křižovatkou), takže by i v případě zavedení preference byly její možnosti v důsledku neexistence těchto kontaktů významně omezeny.

**Poznámka:** *výzvoové signály, které jsou na této křižovatce instalovány, svítí v rozporu s dokumentací pro používání výzvoových návěstidel, schválenou ministerstvem dopravy a spojů ČR (dne 9. listopadu 1998, čj. 29052/98-120), a v rozporu s praxí na všech ostatních křižovatkách v Praze, neboť u směrů vybíraných cyklicky zhasínají v době, kdy svítí signál volno, zatímco podle schválené dokumentace mají výzvoové signály pro směry vybírané cyklicky návěstit trvale (pouze s výjimkou doby, kdy eventuálně bliká návěst „následuje volno“) pojem „výzva nárokována“.*

Stav v prosinci 2002 ve srovnání s prosincem 2001: beze změny.

**Křižovatky Plzeňská – Kartouzská a Plzeňská – Tomášková:** na obou křižovatkách byla preference tramvají zavedena v roce 1997, při příležitosti zprovoznění Strahovského tunelu. Spolu s navrženou koordinací s navazujícími SSZ řízenými pevnými signálními programy Plzeňská – Radlická a Plzeňská – Na Čechelce (u zastávky Bertramka) zde bylo dosaženo stavu, kdy tramvaje jedoucí od Anděla na Bertramku zastavily nejvýše jednou (před první křižovatkou Plzeňská – Radlická) a tramvaje jedoucí od Bertramky k Andělu nezastavily na trati mimo zastávky vůbec. Zároveň zde byla optimálním způsobem vyřešena i koordinace SSZ pro automobilovou dopravu.

Při změně organizace dopravy na Smíchově a zavedení tzv. malého Smíchovského okruhu (zjednosměrnění ulic Kartouzská směrem z centra a Ostrovského a Vltavská směrem do centra) v říjnu 2001 však bylo řízení změněno tak, aby maximálně vyhovovalo automobilové dopravě, ale jen s minimálním ohledem nebo zcela bez ohledu na potřeby plynulejšího průjezdu tramvají. Na obou křižovatkách byla preference tramvají zrušena, tramvajové detektory nejsou využívány a koordinace s ostatními SSZ byla změněna pouze podle potřeb automobilové dopravy.

Výsledkem je stav, kdy tramvaje jedoucí od Anděla na Bertramku, pokud nevyjedou z křižovatky Plzeňská – Radlická v první sekundě volna, zastaví navíc na křižovatce Plzeňská – Kartouzská nebo Plzeňská – Tomášková, a všechny tramvaje jedoucí od Bertramky k Andělu zastavují pravidelně navíc na křižovatce Plzeňská – Radlická. Naměřené jízdní doby tramvají v úseku Bertramka – Anděl se zbytečně prodloužily o téměř půl minuty – v průměru z původních 101 sekund na 129 sekund.

**Křižovatky Štefánikova – Kartouzská, Lidická – Zborovská a Nádražní – Vltavská:** v souvislosti se zavedením tzv. malého Smíchovského okruhu v říjnu 2001 byly všechny tři světelné signalizace zrekonstruovány, vybaveny mikropočítačovými řadiči, vozidlovými detektory pro dynamické řízení a trolejovými kontakty pro preferenci tramvají. Současný stav je však takový, že automobilová ani tramvajová detekce není využívána, křižovatky jsou řízeny pevnými signálními programy a tudíž bez preference tramvají, takže se pro tramvaje nic nezlepšilo. Navíc jsou přihlašovací trolejové kontakty na křižovatkách Štefánikova – Kartouzská (v obou směrech) a Lidická – Zborovská (ve směru od Palackého mostu) situovány tak nevhodně, že by účinnou preferenci tramvají neumožňovaly ani v případě, kdyby byly využívány, protože nesplňují jeden ze základních předpokladů pro preferenci: umístění tak, aby umožňovaly dostatečný časový předstih přihlášení tramvají před jejich příjezdem ke stopčáře a řadič tak stačil na nároky vhodně zareagovat.

Popisovaný stav na křižovatkách Plzeňská – Kartouzská, Plzeňská – Tomášková, Štefánikova – Kartouzská, Lidická – Zborovská a Nádražní – Vltavská byl počátkem roku 2002 zdůvodňován tím, že řízení křižovatek v oblasti Smíchova pevnými signálními programy a tudíž bez možnosti preference tramvají bylo zavedeno v souvislosti se změnou organizace dopravy na Smíchově v říjnu 2001. Zároveň byl vysloven předpoklad, že na křižovatkách v oblasti Smíchova bude dynamické řízení doplněno a v souvislosti s ním i možnost preference tramvají.



Foto: Petr Malík

Stav v prosinci 2002 ve srovnání s prosincem 2001: beze změny. Na křižovatkách jsou nadále preferovány automobily před tramvajemi.

**Křižovatka Bělohorská – Ankarská (Vypich):** patří již řadu let k silně zatíženým a problematickým pražským křižovatkám. V roce 1999 zde byla rekonstruována světelná signalizace a zavedeno dynamické řízení s preferencí tramvají. Tím se dosáhlo významného zlepšení provozu tramvají - pokles jejich průměrného zdržení v denním období o 83 % (z původních 23 sekund na 4 sekundy), v nočním období pak až o 100 % (z původních 23 sekund na 0 sekund). Po rekonstrukci signalizace se i výrazně snížil počet dopravních nehod na křižovatce: z 50 nehod v roce 1998 (z toho 12 s tramvajemi) na 30 nehod v roce 2000 (a z toho žádná nehoda s tramvajemi – dle statistiky Policie ČR).

I po zavedení dynamického řízení zde zůstaly dva problémy. Jedním z nich jsou fronty vozidel ve směru z Bělohorské od centra vlevo do Kukulovy, kde projíždějí i 2 frekventované autobusové linky MHD (174 a 180). K tomu je nutné uvést, že dynamickým řízením byla i při preferenci tramvají zvýšena kapacita tohoto směru až o 47 %, se záměrem zlepšit podmínky i pro průjezd autobusů. Navzdory tomuto záměru zde fronty vozidel zůstaly, avšak nikoliv kvůli preferenci tramvají, nýbrž proto, že nabídnuté zvýšení kapacity bylo okamžitě využito větším počtem automobilů. Druhým problémem jsou fronty na obou vedlejších vjezdech z Kukulovy i z Ankarské. Tyto fronty rovněž nejsou způsobovány preferencí tramvají, nýbrž především nárůstem vlevo odbočujících vozidel z obou vjezdů. Tato vozidla najedou v době zelené do křižovatky, ale protože musí dávat přednost protisměrům, při silnějším provozu vytvoří tak dlouhé fronty, že brání v průjezdu i souběžně jedoucím vozidlům v přímých směrech. Problémem je také dokončení jejich odbočení při změně fázi, pokud v křižovatce stojí více vozidel, ale to rovněž nesouvisí s preferencí tramvají. Ke způsobu řízení je nutné připomenout, že v denním období je preference tramvají na křižovatce parametricky omezena tak, že nesnižuje kapacitu žádného automobilového vjezdu. Důkazem je zvýšení počtu vozidel projíždějících křižovatkou o 4 % po zavedení dynamického řízení s preferencí tramvají.

Na požadavek zástupců Policie ČR zde byla preference tramvají na podzim 2000 zrušena. Původně mělo být toto zrušení pouze na zkoušku a trvat jeden týden, ale pro nesouhlas Policie ČR již preference nebyla – i přes několikeré urgency zástupců Dopravního podniku na pracovních jednáních – do dne zpracování tohoto textu obnovena. Kontrolní měření provedená v září 2000 (za stavu s preferencí), v listopadu 2000 a v únoru a v květnu 2001 (za stavu bez preference) ukázala, že preference tramvají prodlužovala průměrné délky cyklů řízení i průměrné zdržení automobilů (včetně autobusů MHD) pouze o 3 sekundy, zatímco zdržení automobilů závisí

SSZ s preferencí tramvají – stav k 31. 12. 2002

Číslo	Název SSZ	Číslo	Název SSZ
0.327	Vinohradská – Starostrašnická	A 4.470	Kolarovova – odbočení tramvaje
A 0.342	Vinohradská – Za Strašnickou vozovnou	A 4.628	Modřanská – Mlejnek sever
A 0.359	Vršovická – Užocká	5.571	Na Zlíchově – smyčka Hlubočepy
A 0.622	Švehlova – Práčská	5.582	Nádražní – Nádraží Smíchov
0.632	Černokostecká – Sazečská	5.583	Nádražní – U Královské louky
1.010	Národní divadlo	6.147	M. Horákové – U Brusnice
1.011	Masarykovo nábř. – Myslíkova (Mánes)	6.148	Patočkova – Střešovická
1.012	Jiráskovo náměstí	A 6.149	Patočkova – Myslbekova
1.035	Křižovnická – Karlova	7.002	nábř. kpt. Jaroše – Štefánikův most
1.056	Křižovnická – Kaprova	7.028	nábř. kpt. Jaroše – Dukelských hrdinů
1.071	Čechův most – Dvořákovo nábřeží	A 7.125	Dělnická – Jankovcova
1.089	Čechův most – nábřeží E. Beneše	7.129	Strossmayerovo náměstí
1.106	Malostranské náměstí – Letenská	7.130	Dukelských hrdinů – Veletřzní
2.013	Palackého náměstí	7.133	Dukelských hrdinů – U Výstaviště
2.020	Rašínovo nábřeží – Libušina	7.137	Argentinská – Plynární
2.021	Výtoň (Rašínovo nábřeží – Svobodova)	7.141	Dělnická – Komunardů
A 2.022	Svobodova – Vyšehradská	A 7.142	Plynární – Komunardů
2.023	Svobodova – Na Slupi	7.155	Letenské náměstí
A 2.066	Vyšehradská – Benátská	7.163	Dukelských hrdinů – Kostelní
3.304	Táboritká – Ondříčková	A 7.172	Plynární – Osadní
3.306	Olšanské náměstí	A 7.176	Partyzánská – Vrbenského
3.364	Koněvova – Spojovací	8.220	Sokolovská – Švábky
A 3.374	Koněvova – Na Vrcholu	A 8.251	Elznicovo náměstí – Voctářova
A 3.613	Vinohradská – Pod Židovskými hřbitovy	A 8.251	Elznicovo náměstí – Kotlaska
4.401	Bělehradská – Otakarova	A 8.251	Zenklova – přechod
A 4.418	Podolské nábřeží – Podolská	A 8.267	Trojská – přejezd tramvajové tratě
A 4.419	Podolské nábřeží – Kublov	9.209	Balabenka
A 4.420	Podolské nábřeží – Jeremenkova	A 9.210	Sokolovská – Na Rozcestí
A 4.450	Kolarovova – Čs. exilu	A 9.233	Sokolovská – Na Břehu
A 4.469	Modřanská – Údolní	A 9.264	Kolbenova – přechod
Celkem 60 SSZ s preferencí, z toho 26 SSZ s absolutní preferencí (A)			
Celkem SSZ na tramvajové síti: 193			

především na tom, jak je křižovatka zatížena. Například ve směru z Bělohorské od centra vlevo do Kukulovy se průměrné zdržení automobilové dopravy (včetně autobusů MHD) pohybovalo v dopravních špičkách v rozmezí od 24 do 117 sekund podle momentálního zatížení tohoto směru, a to za stavu bez preference i s preferencí tramvají. Tato měření potvrdila, že preference tramvají nebyla – stejně jako na jiných místech – příčinou problémů na křižovatce, a že její zrušení tyto problémy nevyřešilo ani nezmírnilo.

Výsledkem zrušení preference je pouze zhoršení provozu tramvají (nárůst jejich průměrného zdržení na více než šestinásobek – ze 4 sekund až na 25 sekund) a nezlepšení provozu ostatních vozidel (protože fronty automobilů stejně zůstaly, pokud jsou dopravní nároky automobilové dopravy ve špičkových obdobích vyšší než kapacita křižovatky). V této souvislosti zůstává rovněž otázkou, proč byla preference zrušena i v obdobích, kdy jsou dopravní nároky automobilové dopravy nízké, například večer, v noci a o víkendech, kdy pro zrušení preference není již důvod vůbec žádný. Nejvíce patrné je to večer a v noci, kdy tramvaje zbytečně zastavují před téměř prázdnou křižovatkou.

Z výše uvedeného vyplývá, že preference zde byla zrušena bezdůvodně a že by bylo žádoucí – v souladu se zásadami dopravní politiky města – ji co nejdříve obnovit.

Stav v prosinci 2002 ve srovnání s prosincem 2001: beze změny. Pro křižovatku Vypich byla v roce 2002 navržena úprava světelné signalizace, která by měla mj. zlepšit podmínky pro vlevo odbočující vozidla z obou vedlejších vjezdů (což se týká i autobusové linky 191). Součástí úpravy je i návrh na obnovení preference, včetně její úpravy pro špičková období (se zákazem preferenčních výběrů tramvajových fází při velmi silném automobilovém provozu). Navržená úprava však zatím nebyla odsouhlasena.

**Křižovatky Bubenské nábřeží – tramvajová trať a Bubenské nábřeží – Argentinská:** v roce 1998 zde byly rekonstruovány světelné signalizace a bylo zde zavedeno dynamické řízení s preferencí tramvají. Po důkladném zvážení všech okolností zde projektant světelné signalizace navrhl velmi vysoký stupeň preference tramvají, neboť i při této vysoké preferenci by byla kapacita pro automobilovou dopravu vyšší než kapacita kritických křižovatek v okolí. Preference zde však musela být od počátku podstatně omezena, a to vždy pouze na druhou křižovátku ve směru jízdy tramvaje. Jako důvod bylo uváděno, aby tramvaje nenarušovaly volno pro automobilovou dopravu. V letech 1999 – 2000 byla i tato podstatně omezená preference dále redukována ve prospěch automobilové dopravy.

Výsledkem je faktické zrušení preference, takže většina tramvají zde musí při průjezdu dvakrát zastavit. Fronty automobilů na tahu Bubenské nábřeží – Argentinská v obou směrech však ve špičkových obdobích trvají i nadále, neboť jsou způsobovány nikoliv tramvajemi, nýbrž přetížením okolních křižovatek. Vzhledem k tomu, že se jedná o zatím setrvalý stav, byly obě křižovatky vyjmuty v roce 2001 ze seznamu křižovatek s preferencí.



Foto: Petr Malík



Stav v prosinci 2002 ve srovnání s prosincem 2001: beze změny. Na obou křižovatkách jsou nadále preferovány automobily před tramvajemi.

**Křižovatka Střelničná – Opálkova** (mezi zastávkami Kyselova a Ládví): v roce 2001 zde byla zřízena provizorní světelná signalizace v souvislosti se záberem severního jízdního pásu Střelničné kvůli výstavbě stanice metra Ládví. SSZ není vybaveno tramvajovou detekcí, takže neumožňuje preferenci tramvaj, volno pro tramvaje je vybíráno cyklicky (v každém cyklu řízení bez závislosti na nárocích tramvaj) a je velmi krátké. To má za následek, že zdržení tramvaj zde dosahuje 60 až 70 sekund, pokud v době signálu stůj přijede jedna tramvaj, a i více než 2 minuty, pokud v době signálu stůj přijedou dvě tramvaje za sebou. Tím, že je volno tramvajím vybíráno cyklicky, svítí i v době, kdy není tramvajemi využito, čímž je zbytečně zdržována i automobilová doprava včetně autobusů MHD. Výsledkem je, že jsou zbytečně zdržovány tramvaje, automobily i autobusy MHD. Přitom stačilo jen málo: doplnění tramvajové detekce a jiný přístup k řešení světelné signalizace. Případný argument, že jde jen o provizorium, neobstojí, neboť přibližně ve stejné době a jen nedaleko odtud bylo zřízeno také provizorium, avšak s absolutní preferencí tramvaj: křižovatka Trojská – přejezd tramvajové tratě.

Stav v prosinci 2002 ve srovnání s prosincem 2001: beze změny. Na křižovatce jsou i nadále zbytečně zdržovány tramvaje, autobusy MHD i automobily.

**Křižovatka Černokostecká – Sazečská** (u tramvajové zastávky Hutní základna): v roce 1997 zde byla zřízena nová světelná signalizace s absolutní preferencí tramvaj. Vzhledem k situování zastávek v obou směrech těsně před křižovatkou byly přihlašovací kontakty pro oba směry umístěny jen přibližně 70 a 80 metrů před křižovatkou, neboť potřebného časového předstihu nároků tramvaj pro jejich absolutní preferenci bylo možné dosáhnout zastávkovými pobytů. V daných dopravních poměrech zde absolutní preference fungovala bez problémů do roku 2001.

V roce 2001 byla při opravě tramvajové tratě přesunuta zastávka tramvaj pro směr do centra z původní polohy před křižovatkou do polohy za křižovatkou a v souvislosti s tím byla upravena i světelná signalizace. Přihlašovací tramvajový kontakt pro směr do centra však zůstal v původní poloze přibližně 80 m před křižovatkou, čímž se preference ve směru do centra stala prakticky nemožnou, neboť při vzdálenosti 80 m a jízdní rychlosti tramvaj 40 – 50 km/h se doba od přihlášení do příjezdu tramvaje ke stopčáře zkrátí na pouhých 6 až 7 sekund. Je zřejmé, že při takto malém časovém předstihu nároku nemůže světelná signalizace na přihlášení tramvaje vhodně zareagovat, takže výsledkem jsou zbytečně zastavující tramvaje před křižovatkou při jízdě směrem do centra.

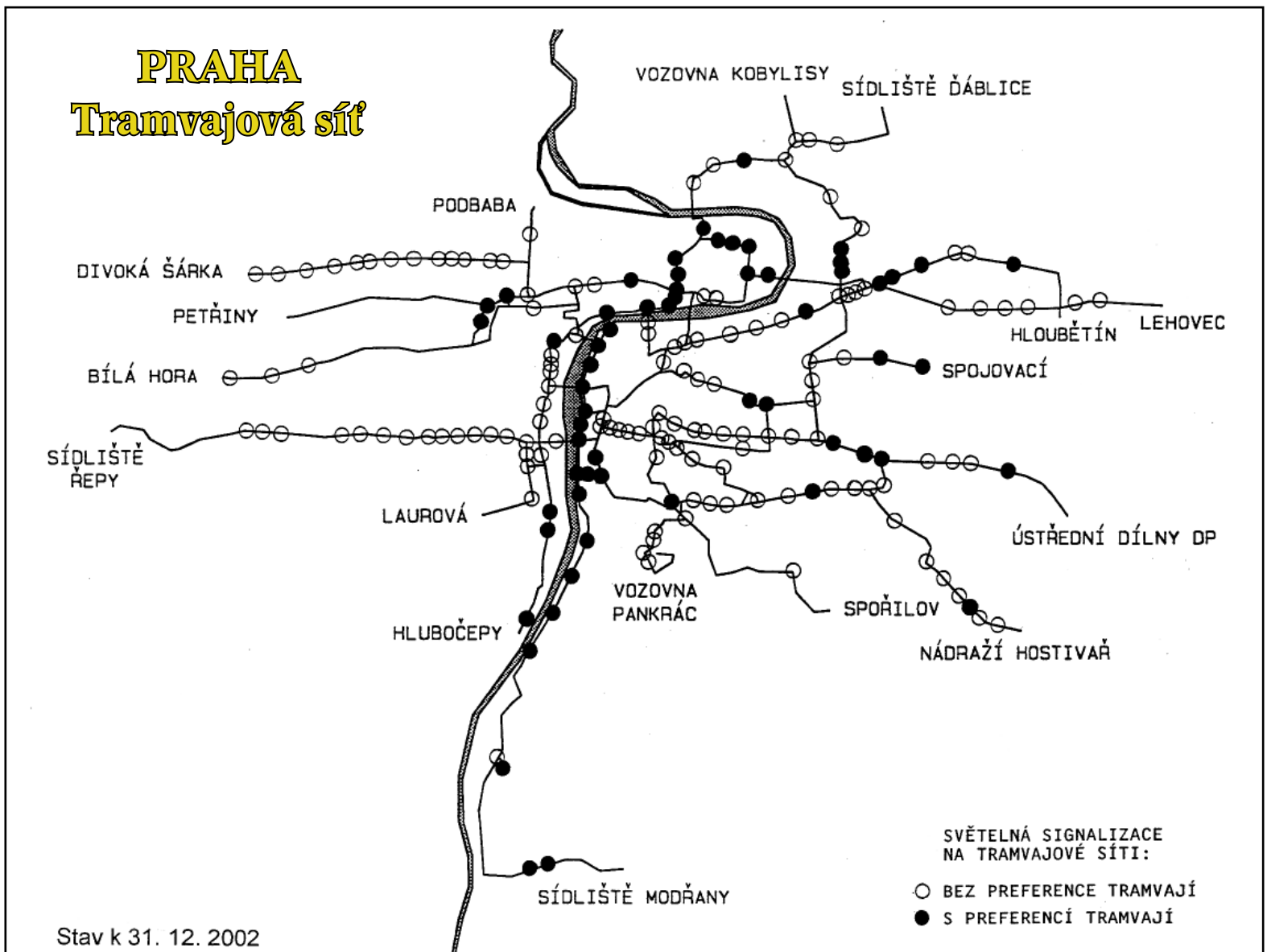
Stav v prosinci 2002 ve srovnání s prosincem 2001: v roce 2002 byl přihlašovací tramvajový kontakt pro směr do centra posunut z původní polohy přibližně 80 m před křižovatkou do vzdálenosti cca 170 m před křižovatkou. Tím se sice vytvořily podmínky pro určitý stupeň preference tramvaj jedoucích v tomto směru (pro podminěnou preferenci), avšak pro dosažení absolutní preference je tato vzdálenost pořád ještě nedostatečná. Přitom opět stačilo jen málo: kdyby byl přihlašovací tramvajový kontakt posunut do vzdálenosti alespoň 300 m před křižovatkou, bylo by dosaženo absolutní preference tramvaj a žádné tramvaje by při jízdě směrem do centra nemusely zbytečně zastavovat před křižovatkou.

## Závěrem

V čísle 7/2002 časopisu DP-KONTAKT byl na straně 8 otištěn článek autora -paf- „Preference tramvaj dříve a nyní“, kde bylo mj. uvedeno (citace): *Již od dob první republiky bylo jasné, že rostoucí frekvence individuální dopravy – tehdy ještě s povozy taženými koňmi, ručními dvoukoláky, ale i automobily – si vyžaduje určitých opatření vedoucích ke zvýšení plynulosti tramvajové dopravy. Chápali to však především pracovníci Dopravního podniku, respektive Elektrických podniků, méně již ti, kdo za plynulost provozu odpovídají, tedy policisté a úředníci magistrátu. U těch posledně jmenovaných, zdá se, ani dnes ještě přes všechna usnesení, přes kdysi zcela nepředstavitelná technická opatření moderní doby, není ve skutečnosti dostatek porozumění. Jinak by totiž nemohlo docházet k jevům notoricky známým, k upřednostňování rozbujelého provozu automobilů na úkor jízdy tramvaj. V tomto smyslu se za uplynulých padesát či šedesát let příliš mnoho nezměnilo – lidé zůstali v podstatě stejně nedovtipní jako dříve. Velice by mě zajímalo, proč na kritické pasáže zveřejňované v DP-KONTAKTu nedokázal odpovědět žádný dopravní policista ani úředník odboru dopravy na magistrátu. Proč se řádně nevyužívá technických možností již instalovaných zařízení na křižovatkách, proč se preferenční programy vypínají, proč policisté při ručním řízení křižovatek dávají přednost automobilům a nechávají tramvaje stát? Je to způsobeno jen nevědomostí a nedbalostí, nebo je v tom zlý úmysl či nedostatek inteligence? A co dělají ti, kdo mají na práci řadových úředníků a policistů dohlížet? Jsou vůbec všichni tito lidé na svých místech oprávněně? Proč politici nedbají na dodržování svých politických usnesení? Takových „proč“ by bylo ještě mnoho. Ale „proto“ není žádné!*

Zda je možné s myšlenkami z citovaného textu souhlasit či nesouhlasit, nechť posoudí podle vlastních zkušeností každý čtenář sám.

Ing. Jan Adámek



Stav k 31. 12. 2002

Tento text navazuje na článek v únorovém DP-KONTAKTu, který se věnoval tramvajové trati v Sokolovské ulici.

Ve dnech 13. a 14. srpna 2002 bylo postupně zaplaveno celkem 8,5 km tramvajových tratí z celkových 136,6 km. Vzhledem k uspořádání sítě, možností obracení vlaků, protipovodňovým opatřením a podobně bylo vyřazeno z provozu celkem 34,4 km, tj. 25 % tramvajové sítě. Kromě již zmíněné Sokolovské ulice byly všechny postižené tramvajové tratě postupně zprovoznovány v období mezi 19. srpnem a 9. listopadem. Postup zprovoznování jednotlivých úseků je znázorněn v následující tabulce:

datum obnovení provozu	traťový úsek
19. 8.	Palmovka – Ke Stírce – Střelnická
	Štefánikův most – Čechův most – Malostranská
	Chotkovy sady – Malostranská – Újezd
	Palackého náměstí – Výtoň – Dvorce – Nádraží Braník
	Albertov – Výtoň
20. 8.	Nádraží Braník – Sídlíště Modřany
	Palmovka – Dělnická – Vltavská – Strossmayerovo náměstí
2. 9.	Myslíkova – Jiráskovo náměstí – Palackého náměstí
9. 9.	Vltavská – Těšnov – Na Poříčí
17. 9.	Výstaviště – Elektrárna Holešovice – Osadní – Dělnická
1. 11.	Ke Stírce – Trojská – Elektrárna Holešovice
9. 11.	Čechův most – Staroměstská – Národní divadlo – Mánes
	Malostranská – Staroměstská

**Poznámka:** 19. srpna byl na jeden den zprovozněn úsek Čechův most – Právnická fakulta-Staroměstská-Malostranská a to jen manipulačně (bez cestujících) a jen v uvedeném směru.

Během obnovy byly jednotlivé úseky pečlivě prohlédnuty, očištěny a byl zkontrolován stav elektrických zařízení. Traťové úseky v oblastech se zjištěnými závažnějšími poruchami prošly opravou podle stupně poškození. Komplikaci při zprovoznování úseku v ulicích Komunardů a Osadní v Holešovicích způsobovala nedokončená oprava inženýrských sítí (před zatopením zde byl jednokolejný provoz). Přerušenou opravu velkoplošných panelů na Libeňském mostě komplikovala vozidla blízkého

## Tramvajové tratě

autobazaru, zachráněná deponováním na tramvajové trati přímo na mostě. V této souvislosti nemohu zapomenout na situaci na křižovatce Palmovka, kde se 14. srpna odpoledne odbyval prakticky veškerý provoz mezi Prahou 8, Prahou 9 a zbytkem města v oblouku od ulice Na Žertvách do Zenklovy směrem k Ohradě, zatímco ve směru na Libeňský most probíhala v plném pracovním nasazení výměna kolejové konstrukce a od divadla Pod Palmovkou se tiše přibližovala vzdutá Rokytkta, která nebyla od místa prací dále, než 5 kroků.

Po návratu Vltavy a jejích přítoků do původního koryta vykazovaly největší poruchy tramvajové tratě nebo podloží tratí na Sokolovské ulici, trať Nádraží Braník – Nádraží Modřany, dále úsek Smetanovo nábřeží – Křižovnické náměstí a úsek od tramvajového mostu v Troji po zastávku Trojská. Velmi rychle byla doplněním odplaveného materiálu a zhutněním opravena trať na Modřany. Jako druhá prošla z vážně poškozených úseků opravou trať v Troji. Pro podemletí tratě proudící vodou zde bylo sneseno kolejíště a byla provedena náhrada znečištěného šterku novým. Také podloží tramvajové tratě bylo zhutněno. Vzhledem k zaplavení měniny Troja, nezbytné pro provoz na této trati, se zahájení provozu posunulo až na 1. listopad. Kromě opravy povodní poškozeného úseku využila Vrchní stavba této výluky k opravě tratě od tramvajového mostu až po konec samostatného tramvajového tělesa. Zádlažbové panely, které se nacházely ve stoupání od zastávky Nad Trojou, byly během výluky sneseny a na své původní místo se již nevrátily.

Po kontrole úseku Smetanovo nábřeží – Křižovnické náměstí georadarem bylo rozhodnuto o rekonstrukci inženýrských sítí a o rekonstrukci tramvajové tratě. Původní velkoplošné panely BKV byly vystřídány příčnými betonovými pražci ve šterkovém loži. Pro snížení negativních účinků tramvajového provozu je šterkové lože od okolního prostředí odděleno pryžovými matracemi a kolejnice jsou opatřeny pryžovými bokovnicemi. Zákryt na Křižovnickém náměstí tvoří žulová dlažba, ve zbytku rekonstruovaného úseku litý asfalt. Výluky úseku od Národního divadla bylo využito také pro instalaci betonových oddělovacích tvarovek podél tramvajové tratě od výjezdu z Divadelní ulice směrem ke Karlovým lázním.

Miroslav Penc

(autor děkuje provozovně Vrchní stavba za doplnění údajů)



Příděl vltavského bahna se nevyhnul ani zastávce Trojská. Foto: Petr Mašek



Trať mezi zastávkou Trojská a tramvajovým mostem pod náhosem bahna 18. srpna 2002. Foto: Petr Mašek



Zastávka Nádraží Modřany po povodni v neděli 18. srpna 2002. Foto: Petr Mašek

Křižovatka Klárov se 16. srpna 2002 topila v bahně.

Foto: Petr Mašek



Trať u Karlových lázní po snesení původního tramvajového tělesa a zahájení prací na inženýrských sítích - 3. října 2002. Foto: Miroslav Penc



# po povodních



Osazování betonových dělicích proků na Smetanově nábřeží - 4. listopadu 2002.

Foto: Miroslav Penc

Trať v Modřanech po velké vodě v neděli 18. srpna 2002.

Foto: Petr Mašek

## Informace o přípravě a průběhu tramvajové výluky

Na základě požadavku jednotlivých správců dopravní cesty je přibližně jeden rok dopředu zadáno zpracování projektové dokumentace ke stavebnímu povolení, včetně dopravně inženýrských opatření na opravu nebo rekonstrukci určitého úseku tramvajové trati. Akce je zařazena do plánu tramvajových výluk na příslušný rok. Tento plán je zpracováván s ohledem na návaznost jednotlivých výluk, optimalizaci náhradního vedení tramvajových linek a náhradní autobusové dopravy. Během zpracování projektové dokumentace se konají tzv. výrobní výbory, kde se upřesňuje technické řešení s ohledem na připomínky a podmínky orgánů státní správy a správců inženýrských sítí. Na závěr této fáze se koná místní šetření pro stanovení trasy a zastávek náhradní autobusové dopravy.

Po odevzdání projektové dokumentace se ze strany investora akce doplňují různá vyjádření, stanoviska dotčených orgánů a organizací (jejichž počet je přibližně 80). Rovněž se uzavírají různé smlouvy na záborů komunikací, smlouvy s vlastníky pozemků na věčná břemena pro umístění různých zařízení dopravní cesty (například sloupy TV, úchyty TV na domech, skříně pro ovládání výměn).

Přibližně dva měsíce před realizací vlastní akce je zažádáno na odboru dopravy pražského magistrátu o stavební povolení, šest týdnů o rozhodnutí na omezení provozu dráhy a o rozhodnutí na zvláštní užívání komunikace. V případě záborů komunikací ve správě jednotlivých městských částí je nutno podávat žádost o rozhodnutí pro zvláštní užívání komunikace i na příslušnou městskou část.

Po vydání všech rozhodnutí je vydáván Oběžník dopravního náměstka. Jeden týden před zahájením výluky a prací jsou v souladu se zákonem osazovány dopravní značky „zákaz zastavení“ a jsou u Technické správy komunikací objednány odtahy vozidel bránících provozu náhradní autobusové dopravy, případně ze záboru. Poslední den před zahájením akce proběhne kontrola připravenosti dopravních opatření.

Po zahájení tramvajové výluky je v závislosti na druhu prací buď vypínáno, odsouváno (zpravidla při výměně velkoplošných panelů) nebo u rekonstrukčních akcí úplně sneseno trolejové vede-

ní. Po té následuje osazení dopravních značení, včetně úprav světelných signalizačních zařízení, a jeho kontrola za účasti Policie ČR a odboru dopravy. Po zápisu do stavebního deníku začínají vlastní práce podle v projektové dokumentaci stanovené technologie prací. V průběhu akce se konají zpravidla jedenkrát za týden kontrolní dny stavby, na kterých se například upřesňuje koordinace jednotlivých prací s pracemi cizích správců (Pražská vodohospodářská společnost, Pražské plynárny, TSK a další).

Před ukončením stavby je zažádáno o kolaudační řízení a podle Zákona o dráhách i o prohlídku určitého technického zařízení ze strany Drážního úřadu. Před vlastním kolaudačním řízením se konají přijímací řízení jednotlivých objektů a předepsané zkoušky všech zařízení (například revize).

V rámci kolaudačního řízení, zpravidla v posledním den tramvajové výluky, se koná zkušební jízda. Před jejím zahájením zajistí správci jednotlivých drážních zařízení provozuschopnost tramvajové trati. Při jízdě je kontrolována správná funkce všech zrekonstruovaných drážních zařízení, provedeny nezbytné zkoušky průjezdnosti kolejových křižovatek a traťových oblouků a správné nastavení trolejového vedení. V úsecích, kde nebyla tramvajová trať rekonstruována, je provedena jízda pro obnovení provozu. O výše uvedených jízdách jsou vyhotoveny protokoly, které jsou nedílnou součástí kolaudačního řízení.

V případě, že všechny předepsané zkoušky a vyjádření účastníků kolaudačního řízení jsou kladné, je vydáno rozhodnutí o prozatímním užívání stavby, kde jsou stanoveny podmínky a lhůta zkušebního provozu. Zkušební provoz je jednotlivými správci během zkušební doby sledován a na konci období vyhodnocen. V případě kladných výsledků je zažádáno o trvalý provoz, v opačném případě o prodloužení zkušebního provozu.

V posledním den tramvajové výluky je v souladu s rozhodnutím o zvláštním užívání komunikace odstraněno dopravní značení a informační systém pro cestující a provádí se kontrola připravenosti dopravních opatření k ukončení výluky. Před zahájením pravidelného provozu probíhá dočistění tramvajové trati, která byla mimo provoz.

František Hrabánek, vedoucí odboru dopravy a jízdních řádů o. z. Elektrické dráhy



Foto: Petr Malík



## Hotliner v Karlíně

Chtěl bych se podělit s osobní zkušeností s náhradní autobusovou dopravou formou linky X-8, kterou pro DP zajišťuje firma Hotliner. Jako obyvatel sídliště Invalidovna, které bylo jako první místo ze zaplaveného Karlína zpřístupněno, jsem uvítal, když byla konečně zprovozněna alespoň linka X-8. Na obslužnost sídliště Invalidovna se v prvních dnech po jeho zpřístupnění trochu pozapomnělo a doprava se řešila až v návaznosti s částečným odblokováním Karlína. Zkušenost s linkou X-8 už od prvních dnů ale nebyla nejlepší. Staré autobusy firmy Hotliner dokazovaly svou hlučností a chováním uvnitř i navenek, že mají svůj zenit už dávno za sebou. Několikrát jsem byl svědkem, že přepravu zajišťoval i autobus, kde se projevovalo silné klepání některého z agregátů, svědčící o jeho jasné závadě. I když tehdejší provoz v Karlíně se rovnal téměř nule a na ulicích byly vidět pouze nákladní vozy s kontejnery a vozy policie, intervaly a jízdní doby v provozu linky X-8 naprosto neodpovídaly jízdnímu řádu a provoz linky byl tudíž velmi nevyzpytatelný. Situace se později trochu upravila k lepšímu, když byl interval zkrácen, doprava se posílila a nebyl důvod se znepokojovat, protože v pětiminutovém intervalu se nějaká ta chybička ztratila.

Vrcholem byl pro mne ale zážitek z posledních týdnů těsně před zavedením autobusové linky B, kterou už zajišťuje Dopravní podnik sám. Je pravda, že na Sokolovské v té době už provoz značně zhoustl a zejména v oblasti Hakenových sadů se začaly tvořit kolony, ve kterých se linka X-8 zpožďovala. Ale byl jsem přímým svědkem, kdy dva autobusy firmy Hotliner při jízdě směrem z Palmovky na Florenc zcela ignorovaly určenou zastávku, a tím i čekající cestující ve stanici Invalidovna, umístěné u silnice. Zastavily pouze na zastávce tramvajové, na tramvajovém tělese, na kterém je dlouhodobě přerušen provoz. Z autobusů část cestujících vystoupila, řidiči zavřeli dveře a pokračovali po tramvajovém tělese v jízdě směrem do Karlína kolem cestujících čekajících na linku X-8 na její řádné zastávce. Vběhl jsem tedy před druhý autobus, který chtěl takto pokračovat v jízdě a gestikulací jsem ho donutil na poslední chvíli zastavit. Řidič po mé hlučné domluvě posléze otevřel dveře a nechal cestující ze zastávky nastoupit na zvýšeném tramvajovém pásu. Když jsem mu rázně vytkl u kabiny jeho počínání a sdělil, že vše nahlásím na dispečink, jen dodal, že klidně můžu. Když jsem na Florenci vystoupil, řidič něco ještě v prázdném autobusu evidentně sdělil na mou adresu, ale tomu už jsem nerozuměl a celou debatu jsem považoval za ukončenou. Jediné, co pak zmíněným dvěma řidičům Hotlineru nelze upřít, je snaha nezdržovat cestující, kteří by jinak stáli s jejich autobusem v koloně. Ale za cenu toho, že některé cestující nepřepřaví vůbec? To snad ne?

Protože se mi celá věc dodatečně rozležela, chtěl

bych tímto varovat před službami firmy Hotliner, která podle mého názoru výrazně poškozují v době povodní velmi dobře nabyté jméno našeho Dopravního podniku. Nejen svými zchátralými autobusy, ale v tomto případě zcela zjevnou ignorancí vůči cestujícím na regulérní zastávce. Jsem přesvědčen, že to rozhodně nebyla ojedinělá zkušenost a spousta cestujících vnímá služby zmíněné firmy (v konečném důsledku pak Dopravního podniku) obdobně. Chápu, že v krizových dnech po povodni nebyly kapacity na to, jak situaci odpovídajícím způsobem řešit a možná i v těchto dnech je jiná řešení obtížné. Přesto bych chtěl do budoucna varovat před takto špatnou reprezentací našeho podniku a chtěl bych apelovat na tvůrce smlouvy s firmou Hotliner, aby tyto skutečnosti vzali napříště ve smluvním styku s podobnými přepravci v potaz.

Od doby, kdy Dopravní podnik zavedl svou náhradní autobusovou linku B, je cestování pro obyvatele Invalidovny značně lepší, rád si počkám na zastávce právě na tuto linku, která je zajišťována běžnými novými, či zachovalými autobusy a nikoho z řidičů by zřejmě nikdy nenapadlo chovat se obdobným zcela ignorantním způsobem. Bohužel pro obyvatele starého Karlína zbývá i nadále používat linku X-8 firmy Hotliner a vyhlídky na zlepšení dopravy v podobě obnovy provozu tramvajové tratě v této oblasti zřejmě nejsou nijak nadějně.

**Robert Kania, o. z. Elektrické dráhy  
služební číslo 266 662**

## Vážení,

chtěla bych vás požádat, abyste vyjádřili můj dík a uznání vašemu „sboru poradců“ na infolince (296 19 18 17), kteří mi dnes ráno – stávka – s nevšední ochotou poradili dokonce tři náhradní trasy autobusy, abych se dostala na místo určení (bohužel k zubaři). Byla jsem velmi mile překvapena jejich ochotou.

Děkuji vám!

**Markéta Lucková**

## Sliby se mají plnit

Je to tři měsíce zpátky, kdy se mi dostalo té cti, že mi byl v našem měsíčníku uveřejněn článek, ve kterém se snažím vyvrátit několik nesprávných informací, které o nás, řidičích tramvajů, prošly různými médii v době po povodních, kdy jsme v hektických podmínkách odváděli dříve nevidané množství práce. Podle reakce mnohých lidí se zdá, že to bylo vzato na vědomí.

Dnes jsem v situaci daleko horší. Doba, ve které chci o našem problému psát, je pro nás velmi nepříznivá. Neustále ústy našeho šéfa „Federace řidičů tramvajů“ ing. Duba hrozíme stávkou.

Dnes, kdy píšu tyto řádky, tj. 3. února, dokonce stávka byla. Většina řidičů se jí neúčastnila. Já sám také patřím k majoritě těch, kteří svoji službu odjždili. To však není rozhodující. Jde o to, že v posledním období

plníme stránky novin, televizní a rozhlasové relace více, než je zdrávo. Mediální hvězda ing. Duba září takovým jasem, že i naše politická špička vedle ní bledne.

Nezávislá komise, která do konce ledna vyhodnotila a porovnávala obtížnost naší práce s prací řidičů metra a autobusů, vyřkla verdikt, který nám je přamálo nakloněn. Pan ing. Dub obratem tvrdě zareagoval.

Já sám nerozumím kritériím a úhlu pohledu, podle kterých byl rozbor uskutečněn. Je to, myslím, poněkud vzdáleno realitě. Pokud by někdo kompetentní mě chtěl kontaktovat, rád mu budu k dispozici k poskytnutí mnoha informací o skutečné realitě naší profese.

S panem Dubem nemohu souhlasit v tom, že v jeho dříve zmíněné reakci zaznělo vedle informace, že se odvoláme k soudu i ujištění, že stávka nebude a cestující našimi rukojmími nebudou. Dva dny na to vyhlásil stávku.

Sliby se mají plnit!

Ještě bych se rád zmínil o roli naší odborové organizace. Ve svém naprostém mlčení se oděla do role smutného paňáka. Jenže i toto hodnocení silně pokulhává. Cokoli je řečeno na adresu někoho či něčeho, co v této situaci de facto neexistuje, padá do prázdna.

V závěru prosím všechny novináře a redaktory, nenazývají nás „tramvajáči“ – jsme řidiči tramvaje. Nikde jsem nečetl, ani neslyšel termín „autobusák“ či „metrák“.

**Vladimír Stýblo, řidič vozovna Vokovice**

## Informace

S povděkem jsem přivítal už téměř tradiční skládačky Leták Dopravního podniku ve své schránce. Skládačky se staly mým vítaným pomocníkem při cestování Prahou po srpnových povodních, a tak za ně patří Dopravnímu podniku můj dík.

Rád bych však upozornil na jednu nepříjemnost v posledním vydání. Skládačka obsahuje informace o městské hromadné dopravě od 17. února, ale oproti předchozím mi nepříjde tak přehledná jako ty dřívější. Pletou se tam do sebe dva stavy, pravidelný a ten zohledňující výluky ve Strašnicích.

V poslední době vydal Dopravní podnik několik takových schémat, a tak nevím, proč tentokrát spojil dva stavy na úkor přehlednosti. Leták mohl akceptovat pouze stav od 17. února do 15. března a potom se mohl vydat podle mého další, i když vím, že každý takový počín je poměrně finančně náročný. Uvedení pravidelného stavu mi přišlo zbytečné, neboť do 15. března se s ním nesetkáme a potom také ne. Na zadní straně jsem se dočetl, že sedm denních linek bude po 15. březnu dotčeno dalšími výlukovými akcemi, které jsou připravovány.

Je to škoda, že došlo ke zbytečné pize na krásu v kvalitním informování Dopravního podniku. Věřím, že příští skládačka, pokud ji opět obdržíme, bude opět stoprocentní jako ty minulé. **Jiří Zlámaný, Praha 5**

# KULTURNÍ TIPY NA BŘEZEN

## KINO

Z připravovaných únorových premiér v našich kinech vybíráme:

### Krysař

Dávná pověst o muži s pišťalou nemá začátku ani konce. Krysař po staletí putuje od města k městu a jeho tvář má nesčetné podob. V tajemných ulicích starobylé Prahy ožil jeho příběh jen na jediný den a možná jen proto, aby se stal filmem. Objevil se na přelomu jednoho roku jako přízrak a stejně tak i zmizel.

Krysař, který nalezl inspiraci ve stejnojmenné předloze Viktora Dyky i v muzikálu Daniela Landy, je osobitou a originální filmářskou reflexí staré legendy. Film natočil režisér, spoluscénarista (s Ivanou Novákovou) a kameraman F.A.Brabec v průběhu 24 hodin v době z 31. prosince 2002 na 1. ledna 2003.

Hrají: Petr Jákl, Ester Geislerová, Richard Krajčo a další.

V kinech od 6. března 2003.

### Pupendo

Nová filmová komedie Jana Hřebejka a Petra Jarchovského, inspirovaná povídkami Petra Šabacha, nás

tentokrát zavede do počátku osmdesátých let. Hlavní postavou filmu Pupendo je Bedřich Mára, který žije se svojí rodinou, manželkou - keramičkou Alenou a dvěma syny - Matějem a Bobšem v malém činžovním bytě na periferii Prahy. Před lety musel z politických důvodů opustit místo vedoucího ateliéru na pražské Akademii. Z těchto důvodů není veden ani v oficiálním Svazu výtvarných umělců. Má znemožněno vystavovat a je odsunut na periferii zájmu a lukrativních zakázek. K osamělému rozjímání u rybařského prutu...

Propagační materiály hovoří o komedii pro všechny generace.

Hrají: Bolek Polívka, Jaroslav Dušek, Eva Holubová, Vilma Cibulková, Jiří Pecha, Pavel Liška, Boris Hybner, Bohumil Klepl a další.

V kinech od 27. března 2003.

## DIVADLO

### Divadlo na Vinohradech

V pátek 21. března se v premiéře představí publiku nastudování hry Jiřího Šotoly Cesta Karla IV. do Francie a zpět v režii Petra Novotného j. h. Historickým rámcem hry je poslední velká diplomatická cesta do Francie v roce

1378, kterou několik měsíců před smrtí uskutečnil císař Karel IV. se svým synem Václavem. Soudobá kronika se zmiňuje o jeho setkání s láskou z mládí, vévodkyní Isabelou Bourbonskou. Ovšem historii autor používá jen jako inspiraci k napsání komedie s živými postavami a vtipným dialogem.

Karla IV. a Isabelu Bourbonskou hrají Ilja Racek a Jiřina Jirásková.

## HUDBA

### Guano Apes

V klubu Roxy se v sobotu 29. března představí populární crossoverová německá kapela Guano Apes. Skupina vznikla v roce 1994, ale teprve o dva roky později, s příchodem zpěvačky Sandry Nasic, se o souboru začalo více mluvit. Jejich debutní singl Open Your Eyes se prodal až do německé Top 10. K ještě vyšší popularitě přispěla skladba Lords Of The Boards, která původně vznikla vlastně „na objednávku“ pro Evropský snowboardový šampionát v roce 1998. Do vkusu boarderů se trefila náramně a stala se téměř jakousi oficiální hymnou snowboardových akcí po celém světě. Živá vystoupení Guano Apes dokážou strhnout publikum nespoutanou energií a především samotnou hudbou – originální fúzí popu, rapu i metalu.

-mis-

## I příjmy studentek pracujících jako au-pair v zahraničí patří do daňového přiznání

Řada českých studentek během studia nebo po ukončení školy vycestovává prostřednictvím agentur do zahraničí, kde vykonává v tamnější rodině práci jako au-pair, spočívající v hlídání dětí. Jediným příjmem z této činnosti je kapesné, které je s největší pravděpodobností podle platných předpisů cizího státu osvobozeno v zahraničí od daně z příjmů.

Podle tuzemského zákona se příjmy z této činnosti (po přepočtení příslušným kurzem) posoudí jako tzv. „ostatní příjmy“. Jedná se o příjmy z příležitostných činností, kdy nejde o příjmy z podnikání nebo na zá-

kladě pracovněprávního vztahu.

„Kapesné“ za práci v zahraničí jako au-pair lze posoudit jako příjem z příležitostné činnosti, který je osvobozen od daně jen za předpokladu, že ve zdaňovacím období nepřesáhne částku 10 000 Kč. Do osvobozeného limitu 10 000 Kč se započítávají i případné ostatní zdanitelné příjmy dosažené v tuzemsku. Přesáhnou-li v úhrnu stanovenou částku, patří celé do daňového přiznání.

To znamená, že příjem plynoucí studentce – českému daňovému rezidentovi ze zahraničí podléhá za

výše uvedených podmínek v ČR zdanění v příslušném kalendářním roce, v němž ho bylo dosaženo.

Na této skutečnosti nemůže nic změnit ani existence mezinárodní smlouvy o zamezení dvojího zdanění, ani fakt, že podle právních předpisů cizího státu byl příjem od zdanění v zahraničí osvobozen.

Základem daně je pak inkasovaný příjem snížený o výdaje skutečně vynaložené na jeho dosažení, například výdaje za letenky, návštěvu školy, nákup jazykových učebnic. Nikoli však výdaje na stravu, rekreaci, zábavu a osobní spotřebu. **Ing. Alena Vaňková**

## Stávka a zdravotní pojištění

Stávku jako prostředek k prosazování svých zájmů využívají v poslední době stále častěji určité skupiny zaměstnanců. Jak je to s placením zdravotního pojištění?

Odvod pojistného na zdravotní pojištění za dobu stávky závisí vždy na posouzení účasti na stávce. Jedná se buď o omluvenou nepřítomnost v zaměstnání (pracovní volno bez náhrady příjmu), nebo o neomluvenou absenci.

Jde-li o stávku v rámci sporu o uzavření kolektivní smlouvy, vymezuje posouzení účasti na stávce §22 zákona č. 2/1991 Sb., o kolektivním vyjednávání, v platném znění.

Účast na stávce před právní mocí rozhodnutí soudu o nezákonnosti stávky se posuzuje jako omluvená nepřítomnost v zaměstnání, účast na stávce po nabytí právní moci rozhodnutí soudu o nezákonnosti stávky se již považuje za neomluvenou absenci.

### Omluvená nepřítomnost v důsledku stávky

Podle §3 odst. 5 zákona č. 592/1992 Sb., se za každý kalendářní den stávky, která byla posouzena jako omluvená nepřítomnost v zaměstnání, přičte zaměstnanci

k vyměřovacímu základu poměrná část minimální mzdy. Za zákonem definované zaměstnance se pojistné neodvádí (například za osoby, za které je plátcem pojistného i stát, za osoby pečující celodenně o děti).

Třetinu pojistného musí uhradit v každém případě zaměstnanec jako obvykle a o úhradě zbývajících dvou třetin se může písemně se zaměstnavatelem dohodnout. V případě stávky však bude zřejmě zaměstnavatel ve většině případů požadovat na zaměstnanci celou úhradu pojistného za dobu stávky.

### Neomluvená nepřítomnost v důsledku stávky

Odvod pojistného řeší §3 odst. 5 zákona č. 592/1992 Sb. Za každý kalendářní den stávky jako neomluvené absence se zaměstnanci, stejně jako v případě omluvené nepřítomnosti, přičte k vyměřovacímu základu poměrná část minimální mzdy.

Zaměstnanec je vždy povinen uhradit zaměstnavateli celou částku za dobu neomluvené absence, tj. tři třetiny pojistného.

Pojistné za dobu neomluvené absence se odvádí vždy i za takové zaměstnance, kteří by byli v případě omluvené nepřítomnosti v zaměstnání od platby pojistného osvobozeni, jak je výše uvedeno.

**Ing. Alena Vaňková, odbor financování ředitelství**

## Důchodová problematika

**Jsem ročník 1943, jak se započítává pro důchod odborné učiliště a hned navazující průmyslová škola? Počítají se prázdniny?**

Pokud na sebe bezprostředně navazuje studium, například učiliště a pak střední škola, nebo gymnasium a vysoká škola, započítávají se prázdniny mezi jednotlivými školami. Pokud po jakémkoliv studiu následuje pracovní poměr, počítá se pojištění od doby skutečného nástupu do zaměstnání.

**Například:** od 1. září 1958 – 30. června 1961 učiliště, od 1. září 1961 – 30. června 1965 průmyslová škola, od 15. srpna 1965 pracovní poměr. Pojištěná doba bude od 1. září 1958 do 30. června 1965 nepřetržitě a pak až od 15. srpna 1965.

**Jsem narozen 14. dubna 1947, mohu již odejít do důchodu, když mám odpracováno více než 25 roků? Jak se započítá základní vojenská služba, když jsem před nástupem vojny ukončil pracovní poměr – bude se mi tato doba počítat pro můj důchod?**

Podle vašeho data narození máte nárok na starobní důchod v 62 letech, t. j. ke dni 14. dubna 2009. Dle stávajících předpisů můžete odejít do předčasného starobního důchodu maximálně o 3 roky dříve, tedy až ode dne 14. dubna 2006. Podmínka 25 let pojištění (zaměstnání, studium a podobně) je jednou z podmínek pro přiznání starobního důchodu, druhou podmínkou je splnění věkové hranice pro odchod do důchodu, což je ve vašem případě nejdříve k 14. dubnu 2006. Odpracování (pojištění) 25 roků samo osobě nezakládá nárok na starobní důchod. Musíte ještě 3 roky počkat, ovšem za předpokladu, že nebude změněn důchodový zákon.

Co se týká základní vojenské služby, započítává se plně (100%) do pojištění pro důchod, i když netrvál pracovní poměr. Jako doklad slouží vojenská knížka, případně výpis z Vojenské správy. Pro úplnost ještě uvádím, byl-li někdo na civilní službě, započítává se pojištění pro důchod pouze 80 %.

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

*mít roční hrubé výděly 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 žádosti o důchod. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným 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 - ředitelství. Najdete nás v nové budově, Praha 9, Sokolovská 217/42, 5. patro, číslo dveří 553, (přímo u stanice metra B - Vysočanská). Telefon 296 19 33 61.**

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

## CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Již dlouho, předlouho jsme nevěnovali pozornost internetovým stránkám z oblasti pražské MHD, stránkám, které se zákonitě týkají i činnosti našeho podniku. Tu a tam jsme referovali o dílčích zajímavostech, ale to (alespoň nám) nestačí. Proto dnešní díl seriálu pátrajícího po zajímavých místech virtuálního světa internetu věnujeme cele interesantním počínům v této oblasti. Z praktického hlediska jsme naše pátrání rozdělili do tří částí, věnujících se třem základním dopravním prostředkům pražské MHD.

Kvalitní informace o pražském metru dnes poskytuje dvojice webových stránek; každá z nich má své přednosti a vyplátí se věnovat pozornost oběma. První z nich naleznete na adrese <http://metro.dnsalias.org> (nebo můžete použít adresu <http://tom.vlakpage.cz>, výsledek je tentýž). Na těchto stránkách oceníte především fotografickou dokumentaci, a to zejména z „doby povodňové“. Netroufáme si odhadovat, ale počet fotografií se zde pohybuje určitě v řádu stovek! Naleznete tu samozřejmě řadu informací o dějinách pražského metra a jeho současném stavu, nechybí ani zajímavý „fiktivní“ výhled do daleké budoucnosti: jestli vás zajímá, jak bude vypadat síť pražského metra v roce 2070 či v roce 2120,

neváhejte a podívejte se. (Podobnou fikci nazvanou výstižně „Z říše pohádek“ uřízíte i na stránkách <http://veterinari.wc.cz/mapatram.htm>, v tomto případě věnovanou podobě celého linkového vedení v roce 2030.) Netradičně (ale kéž by se to tradicí stalo...) je také pojato diskusní fórum o problematice metra i celé pražské MHD: má mnoho jasně oddělených sekcí, v nichž je diskuse řízena moderátory!

Druhou dobrou adresou věnovanou pražskému metru, jejíž návštěva se určitě vyplatí, najdete na <http://metro.unas.cz>. Můžete si tu mimo jiné přečíst vskutku zevrubný popis průběhu povodní v metru (den po dni, hodinu po hodině), seznámit se se slangovými výrazy pracovníků metra nebo navštívit sekci nazvanou výstižně „graffiti“.

Pražské tramvaje mají velmi důstojné webové stránky, nazvané prostě a jednoduše [www.prazske-tramvaje.cz](http://www.prazske-tramvaje.cz). I člověka zvyklého ze světa internetu na ledacos překvapí, do jakých detailů autoři stránek zabíhají. Nechybí tak zevrubné popisy a spousty fotografií tramvajových obrátí, křižovatek, pozůstatků neexistujících tratí, ale třeba také mazacíků vozů či pojízdných prodejů jídelnek - a to je skutečně jen zlomek z toho, co tyto graficky vkusně vyvedené stránky příznivcům

tramvajů nabízejí.

Pozornost zasluhují i stránky věnující se výstavbě tramvajové tratě na sídliště Brandov. Oficiální stránky jsou k vidění na adrese [www.tramvaj-barrandov.cz](http://www.tramvaj-barrandov.cz) (výborná interaktivní grafika, fotky, animace... možná by ale neškodilo posílit textovou stránku), neoficiální pak na [www.sweb.cz/p.journal/tramvaj.htm](http://www.sweb.cz/p.journal/tramvaj.htm)

Autobusům pražské MHD zatím podobné internetové prezentace chybí. Jistě, jsou tu solidně připravované stránky [www.webpark.cz/prazskeautobusy](http://www.webpark.cz/prazskeautobusy), ale svým rozsahem ani zpracováním se s „Pražskými tramvajemi“ nemožou poměřovat. V zájmu objektivitě je třeba dodat, že stránky věnované vozovému parku pražských autobusů [www.citybus.cz](http://www.citybus.cz) byly v době našeho pátrání permanentně nedostupné.

Na závěr perličku. Existují stránky nazvané „Havárie tramvaje na Letné 17. 2. 1982“ (adresa [www.svobodat.com/tramvaj1982.html](http://www.svobodat.com/tramvaj1982.html)), věnované tragické havárii tramvaje č. 26, při níž zahynulo 7 lidí. Jejich autor, Tomáš Svoboda, vysvětluje svůj internetový počín se zcela odzbrojující přesvědčivostí: „Proč mne to zajímá? Protože jsem tu tramvaj nedoběhl.“

-mš-

23. část

## Podolí

Název Podolí připomíná, že tato bývalá obec vznikla ve vltavském údolí. Nejstarší zprávy o ní spadají do roku 1222, kdy byla z větší části majetkem vyšehradské kapituly. Na zdejších svazích vznikla časem řada vinic, které drželi různí majitelé. Vystřídali se zde Pražané i církevní instituce. Také nedaleká ves Dvorce zpočátku patřila církvi, konkrétně kartouzskému klášteru, který ji postoupil roku 1388 vyšehradské kapitule. Svého času vesnice patřily zbraslavskému klášteru, v 16. století tvořily společně s Vršovcem součást panství Granovských z Granova. Podolí a Dvorce kdysi oddělovala rokle zvaná Stračí důl. Právě odtud přišel podle starých pověstí Bivoj divokého kance na Vyšehrad.

Po přijetí obecního zákona v roce 1849 vznikla obec Podolí, do jejíhož katastrálního území byly zahrnuty i Dvorce. Po připojení ku Praze vytvořilo Podolí s Braníkem a Hodkovičkami městskou čtvrť Praha XV. V té době měla hranice katastrálního území poněkud jiný průběh než dnes. Například oblast Kavčích hor, kde dnes stojí areál České televize, byla původně součástí Nuslí. Teprve krátce po druhé světové válce připadla k Podolí kromě Kavčích hor i část Pankráce. O část území Podolí ve stejné době přišlo - jihovýchodní část, která původně dosahovala až k ulici Na Strži, připadla Krči a oblast Topolky pod Vyšehradem byla připojena k Nuslím. Od roku 1949 bylo Podolí částí městského obvodu Praha 15, který tvořil stále i Braník, jen část Hodkoviček a část Krče. V roce 1960 při reorganizaci správy hlavního města Prahy připadlo katastrální území Podolí do obvodu Praha 4, z jehož hlavní části v roce 1990 vznikla nyní stejnojmenná samosprávná městská část Praha 4.

Na počátku 20. století v Podolí (včetně Dvorců) žilo ve 187 domech 3 534 obyvatel. V té době úředně spadalo do politického okresu Královské Vinohrady a soudního okresu Nusle. V meziválečném období tu vznikla poměrně rozsáhlá zástavba činžovními domy i rodinnými domky. Na některých místech vznikaly nové soubory domů, tak jako v jiných částech vnitřní Prahy, bez ohledu na katastrální hranice, takže bývalé samostatné obce splývaly postupně ve společné urbanistické celky. Mezi válkami vznikla také izolovaná Ondřejova kolonie, zvaná také Ondřejov, a v její blízkosti několik malých nouzových kolonií, například Na Klínku a Na Strži. Obě již zanikly. Po druhé světové válce přibývala zástavba směrem k Pankráci, kde vznikla nová významná ulice Jeremenkova. V polovině šedesátých let vyrostlo na části pankrácké pláň, která příslušela k Podolí, panelové sídliště Pankrác I. V roce 1970 dosáhl počet obyvatel katastrálního území Podolí svého vrcholu - 17 423. V roce 2001 to bylo již méně - 13 454.

Podolí, které leží poněkud ve stínu staroslavného Vyšehradu, se může pochlubit jedním z nejstarších kostelů na území Prahy. Farní kostel sv. Michala archanděla pochází z 13. století a byl postaven v prostém pozdně románském slohu. V roce 1887 dostal pseudorománskou přístavbu. V jeho blízkosti je starobylá dřevěná zvonce.

Obyvatelé Podolí díky řece tradičně obchodovali s dřívím a představovali pro obyvatele Podolské velkou konkurenci. Ještě ve dvacátých letech 20. století zde bývaly velké sklady dříví. Do všeobecného povědomí svého času vstoupilo podolské vápno, jehož těžba je doložena už v roce 1788. V roce 1871 založil podnikatel F. Bárta velkou cementárnu, která byla výraznou dominantou této části Prahy až do konce druhé světové války. Od roku 1899 měla dokonce vlastní železniční vlečku, napojenou do branického nádraží. Cementárna měla i úzkorozchodnou průmyslovou dráhu, kterou se vyvážel z cementárny především odpad. Po druhé světové válce byla cementárna definitivně zrušena a později zbořena. Na jejím místě vznikl v letech 1959 až 1965 známý plavecký stadion. K rekreaci Pražanů sloužily i sluneční lázně (plovárny) na břehu Vltavy, především tzv. Žluté lázně a Modré lázně.

V Podolí najdeme i některé zajímavé stavby městské infrastruktury. V roce 1885 tu byla postave-

na vodárna pro hlavní město Prahu, rozšířená v roce 1896. V jejím sousedství si vlastní vodárnu v roce 1890 postavily Královské Vinohrady. V letech 1929 až 1931 zde město postavilo velkou moderní vodárnu podle návrhu známého architekta Antonína Engela, který projektoval i její rozšíření uskutečněné v letech 1959 až 1962. Z dalších staveb vzpomeňme kromě České televize, která začala vysílat v roce 1970, ještě někdejší Podolské sanatorium, otevřené v roce 1914, z něhož byl v roce 1951 zřízen Ústav pro matku a dítě.

Dnes si už málokdo uvědomí, že Podolí mělo po staletí vůči Praze nejméně příznivou polohu pro cestování, ač leželo velmi blízko. Příčinou byla strmá vyšehradská skála, a tak museli Podolští svými povozy cestovat dnešní Sinkulovou ulicí přes Pankrác a pak zavadila přes vyšehradskou citadelu nebo přes Nusle a dnešní Bělehradskou ulici. Pěší mohli využít unikátního přívozu kolem skály, jediného na území dnešní Prahy, který začínal a končil na stejném břehu. Jeho význam vzrostl v roce 1898 po zřízení tratě elektrické dráhy z Karlova náměstí k vyšehradské radnici.

Přívozy byly pro obyvatele Podolí tradičním dopravním prostředkem. Podolský přívoz na Císařskou louku patřil mezi nejstarší veřejné dopravní prostředky v Praze, protože se uvádí už v roce 1222 v majetku vyšehradské kapituly. Patrně kolem roku 1927 se posunul jižněji. Dále ve 20. století existovaly přívozy ze Zlíchova na Dvoreckou louku, od Lihovaru k cementárně, dva přívozy na Veslařský (původně Schwarzenberský) ostrov, a ze Smíchova do Podolí.

V roce 1869 byl v Podolí zřízen významný obchodní přístav, který dnes slouží jako sportovní loděnice. Jakmile začaly po Vltavě jezdit parníky, vznikla v Podolí a ve Dvorcích přístaviště.

Vyšehradská skála znamenala výraznou překážku i pro veřejnou dopravu, ačkoliv projekt tramvajové tratě

úseku k cementárně a o dva roky později až na hranici Braníka. V letech 1919 a 1922 se nepříliš úspěšně uskutečnily pokusy využít pro dopravu osob železniční vlečku cementárny.

Během let se v Podolí vystřídala řada tramvajových linek. Dne 29. července 1923 sem začala jezdit také „sedmnáctka“, která se stala zdejší stálicí. Jezdí v této části města už osmdesát let! Linka č. 21 patří k Podolí jen o pět roků méně. V této souvislosti připomeňme, že dnešní Podolské nábrží mezi válkami neexistovalo a tramvaje jezdily Podolskou ulicí.

Mezi válkami Elektrické podniky vážně uvažovaly o stavbě tramvajové tratě z Podolí na Pankrác, ale nakonec se k tomuto kroku neodhodlaly. Strmá cesta na Pankrác byla ovšem doslova předurčena pro trolejbusy. První podolská trolejbusová linka č. 55 zahájila provoz 29. května 1949 a spojovala pankráckou továrnu Jawa s Václavským náměstím. Trolejbusy nabídl oběma čtvrtím alternativní, rychlé a velmi kvalitní spojení s centrem města. V roce 1954 byl neefektivnější úsek Václavské náměstí - Pankrác, Děkanova posílen linkou č. 61.

V padesátých letech se uskutečnila výstavba Podolského nábrží, tzv. pravobřežní komunikace. V podolském úseku začaly tramvaje jezdit po nové trati v úseku mezi bývalou cementárnou a novou smyčkou ve Dvorcích v roce 1952 a o čtyři roky později i v úseku od Podolského sanatoria kolem vodárny.

Novou zástavbu podél Jeremenkovy ulice obsloužila od 1. října 1956 autobusová linka č. 118, jezdící v trase Dvorecké náměstí - Zelená liška. V roce 1959 byl tento přepravní vztah rozšířen o linku 124, dojíždějící zpočátku na Ryšánku.

Od šedesátých let 20. století začaly hrát autobusy v dopravní obsluze Podolí významnější roli. Počátky vzestupu autobusové odpravy spadají do roku 1967, kdy byly v souladu s tehdejší koncepcí MHD zrušeny obě trolejbusové linky a nahrazeny autobusovými linkami č. 138 a 148, zpočátku ve stejných trasách. (Ještě dříve sice přes Podolí začala jezdit linka č. 144 na Novodvorskou, ta ale na tomto katastrálním území neměla zastávky.) Na konci roku 1967 byla linka č. 138 prodloužena na sídliště Pankrác I, kam měla být původně postavena tramvajová trať. Současně začala na toto sídliště dojíždět i prodloužená linka č. 132.

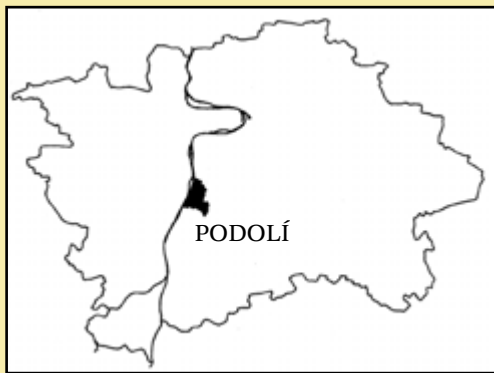


Foto: Petr Malík

do Podolí a Hodkoviček vypracovaly pražské Elektrické podniky mezi prvními, už v roce 1898. Teprve stavba vyšehradského tunelu přinesla výrazné zlepšení cestování. Do užívání byl předán 11. prosince 1904, i když ještě zcela nebyly dokončeny všechny navazující komunikace. Když byly v roce 1905 hotovy, začalo se zde vybírat mýtné - každý pěší musel zaplatit za použití tunelu 2 haléře. Tunel, dlouhý jen 32 metrů a široký 9 metrů, byl půl století jediným podolským silničním tunelem. Kromě mýtného se u tunelu vybírala až do roku 1921 potravni daň.

Z dopravních spojení v souvislosti s Vltavou vzpomeňme ještě most na Veslařský ostrov, postavený v roce 1958. Má ale jen zcela lokální význam.

Dlouho očekávaného tramvajového spojení se Podolí dočkalo 31. července 1910, kdy sem začala jezdit linka č. 1, kterou bylo možné dojet k Národním divadlu a přes Můstek k Prašné bráně (případně až do Vršovce). Konečná zastávka byla na nároží dnešních ulic Podolské a Sinkulovy. I když nové spojení významně zkvalitnilo cestování podolských obyvatel, přesto šlo stále jen o část původního záměru. V roce 1913 schválilo ministerstvo železnic projekt tratě z Podolí do Braníka, ale první světová válka jeho realizaci zamezila. Teprve v roce 1922 byl zahájen provoz na

Zahájení provozu metra 9. května 1974 zamíchalo i dopravu v Podolí. Autobusové linky 138 a 148 byly ukončeny ve směru z Pankráce u Podolské vodárny. Přes Podolí začaly jezdit nové autobusové linky č. 197 (Prosek - Novodvorská) a 199 (Budějovická - Dvorce - Náměstí Míru). V dalších letech prošla doprava v Podolí ještě několika dílčími změnami. Dnes na katastru Podolí najdeme tramvajové linky č. 3, 16, 17 a 21 a noční 52 a autobusové linky č. 118, 124 a 148, pro sídliště Pankrác I hrají roli i linky č. 188 a 193, ačkoliv jedou jen po hranici území.

V dnešním příspěvku jsme opět záměrně pominuli autobusové linky cizích dopravců (ČSD, ČSAD, soukromníci), které sice v Podolí měly své zastávky, ale jejich praktický význam pro cesty do centra a zpět byl velmi malý.

Na závěr ještě připomeňme zajímavou epizodu z podolské dopravní historie, která zdejším obyvatelům připomněla, jak se kdysi cestovalo. V roce 1975 bylo nutné pro rekonstrukci na dva měsíce zavřít vyšehradský tunel. Náhradní dopravu v úseku Výtoň - Podolská vodárna zajišťovaly motorové osobní lodě. Situace se opakovala v roce 1982, kdy výluka trvala od března do počátku července. V obou případech byla náhradní lodní linka formálně označena X-700.

-pf-, -fp-



Foto: SOU

## Maturanti v Lucerně

Zimní měsíce jsou již tradičním obdobím pro konání plesů. Speciální kategorií jsou maturitní plesy, které jsou předzvěstí počátku maturitních starostí žáků posledních ročníků středních škol. Od ostatních plesů se plesy maturitní liší tím, že maturanti sami jsou do jisté míry aktéry plesu a první část plesu jim prostě patří. Nejinak je tomu vždy i na maturitním plese naší školy. Tentokrát nastoupilo v pondělí 3. února 200 budoucích maturantů (3 třídy střední průmyslové školy, 1 třída maturitní obor mechanik elektronik, 3 třídy nástavbového denního studia, 2 třídy dálkového nástavbového studia) na taneční parket Velkého sálu Lucerny.

Ples neměl chybu! Vše proběhlo tak, jak proběhnout má. Slavnostní nástup „ošerpování“ maturantů třídními učiteli, nezbytné fotografické zdokumentování slavnostní chvíle. Došlo i na slova ředitele školy ing. Ladislava Šilhana: „...milí žáci, milí maturanti, přeji vám za sebe i za všechny pedagogy, aby vaše ukončení studia maturitní zkouškou bylo úspěšné, aby byl úspěšný i start do vašeho života...“ Poděkováním na jeho slova reagovali žáci Marcela Štochlová a Lukáš Kučera. Ještě nezbytné házení peněz do připravených plachet - mimochodem opět větších než v minulých letech - jako symbol přání i dobrých finančních úspěchů.

Sóla pro učitele, pro rodiče. Je to vlastně i jejich ples a do jisté míry i pycha. A taky konec něčeho.

A taky začátek. Někteří žáci maturitní zkouškou definitivně ukončí svá studentská léta a nastoupí do prvního zaměstnání, někteří budou pokračovat ve studiu na vysokých školách. To vše určitě probíhá hlavou zejména rodičům a žákům samotným to dojde s přibývajícím lety.

A pak už se jen tančilo a bylo veselo a dobře. A co bude v dalším období následovat? No přece písemné, praktické a ústní maturitní zkoušky. A pro úspěšné také maturitní vysvědčení.

To všechno počátkem června skončí a škola adie!

## Nová stránka na internetu

Žáci Střední průmyslové školy dopravní sdružení v tramway teamu - mají pod adresou <http://www.iglu.cz/spsd/svoustranku>. A tak pokud máte chuť a čas, podívejte se na stránky, kde je škola prezentována studentskýma očima pod následujícím mottem: „Tyto webové stránky nechťj nikoho poškodit. Tramway team na těchto stránkách nikoho nikdy nepomluvil, ani nenapsal urážlivý článek. Autoři stránek nemohou ovlivnit, zda nějaký návštěvník přidá komentář, který porušuje práva jiných lidí. Nežádoucí příspěvky budou odstraňovány.“

## Školní invaze ve Státní opere

Využili jsme mimořádnou nabídku Státní opery a 200 žáků navštívilo operní představení Madam Butterfly za pouhých 50 korun. Svou návštěvu zopakujeme v měsíci březnu ještě dvakrát, a opět v tomto masivním počtu shlédneme Bohému a Rigoletto.

-SOU-

## NAPSALI O NÁS

MF Dnes (4. 2. 2003)

### Stávka řidičů tramvají: fiasko

Stávka řidičů tramvají skončila fiaskem. V poledne jezdilo v ulicích 277 souprav z 316 běžně vypravovaných, doprava se v hlavním městě nezhroutila. Mnozí Pražané byli ráno překvapeni, když slyšeli známý cinkot tramvajových zvonků. „Jak to, že jezdí, vždyť řidiči tramvají měli stávkovat,“ divili se mnozí obyvatelé hlavního města. Dopravnímu podniku se totiž i přes hrozby odborářů Federace řidičů tramvají podařilo dostat do ulic většinu souprav.

Haló noviny (4. 2. 2003)

### Brutální zásah proti tramvajákům

Včerejší stávka řidičů pražských tramvají byla provázena dramatickými momenty. Proti stávkujícím totiž kolem šesté hodiny ráno zasáhli pracovníci bezpečnostní agentury a policisté. Došlo i ke zranění několika řidičů tramvají. Po zásahu bezpečnostních složek se počáteční převládající jednota stávkujících začala rozpadat a stávka rychle začala ztrácet na síle.

Večerník Praha (14. 2. 2003)

### Stávka: krajní způsob prosazování zájmů

O zákonnosti či nezákonnosti stávky řidičů tramvají může rozhodnout pouze soud. Zaměstnanci nesmí být v účasti ve stávce bráněno, ovšem nesmí být ani nucen se jí zúčastnit. Organizátoři stávky řidičů tramvají proto měli zabezpečit, aby těm zaměstnancům, kteří se stávky nechťj zúčastnit a chťj pracovat, v tom nebylo bráněno.

Vybral ing. Jan Urban

### VODOROVNĚ:

A. Praotec; konžská žirafa; zběžně; noha šelmy.  
 - B. 1. díl tajenky; plác; iniciály Delona. - C. Bolivijská flétna; svršková useň; turovity savec; Judův syn; symetrála. - D. Druh lemura; kus ledu; skotský ostrov; planetka; kdesi (knižně). - E. Vysoká karta; živě (v hudbě); jméno prozaika Hončara; část dveří.  
 - F. Značka nanosekundy; napadení; 3. díl tajenky; říční ryba; značka hliníku. - G. Druh karty; pražský měšťan; starý hrací stroj na kliku; mys. - H. Část těla; období; látka z lýka; pořádek; přístavní hráze.  
 - I. Sedlina; biblický pokrm; období prvohor; šachová remíza; kontakt. - J. Osobní zájmeno; potom; 2. díl tajenky. - K. Povlak na příkrývku; krátký kabátek; růžice; název aviváže.

### SVISLE:

1. Pobídka; značka cigaret; mrštný pohyb.  
 - 2. Druh staviva; tropická step. - 3. Ode dne vydání; značka benzinových čerpadel; značka neptunia.  
 - 4. Odvěta; korálový útes; leník. - 5. Smyčky; uzenka; dílčí údaje. - 6. Který (knižně); mužské jméno; zaniklý hrad u Žitavy. - 7. Spojka; bezhrbý velbloud; dva; značka neonu. - 8. Bavlněná tkanina; překoty; domácí zvíře. - 9. Ženské jméno; dílčí rozpočet; zkouška. - 10. Minulý rok; číslovka; vojenská prodejna. - 11. Pohonná směs; dešťový svod; klid zbraní. - 12. Opak světla; druh rostliny; předložka. - 13. Moje; švédsko sídlo; zbraň Indiánů; nuže. - 14. Částka peněz; duchovní; otec (knižně). - 15. Přísada do vápna; teze; páry. - 16. Předná rostlina; listnatý strom; být

## PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 2/2003: Krása je smyslově vyřazování ideje. (G. W. F. Hegel)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
A																			
B																			
C																			
D																			
E																			
F																			
G																			
H																			
I																			
J																			
K																			

schopen. - 17. Slovenská spojka; bůh Germánů; starý svatební tanec. - 18. Mýtina; ženské jméno. - 19. Africká antilopa; francovka; hrabavý pták.

Pomůcka: manopan; Ore, Seil.

PaedDr. Josef Šach



# Nejmladší badatel dostal medaili

je dlouholetý a častý návštěvník našeho podnikového archivu a vlastně tak vychovává další generaci zájemců o městskou hromadnou dopravu v Praze.

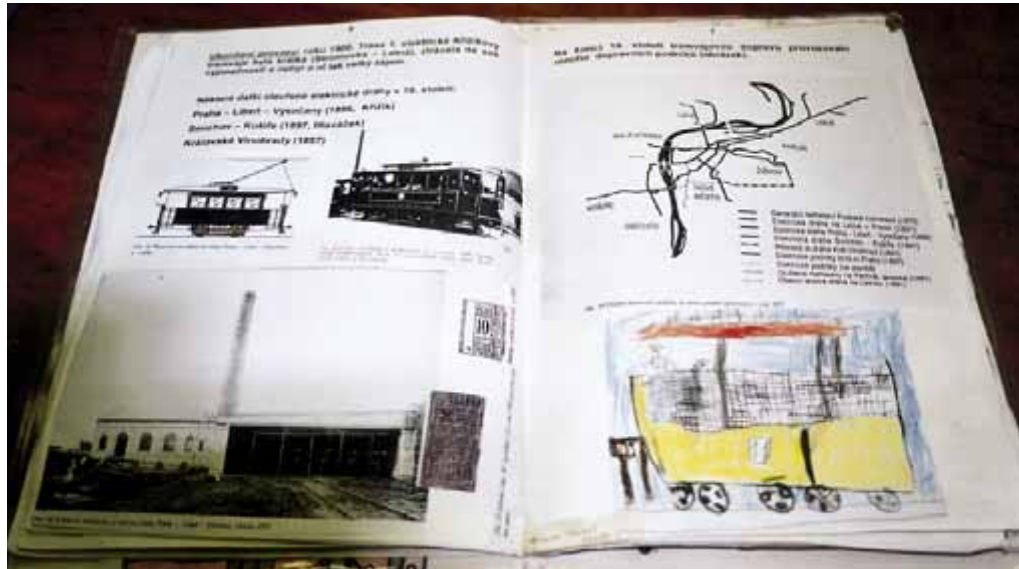
Věková hranice badatelů v archivu Dopravního podniku se však snížila v roce 2002 ještě víc. Nejmladším fanouškem městské dopravy v Praze byl Ondra Hanko, žák první třídy Veselé školy – církevní základní školy v Soukenické ulici. V této škole mají olympiády znalostí velkou tradici a jsou vždy provázeny velkým zájmem školáků. Ve školním roce 2002/2003 bylo vybráno několik okruhů, ale všechny spojovalo téma lásky a času, které mělo dokumentovat, že bez lidského zaujetí, tedy lásky k vědě, by nevznikly například technické vynálezy. Proč si Ondra vybral právě historii pražské MHD, vysvětluje hned na začátku svého leporela: „Mám rád tramvaje, autobusy a metro. Jednou

jsme se s rodiči a bratry vydali do střešovického muzea a projeli se historickou tramvají. Bylo to perfektní. Máma nám koupila videokazetu o pražské hromadné dopravě, která patří mezi naše nejoblíbenější. Aby tato kniha vznikla, byl jsem v muzeu, byl jsem v knihovně, byl jsem v archivu. Viděl jsem několikrát videokazetu. Kopíroval jsem obrázky, vybarvoval je a i některé sám namaloval, lepil jsem stránky a sešil je v knihu. Také jsem něco sám vysadil na počítači a povzbuzoval mámu, aby to všechno vydržela.“ Ondra měl na práci přibližně čtvrt roku, ale ta práce se vyplatila. Když bylo v den vysvědčení slavnostní vyhlášení a byla u toho celá škola, dostal Ondra medaili a diplom za první místo. A že si je opravdu zasloužil, můžete posoudit sami podle přiložených fotografií.

Text a foto: Marie Jílková

Rok 2002 byl ve znamení povodní v celé republice; jak byl vodou postižen Dopravní podnik hl. m. Prahy, ví snad každý... Aby se mohly se situací seznámit i budoucí generace, pro které budou loňské záplavy znamenat to, co pro nás povodeň z roku 1890 se zničeným Karlovým mostem, musel zpracovat podnikový archiv. Díky tomu, že byl v roce 1997 přestěhován do areálu ústředních dílen v Hostivaři, unikl osudu jiných archivů, které přišly o mnoho vzácných a nenahraditelných archiválií. Nelze ale říct, že povodeň náš archiv nepoznamenala, šlo však pouze o zvýšené pracovní úsilí, se kterým jsme se museli potýkat. Nemuseli jsme zachraňovat mokré písemnosti, zato bylo potřeba co nejvíce zdokumentovat dopravní situaci v pražských ulicích a škody napáchané velkou vodou. Následky záplav a následně i jejich odstraňování byly zachyceny na mnoha fotografiích, je uchován i další písemný a filmový materiál.

Zaplavené metro upoutalo pozornost žáků 9. třídy základní školy z Prahy 4 natolik, že se o pražské podzemní dráze chtěli dozvědět víc a vybrali si ji jako téma ročníkové práce – potěšitelné je, že jejich učitel



Do uzávěrky březnového čísla už zbývají doslova minuty a já stále přemýšlím, čím naplním pravidelnou rubriku. Ne, že by nebylo o čem psát. Poslední měsíc byl doslova prošípován zajímavými událostmi. Kolektivní vyjednávání a prezentace výsledků firmy Trexima, následná stávka řidičů tramvají, další návštěva v ještě neprovozených stanicích metra a setkání se zloději mědi a v poslední řadě šilená zpráva z metra v korejském Tegu, kde se loni v létě hrálo mistrovství světa ve fotbale.

Každá z uvedených věcí by se dala připomenout nějakou maličkostí, která zůstala v paměti.

Nakonec jsem se rozhodl pro téma méně konfliktní, možná trochu opomenuté. Metro od 17. února jezdí opět na všech třech tratích, i když ještě ne v plných parametrech, ale mnoha cestujícím se zcela jistě ulevilo. Už nemusejí používat náhradní varianty dopravy jako tomu bylo celý půlrok předtím.

První dny jsou ve znamení hledání, neboť musíme oprášit staré návyky. Na pohodlnější si však člověk zvyká lépe a rychleji než na komplikovanější život, a tak i lepší na cestování si přivykáme snáze a velmi rychle.

Když jsem v pondělí 17. února nastoupil na Můstku do metra jedoucího až na Vysočanskou, během něko-

## NÁVRAT VLASTNÍMA OČIMA

lika málo vteřin mi proběhlo hlavou těch uplynulých šest měsíců.

Poslední cesta metrem z Vysočanské k Andělu v úterý 13. srpna. V tu dobu mě ani v nejnějnějším snu nenapadlo, že stejnou trasu budu moci jet až za půl roku. Bylo jasné, že cestování bude několik dní komplikovanější, ale tak jsme si to nepředstavovali...

Hledání ideální náhradní cesty také vydalo na několik dnů či týdnů. Nakonec varianta s použitím vlaku se ukázala jako nejvýhodnější, ale zase se objevil háček. Zaměstnanecká jízdenka ve vlaku neplatí, ale i na to existuje krátkodobý lék.

Doufám, že se v nejbližší době podaří najít recept na to, aby i pro pracovníky Dopravního podniku byl vlak trvale rovnocenným dopravním prostředkem v rámci systému Pražské integrované dopravy.

Myslím, že mnohým zůstanou vzpomínky na tramvajovou linku X-B, téměř stále plnou i přes krátký interval, ve kterém jezdila. Osobně si myslím, že spo-

ně s X-A bylo X-B určitým symbolem náhradní dopravy popovodňového stavu.

Teď nám šest měsíců přišlo jako velmi dlouhá doba, téměř nekonečný čas, ale s nějakým odstupem už nám to ani nepřijde. Zůstanou jen vzpomínky na několik nejvýraznějších bodů či příbehů. Vzpomněli jste v této souvislosti, že „běžná“ generální oprava stanice metra na trati A, probíhající ve druhé polovině devadesátých let, trvala vždy osm až devět měsíců?

Během pravidelných ranních cest vlakem jsem už znal své spolucestující, stačilo se pořádně rozhlédnout a člověk věděl, zda jedeme všichni. Asi třetí den opětovného fungování metra jsem přišel na nástupiště stanice Vysočanská a při čekání jsem zahlédl známou tvář. Rychle jsem si snažil vybavit, odkud spolucestujícího znám. Už vím, vždyť jsme z této stanice společně jezdili před půlrokem...

Některé věci se mohou vrátit.

Přeji příjemný návrat jara.

-bda-

## SPOLEČENSKÁ KRONIKA

**V březnu 2003 oslaví 70. narozeniny:**

Oldřich Valeš – ED, provoz. vrchní stavba (26).

**V březnu 2003 oslavují 60. narozeniny:**

Jaroslav Bednář – M, technický úsek (42),

Bohuslav Beneš – ED, provozovna Pankrác (26),

Vratislav Beránek – ED, provozovna Motol (16),

Jiří Černožský – ED, provozovna Kobylisy (36),

Miroslav Dvorný – M, služba elektrotechnická (22),

Jiří Elicar – ED, provoz. opravná tramvají (41),

Vladimír Franče – ED, provozovna Hloubětín (10),

Karel Hrdlic – A, garáž Kačerov (38),

Jan Knotek – A, garáž Klíčův (10),

Vladimír Liška – A, garáž Kačerov (34),

Václav Mašek – A, garáž Klíčův (26),

František Mol – ED, provozovna Pankrác (42),

Jiří Morávek – ED, provozovna vrchní stavba (25),

Jaromír Pazour – A, garáž Řepy (12),

Karel Procházka – A, DOZ Hostivař (35),

Vladimír Stejskal – ED, prov. vrchní stavba (35),

Vladimír Stýblo – ED, provozovna Vokovice (27),

Stanislav Tvrdý – A, dopravní úsek (36),

Josef Vrána – A, garáž Kačerov (35),

Zdeněk Zloch – M, technický úsek (23).

**V březnu 2003 oslavují 50. narozeniny:**

Jaroslav Bláha – A, dopravní úsek (29),

Miroslav Blažek – A, DOZ Hostivař (11),

Bohumír Brunčař – A, garáž Řepy (24),

Zdeněk Čáp – ED, oddělení údržba a služby (23),

Vladislav Jenšík – M, služba staveb a tratí (29),

Peter Kintly – A, garáž Řepy (13),

Jaroslav Knytl – ED, provoz. opravná tramvají (31),

Josef Koryčanský – M, dopravní úsek (25),

Petr Kozák – ED, provozovna Motol (12),

Anna Křiváčková – M, technický úsek (14),

Jiří Moteff – M, služba technolog. zařízení (19),

František Procházka – A, garáž Klíčův (22),

Jiří Velíšek – M, dopravní úsek (28),

Jarmila Vacínková – M, ekonomický úsek (17),

Hana Zemanová – ED, odbor zaměstnanecký (15),

Petr Žekov – M, služba sděl. a zabezpečovací (21).

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

**Do starobního důchodu odešli:**

Ernest Bembo – A, garáž Kačerov (32),

Miroslav Chytrý – A, garáž Kačerov (8),

Jaroslav Löfflmann – R, odbor infor. systémů (44),

Jiří Praveček – ED, provoz. opravná tramvají (44),

Iva Stolová – ED, provoz. vrchní stavba (10),

Emilián Zajíček – M, (29).

**Do invalidního důchodu odešel:**

Jiří Pitsch – ED, provozovna Hloubětín (31)

Děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.